

Zweite Sitzung – Deuxième séance

Dienstag, 8. März 1977, Vormittag

Mardi 8 mars 1977, matin

8.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Wyer

76.078

**Luftverschmutzung durch Motorfahrzeuge.
Volksbegehren****Pollution de l'air par les véhicules à moteur.
Initiative populaire**Botschaft und Beschlussentwurf vom 8. September 1976
(BBI III, 549)

Message et projet d'arrêté du 8 septembre 1976 (FF III, 557)

Berichterstattung – Rapports généraux

Allgöwer, Berichterstatter: Am 26. September 1974 hat die Arbeitsgruppe «Saubere Schweiz» eine ausgearbeitete Initiative gegen die Luftverschmutzung durch Motorfahrzeuge mit 53 000 gültigen Unterschriften eingereicht. Sie trug den Namen «Albatros» – nach dem Dictionnaire Sturmvoegel mit Flügeln mit gegen 3 Meter Spannweite –, wohl als Symbol für die Grösse und Weitschichtigkeit des Problems.

Tatsächlich ist dieses Problem von grosser Wichtigkeit. Aber wir müssen wissen, dass es nicht nur durch die Motorfahrzeuge entstanden ist, sondern ebenso durch die Industrieanlagen, durch die häuslichen Feueranlagen und auch durch verschiedene andere Institutionen, die unsere moderne Welt geschaffen hat. Dabei müssen wir uns im klaren sein, dass die Schweiz bevorzugt ist, weil wir keine grossen Industrieanlagen wie etwa im Ruhrgebiet haben. Wir haben keine Hüttenwerke, wir haben also verschiedene Verschmutzungen nicht zu ertragen, wie es Deutschland, Frankreich oder England tun müssen.

Trotzdem ist es wegen der Tatsache, dass die Motorfahrzeugzahl auf etwa zwei Millionen gestiegen ist, notwendig, dass wir uns sehr ernsthaft mit dem Problem befassen. Wir haben es mit Bleivergiftungen, mit Dunstbildungen, mit Rückständen auf Nahrungsmitteln und mit unserer Gesundheit zu tun. Die Kommission hat dieses Problem sehr ernsthaft geprüft; sie war schon im letzten Herbst bereit; sie hatte Hearings mit den Initianten, mit den Vertretern der Automobilindustrie und mit Behördevertretern durchgeführt. Leider ist ihre Arbeit aber nicht vor den Rat gekommen, weder im September noch im Dezember. Wir mussten immer wieder zurückstehen vor anderen, vielleicht sogar dringenderen Gesetzesvorlagen.

Kaum war die letzte Dezembersession zu Ende, erschien in der damals noch lebenden «National-Zeitung» ein Artikel mit dem Titel «Wie Bern eine Initiative erledigt», und es wurde so getan, als ob man in Bern die ganze Sache nicht ernst genommen hätte. Es wurde sogar geschrieben, dass eine «Farce» eingeleitet worden sei. Noch heftiger ging der «Blick» mit der Sache um, und zwar unter dem Titel «Der schleichende Tod aus dem Auspuffrohr». Da wird wieder einmal dem Volk das Gruseln beigebracht unter dem Titel «Selbstmord auf Raten». Wenn Sie dann die zugehörigen Bilder ansehen, so erblicken Sie einerseits ein Liebespaar mit Masken auf einem Bänkli und andererseits einen Friedhof, und darunter steht: «Der Alp-

traum der Gasmasken rückt näher und die Friedhöfe füllen sich.» So kann man mit einem Horror-Journalismus alles übertreiben.

Ich möchte festhalten, dass niemand daran dachte, die Ernsthaftigkeit dieses Problems zu bestreiten und auch niemand dieser Sache ausweichen wollte. Wir haben die Initianten angehört. Sie machten einen sehr ernsthaften Eindruck. Wir haben ferner feststellen können, dass die Initianten aus Idealismus handelten. Ihnen erscheint das Problem so ernst, dass sie die Mühe einer Initiative auf sich genommen haben. Ihre Forderungen sind in der Sache grundsätzlich berechtigt: einmal die Reduktion des Kohlenmonoxydgehaltes und des Kohlenwasserstoffes sowie der Stickstoffoxyde, im weiteren auch die Kontrolle der Fahrzeuge während der Dauer ihres Gebrauchs, und zwar begrenzt auf etwa 100 000 km. Diese Forderungen sind berechtigt, und wir haben ihnen ausdrücklich zugestimmt. Wir haben auch gefunden, dass bei neuen Motorfahrzeugen sehr viel strenger vorgegangen werden sollte, dass wir die Grenzwerte in der Schweiz so ansetzen sollten, dass keine Gefahr für Menschen, Tiere und Pflanzen mehr besteht.

Auf der anderen Seite, das mussten auch die Initianten zugeben, hat ihre Initiative Schwächen; einmal, weil in der Verfassung grundsätzlich nicht solche Einzelheiten, die für den Moment vielleicht wichtig sind, die aber sehr bald wieder überholt sein können, verankert werden sollten. Vor allem haben die Initianten nicht bedacht, dass die Bundesversammlung drei Jahre Zeit hat, um eine Initiative zu behandeln. Wenn die Initiative im September 1974 eingereicht wurde, so hätten wir Zeit bis Herbst des laufenden Jahres, um die Behandlung durchzuführen. Alsdann müsste noch ein Abstimmungstermin gefunden werden, den der Bundesrat anzusetzen hat. Wenn also Daten in einer Verfassungsinitiative eingesetzt werden, dann sollte man kalkulieren, dass die Verwirklichung vier bis fünf Jahre dauern kann. Die Initianten haben denn auch freimütig zugegeben, dass sie die Fristen unterschätzt und sich als politisch Unerfahrene geirrt hätten. Das scheint mir an sich verzeihlich zu sein.

Deshalb glaube ich auch persönlich, dass der Vorschlag der ständerätlichen Kommission, so wie er der Öffentlichkeit bekanntgegeben worden ist, die Initiative wegen dieser Datenfrage als ungültig zu erklären, nicht richtig ist. Wir haben leider in unserer Kommission diese Frage nicht behandelt, weil sie gar nicht gestellt wurde. Aber ich fände es politisch falsch, und es hätte eine schlechte Wirkung in der Öffentlichkeit. Die Ungültigerklärung würde den Eindruck erwecken, als ob das Parlament die Behandlung unerwünschter Initiativen solange verzögern könnte, bis die Frist zu ihrer Verwirklichung abgelaufen ist. Wenn der heutige Zustand mit zu zahlreichen Initiativen überwunden werden soll, dann sicher nicht durch Ungültigerklärung. Das ist meine persönliche Ansicht, weil wir in der Kommission darüber nicht geredet haben. Es ist etwas anderes, ob wir die Initianten gewinnen können, angesichts der Vorkehrungen des Bundesrates die Initiative zurückzuziehen, worauf ich am Schluss meines Referates noch zu sprechen komme.

Wenn wir auf der einen Seite die Initianten wegen ihres Ernstes und wegen ihres Einsatzes loben, dann müssen wir aber auf der anderen Seite auch dem Bundesrat ein Lob erteilen, und zwar weil er in den letzten Jahren einiges vorgekehrt hat. Zum Beispiel hat er einer Motion von 1971 über die Grenzwerte der Abgase zugestimmt, die von Herrn Schalcher ausgegangen ist, und er hat sich bemüht, diesen Dingen nachzugehen. Er hat auch einer Motion von Ständerat Urech zugestimmt, dass diese Frage der Abgasbekämpfung studiert werden müsse und zusätzlich auch noch gegen den Lärm angegangen werden sollte.

So entstand der Bericht vom 20. November 1974, der die grundsätzlichen Probleme schildert und die technische Zielsetzung fixiert. Vor allem ist in diesem Bericht eine klare Zeittabelle enthalten. Sie finden Zulassungsvorschrif-

ten mit konkreten Massnahmen bis Januar 1978, dann die Massnahmen nach dem 1. Januar 1978, die verschiedenen vorgesehenen Kontrollen, weitere Massnahmen für die Umrüstung von Fahrzeugen, zukünftige Angaben über Abgas- und Lärmverhalten neuer Fahrzeugtypen, Begünstigung besonders abgas- und lärmarmen Fahrzeuge. Es ist in diesem Bericht ein klares Versprechen des Bundesrates auf Seite 14 enthalten, das lautet: «Der Bundesrat ist gewillt, an der längerfristigen Zielsetzung auch angesichts der zu erwartenden wirtschaftlichen Auswirkungen festzuhalten.» Aus diesem Grunde wurde beantragt, vom Bericht nicht nur Kenntnis zu nehmen, sondern «den Zielsetzungen sowie den vorgesehenen Massnahmen und den für den Bund daraus sich ergebenden finanziellen und personellen Konsequenzen zuzustimmen».

Unser Rat hat diese Zielsetzungen des Bundesrates bejaht, nur der Ständerat machte gewisse wirtschaftliche Vorbehalte. Wir können aber feststellen, dass sich der Bundesrat an diese Zielsetzung hält, und anlässlich unserer Kommissionssitzung hatten wir den Vorsteher des Justiz- und Polizeidepartements eindrücklich gefragt, ob diese Zielsetzung auch in Zukunft gelte; denn vom Willen des Bundesrates in dieser Beziehung hängt es ab, ob die Initianten bereit sind, ihre Initiative zugunsten dieser Zielsetzung zurückzuziehen. Wir können also feststellen, dass Herr Bundesrat Furgler mehrfach diese Zusicherung gegeben hat.

Die getroffenen Massnahmen sind sehr zahlreich; ich will Ihnen nur einige wenige aufzählen: die Verordnung wegen der Abgase von 1969; die genauen Vorschriften für Benzin- und Dieselmotoren; 1972 verschärfte Mindestforderungen an Motorleistungen; im Sommer 1973 der Beitritt zur europäischen Übereinkunft, die allerdings ein Minimum darstellt. Es ist dann auch mit Recht von den Initianten gesagt worden, dass wir alles tun sollten, um diese internationale Übereinkunft zu verbessern, da im Jahre 1958 die Erkenntnis der Schädlichkeit der Abgase noch nicht so weit gediehen war wie heute.

Ein wichtiges Kapitel ist die Begrenzung der Bleizusätze. Dafür ist eine lange Reihe von Massnahmen vorgesehen, und ich komme am Schluss noch darauf zu reden, dass auch unsere Kommission diese Forderung in den Vordergrund gerückt hat. Hinzu kommt die Bekämpfung der Lärmemissionen. Ein schwieriges Kapitel sind dabei die Kontrollmessungen. Sie sind relativ einfach bei neuen Fahrzeugen; sie verlangen aber einen grossen Aufwand bei Fahrzeugen, die schon längere Zeit in Betrieb sind. Sie sind vor allem von den Kantonen durchzuführen und bringen selbstverständlich auch eine gewisse Kostensteigerung.

Nun hat der Bundesrat schon im Oktober 1976 «Aenderungen der Verordnung über Bau und Ausrüstung der Strassenfahrzeuge» herausgegeben, wonach auf 1. Januar 1977 gewisse Vorschriften in Kraft getreten sind. Sie betreffen 2-Takt-Motoren, Motorräder, Dieselmotoren, Lärmmessungen, Motorfahrzeuge, Windschutzscheiben, landwirtschaftliche Traktoren. Es ist eine Verordnung, die eine wesentliche Verschärfung der Kontrolle der Motorfahrzeuge mit sich bringt. Alle diese technischen Fragen haben wir uns durch aufschlussreiche Hearings erklären und erhärten lassen.

Wir haben einen ganzen Tag zugehört, wie sich die verschiedenen Kreise dazu stellen, einmal die Initianten unter Führung ihres Präsidenten, Herrn Ruf. Wir haben gesehen, was ich am Anfang schon sagte, dass die Initianten technisch über ein grosses Wissen verfügen, dass sie aber auch überzeugt sind, dass von diesem Wissen her mehr vorgekehrt werden muss als bisher. Sie haben versucht, dieses technische Wissen in die politische Wirklichkeit umzusetzen. Ihre Forderungen sind grundsätzlich berechtigt und sollten auch schrittweise verwirklicht werden. Entscheidend ist, dass die Initianten sagten, sie seien zwar vom Bericht von 1974, den ich vorhin schilderte, beeindruckt, und sie hofften, dass der Bundesrat sich strikte an

diesen Bericht halte, dass sie aber bedauern, dass diese Massnahmen in ihrer Gesamtheit erst auf 1982 in Kraft treten sollen und nicht schon – wie sie es gehofft hatten – auf das Jahr 1977. Sie haben aber doch den Eindruck gemacht, wenn der Bundesrat nun diese Massnahmen ernsthaft ergreift, dass sie dann einverstanden wären, auf einen Abstimmungskampf zu verzichten.

Nach den Initianten haben wir Vertreter der Automobilwirtschaft angehört. Diese haben meiner Ansicht nach offen Auskunft gegeben, indem sie auf die Schwierigkeiten des Umbaus, die Schwierigkeiten der Handelsbeziehungen, die Schwierigkeiten in der ganzen Wirtschaftsstruktur hingewiesen haben und davor warnten, man solle nicht zuviel erwarten. Aber andererseits war doch der Wille zu erkennen, dass auch sie interessiert sind, dass diese notwendigen Aenderungen vorgenommen werden, und glücklicherweise hilft uns hier der Konkurrenzdruck. Insbesondere gibt es Modelle in Japan, die bereits den Abgasanforderungen, die wir wünschen, entsprechen, und wenn in Amerika die Vorschriften verschärft werden, ist anzunehmen, dass auch die amerikanischen Automobile, die wir einführen, diesen Vorschriften entsprechen werden, so dass sich sukzessive auch die europäische Automobilindustrie daran halten muss. Hier ist der Konkurrenzdruck von grosser und wohlthätiger Bedeutung.

Drittens haben wir die Behörden angehört, die uns über die internationalen Handelsbeziehungen orientierten, die uns über die verschiedenen Untersuchungen ins Bild setzten und die uns den Eindruck vermittelten, dass die Behörden gewillt sind, Mittel und Wege zu suchen, um diesen Forderungen zu entsprechen. Auch sie haben indes ebenfalls auf gewisse Schwierigkeiten hingewiesen.

Ich habe vorhin gesagt, dass ich es bedaure, dass wir nicht schon im September oder Dezember über diese Dinge reden konnten; denn inzwischen hat sich eine gewisse Versteifung ergeben. Die Initianten haben mit der Unterschrift ihres Präsidenten im vergangenen Monat eine Basisinformation herausgegeben, in der es gegen den Schluss hin in bezug auf den Bericht des Bundesrates vom 20. November folgendes heisst: «In diesem Bericht werden erfreulich konkrete Massnahmen ins Auge gefasst, deren Endziel, die stufenmässige Eliminierung der schädlichen Abgaskomponenten bis zur Reduktion um 80 Prozent gegenüber dem Jahre 1974, rein materiell nicht weit von unseren Forderungen entfernt sind.»

Somit stellt der Präsident des Initiativkomitees fest, die Zielsetzung des Bundesrates stehe nicht weit von seinen Zielen entfernt, und laut jenem Bericht hätte dieses Endziel bis 1982 erreicht werden können. Die Zeitdifferenz von fünf Jahren könnte man noch auf sich nehmen. Hier möchte ich beifügen, dass Herr Bundesrat Furgler in der Kommission mit Nachdruck erklärt hat: «Die Richtlinien und Zielvorstellungen des Berichtes von 1974 sind als verbindlich zu betrachten.» Die anderen Bedingungen der Initianten, wie die sofortige ausländische Typenprüfung und Kündigung internationaler Abkommen, sind vorläufig noch nicht beantwortet. Wir stellen aber fest, dass trotz der Verschärfung, trotz der leichten Versteifung der Standpunkte, auch die Initianten offenbar immer noch bereit wären, die Initiative zurückzuziehen, wenn ihre Forderungen durch Zusicherungen des Bundesrates erfüllt würden.

Auch die Schweizerische Gesellschaft für Umweltschutz sagt in einer Stellungnahme, solche Einzelvorschriften gehörten eigentlich nicht in die Verfassung, und vor allem weist sie darauf hin, dass bei einem allfälligen Abstimmungskampf eine Verwerfung wahrscheinlich sei, was der ganzen Regelung der Umweltfrage und der Frage der Luftverschmutzung einen schlechten Dienst leisten würde. Deshalb sollten wir alles tun, um den Rückzug dieser Initiative zu erreichen, weil meiner Ansicht nach mit den Vorschriften des Bundesrates, die er schrittweise erfüllen will, das Ziel – wenn auch nicht in diesem Jahr, so doch in vier bis fünf Jahren – erreicht werden kann.

Zusammenfassend möchte ich feststellen, dass die Kommission mit der Zielsetzung der Initiative einverstanden ist. Sie ist aber auch einverstanden mit der Zielsetzung des Berichtes 1974 des Bundesrates, und sie glaubt deshalb, dass wir damit zu Rande kommen und es nicht nötig haben, einen Abstimmungskampf durchzuführen, der sehr schwer zu gewinnen wäre. Wir hoffen deshalb, auch in diesen heutigen Verhandlungen, dass wir eindeutige Zusicherungen des Bundesrates erhalten, die dann verbindlich sind, wenn hier gesagt wird, dass der Bundesrat sie in die Wirklichkeit umsetzen will. Sollten die Initianten aber aufgrund dieser Zusicherungen nicht bereit sein, ihre Initiative zurückzuziehen, dann müssten wir – so schwer es uns fällt – die Ablehnung empfehlen, und zwar einfach darum, weil dann die Frage der Daten tatsächlich eine Rolle spielt.

Es gibt eine Minderheit unserer Kommission, die vorschlägt, man möchte diese Initiative ohne Empfehlung vorlegen. Aber ich glaube, wenn wir aus juristischen Gründen sagen müssen, dass diese Initiative nicht mehr erfüllbar ist in bezug auf die Daten, dann wäre eine Ablehnung notwendig.

Ich möchte Ihnen also empfehlen, die Initiative als einen ernsthaften Beitrag zur Bekämpfung der Luftverschmutzung zu würdigen in der Hoffnung, dass diese Initiative angesichts der Zusicherungen des Bundesrates zurückgezogen wird. Sollten aber die Initianten nicht dazu bereit sein, dann wären wir gezwungen, die Ablehnung zu empfehlen.

Zum Schluss haben wir – wie ich Ihnen bereits ausführte – die Frage des Bleigehalts in den Vordergrund gerückt. Unser Kollege Früh hat einen Motionstext eingebracht, der Ihnen ausgeteilt worden ist und der lautet: «Der Bundesrat wird ersucht, den maximal zulässigen Bleigehalt im Motorbenzin spätestens ab 1. Januar 1978 auf 0,15 Gramm pro Liter Benzin herabzusetzen.» Die Kommission hat diese Motion übernommen, sie zu der ihrigen erklärt, und sie empfiehlt Ihnen, dieser Motion zuzustimmen.

Mme Bauer, rapporteur: Une initiative populaire contre la pollution atmosphérique causée par les véhicules à moteur, appelée aussi «initiative Albatros», a été déposée le 26 septembre 1974. Munie d'une clause de retrait, elle a récolté 53 121 signatures valables. Nous la résumerons en ces termes: l'article 24septies, 1er alinéa, de la constitution doit être complété par des dispositions tendant à abaisser la teneur en substances nocives des gaz d'échappement des véhicules à moteur. Les émissions de monoxyde de carbone, d'hydrocarbures et d'oxyde d'azote, les émissions de fumée, en particulier des véhicules à moteur Diesel, doivent être contrôlées. Des prescriptions plus sévères seront appliquées aux véhicules neufs dès le 1er janvier 1977 tandis que les véhicules usagés seront équipés de dispositifs antipolluants dès le 1er janvier 1978.

La commission du Conseil national s'est réunie les 12 et 13 novembre 1976 sous la présidence de M. Allgöwer, conseiller national. Elle a procédé à plusieurs auditions. Elle a entendu, tout d'abord, le président du comité d'initiative, M. Hubert Ruf, ainsi que trois membres de l'Association pour la protection de l'environnement, parmi lesquels nous citerons le président de cette association, le Dr Schär, conseiller national. Se sont exprimés ensuite des représentants de l'industrie automobile, importateurs et fabricants, notamment des directeurs de la maison Saurer SA. Rappelons que, si la Suisse ne fabrique pas de voitures en série, ses véhicules utilitaires, tels que camions, autobus, tracteurs, comptent parmi les meilleurs sur le plan international.

Enfin, des fonctionnaires de la Division du commerce et de l'industrie ainsi que des responsables de la protection de l'environnement des villes de Berne et de Genève ont donné leur avis.

Après avoir entendu M. Furgler, président de la Confédération, conseiller fédéral chargé du Département de jus-

tice et police, ainsi que ses collaborateurs, après en avoir longuement délibéré, la commission du Conseil national, à une majorité de 8 voix contre 4, a décidé de suivre la proposition du Conseil fédéral et de rejeter l'initiative sans proposer de contre-projet.

La première objection du Conseil fédéral concerne les délais, qu'il juge insuffisants. Déposée en septembre 1974 et soumise aujourd'hui seulement aux Chambres (je vous rappelle que, faute de temps, elle n'a pas pu être discutée en décembre), l'initiative propose en effet l'introduction de certaines mesures antipolluantes pour le 1er janvier 1977, d'autres pour le 1er janvier 1978. Or, selon l'article 27, 1er alinéa, de la loi sur les rapports entre les conseils, le délai imparti à l'Assemblée fédérale pour se prononcer expire le 25 septembre 1977. Il est donc exclu que les prescriptions exigées par l'initiative entrent en vigueur le 1er janvier 1977 ou même le 1er janvier 1978, ces délais étant soit dépassés, soit trop courts.

Le Conseil fédéral rappelle par ailleurs que les valeurs limites qu'il a fixées dans son rapport de 1974 et dans son message de septembre 1976 sont pratiquement identiques à celles de l'initiative mais qu'elles seront appliquées en deux étapes, les unes en 1978, les autres en 1982.

Les autres objections du Conseil fédéral sont d'ordre constitutionnel, économique, politique et technique. – Les bases constitutionnelles et légales existent déjà, déclare le Conseil fédéral, qui accordent à la Confédération la compétence d'édicter des prescriptions semblables à celles que réclame l'initiative.

L'article 37bis, 1er alinéa, de la constitution fédérale, est cité, selon lequel la Confédération peut édicter des prescriptions concernant les automobiles et les cycles. Cet article est complété par le nouvel article 24septies, 1er alinéa: «La Confédération légifère sur la protection de l'homme et de son milieu naturel contre les atteintes nuisibles ou incommodes qui leur sont portées. En particulier, elle combat la pollution de l'air et le bruit.»

Enfin, l'article 8, 1er et 2e alinéas, de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière est également mentionné.

Plutôt que de modifier la constitution, comme l'initiative le demande, le Conseil fédéral propose d'édicter des prescriptions sur les gaz d'échappement des véhicules automobiles.

Sur le plan économique, le Conseil fédéral affirme que peu de constructeurs d'automobiles pourraient, dans un délai aussi bref, adapter leurs véhicules aux nouvelles normes, d'où une limitation des possibilités de choix, une augmentation du prix des véhicules adaptés et une crise possible au niveau de l'emploi dans la branche automobile.

Pour des raisons politiques, le Conseil fédéral estime que la Suisse ne saurait faire cavalier seul et qu'il importe de s'en tenir aux mesures adoptées par la Commission économique pour l'Europe. Au cours de l'été 1973, il rappelle que notre pays a adhéré à l'accord international qui concerne «l'adoption de conditions uniformes d'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur». En même temps, la Suisse a déclaré adopter le règlement n° 15 de la Commission économique pour l'Europe qui tend à uniformiser les prescriptions relatives aux émissions de gaz polluants pour les moteurs. Sur proposition de la Suisse, la Commission économique pour l'Europe prévoit d'autre part de renforcer encore les prescriptions sur les gaz d'échappement.

Quant aux objections d'ordre technique, formulées par les représentants de l'industrie, nous les résumerons en ces termes: «Les fabricants ne sauraient dans un laps de temps aussi court modifier la construction des moteurs à l'intention du marché suisse qui ne représente qu'une proportion infime du marché international. De plus, les voitures usagées devraient être équipées d'un catalyseur qui augmenterait leur prix de revient et dont l'efficacité est contestée.»

Enfin, ultime argument pour écarter l'initiative, «les moteurs non polluants fonctionnent avec de l'essence sans plomb introuvable actuellement sur le marché suisse». Pour toutes ces raisons, le Conseil fédéral estime que l'initiative, dont les exigences seront remplies de toute manière en 1982, doit être rejetée.

Examinons maintenant l'argumentation des partisans de l'initiative. S'ils admettent que les bases constitutionnelles et légales existent, ils dénoncent les hésitations, les atermoiements du Conseil fédéral. L'article 24^{septies} le charge pourtant de légiférer pour protéger l'homme et son milieu naturel contre les atteintes nuisibles ou incommodes, en particulier contre la pollution de l'air. Certes, on a pris un certain nombre de mesures, mais elles sont insuffisantes, ce qui justifie le lancement de l'initiative. Ils dénoncent également l'insuffisance des mesures effectuées en Suisse, l'absence de statistiques due à la parcimonie des moyens mis à disposition pour les problèmes qui ont trait à la pollution de l'air. Ils rappellent que nombreuses ont été depuis quelques années les interventions aux Chambres fédérales. Citons les motions de MM. Bratschi et Schalcher, conseillers nationaux, ainsi que celle de M. Urech, conseiller aux Etats. Tous insistent sur l'urgente nécessité de limiter strictement la pollution atmosphérique causée par les véhicules à moteur. Ils se basent sur des statistiques dont on ne peut nier qu'elles sont inquiétantes. Selon l'Office fédéral pour la protection de l'environnement, les quantités suivantes de matières toxiques ont été rejetées dans l'atmosphère en 1972 dans notre pays: monoxyde de carbone, 1 155 000 tonnes; hydrocarbures, 165 000 tonnes; oxyde d'azote, 50 000 tonnes; plomb, 165 000 tonnes, et encore faudrait-il mentionner toutes les autres substances nuisibles rejetées également dans l'atmosphère par notre parc de véhicules à moteur qui dépasse le nombre de deux millions. Fait surprenant, la récession n'affecte pas le marché de l'automobile, puisqu'il s'est vendu l'an dernier, en Suisse, 8 pour cent de voitures neuves de plus que l'année précédente. S'y ajoutent encore les émanations toxiques de l'industrie et du chauffage urbain qui, selon des mises en garde répétées des météorologistes, sont en train de modifier profondément et de manière irréversible les températures et les climats de notre planète.

La configuration de la Suisse, avec ses agglomérations souvent nichées au creux des vallées, favorise, ne l'oublions pas, les inversions de température. La pollution de plusieurs de nos villes, situées dans une cuvette et entourées de montagnes, a pu être comparée à celle des villes de la Ruhr.

L'Office fédéral de la protection de l'environnement l'affirme: «Un assainissement de la situation de l'hygiène de l'air dans les villes et régions avoisinantes devrait constituer le premier objectif; le 60 pour cent de la population de la Suisse est concentré dans ce type de région. La contribution des gaz d'échappement des véhicules à moteur aux atteintes y est grande.» L'Office fédéral de la protection de l'environnement souligne encore: «Les valeurs-limites publiées en septembre 1976 par l'Organisation mondiale de la santé pour les émissions de dioxyde d'azote et d'hydrocarbure sont atteintes en Suisse en plusieurs endroits. Le smog oxydant n'est plus une exclusivité de Los Angeles. Il se forme aussi dans nos régions. Il en résulte toutes sortes de malaises, tant physiques que psychique, parmi lesquels il faut citer l'asthme, les allergies, les troubles du système respiratoire, tels que les bronchites chroniques et les pneumonies, et les risques accrus de malaises cardiaques.»

Les auteurs de l'initiative mentionnent en outre l'étude des Drs Blumer et Reich, publiée en 1976 dans le *Bulletin des médecins suisses*, qui affirme que les cancers sont neuf fois plus nombreux chez ceux qui habitent au bord des routes à forte circulation. Le plomb serait le principal responsable. Dans une lettre datée du 1er octobre 1976, remise aux membres de la commission, le professeur

Schlatter et le Dr Knütti, de l'Institut de toxicologie de l'Ecole polytechnique fédérale, confirment cette augmentation des cas de cancer par rapport à la moyenne suisse et ils font part de leur intention de poursuivre les recherches y relatives.

Les auteurs de l'initiative insistent également sur la différence de ton entre le rapport de 1974 et le message de septembre 1976, ce dernier témoignant d'un net affaiblissement de la volonté politique au profit de considérations d'ordre économique et technique qu'ils jugent contestables. On a tendance à minimiser, à négliger les coûts sociaux dus à ce que l'on appelle pudiquement «les maladies de la civilisation» et à accorder la priorité aux intérêts de quelques groupes économiques puissants, offirment-ils. Ne serait-ce pas là pourtant l'occasion de pratiquer enfin une véritable médecine préventive?

Les objections d'ordre technique ne sont pas convaincantes. Les moteurs non polluants ou peu polluants – il faut bien insister sur ce point – sont vendus dans des pays tels que les Etats-Unis et le Japon qui ont édicté des lois très strictes, les Etats-Unis dès 1965, le Japon dès 1967. Sait-on que, depuis 1968, les modèles européens importés aux USA sont équipés de moteurs ou de dispositifs antipolluants, appelés catalyseurs, alors que l'on continue à vendre chez nous les modèles polluants que nous connaissons? Sait-on qu'il existe en particulier un moteur Volkswagen et un moteur Honda pratiquement non polluants? Il faut souligner qu'en séance de commission, une belle publicité a été faite à ces deux marques de voitures. La Honda Civic CVCC, avec son moteur à charge stratifiée, qui est produite à la cadence de plusieurs milliers d'exemplaires par mois, répond déjà aux valeurs limites prévues pour 1982 par la Suisse. Le surplus de dépenses serait de 300 à 400 francs suisses. Il ne s'agit donc pas d'un problème technique, affirme les auteurs de l'initiative. Le problème technique est résolu, mais il importe qu'une véritable volonté politique se manifeste fermement au niveau de nos autorités. La technique doit être au service de l'homme, ce n'est pas l'homme qui doit s'adapter, au risque d'y perdre sa santé, à une technique toute-puissante. Il sera nécessaire de diminuer le pourcentage du plomb dans l'essence, pour pouvoir utiliser ces nouveaux moteurs et ces catalyseurs. Alors, même si l'essence coûte un peu plus cher, même si nos voitures sont un peu moins nerveuses, même si l'on faut subventionner les raffineries afin qu'elles se reconvertissent et s'agrandissent, la commission du Conseil national pense que nous devons accepter la diminution du taux de plomb dans l'essence en considérant que diminueront par voie de conséquence les maladies citées tout à l'heure.

Par la voix de M. Früh, conseiller national, la commission unanime vous proposera dans un instant une motion à laquelle nous vous prions d'accorder votre soutien. Il s'agit de réduire la teneur en plomb de l'essence normale de 0,40 à 0,15 gramme par litre dès le 1er janvier 1978, à l'image de ce qui est pratiqué déjà en Allemagne.

Le Département fédéral de l'intérieur nous a remis hier un document selon lequel il souscrit aux termes de la motion. Par contre, la teneur en plomb du super-carburant ne serait abaissée qu'en 1982 et c'est en 1990 seulement, dans treize ans, qu'on en arriverait à l'essence sans plomb, normale et super.

Pour ce qui est des arguments politiques, l'initiative estime que la Suisse peut et doit jouer en Europe, dans la lutte contre la pollution atmosphérique, le rôle de pionnier et stimuler ainsi les recherches de l'industrie automobile qui a prouvé aux USA et au Japon qu'elle est capable de s'adapter aux exigences. Si notre pays entend aller au-delà des valeurs-limites, prescrites par le règlement n° 15 de la Commission économique pour l'Europe, prescriptions qui selon l'Office de protection de l'environnement sont insuffisantes, si notre pays souhaite aller dans le sens d'un renforcement de ces mesures, nous serions alors, à ce moment-là, au niveau de celles qui sont prises

aux USA et au Japon; nul ne peut nous en empêcher. Les règlements fixent les normes en dessous desquelles on ne peut aller mais rien ne nous empêche de les améliorer encore.

Enfin, les auteurs de l'initiative, appuyés sur ce point par plusieurs conseillers nationaux, déplorent que les résultats des tests de voitures concernant le bruit et la pollution atmosphérique n'aient pas encore été publiés. Ces tests avaient été demandés par une commission unanime de notre Conseil en automne 1975. Quelle est la position du Conseil fédéral à ce sujet? A-t-il l'intention de publier ces tests et dans quel délai? Sinon, pour quelles raisons y renonce-t-il? Ne nous méprenons pas, les soucis exprimés par l'initiative reflètent l'inquiétude d'une part de plus en plus grande de la population et elle est partagée par de nombreux scientifiques, médecins, chimistes, biologistes. C'est pourquoi nous ne pouvons suivre le Conseil des Etats qui déclare l'initiative irrecevable. Le sujet revêt trop d'importance. Ce serait une faute politique que de vouloir l'écarter, que de vouloir le nier.

Pour conclure, je dirai que face aux contradictions, aux hésitations de certains experts, les membres de la commission du Conseil national ont témoigné d'un même souci de voir le Conseil fédéral adopter une attitude ferme et tenir les engagements auxquels il a souscrit dans son rapport de 1974.

Plusieurs députés ont affirmé que leur vote dépendrait des assurances que donnerait M. le président de la Confédération Furgler. Si le Conseil fédéral s'engage à introduire les valeurs-limites qu'il a fixées dans le rapport de 1974, valeurs-limites qui seraient introduites les unes en 1978, les autres en 1982 et qui aboutiraient en fait aux mêmes résultats que ceux proposés par l'initiative «Albatros», alors l'initiative devient superflue. Les auteurs de l'initiative seraient alors prêts à la retirer ce qui, de l'avis des membres de la commission, serait la meilleure solution. Si les deux tiers des membres de la commission ont proposé de rejeter l'initiative, l'autre tiers, estimant qu'elle exprime incontestablement une préoccupation profonde et amplement justifiée, propose de soumettre l'initiative au peuple sans recommandation.

Allgemeine Aussprache – Discussion générale

Ueltschi: Es ist bestimmt niemand in diesem Ratssaal, der sich nicht nach sauberer und gesunder Luft sehnt und bereit ist, gegen alle Verschmutzungstendenzen anzutreten. Der Sprechende glaubt in der Lage und bestimmt nicht schlecht legitimiert zu sein, sich zum Problem der Luftverschmutzung zu äussern, da er selbst und die vielen Anwohner der Simmentalstrasse seit Jahren das muntere Vergnügen haben, die Auswirkungen der Abgase und des Lärms der im Stillstand oder im Schrittempo auf 40 bis 50 km Länge zurückgestauten Autokolonnen zu erdulden. Dann gibt es erst noch Leute, die diesem menschenunwürdigen Zustand nicht abhelfen wollen. Es ist achtens- und zugleich begrüssenswert, dass die Arbeitsgruppe «Saubere Schweiz», St. Gallen, im Herbst 1974 die Volksinitiative «Albatros» eingereicht hat. Wie bereits von den Kommissionssprechern erläutert wurde, verlangt die Initiative, dass die Schadstoffe in den Abgasen der Motorfahrzeuge auf 1. Januar 1977 stark herabgesetzt werden, auf einen Termin also, der schon längst verstrichen ist. Die verlangten Grenzwerte entsprechen weitgehend jenen des Bundesrates, welche für das Jahr 1982 vorgesehen sind. In Artikel 37bis der Bundesverfassung sind die verfassungsmässigen Grundlagen gegeben, dass der Bund die notwendigen Massnahmen gegen die Luftverunreinigung durch Motorfahrzeuge treffen kann. Im Bundesgesetz über den Strassenverkehr und in der Verordnung über den Bau und die Ausrüstung der Strassenfahrzeuge haben die einzelnen Bestimmungen ihren Niederschlag gefunden. Die Zielsetzung lautet eindeutig, die Luftverschmutzung und den Lärm in erster Priorität herabzusetzen. Dies kommt im

Bericht an die Bundesversammlung zur Genüge zum Ausdruck. Wie wir bereits vernommen haben, ist die Schweiz dem Uebereinkommen über die einheitlichen Vorschriften der luftverunreinigenden Abgase beigetreten, dem 16 Länder angehören. Auf Initiative der Schweiz wird eine Verschärfung der Abgasvorschriften neuerdings diskutiert. Die grossen automobilherstellenden Länder – Bundesrepublik Deutschland, USA und Japan – sind auch bestrebt, in naher Zukunft die Abgasvorschriften zu verschärfen. Summa summarum kann festgestellt werden, dass weltweit ernsthafte Bestrebungen im Gange sind, der Luftverschmutzung und dem Lärm gezielt zu Leibe zu rücken. Die anlässlich der Kommissionssitzung durchgeführten Hearings, an denen sämtliche interessierten Kreise zu Worte kamen, haben eindeutig ergeben, dass die Erfüllung der Forderungen gemäss Initiativtext innert nützlicher Frist nicht möglich ist. Die Auswirkungen bei einer Annahme der Initiative in wirtschaftlicher und handelspolitischer Hinsicht wären unabsehbar. Ich stelle fest: Kein einziges in der Schweiz eingeführtes Personenwagenmodell erfüllt heute die Forderungen der Initiative. Es wäre nur einer beschränkten Zahl von Herstellern möglich, innerhalb der von den Initianten geforderten Fristen den Normen entsprechende Fahrzeuge zu liefern. Die Folge davon wäre, dass die Preise dieser wenigen Fahrzeuge durch ihre Monopolstellung gesteigert würden. Die Beschäftigungslage im Automobilgewerbe würde sich ganz wesentlich verschlechtern. Die Staaten, die wegen der strengen Vorschriften und infolge mangelnder Uebergangsfristen nicht liefern können, würden mit Gegenmassnahmen antworten, die in erster Linie unsere Exportindustrie treffen würden. Die diesbezüglichen Folgen wären nicht zu verantworten. Die anhaltende Rezession ist schlecht geeignet, derartige Experimente zu wagen und durchzuführen. Ich fasse zusammen: Die Zielsetzung der Initiative deckt sich mit den Bestrebungen des Bundesrates. Die verfassungsmässigen und gesetzlichen Grundlagen zum Erlass der nötigen Vorschriften sind vollumfänglich gegeben. Die Einzelvorschriften gehören jedoch auf den Verordnungsweg und nicht in die Bundesverfassung. Die Initiative ist in der Folge abzulehnen. Die vorberatende Kommission hat Ihnen eine Motion unterbreitet, auf die der Herr Kommissionspräsident bereits hingewiesen hat. Die Motion sieht vor, den Bleigehalt von Motorbenzin bis 1. Januar 1978 auf 0,15 Gramm pro Liter herabzusetzen. Mit diesem Vorstoss wird der universelle Wille der nationalrätlichen Kommission eindeutig bekundet, mit der Luftverschmutzung ernstzumachen. Die einstimmige Fraktion der Schweizerischen Volkspartei empfiehlt Ihnen, die Initiative abzulehnen und der Kommissionssmotion zuzustimmen.

Schwarz: Die freisinnig-demokratische Fraktion hat einstimmig beschlossen, dem Souverän die Ablehnung der Initiative zu empfehlen, hofft aber gleichzeitig sehr, dass die Initianten, mit deren Zielsetzungen die Fraktion, soweit sie sich zeitlich überhaupt verwirklichen lassen, durchaus einiggeht – die Initiative zurückziehen. Es ist der Sache nicht gedient, wenn die Initiative verworfen würde. Andererseits kann man unmöglich einer Initiative, die in entscheidenden Punkten nicht durchsetzbar ist, zustimmen. Wir hoffen also bestimmt, dass die Initianten, die im übrigen für ihren Einsatz alle Anerkennung verdienen, realistisch bleiben und sich mit dem Erreichten zufriedengeben nach dem Motto: «Das Bessere ist der Feind des Guten». Im übrigen vertraut unsere Fraktion auf die bundesrätlichen Zusicherungen, dass das Programm vom 20. November 1974 im versprochenen Sinne durchgeführt wird. Die bisher getroffenen Massnahmen rechtfertigen dieses Vertrauen. Die vom Bundesrat festgelegten Fristen sind realistisch und wurden sowohl von den Initianten als auch von Vertretern der Automobilwirtschaft akzeptiert. Auch unter diesem Aspekt scheint uns der Rückzug der Initiative die adäquate Handlung zu sein. Abschliessend möchte ich Ihnen bekanntgeben, dass die freisinnig-demokratische Fraktion die Motion Früh (bzw.

die Motion der Kommission), den Bleigehalt im Benzin zu reduzieren, ebenfalls einstimmig unterstützt. Sie hat diese Unterstützung ausgesprochen, noch bevor aus Pressemeldungen jüngster Tage hervorgegangen ist, dass offenbar das Departement des Innern bereits Schritte in dieser Richtung vorgesehen hat.

Kaufmann: Gestatten Sie mir eine kurze Vorbemerkung, nachdem die ständerätliche Kommission dem Ständerat beantragt, die Initiative sei ungültig zu erklären. Ich halte persönlich eine Ungültigkeitserklärung der Initiative sowohl rechtlich als auch politisch für verfehlt. Rechtlich, weil eine solche Ungültigkeitserklärung der bisherigen Praxis des Bundesrates, des Parlaments, aber auch des Bundesgerichtes gegenüber kantonalen Initiativen widerspricht. Wenn das von einer Initiative angestrebte Datum oder eine verlangte Quantität nicht oder nicht mehr erreicht werden kann, so ist im Sinne der bisherigen Praxis der Bundesbehörden die Initiative in dem Sinne zu verstehen, dass der nächstmögliche Termin oder die erreichbare Quantität der Initiative zugrunde gelegt wird. Ich verweise Sie auf die Botschaft des Bundesrates an das Parlament aus dem Jahre 1969 zur Initiative «Recht auf Wohnung» und auf den Entscheid des Bundesgerichtes aus dem Jahre 1966 zu einer kantonalen Initiative auf Erstellung von 300 Wohnungen. Es hiesse, plötzlich eine neue Praxis einführen, wollte man die Initiative an korrigierbaren Mängeln aufhängen. Ich möchte Sie auch daran erinnern, dass die Initianten die Unterschriftensammlung unter dieser Praxis getätigt haben und dass die Initiative im übrigen auch Termine enthält, die noch nicht abgelaufen sind. Hinzu kommt noch, dass die Ungültigkeitserklärung politisch schlecht wäre. Eine solche Ungültigkeitserklärung wird als Trick empfunden und bringt uns lediglich eine emotionale Verschlechterung statt eine Befriedigung und Beruhigung weiterer Bevölkerungskreise. Mit hoher Wahrscheinlichkeit müsste mit einer zweiten Initiative gerechnet werden.

Die CVP ist mit der Kommissionsmehrheit der Meinung, dem Volk sei die Verwerfung der Initiative zu empfehlen. Dabei ist diese Verwerfung nicht so selbstverständlich, weil die Initiative nur unwesentlich von dem abweicht, was der Bundesrat für 1982 selbst verlangt. Die Initiative ihrerseits kann frühestens auf den 1. Januar 1980 verwirklicht werden.

Wenn die CVP gleichwohl die Verwerfungsparele unterstützt, so deshalb, weil die Initiative detaillierte Schadstoffwerte und technische Vorschriften in die Verfassung aufnehmen will. In diesem ausgesprochen technischen Bereich können sich plötzlich massgebliche Erfindungen, Nachteile und Sachzwänge ergeben, die eine rasche Anpassung verlangen. Verfassungsbestimmungen mit dem obligatorischen Volks- und Ständemehr sind aber zu wenig flexibel. Für die Verwerfungsparele spricht sodann die Tatsache, dass Bundesrat und Parlament das Abgas- und Lärmproblem der Motorfahrzeuge an die Hand genommen haben. Der Bundesrat hat in seinem Bericht vom 20. November 1974 ein tapferes Detailprogramm erlassen mit klaren Maximalwerten für die zulässigen Schadstoffe. – Ich möchte dem noch eine weitere positive Feststellung anfügen: Die Polizeibehörde hat die im Bericht vom November 1974 auf den 1. Januar 1975 und 1976 in Aussicht gestellten Massnahmen im wesentlichen getroffen und die Zusicherungen, von einigen untergeordneten Ausnahmen abgesehen, eingehalten. Der Bundesrat hat über den Bericht hinaus auch zusätzliche Massnahmen getroffen. Ich denke vor allem an den Führer- und Fahrzeugausweis für Mofas. Wir sind ihm hierfür dankbar. Der Bundesrat ist auch bereit, die Blei-Motion der Kommission entgegenzunehmen. Die verlangte Bleireduktion auf 0,15 Gramm wird von den Initianten nicht gefordert. Ich betrachte es als besonders wertvoll, wenn Parlament und Bundesrat von sich aus wesentliche Anliegen der Lufthygiene verwirklichen.

Für die CVP geht es allerdings nicht nur um ein Sachproblem und nicht nur um ein Problem der Luftverschmutzung, es geht auch um eine Aussöhnung misstrauischer und zum Teil leidenschaftlicher Bevölkerungsteile mit den Bundesbehörden, und auch umgekehrt. Es geht der CVP auch um die Möglichkeit, allenfalls einen Rückzug der Initiative zu realisieren. Ich habe daher an Herrn Bundespräsident Furgler drei Fragen zu stellen.

Etwas skeptisch sind wir in der Kommission beim Studium der Botschaft vom 8. September 1976 geworden. Der Bundesrat erklärt hier, der Lärm- und Abgasbericht vom 20. November 1974 sei eigentlich nicht so verbindlich, sondern eher eine Programm- und Absichtserklärung. Ich glaube, dass der Bericht politisch verbindlich sein müsste. Ich bin dem Herrn Präsidenten der Kommission sehr dankbar, dass er diese Verbindlichkeit ebenfalls fordert und annimmt. Der Bundesrat sollte meines Erachtens wirklich nur bei ganz schweren Sachzwängen und Notlagen von seinem eigenen Bericht abgehen. Und wenn solche Revisionen des Berichtes wider Erwarten notwendig werden, sollten diese Revisionen nicht heimlich und verwaltungsintern vorgenommen werden. Ich glaube, man sollte das Parlament mindestens im Rahmen des jährlichen Geschäftsberichtes dann orientieren und die Abweichungen begründen. Ich frage daher den Herrn Bundespräsidenten an, ob er mir solche Zusicherungen geben kann.

Dann die zweite Frage: Die Sorgen, der Bundesrat könne die aufgestellten Grenzwerte nicht mehr einhalten, basieren auf den internationalen Erfahrungen. Die Verhandlungen im europäischen Raum kommen nur schrittweise und häufig mühselig voran. Das ist an sich verständlich, wenn man sich die verschiedenen Gegebenheiten in den einzelnen Ländern vergegenwärtigt (Strassendichte, Bevölkerungsdichte, eigene Automobilindustrie). Wir sind nun auf den 1. Januar 1974 dem EC-Reglement 15 beigetreten. Bei fehlenden Fortschritten im europäischen Raum kann der Bericht des Bundesrates nicht eingehalten werden. Als Ausweg böte sich die Kündigung des EC-Reglementes 15 an. Daher meine zweite Frage: Ist der Bundesrat bereit, das EC-Reglement 15 aufzukündigen, wenn sonst seinem Bericht vom 20. November 1974 nicht nachgelebt werden kann, insbesondere dann, wenn die auf 1982 genannten Grenzwerte nicht eingehalten werden können?

Dann habe ich ein drittes Anliegen: Nationalrat und Ständerat haben im Herbst 1975 ohne Opposition eine Motion auf umgehende Revision des Artikels 12 SVG angenommen (Stichwort: Bekanntgabe der Lärm- und Abgasergebnisse der Typenprüfungen). Die Motion ruht leider seit eineinhalb Jahren. Sie soll erst im Zusammenhang mit der nächsten SVG-Revision verwirklicht werden, d. h. irgendwann in den achtziger Jahren. Ich glaube, das ist politisch schlecht. Man glaubt in gewissen Kreisen, Einflüsse der Autoindustrie und des Autogewerbes zu wittern, die Verhinderung der Konkurrenz zu spüren, die Verhinderung der Marktwirtschaft durch eben diese Marktwirtschaft.

Man versteht nicht, warum die Sache auf die lange Bank geschoben werden soll. Wir können eine solche kleine Revision auch mit unserem nächsten Geschäft – ich denke etwa an die Volksinitiative gegen den Strassenlärm – verbinden. Auf jeden Fall sollte die beabsichtigte Revision einmal in die Vernehmlassung gegeben werden. Daher meine dritte Frage an den Herrn Bundespräsidenten: Wann wird die Motion mit dem umgehenden Auftrag verwirklicht? Die Ungeduld der Initianten mag zum Teil auch sicherlich verständlich sein, weil bereits heute der japanische Honda Civic die Schadstofflimiten der Initiative einhält. Auch die Wagen der General Motors entsprechen praktisch bereits heute der Initiative. Bei den Dieselmotoren und Nutzfahrzeugen hat unsere Firma Saurer wesentliche Verbesserungen bei den Abgasen und insbesondere beim Lärm einen Vorsprung auf nahezu die gesamte Konkurrenz herausgeholt. Man sollte nicht jene, die den Bericht ernstgenommen haben, durch eine Aufweichung des Berichtes zugunsten der Säumigen bestrafen.

Es scheint mir wichtig zu sein für die Volksabstimmung, dass hier mit offenen Karten gespielt wird. Das beste Rezept gegen Emotionen ist ein klares Sachwissen. In diesem Sinne bitte ich den Herrn Bundespräsidenten um Antwort auf meine Fragen.

Bratschi: An die Adresse von Herrn Ueltschi möchte ich, nachdem er den Teufel an die Wand gemalt hat, zum voraus sagen: Die Welt geht nicht unter, wenn die Initiative angenommen werden sollte, sondern höchstens die Luft würde etwas besser, vielleicht sogar auch im Simmental. Einmal kommt bei jedem Sachgeschäft die Stunde der Wahrheit, auch beim Umweltschutz. Wenn man dann bei diesen Sachfragen und auch beim Umweltschutz es nicht einfach bei einem Lippenbekenntnis bewenden lassen will, muss man eben etwas tun. Man hat seinerzeit – ich war damals in diesem Rat Referent für den neuen Verfassungsartikel über den Umweltschutz – darauf aufmerksam gemacht, dass es leicht sei, einen Verfassungsartikel anzunehmen, aber dann bei der Verwirklichung nein zu sagen, wenn es um das liebe Geld geht. Das haben wir schon damals festgestellt. Es wurde in grossen Tönen der Umweltschutz gerühmt und das Versprechen abgegeben, den Umweltschutz durchzuführen. Sobald aber nach dem Verursacherprinzip die Verursacher der Umweltverschmutzung – heute sind es die Autos, morgen kann es etwas anderes sein – an die Kandare genommen werden sollen, heisst es plötzlich: Es geht zu weit, man kann nicht so schnell vorwärtskommen. Gleichzeitig muss man aber feststellen, dass andere Länder schneller vorangehen. Ich gebe zu: Wir befinden uns in bezug auf diese Vorschriften bei den Europäischen Gemeinschaften; es gibt aber andere Länder mit schärferen Bestimmungen, es gibt eine amerikanische Linie, es gibt eine schwedische Linie; wir müssen uns ernsthaft überlegen, ob wir uns als Fremdenverkehrsland nicht einer schärferen Praxis zuwenden sollten, insbesondere weil gerade wir das Versuchsland sind. Warum ist der Automobilsalon von Genf der von der Automobilindustrie am meisten besuchte Salon? Nur deshalb, weil die Schweiz das Testland für das Automobil ist. Wenn wir entsprechend schärfere Anforderungen gegen Autoabgase stellen, werden wir auch als Testland vom Ausland entsprechend gewertet und in den Augen der Umweltschützer aufgewertet. Ich sage Ihnen das nicht zuletzt als Gesundheitsdirektor der Stadt Bern. Glauben Sie ja nicht, die Schweizerluft sei so ausserordentlich gut. Sie ist es nicht, insbesondere nicht in unseren engen Städten. Unsere alten Städte sind nicht für den Motorfahrzeugverkehr gebaut worden, sondern für den Fussgänger- und den Kutschenverkehr. Deshalb haben wir beispielsweise in der Stadt Bern Gässchen mit Automobilverkehr, die eine Konzentration von Abgasen aufweisen, die an der Grenze des gesundheitlich noch Erträglichen liegt. Wir können also nicht mit den offenen Strassen in Städten vergleichen, wie man sie beispielsweise in den USA kennt.

Sie werden sicher verstehen, dass wir Sozialdemokraten uns angesichts dieser Tatsachen nicht einfach zu einer Empfehlung auf Ablehnung der Initiative entschliessen können. Viele unserer Fraktionskollegen werden sich deshalb bei der Abstimmung der Stimme enthalten. Daraus können Sie die Schlussfolgerungen ziehen, dass wir den Initianten, die für eine bessere und gesündere Schweiz eintreten, unsere moralische Unterstützung zukommen lassen wollen.

Wir Sozialdemokraten sind selbstverständlich gerne bereit, die Motion anzunehmen, da wir hoffen, wenigstens auf diesem Wege noch etwas retten zu können.

Schär: Mit der Initiative gegen die Luftverschmutzung durch Motorfahrzeuge wird ein Ziel des Umweltschutzes anvisiert, das im Verfassungsartikel 24septies und im Vorentwurf des Umweltschutzgesetzes verankert ist. Im Gesetzesentwurf heisst es z. B., dass die Belastung der Umwelt durch Schadstoffe nicht weiter zunehmen dürfe. Die Initiative verlangt nichts Unmögliches, sondern lediglich eine

Verminderung der durch Benzinmotoren ausgestossenen schädlichen Abgase sowie die Prüfung der Fahrzeugtypen und der in den Verkehr gelangenden Motorfahrzeuge.

Beim Lesen der Botschaft des Bundesrates kann man sich des Eindruckes nicht erwehren, dass der Bundesrat den Umweltschutz zu wenig ernst nimmt. Im bundesrätlichen Bericht an die Räte vom 20. November 1974 heisst es zwar wörtlich: «Die Luftverunreinigung durch Motorfahrzeuge ist in erster Priorität noch weiter herabzusetzen.» Um das aber nicht tun zu müssen, werden in der Botschaft zur Initiative viele Vorwände aufgezählt, so z. B. werde man technische Fortschritte oder Schwierigkeiten, neue volkswirtschaftliche Situationen sowie die internationale Entwicklung berücksichtigen müssen. Man bezweifelt ferner die Durchführbarkeit der Fahrzeugkontrollen. Man glaubt auch, dass nur ganz vereinzelte Motorfahrzeugtypen die Anforderungen der Initiative erfüllen könnten. Dass dem nicht so ist, haben wir soeben von Herrn Kaufmann gehört.

Es gibt heute schon abgasentgiftete Fahrzeuge. Diese werden nach Japan und den USA verkauft. Wieso werden uns diese Fahrzeuge vorenthalten, und warum werden die Resultate der durchgeführten Typenprüfungen nicht bekanntgegeben, damit Umweltschützer heute schon den abgasentgifteten Automobilen den Vorzug geben könnten? Die Umweltschutzorganisationen werden jedenfalls die Initiative «Albatros» unterstützen. Ich hoffe jedoch, dass der Bundesrat verbindliche Zusicherungen machen wird, so dass die Initianten die Initiative zurückziehen können.

M. Teuscher: Lorsque les dispositions du rapport du Conseil fédéral, en 1974, concernant la pollution atmosphérique causée par les véhicules à moteur, furent connues, ce fut une levée de boucliers unanime de la part de tous ceux qui touchent à l'économie automobile. Les mesures envisagées avaient été sévèrement critiquées, non pas sur le fond – car tout le monde est bien d'accord de faire quelque chose pour améliorer la qualité de la vie, et tout spécialement dans ce domaine – mais sur les moyens préconisés et les délais impartis par le rapport de 1974, lesquels n'étaient pas compatibles avec une application pratique et technique. Les conséquences financières et les répercussions de ces mesures sur tout le secteur de l'industrie automobile n'étaient pas non plus envisagées.

Permettez-moi de rappeler les réactions nombreuses, souvent véhémentes, des organisations professionnelles et des associations s'occupant de cet important domaine.

Lors du Salon de l'automobile de Genève, en mars 1976, le comité de cette manifestation avait officiellement souligné la vive inquiétude soulevée par les mesures excessives que l'administration fédérale se proposait de prendre et se propose d'ailleurs toujours de prendre, en fait, mais avec des délais et des valeurs quelque peu modifiés. Où en sommes-nous aujourd'hui? Le comité de St-Gall, pour une Suisse propre, a déposé le 26 septembre 1974, sous forme d'une initiative, des propositions draconiennes visant à lutter contre la pollution. Cette initiative précédait de quelques semaines un rapport du Conseil fédéral traitant du même problème avec quelques nuances mais guère moins sévère. L'examen de ces deux documents, en tenant compte de leurs incidences nombreuses touchant un secteur qui couvre toute l'industrie automobile, soulève, après étude approfondie des modifications apportées, de nombreuses critiques. Tout en reconnaissant le bien-fondé de l'initiative qui estime qu'il faut faire un effort tout particulier pour lutter contre la pollution et le bruit, nous pensons qu'il est tout de même nécessaire de mettre en évidence les répercussions qui en découleraient.

Il faudrait avant tout engager de nouvelles dépenses pour modifier des solutions techniques déjà au point et non pour améliorer des dispositifs laissant à désirer. Actuellement, le marché automobile dispose d'appareils susceptibles de diminuer la nocivité des gaz d'échappement polluants et de réduire le bruit des moteurs, mais ils n'atteignent pas le niveau des garanties que l'on exige. Ce sont

de nouvelles données mécaniques et techniques qu'il est très difficile d'appliquer, voire impossible à poser sur des véhicules à moteur même récents, s'ils n'ont pas été prévus pour cette transformation.

Des prescriptions aussi sévères dans ce domaine particulier auraient entraîné, si elles avaient été appliquées le 1er janvier 1977, le refus d'immatriculation de plus de 40 pour cent des véhicules importés: 80 000 unités environ. Ce chiffre résulte d'une étude approfondie au sein des nombreuses instances de la branche. Pour les véhicules reconnus conformes aux dispositions, on s'aperçoit, après un bref usage, que les assurances permettant d'atteindre les objectifs visés dans la lutte contre le bruit et la pollution ne sont pas remplies de manière satisfaisante.

Pour clore ce chapitre, il faut admettre que l'initiative nous propose un remède de cheval que la branche automobile ne peut pas absorber techniquement et encore moins financièrement dans notre contexte économique actuel.

De l'avis des constructeurs d'automobiles, qui sont bien entendu intéressés, on peut admettre, sans esprit partisan, que la petite voiture de faible cylindrée serait terriblement touchée; l'application des nouvelles dispositions lui enlève un peu de sa puissance, tout en augmentant son prix. C'est donc loin d'être une mesure d'économie et elle ne sera pas populaire.

Enfin, il ne faudrait pas oublier que la pollution atmosphérique est causée pour 50 pour cent par l'habitat – le chauffage – 25 pour cent par l'industrie et 25 pour cent par l'automobile.

Permettez-moi encore quelques réflexions sur les modifications de l'arrêté fédéral du 25 décembre 1975 concernant les bruits et les gaz d'échappement des véhicules à moteur. Sans entrer dans le détail technique des nouvelles prescriptions, celles-ci nous laissent cependant l'impression qu'il y a un abîme – qu'il faudrait combler quelque peu – entre les théoriciens et ceux qui doivent appliquer ces dispositions. Deux exemples pour le démontrer: le fait de vouloir essayer des moteurs neufs au régime maximum est une aberration et surtout un danger mécanique. C'est pendant son utilisation que l'on est à même de contrôler le bruit d'un moteur; hors de cette notion, cela me paraît arbitraire, antimécanique et dangereux.

Quant au contrôle du bruit de chaque marque de pneu, je me demande si, dans n'importe quel pays du monde, il existe une fabrique de pneus ayant un intérêt quelconque à mettre sur le marché un pneu bruyant. On touche au ridicule en incitant à la discrimination entre les marques.

L'importance politique de ce rapport doit être mise en évidence. Le public est sensible à ce problème et il serait faux de penser que les autorités fédérales le négligent. Le Conseil fédéral a présenté un rapport le 27 décembre 1974; il a été discuté très longuement ici même avant de rejoindre les propositions du gouvernement. Depuis lors, et malgré les dispositions de l'arrêté du 24 décembre 1975, force nous est de constater que l'amélioration de la qualité de la vie dans ce secteur est difficile, lente à appliquer et presque essentiellement économique. Même si chaque Suisse est conscient de sa nécessité, il est inopportun de se montrer outrancier, trop strict, comme le demande l'initiative, en légiférant isolément et indépendamment des autres pays européens. Nous avons un parc automobile de 2 millions de véhicules alors que 300 millions de voitures sillonnent les routes du globe. Dans cet ordre d'idées, quelles dispositions devrait-on imposer aux automobilistes étrangers qui viennent chez nous en touristes?

Certes, il est bon que nous soyons à l'avant-garde dans la lutte pour la protection de l'environnement et que dans ce domaine nous fassions la locomotive au moins pour un train qui s'appelle l'Europe. Cependant, il est indispensable de tenir compte des impératifs du possible.

En conclusion donc, je soutiens le message du Conseil fédéral qui travaille dans le sens de l'initiative tout en tenant compte des impératifs comme le dialogue et la participation des partenaires intéressés, contrairement à l'idée

des initiateurs. Comme toute la commission, je vous prie d'apporter votre appui au message du Conseil fédéral comme moyen possible, immédiat et important de la lutte contre la pollution de l'air et des gaz d'échappement, de refuser l'initiative et de soutenir la motion Früh demandant au Conseil fédéral d'abaisser, pour le 1er janvier 1978 au plus tard, la teneur maximale autorisée du plomb dans l'essence à 0,15 gramme par litre. Je vous remercie.

Mme Spreng: Tout a été dit en formules chimiques, en statistiques. Je serai plus pratique, voire terre à terre, pour un habitant, hélas! rarement piéton, de notre beau pays.

Après avoir cru que tout était possible à la technique, nous nous retrouvons, apprentis sorciers, la circulation routière bouchée, l'air souvent irrespirable. Le peuple s'inquiète, les jeunes surtout, qui se groupent en comités de tous partis politiques. Les motions parlementaires s'accumulent. Ceux qui ont fait partie des commissions discutant de ces motions se sentent frustrés du peu de résultats de leurs travaux. L'opinion publique attend des actes, maintenant qu'elle a pris conscience de l'influence grave sur nos santés des poisons industriels de toutes sortes que nous accumulons en nous. Nous ne pouvons en éviter qu'un certain pourcentage, n'ayant aucune envie de renoncer à de multiples avantages de la civilisation industrielle.

Mais chaque amélioration possible doit être introduite, et cela au plus vite, car les polluants de toutes sortes augmentent rapidement. Notre organisme ne les évacue qu'en partie et ils s'accumulent dans notre corps. Un article scientifique américain affirmait, sans plaisanter, le fait qu'aucun cannibale ne saurait subsister aujourd'hui: l'homme est devenu inesthétique! La quantité des métaux toxiques retenue est plus forte proportionnellement pour l'enfant qui se trouve en plus grand danger. Il y a des décennies que ce fait est connu, n'a-t-il pas entraîné la mode des poussettes à hautes roues, les gaz de voitures, lourds, étant plus concentrés à ras de terre? Leur niveau s'est certes élevé actuellement à hauteur d'enfant, car depuis le nombre des voitures a plus que quadruplé! Il est facile d'écarter l'initiative «Albatros», dont la discussion a été prolongée au-delà de l'année 1977 fixée pour l'introduction des premières mesures. Pour tenter d'éviter qu'elle ne reste lettre morte vu son importance, la commission a proposé une diminution rapide du plomb dans l'essence, ce qui ne serait qu'une part minime mais certes utile de l'amélioration possible. Si certains experts, à notre grand étonnement, en ont nié la toxicité, j'aimerais rappeler les millions dépensés actuellement en Italie pour essayer de renflouer ou de neutraliser – je cite un journal – «une cargaison hautement toxique de plomb tétraéthyle et tétraméthyle, additifs pour le pétrole». Si des fuites se produisent, on risque d'assister à une nouvelle catastrophe de pollution sur de vastes zones de la Méditerranée, pensent les experts. Les additifs de plomb peuvent avoir des effets dramatiques – hallucinations, folie; ils peuvent même entraîner la mort. Si quelques fûts peuvent empoisonner une grande partie d'une mer, quel est l'effet sur notre corps quand nous respirons le bon air des routes de nos montagnes, polluées par les autos qui passent dans nos étroites vallées! Il est certes possible d'avoir un peu d'imagination et notre haut niveau technique pourrait nous permettre de lutter plus rapidement contre les gaz toxiques des voitures, comme cela a été possible aux Etats-Unis, au Japon et en Allemagne toute proche. Il existe des voitures moins polluantes que nous pourrions acheter actuellement, mais on ne les vend pas en Suisse. Certaines sont fabriquées en Allemagne.

Je vous propose donc, à moins que l'initiative ne soit retirée, de la présenter au peuple sans aucune recommandation, pour voir quel est l'état d'esprit général et d'accepter la motion Früh contre le plomb en en recommandant l'exécution aussi rapide que possible.

Schwarzenbach: Wir Republikaner haben die Volksinitiative geprüft. Wir erachten sie nicht nur als nützlich, sondern auch als durchführbar. Wir werden die Initiative deshalb unterstützen und allenfalls die Motion der Kommission des Nationalrates.

Allgöwer, Berichterstatter: Es freut mich, dass Sie der Empfehlung der Kommission im allgemeinen gefolgt sind – bis auf den letzten verehrten Redner –, und zwar darum, weil wir, wie Herr Kaufmann sagte, uns bemüht haben, eine Versöhnung herbeizuführen. Wir nehmen die Initianten ernst, anerkannten die Wichtigkeit ihres Anliegens und unterstützen ihre Zielsetzung. Andererseits mussten wir anerkennen, dass der Bundesrat sich bemüht, eine vernünftige Lösung zu finden. Er hat aber im Gegensatz zu den Initianten verschiedene praktische Schwierigkeiten zu berücksichtigen, die sich einerseits aus unserer Wirtschaft und andererseits aus unserer internationalen Verflechtung ergeben.

Wir stehen ganz allgemein, nicht nur in dieser Frage, einerseits vor einem schwer zu bewältigenden technischen Fortschritt mit seinen wirtschaftlichen Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt und andererseits vor der Tatsache, dass verschiedene Neuerungen zu Schäden geführt haben und wir im Interesse unserer Gesundheit und der nachfolgenden Generationen Vorkehrungen treffen müssen. Wir werden noch auf Jahre hinaus mit diesen Fragen zu tun haben. Sollen wir zu vernünftigen Lösungen kommen, so müssen wir uns gegenseitig die Hand reichen und nach realisierbaren Möglichkeiten suchen.

Ich glaube, die Kommission hat den richtigen Weg gewählt. Nun ist es entscheidend, dass unser Bundespräsident als verantwortlicher Departementschef sagt, dass die Zielsetzungen von 1974 auch in Zukunft gelten und dass man sich auch nicht durch wirtschaftlichen Druck von innen oder aussen von diesen Zeilen und ihrer Verwirklichung abdrängen lässt. Deshalb warten wir alle gespannt auf diese Zusicherungen.

Mme Bauer, rapporteur: Je ferai simplement quelques remarques à M. Teuscher qui se fait le défenseur de l'industrie automobile et des organisations professionnelles comme si elles étaient opposées aux mesures antipolluantes prévues. En fait, j'ai reçu de la maison Saurer toute une documentation – la maison Saurer, je le rappelle, qui est notre seule industrie automobile suisse. Cette maison se préoccupe de ces problèmes et elle les a déjà en grande partie résolus. Les camions Saurer sont beaucoup moins polluants que beaucoup d'autres camions étrangers qui sont vendus dans notre pays. L'industrie automobile n'est certes pas à plaindre si l'on se rappelle que, l'an dernier, on a vendu dans notre pays, comme je le disais dans mon rapport, 8 pour cent de plus de voitures neuves qu'en 1975. D'autre part, il ne faut pas exagérer l'augmentation des frais. Selon une étude parue récemment dans le «Touring», le moteur Honda Civic CVCC dont je vous parlais tout à l'heure ne revient qu'à 300 ou 400 francs de plus qu'un moteur ordinaire. Cela est fort peu de chose comparé aux nombreux coûts sociaux qu'on a tendance à passer sous silence, à toutes ces maladies, ces bronchites chroniques – les médecins estiment les bronchites chroniques dans notre pays à plus de 150 000 actuellement. Je crois qu'il faut aussi considérer ces frais-là qui sont encore plus importants qu'une légère augmentation du coût d'un moteur.

Bundespräsident Furgler: Zu Recht haben Mme Spreng, Mme Bauer, auch der Herr Kommissionspräsident und andere Votanten diese Diskussion in den grösseren Zusammenhang der industriegewirtschaftlichen Situation gestellt, in der sich auch unser Land befindet, mit allen Problemen, die sich im Zusammenhang mit der Lebensqualität daraus ergeben. Es scheint mir, dass man auch die vorliegenden Anträge der Initianten in aller Ruhe, bezogen auf die Lage, in der sich das Land befindet, aber auch bezogen auf die

Massnahmen, die Bundesrat und Parlament zur Bewältigung dieser Situation bereits getroffen haben und noch treffen werden, betrachten muss. Sie haben im Jahre 1975 vom Bericht des Bundesrates über Abgase und Lärm der Motorfahrzeuge, der hier mehrfach zitiert worden ist, Kenntnis genommen. Mehr noch: Sie haben den darin enthaltenen Zielsetzungen sowie den vorgesehenen Massnahmen und den sich daraus ergebenden personellen und finanziellen Auswirkungen für den Bund zugestimmt. Der Bundesrat nahm allerdings auch Kenntnis davon, dass der Ständerat eine Bedingung in diesen Bericht aufnahm, indem er den Vorbehalt der volkswirtschaftlichen Tragbarkeit einbrachte. Dies kann, bezogen auf die heutige Wirtschaftslage, jeder von uns leicht interpretieren. Heute beschäftigen wir uns mit der Initiative, die im wesentlichen die gleichen Zielvorstellungen beinhaltet, wie sie vom Bundesrat und vom Parlament bereits beschlossen worden sind. Bei allem Respekt vor unseren Volksrechten kann man sich fragen, ob schon ein Jahr nach Beschlussfassung der eidgenössischen Räte das gleiche Thema wieder aufgegriffen werden soll. Auf jeden Fall darf ich Herrn Schär in aller Ruhe sagen: Der Bundesrat hat keineswegs je den Umweltschutz, der in der Verfassung verankert ist, leicht oder – wie er sich ausdrückte – «zuwenig ernst» genommen. Der vorerwähnte Bericht mit klaren Zielvorstellungen und Massnahmen, die bis und mit 1982 zur Verwirklichung dieser Ziele führen, gibt doch eine unbestreitbar eindeutige Marschrichtung. Wir sind im Begriff, Etappe um Etappe zurückzulegen – hexen können wir nicht. Vielleicht war es ganz gut, dass M. Teuscher in diesem Zusammenhang darauf verwies, dass ja nicht nur alles anhand des Automobils und der Schadstoffe, die mit ihm zusammenhängen, erklärt werden kann. Erinnerung sei an die Wohnheizungen in unserer Gesellschaft, die rund 50 Prozent der Schadstoffe hervorbringen, wie er sich ausdrückte. Auch die Industrie mit rund 25 Prozent sei mit in die Diskussion verwohen, wenn wir heute über diese Thematik sprechen. Mir scheint, dass es völlig unangebracht ist, im Zusammenhang mit der Bewältigung dieser schwierigen Fragen Emotionen gleichsam hochzuspielen. Wir kommen viel besser durch und auch zu viel besseren Resultaten, wenn Bundesrat, Parlament und alle umweltschutzinteressierten Kreise – und diese nehmen erfreulicherweise von Tag zu Tag zu – sich zusammenschliessen und in der nüchternen Art, die dem Schweizer eigen ist, Sachprobleme bewältigen. Nun kann im Zusammenhang mit dieser Initiative nicht bestritten werden, dass sich die Initianten in der Frist getäuscht haben. Es nähme mich wunder, wie Herr Schwarzenbach, der soeben erklärte, die Initiative sei durchführbar, die bereits überzogene Frist vom 1. Januar 1977 wieder aufleben lassen könnte. Ich traue ihm viel zu, aber «ultra posse nemo tenetur», das wäre wahrscheinlich auch ihm nicht mehr ganz möglich. Ich muss denjenigen, die sich um die Ungültigkeitsfrage kümmern, und das tut der andere Rat in hohem Masse, doch hier zwei, drei Dinge zu dieser Frage sagen, weil sie mir auch für die allgemeine Situation, in der wir Initiativen zu behandeln haben, wichtig scheinen: Einreichung der Initiative am 26. September 1974; Verfügung über das Zustandekommen am 22. Oktober 1974; materieller Bericht des Bundesrates 25. September 1976 (Wir hätten neben den zwei Jahren, die wir hier nun fast ausgenützt haben, an und für sich nach dem Ihnen bekannten Geschäftsverkehrsgesetz noch ein Jahr zusätzlich fordern können); Stellungnahme der Bundesversammlung 25. September 1977 (Sie muss diese innert einem Jahr abgeben, könnte es aber auch noch erstrecken); Abstimmung von Volk und Ständen frühestens Dezember 1977. Man kann es drehen wie man will: Bezogen auf die eindeutige Rechtsgrundlage, die uns vorschreibt, wie wir Initiativen zu behandeln haben (ich zitiere Art. 27 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 29 des Geschäftsverkehrsgesetzes), kommen Sie zum Schluss, dass hier ein Jahr Verspätung von den Initianten nicht mitberücksichtigt worden ist. Mit anderen Worten: Die Massnahmen, die auf den 1. Januar 1977 hätten wirksam werden sollen, können

ganz einfach nicht wirksam werden. Nun stellte sich die ständerätliche Kommission, gestützt auf dieses Faktum, die Frage, ob man dann nicht allein schon wegen dieser Zusammenhänge die Initiative als ungültig erklären müsse. Ihr Herr Präsident hat gesagt – und ich begreife ihn voll und ganz –, dass er, gestützt auf diese Terminfrage allein, nicht zur Auffassung kommen könne, man habe die Initiative als ungültig zu erklären. Eine Aenderung des kritischen Datums durch die Bundesbehörden ist ebensowenig möglich. Das Recht der Initianten, selbst zu terminieren, muss respektiert werden, wir können nicht umdeuten. Ein in der Form des ausgearbeiteten Entwurfs eingereichtes Volksbegehren ist Volk und Ständen so wie es lautet – ich zitiere nach Artikel 27 Absatz 1 des Geschäftsverkehrsgesetzes – «zu unterbreiten». Die Frage des Ständerates bleibt also im Raum. Obschon nun weder Bundesverfassung noch ein Bundesgesetz die Undurchführbarkeit als Ungültigkeitsgrund anführen, gehen Literatur und Praxis davon aus, dass undurchführbare Aufgaben nicht in den Bereich staatlicher Tätigkeit fallen, weshalb darüber vernünftigerweise auch keine Volksabstimmung stattfinden könnte. Unter Hinweis auf diese Ueberlegung hat sich die Bundesversammlung bisher in einem Fall – ein kleiner Teil der hier Anwesenden wird sich daran noch erinnern, im Fall der Initiative Chevalier für eine Rüstungspause –, für die Ungültigerklärung ausgesprochen. Dabei nehmen Literatur und Praxis übereinstimmend an, dass die Unmöglichkeit erstens eine offensichtliche und zweitens eine faktische (und nicht nur eine rechtliche) sein müsse. Vermutlich hat sich Herr Nationalrat Kaufmann, als er sich auf das Bundesgericht bei der Wertung kantonaler Initiativen bezog, wie ich es jetzt tue, an das Urteil unseres obersten Gerichtes in Band 92, I, Seite 359, erinnert. In der Regel sind Initiativen auslegungsbedürftig. «Die Unverletzlichkeit» – ich zitiere aus diesem Entscheid – «des politischen Stimmrechts gebietet beim Entscheid über Zulassung oder Nichtzulassung einer Initiative stets der für den Initianten günstigsten Auslegungsmöglichkeit den Vorzug zu geben. Kann deshalb einem Initiativtext nach den anerkannten Auslegungsregeln eine Bedeutung beigemessen werden, die das Begehren nicht als offensichtlich und ohne jeden Zweifel undurchführbar erscheinen lässt, so darf der Entscheid über das Initiativbegehren der Volksabstimmung nicht entzogen werden.» So formulierte es das Bundesgericht am 24. Juni 1965 («Zentralblatt» 1966, Seite 36/37). Darf ich im Lichte dieser Feststellungen des obersten Gerichtes noch zwei, drei Bemerkungen anfügen. Hier kann man – sehr wohlwollend, wie Sie und wir es alle sein wollen, für die Initianten interpretierend – sagen: Sie streben an und für sich eine Dauerregelung an. Die Initiative enthält Vorschriften, die unmittelbar anwendbar sind und solche, die der Ausführung, der Konkretisierung bedürfen. Vor ihrer Annahme durch Volk und Stände vermag sie selbstverständlich gar keine Rechtswirkungen, sogenannte Vorwirkungen, zu entfalten. Man kann – immer bei diesem vorausgesetzten Wohlwollen – nun gelten lassen, dass in Buchstabe a der Initiative vorgesehene Datum des 1. Januar 1977 werde durch die Vorschrift von Buchstabe b insofern erheblich relativiert, als vom 1. Januar 1978 an auch die gebrauchten Fahrzeuge dem Mindeststandard von Buchstabe a entsprechen müssten. Die gleiche Relativierung dürfte sich bei dieser ausserordentlich extensiven Interpretation des Initiativrechts und der damit zusammenhängenden Formvorschriften auch auf die Buchstaben c und d anwenden lassen, deren Verhältnis untereinander und zu den Buchstaben a und b allerdings sehr schwer zu erkennen ist, was alle unter Ihnen, die die Initiative rechtlich analysiert haben, vermutlich auch feststellen konnten. Wenn ich also, um die Initiative nicht einfach wegen der zeitlichen und dadurch auch faktisch für a bestehenden Unmöglichkeit aus Abschied und Traktanden weisen möchte, so im Lichte dieser weitgehenden Interpretation, die sich, bezogen auf die bundesgerichtliche Praxis zu kantonalen Initiativen, rechtfertigen lässt. Das führte den Bundesrat dazu zu sagen, man könne erklären, die Initiati-

ve sei faktisch in dieser Weise durchführbar, weil vom 1. Januar 1978 an neue und alte Fahrzeuge mit Benzinmotoren den verschärften Vorschriften unterstehen müssten. Der Beginn der Durchführbarkeit (1. Januar 1977) würde höchstens zeitlich verzögert. Und weil wir alles daran setzen wollten, um den Initianten zu zeigen, dass wir wirklich in dieser Marschrichtung, die Sie schon beschlossen haben, laut Bericht des Bundesrates weitermarschieren wollen, wählten wir diese Anlehnung an die bundesgerichtliche Praxis. Ich wiederhole: in extensiver Interpretation. Es wäre aber völlig falsch, daraus zu schliessen, dass die Fragestellung des Ständerates fehlgehe. Ich begreife den anderen Rat, dass er sich damit sorgfältig auseinandersetzen will; denn an und für sich, vor allem bei der Riesenzahl von Initiativen, die von uns zu bewältigen sind, stellt sich für Bundesrat und Parlament die Frage der inskünftigen Wertung der formal-juristischen und der materiell-rechtlichen Schranken.

Noch eine abschliessende Bemerkung zu diesem interessanten rechtlichen Bereich: Sie erinnern sich an Ihre Stellungnahme zum neuen Bundesgesetz über die politischen Rechte. Mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes wird die Bundeskanzlei zu einer Vorprüfung aller Initiativen verpflichtet und bei dieser Gelegenheit wird sie ohne Zweifel künftigen Initianten Gelegenheit geben, solche Fragen der materiellen Gültigkeit rechtzeitig und auch rechtsgenügend abschliessend zu beurteilen. Wenn dann zumal Initianten trotzdem solche zeitlichen Unmöglichkeiten einplanen, dann müssten sie sich dabei behaften lassen, dass Parlament und Bundesrat diese Initiativen ungültig erklären.

Und nun, nach diesem Exkurs in die rechtliche Wertung der Initiativen: Wo stehen wir heute mit Bezug auf die Verwirklichung der vom Bundesrat und Parlament beschlossenen Massnahmen zur Verminderung der Schadstoffe in den Motorfahrzeugabgas-Bereichen? Herr Bratschi sprach von einer Stunde der Wahrheit, zu Recht will er keine Lippenbekenntnisse. Ich darf aber sagen, dass der Bundesrat diese Stunde der Wahrheit nicht scheut, denn wir haben gehandelt. Die auf den 1. Oktober 1975 geplante Begrenzung von Kohlenmonoxid und Kohlenwasserstoffen auf 80 bzw. 85 Prozent der 1974 noch geltenden Werte ist verwirklicht, also Abbau um 20 bzw. 15 Prozent. Ebenfalls verwirklicht ist die Vorschrift, dass nur noch Vergasersysteme zugelassen werden, deren Bauart Gewähr bietet, dass der Höchstwert für Kohlenmonoxid bei keiner der möglichen Einstellungen der Vergasersysteme überschritten werden kann. Das sind Fakten, die wir mit einer gewissen Freude in die Diskussion werfen.

Sie wissen auch, dass wir auf den 1. Januar 1978 laut vorherwählter allgemeiner Marschroute nach dem Bericht 1974, von Ihnen verabschiedet anno 1975, eine nochmalige Reduktion von Kohlenmonoxid und Kohlenwasserstoffen auf die Hälfte der Werte von 1974 vorsehen. Ferner soll neu der Höchstausstoss von Stickoxiden auf maximal 2 Gramm pro Kilometer (8,0 g pro Test) festgesetzt werden. Da muss ich nun Ihnen, bezogen auf die Frage von Herrn Kaufmann, von folgender Situation Kenntnis geben, mit dem höflichen Ersuchen, dass Sie das bei Ihrer Schlussnahme mitwerten. Was ich ausführe, hat Bezug auf die von Herrn Kaufmann gestellte Frage: Soll man, wenn sich inner der Frist bis zum Jahre 1982 Abweichungen von der Marschroute ergeben, das ECE-Abkommen Nr. 15 aufkündigen, um überhaupt keine Rücksicht mehr zu nehmen auf das, was im internationalen Geschäft, lies unter den europäischen Staaten, beschlossen wird? Folgende Lage besteht heute: Wir haben sofort die Vorkehrungen getroffen, um in den Verhandlungen zur Revision dieser ECE-Vorschriften diese Zielvorstellung vollumfänglich zu verwirklichen. In den Verhandlungen zeigte es sich, dass wir von sämtlichen Vertragsstaaten als die eigentlichen Vorkämpfer empfunden werden. Sämtliche Vertragsstaaten wiesen darauf hin, dass für sie eine derart weitgehende Reduktion nicht zu verwirklichen sei. Sie wären aber bereit – und vermutlich könnten wir das noch in diesem Monat in diesen Verhandlungen durchbringen –, anstelle der Reduktion

um 50 Prozent eine Reduktion beim Kohlenmonoxid um 35 und bei den Kohlenwasserstoffen um 25 Prozent zu akzeptieren. Bei den Stickoxiden NOX wäre man mit einer Reduktion von 15 Prozent anstatt der von uns geforderten 30 Prozent einverstanden. Das würde als Zwischenroute – die Endwerte pro 1982 bleiben intakt – zu einer Verzögerung um über ein Jahr führen. Hier erinnere ich mich an den Satz von Herrn Schwarz, der sagte: Das Bessere ist gelegentlich der Feind des Guten. Es stellt sich für uns verhandlungspolitisch die Frage: Sollen wir diese von den wichtigsten Automobilherstellerländern in Europa akzeptierten Werte mitbewirken, oder sollen wir ausscheiden, was zur Folge hätte, dass dann die jetzt gültigen schlechteren Werte europäisch Gültigkeit behalten, und wir den Alleingang anzutreten hätten?

Der Bundesrat hat in seiner letzten Sitzung gestern noch einmal zu diesem Thema Stellung bezogen aufgrund einer Berichterstattung, die ich ihm mit einer Eingabe gemacht habe. Wir kommen zur Ueberzeugung, dass auch hier Politik die Kunst des Möglichen ist, und dass es sinnwidrig wäre, bezogen auf den Grundgehalt der Umweltschutzverbesserungen, die wir anstreben, der Verbesserung der Lebensqualität, die europäischen Partner gleichsam aus ihrer Verantwortung zu entlassen, um so zu tun, als ob wir allein mit dem Problem fertig würden. Wir meinen also, man sollte diese Zwischenlösung im EC-Reglement anstreben, den Kompromissvorschlag, wie er aus den verschiedenen Verhandlungen dort resultierte, akzeptieren, eine Aenderung des EC-Reglementes Nr. 15 sicherstellen.

Noch einmal sage ich Ihnen: Der Kompromissvorschlag bezogen auf die Reduktion der Schadstoffe würde heissen: Reduktion um 35 Prozent beim CO, um 25 Prozent beim HC und um 15 Prozent beim NOX. Datum für das Inkrafttreten: 1. Oktober 1979. Das wäre eben die Erstreckung um über ein Jahr, bezogen auf diese europäische konzertierte Aktion. Vorteil für uns: Alle Automobilhersteller, die von uns nicht beeinflusst werden können (Deutschland, Frankreich usw.), wären mit in dem Ding. Wenn ich Ihnen die Zahlen in Erinnerung rufe, folgen Sie vermutlich dieser Argumentation des Bundesrates: Sie haben 2 Millionen Fahrzeuge immatrikuliert bei uns, Sie haben pro Jahr zwischen 45 und 50 Millionen, die in die Schweiz fahren (wir sind und bleiben ein Touristenland). Es ist völlig undenkbar, dass wir so tun, als ob wir bei schlechteren Schadstoffgrenzwerten im Ausland hier alles nachvollziehen könnten. Sie müssten eine Organisation aufbauen, die die wirtschaftliche, die finanzielle und die personelle Kraft von Bund und Kantonen eindeutig übersteigen müsste. Ich weiss aus dem direkten Kontakt mit den Justiz- und Polizeidirektoren, vor allem mit deren Präsident M. Bonnard, dass schon die Verwirklichung der beschlossenen Massnahmen – es kommt ja auch das hinzu, was wir im letzten Jahr Wirklichkeit werden liessen per 1. Januar dieses Jahres: ich erwähne als Beispiel die Aenderung der BAV zur Verminderung der Schadstoffe von Motorrädern –, dass das alles auch die kantonalen und eidgenössischen Budgets sehr stark belastet.

Ich hielt es für meine Pflicht, weil das ja die Stunde der Wahrheit ist nach Herrn Bratschi, Sie vollumfänglich zu informieren über den allerneuesten Stand. Ich möchte sogar die Damen und Herren, die nicht dieser Meinung des Bundesrates sein sollten – ich denke hier vor allem auch an Herrn Schär oder Herrn Kaufmann –, bitten, sofern sie diese Meinung nicht teilen sollten, uns das jetzt zu sagen. Der Bundesrat ist der Auffassung, dass eine Kündigung des ECE-Reglementes nicht verantwortet werden kann. Es ist viel besser, hier diesen Fortschritt zu verwirklichen. Ich wiederhole: Für die Endwerte per 1982 bleibt die gesamte Zielvorstellung intakt. Das zu diesem Zwischenkapitel ECE und damit auch zu dieser Frage, die Herr Kaufmann in aller Form gestellt hat: Sollte der Bundesrat nicht aussteigen, wenn sich dort Verspätungen ergeben? Ich glaube aber seine Frage richtig verstanden zu haben. Er hat sehr nuanciert gesagt: Abweichungen innert dieser Frist sind

nicht gleich zu bewerten wie Abweichungen auf den Endwert der Frist im Jahre 1982. Aus dem Nicken seines Kopfes entnehme ich, dass ich ihn richtig gedeutet habe. Es sei auch nicht verschwiegen, dass der Bundesrat die Verbesserung der Lebensqualität, natürlich immer volkswirtschaftlich sinnvoll, zu verwirklichen hat. Er kann nicht so tun, als ob Kostenfolgen überhaupt bedeutungslos wären, als ob Nebenfolgen für die Industrie, vor allem in der heutigen Situation der Wirtschaft, bedeutungslos wären. Wir kommen zur Ueberzeugung, dass der gewählte Weg der gute ist.

Massnahmen zur Verminderung der Schadstoffe von Motorrädern und Motorfahrrädern sind sodann von Ihnen auf Antrag des Bundesrates per 1. Januar dieses Jahres beschlossen worden. Wir stellen mit Befriedigung fest, dass wir damit eine weitere Wegetappe in diesem 74er Bericht bereits zurückgelegt haben. Die Wirksamkeit wird sich per 1. Juli dieses Jahres ergeben, weil dann die Vorschriften über das Oel-Treibstoff-Verhältnis bei Motorfahrrädern und Motorrädern sowie die Verschärfung der Rauchmessvorschriften für Dieselmotoren in Kraft treten. Auch hier darf ich erwähnen, dass die Industrie in diesem Lande ausgesprochen kooperativ war. Ich denke an die Saurer-Unternehmen u. a. m., die mit grossen Eigenkosten dazu beigetragen haben, dass wir diese umweltfreundlichen Resultate zu erzielen vermögen.

Herr Kaufmann hat eine weitere Frage gestellt. Ich kann sie bejahen. Wenn wir, wie ich es jetzt getan habe, bezogen auf die Schilderung der neuesten Situation im EC-Vertragsverhalten, aus irgendeinem Grund, den ich heute noch nicht kenne, in der noch vor uns stehenden Frist von rund fünf Jahren Neuerungen zu bewältigen haben, die zu Fristveränderungen führen – bezogen auf den Bericht vom Jahre 1974 –, dann können wir Ihnen das im Geschäftsbericht ohne weiteres bekanntgeben. Wir legen ja auf diesen permanenten Dialog grösstes Gewicht, und es wäre für uns beglückend – ich greife diese Idee des Kommissionspräsidenten Allgöwer sehr gerne auf –, wenn aus der permanenten Konfrontation zwischen den Initiatoren und ihnen nahestehenden Kreisen mit dem Bundesrat – obwohl dieser Bundesrat das gleiche tut – eine entspannte Diskussion würde; denn das Volk wird bei der permanenten Konfrontation in die Irre geführt. Ich habe in diesem Saale selbst erlebt, als ich den Herren Schalcher, Bratschi und allen Fragestellern in dieser Kommission antworten konnte, aber auch bei den Berichten, die ich vorher erwähnt habe, dass wir lediglich mit Bezug auf Fristen gelegentlich nicht übereinstimmen. Die Zielvorstellung ist aber klar. Und weil wir in Kenntnis auch der technischen Gegebenheiten nicht so tun können, als ob jeder Vorstoss in Amerika unverzüglich auch von uns verwirklicht werden könne, scheint es uns die bessere Politik, offen und ehrlich das, was auch praktikabel ist, anzugehen und anzugeben. Wir hoffen, gestützt auf diese Methode das Vertrauen weitester Volkskreise für die effektiven Massnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität zu gewinnen.

Die letzte Frage, die mir von Herrn Kaufmann gestellt worden ist und die auch andere Herren aufgegriffen haben, u. a. Herr Schär, hat mit der Typenprüfung und der Bekanntgabe der Resultate derselben zu tun. Der Herr Kommissionspräsident hat in den Kommissionssitzungen darauf hingewiesen. Ich durfte Ihnen bereits bei der Behandlung der diesbezüglichen Motion sagen, dass es nicht so einfach ist, die Typenprüfungen in der von den Fragestellern erhofften Weise jedermann sichtbar zu machen, so dass praktisch ein Kaufs- oder Verkaufsargument daraus entsteht. Wir hätten von seiten des Bundesrates gehofft, dass die Automobilverbände in Zusammenarbeit mit den Automobilherstellern bzw. -importeuren, ihrerseits freiwillig alle umweltschutzrelevanten Faktoren, die mit einem Automobil zusammenhängen, offenbaren würden; denn der Eingriff durch den Bundesrat in solche Verkaufsmethoden geht ziemlich weit. Sie haben die Motion überwiesen, und wir werden selbstverständlich diesem Auftrag nachkom-

men. Aber es schien uns nicht sinnvoll, eine isolierte Revision des Strassenverkehrsgesetzes vorzulegen. Ich werde gerne die Anregung von Herrn Kaufmann prüfen, ob man dies im Zusammenhang mit dieser Lärminitiative tun könne. Ich kann hier einfach keine ganz verbindliche Zeitvorstellung festlegen. Ich bitte Herrn Kaufmann, mit uns im Benehmen zu bleiben. Ich nehme aber von ihm gerne entgegen, dass er selbst denkt, man könnte diese isolierte Revision rasch an die Hand nehmen. Ich werde darüber mit meinen eigenen Abteilungen ein Gespräch führen.

Ich komme zum Schluss. Wir stehen vor einer Initiative, die mit Bezug auf die Grundwerte, die sie beschlägt, sicher sympathisch wirkt, mit Bezug auf den Faktor Zeit nicht verwirklicht werden kann, mit Bezug auf die Zielvorstellungen offene Türen einrennt, wie ich Ihnen heute einmal mehr sagen konnte. Wir erachten deshalb den Antrag, dem auch Ihre Kommission zugestimmt hat, als den einzig möglichen, hoffen nach wie vor, dass bei dieser Sach- und Rechtslage die Initianten die Initiative zurückziehen. Sie haben ohne Zweifel dazu beigetragen, dass man noch einmal in beiden Kammern sehr einlässlich über diese Probleme spricht, und ich konnte Ihnen bei dieser Gelegenheit auch sagen, wie wir die Probleme bewältigen wollen. Ich schliesse mit dem Hinweis darauf, dass wir durch den neuesten Entscheid, die Motion mit Bezug auf den Bleigehalt zu verwirklichen, einmal mehr den Nachweis erbracht haben, dass wir jede nur technisch mögliche Massnahme zur Verbesserung der Lebensqualität zu verwirklichen gewillt sind. Diese 0,15 g/l per 1. Januar 1978 beweisen es Ihnen. Ich muss aber die Motion, soweit sie Superbenzin beschlägt, ablehnen, weil wir dort nicht zeitgerecht handeln können. Ich habe das bereits in der Kommission sagen müssen. Ich bitte auch, dass man den Antrag von Frau Spreng, die Initiative ohne Stellungnahme der Räte dem Volk zu unterbreiten, ablehnt. Es scheint mir aufgrund der vorhandenen Sachlage wirklich vertretbar, ja sogar einzig richtig, die Verwerfung zu empfehlen, nachdem in rechtlicher Hinsicht das besteht, was ich unter dem Aspekt der Unmöglichkeit gesagt habe, und in sachlicher Hinsicht das vorhanden ist, was Sie selbst bereits beschlossen haben.

Artikelweise Beratung – Discussion des articles

Titel und Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen — Adopté

Art. 1

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag Spreng

Streichen

Art. 2

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition Spreng

Biffer

Präsident: Frau Spreng beantragt, diesen Artikel zu streichen und von einer Empfehlung abzusehen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	73 Stimmen
Für den Antrag Spreng	51 Stimmen

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussesentwurfes	94 Stimmen
Dagegen	19 Stimmen

An den Ständerat — Au Conseil des Etats

Motion der Kommission. Luftverschmutzung durch Motorfahrzeuge

Motion de la commission. Pollution de l'air par les véhicules à moteur

Wortlaut der Motion

Der Bundesrat wird ersucht, den maximal zulässigen Bleigehalt im Motorenbenzin spätestens ab 1. Januar 1978 auf 0,15 Gramm pro Liter Benzin herabzusetzen.

Texte de la motion

Le Conseil fédéral est prié d'abaisser, pour le 1er janvier 1978 au plus tard, la teneur maximale autorisée du plomb dans l'essence des moteurs à 0,15 gramme par litre.

Früh: Ich möchte vorerst meiner Freude Ausdruck geben, dass die nationalrätliche Kommission meinen Motionsvorschlag, der die Herabsetzung des Bleigehaltes beinhaltet, einstimmig zur Motion der Kommission erhoben hat.

Nach den Hearings mit den Initianten, den Fachleuten des Bundes und den Vertretern des Automobilgewerbes bin ich zur Auffassung gelangt, dass ob der vielen Schadstoffe, die durch den Auspuff des Autos an die Luft gelangen – wie Kohlenmonoxid, Kohlendioxid, Benzpyren, aromatische Kohlenwasserstoffe, Stickoxid usw. –, das gefährliche Fermentgift Blei, wovon 400 Milligramm in einem Liter Benzin enthalten sind, zu wenig Beachtung findet. Die Initiative «Albatros» vergisst die Giftigkeit des Bleis und ist deshalb unvollständig. Die organische Verbindung Bleitetraäthyl wird nachträglich als Antiklopfmittel den Treibstoffen zugesetzt. Dieses Bleialkyl ist aber zehnmal giftiger als der Bleistaub, der sich in der Grössenordnung von 1200 Tonnen pro Jahr auf unser schweizerisches Territorium niederlegt. Wenn Sie in Betracht ziehen, dass ein Personenwagen auf einer Strecke von 100 Kilometern etwa 3 Gramm Blei an die Umgebung abgibt, dass die Umgebung der Strassen somit bleiverseucht ist, dass das Gras neben den Autobahnen überhaupt nicht mehr verfüttert werden dürfte, dass es Brotfabriken gibt, die kein Getreide mehr verarbeiten, das entlang der Autobahnen gewachsen ist, weil der Bleigehalt laufend untersucht wird, so gibt das zu denken. Der Mensch nimmt oft pro Tag bis zu 1,5 Milligramm Blei mit seiner Nahrung auf; als Toleranzgrenze gilt 0,1 Milligramm. An Verkehrsknotenpunkten hat sich der Blut-Bleispiegel bis auf das Sechsfache erhöht. Der Normwert pro Liter Blut beträgt etwa 0,15 Milligramm Blei; schon ab 1 Milligramm Bleigehalt können schwere Vergiftungen im Körper eintreten. Es kann zu Nerven-, Zellatmungs- und Knochenmarkschäden kommen. Der Bleisaum an der Zahnschleimhaut ist oft ein äusseres Zeichen. Mit dem Urin können täglich nur bis zu 0,5 Milligramm Blei ausgeschieden werden, so dass eine grosse Gefahr besteht, dass das aufgenommene Blei im Körper gespeichert wird.

Ich bin mir bewusst, dass eine vollständige Eliminierung des Bleis aus dem Benzin nicht von einem Tag auf den anderen möglich ist. Wir dürfen aber vom Weg zur totalen Beseitigung des Bleis nicht abkommen, d. h. eine laufende

Anpassung muss unser Ziel sein. Mit der Reduzierung des Bleigehaltes von 0,4 Gramm pro Liter auf 0,15 Gramm pro Liter Benzin erreichen wir eine nicht zu unterschätzende Wirkung. Wenn ich zu Beginn sagte, dass bei einem Bleigehalt von 0,4 Gramm noch 1200 Tonnen Blei auf unsere Schweiz abgelagert werden, so waren es bei einem Gehalt von 0,6 Gramm noch 1500 Tonnen. Eine Reduktion von 0,4 Gramm auf 0,15 Gramm pro Liter hat aber zur Folge, dass «nur» noch etwa 450 Tonnen Blei unsere Umwelt belasten werden. Der «Schweizerischen technischen Zeitschrift» habe ich folgende Zeilen entnommen: «Im Prinzip wäre es heute schon möglich, ein Superbenzin mit einem Bleigehalt von 0,15 Gramm pro Liter herzustellen, und zwar in genügender Menge, mit welchem praktisch alle im Verkehr befindlichen Autos problemlos betrieben werden könnten. In der Schweiz und in Europa sind aber noch nicht alle versorgungs- und herstellungstechnischen Probleme für die sofortige Einführung einer so tiefen Bleilimite gelöst.»

Die Motion ist mit Absicht allgemein gehalten, damit der Spielraum etwas grösser ist für den Fall, dass die Einführung des Bleigehaltes 0,15 Gramm pro Liter in Superbenzin nicht schon auf 1. Januar 1978 möglich sein sollte. Es hat mich während den durchgeführten Hearings erschreckt, wie hoch die technischen Probleme, die wirtschaftlichen Folgen und die Differenzen mit den Nachbarstaaten bei der Behandlung dieses uns betreffenden Umweltpostulates gewertet werden und wie wenig der Mensch, das Tier und die Pflanze Beachtung finden. Wenn die Bleireduktion eine absolut machbare Sache ist, wie einige der angehörten Sachverständigen erwähnten, so nehmen Sie es mir sicher nicht übel, wenn ich meine, dass wir dann keinen Tag versäumen sollten, um diese Forderung Tatsache werden zu lassen. Es geht nicht um irgendein tägliches Problem, es geht um Menschen, um die Gesundheit von Menschen, um die Gesundheit eines Volkes. Ich bitte Sie um einen Beitrag an unsere Volksgesundheit: Stimmen Sie der Motion der Kommission zu!

Bundespräsident Furgler: Ich lege Wert darauf zu erklären, dass der Motionstext vom Bundesrat so verstanden wird, dass es sich um Normalbenzin handelt. Das Normalbenzin kann, wie wir im Bleibericht aufgrund der Studien des Amtes für Umweltschutz im Departement des Innern ermittelt haben, per 1. Januar 1978 auf 0,15 g/l reduziert werden, nicht aber das Superbenzin. Nachdem in diesem Motionstext keine Unterscheidung steht, wollte ich das hier mit aller Deutlichkeit sagen, damit nicht nachher behauptet wird, wir hätten das Superbenzin darunter verstanden.

Präsident: Der Bundesrat ist bereit, die Motion anzunehmen. Wird sie aus der Mitte des Rates bekämpft? Das ist nicht der Fall. Die Motion ist überwiesen.

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

76.076

Flugsicherungszentren Genf und Zürich. Ausbau Centres pour la sécurité aérienne de Genève et de Zurich. Construction

Botschaft und Beschlussentwurf vom 1. September 1976 (BBl III, 521)

Message et projet d'arrêté du 1er septembre 1976 (FF III, 527)

Beschluss des Ständerates vom 16. Dezember 1976

Décision du Conseil des Etats du 16 décembre 1976

Antrag der Kommission

Eintreten

Proposition de la commission

Passer à la discussion des articles

Muff, Berichterstatter: Ich möchte mich bei der Botschaft über den Ausbau der Flugsicherungszentren in Genf und Zürich auf drei Hauptpunkte beschränken: kurz eine Erörterung der Aufgaben der Flugsicherung an und für sich, dann Würdigung des Projektbeschriebes der beiden Bauten, und drittens möchte ich darauf aufmerksam machen, was eine allfällige Ablehnung dieser Vorlage zur Folge hätte.

Punkt 1: Die Aufgaben der Flugsicherung. Die Flugsicherung gewährleistet einen sicheren und flüssigen Verkehrsablauf in der Luft und auf den Bewegungsflächen der Flughäfen. Die Hauptaufgabe der Flugverkehrsleitdienste besteht darin, die vorgeschriebenen Mindestabstände zwischen den Luftfahrzeugen zu gewährleisten und eine flüssige wirtschaftliche Verkehrsabwicklung aufrechtzuerhalten. Die Entwicklung des Flugverkehrs erfordert einen ständigen Ausbau der Flugsicherung und ihre fortlaufende technische Verbesserung. Die Landesflughäfen werden bekanntlich durch die Kantone betrieben. Gemäss Bundesbeschluss vom 22. Juni 1945 entrichtet der Bund an deren Ausbau Subventionen. Die Kosten der Flugsicherung dagegen werden von der Eidgenossenschaft getragen, wobei sie allerdings Gebühren erheben kann. Das Eidgenössische Luftamt übt die unmittelbare Aufsicht aus, und die Durchführung der wesentlichen Dienste ist der Radio Schweiz AG übertragen. Dank einer starken Aktienmehrheit liegen Führung und Kontrolle der Radio Schweiz AG weitgehend in den Händen der Eidgenossenschaft. Das Aktienpaket wird von der PTT verwaltet. Die Radio Schweiz AG hat einen Mitarbeiterstab von zirka 1200 Personen, wovon etwa je die Hälfte in der Telekommunikation und in der Flugsicherung tätig sind. Sie haben heute in Zürich und Genf zirka 250 000 bis 270 000 An-, Ab- und Ueberflüge zu kontrollieren, eine Zahl, die sich 1985 auf rund 350 000 Kontrollen erhöhen dürfte.

Ein Wort zur Zusammenarbeit zwischen Militär- und Zivilfliegerei. Die Knappheit des Luftraumes erfordert eine gemeinsame Benutzung. Durch eine einheitliche Verwaltung können die Wirtschaftlichkeit, der Wirkungsgrad und die Sicherheit verbessert werden. Dieses Ziel lässt sich aber nur schrittweise verwirklichen. Die Realisierung des Projektes Hagenbuck in Zürich hätte in dieser Beziehung wertvolle Fortschritte gebracht. Kommt eine Zusammenfassung der Zentren von Genf und Zürich in Frage? Dieser Gedanke an und für sich ist sehr naheliegend, er wurde denn bereits auch 1966 einer eingehenden Untersuchung unterzogen, allerdings mit negativem Resultat. Zum gleichen Schluss kam man anlässlich weiterer Abklärungen im Jahre 1973 und 1974.

Wie geht es nun weiter? Die technische Entwicklung wird unzweifelhaft ihren Fortgang nehmen, und man hat auch sehr konkrete Vorstellungen über den Terminplan. Bis

Luftverschmutzung durch Motorfahrzeuge. Volksbegehren

Pollution de l'air par les véhicules à moteur. Initiative populaire

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1977
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	76.078
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.03.1977 - 08:00
Date	
Data	
Seite	22-34
Page	
Pagina	
Ref. No	20 005 486

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

76.078

**Luftverschmutzung durch Motorfahrzeuge.
Volksbegehren**
**Pollution de l'air par les véhicules à moteur.
Initiative populaire**

Siehe Seite 22 hiervor — Voir page 22 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 16. März 1977
Décision du Conseil des Etats du 16 mars 1977

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Beschlussentwurfes 110 Stimmen
Dagegen 12 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

76.053

**Demokratie im Nationalstrassenbau.
Volksbegehren**
**Démocratie dans la construction
des routes nationales. Initiative populaire**

Siehe Seite 358 hiervor — Voir page 358 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 25. März 1977
Décision du Conseil des Etats du 25 mars 1977

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Beschlussentwurfes 146 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

75.054

**Bundesverfassung (Initiative und Referendum)
Constitution fédérale (Initiative et référendum)**

Siehe Jahrgang 1976, Seite 1688 — Voir année 1976, page 1688

Beschluss des Ständerates vom 25. März 1977
Décision du Conseil des Etats du 25 mars 1977

I

**Bundesbeschluss betreffend Referendum
Arrêté fédéral concernant le référendum**

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Beschlussentwurfes 95 Stimmen
Dagegen 55 Stimmen

II

**Bundesbeschluss betreffend Verfassungsinitiative
Arrêté fédéral concernant l'initiative constitutionnelle**

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Beschlussentwurfes 99 Stimmen
Dagegen 50 Stimmen

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

76.063

**Mieterschutz. Volksbegehren
Protection des locataires. Initiative populaire**

Siehe Jahrgang 1976, Seite 1651 — Voir année 1976, page 1651

Beschluss des Ständerates vom 22. März 1977
Décision du Conseil des Etats du 22 mars 1977

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Beschlussentwurfes 114 Stimmen
Dagegen 28 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

77.001

**Milchwirtschaft. Dringliche Massnahmen
Economie laitière. Mesures urgentes**

Siehe Seite 339 hiervor — Voir page 339 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 23. März 1977
Décision du Conseil des Etats du 23 mars 1977

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Beschlussentwurfes 147 Stimmen
Dagegen 4 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Präsident: Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, damit stehen wir am Ende einer Session, in der uns einmal mehr eine grosse Zahl bedeutender Geschäfte zur Erledigung aufgetragen war. Dank der geschlossenen Mitarbeit aller Ratsmitglieder konnte die vorgesehene Arbeit bewältigt werden. Ich danke Ihnen, sehr verehrte Damen und Herren, für Ihren grossen Einsatz und Ihre disziplinierte Arbeitsweise, nicht zuletzt aber auch für das Verständnis, das Sie mir bekundet haben. Ich danke meinem Vizepräsidenten, Alfred Bussey, dem Generalsekretär Alois Pfister, allen unseren Mitarbeitern im Parlamentsdienst, aber auch ganz besonders den Vertretern von Presse, Radio und Fernsehen.

Gestatten Sie mir ein Wort des Abschieds an unseren Kollegen Fritz Marthaler. Mit dem heutigen Tag beschliesst er

Luftverschmutzung durch Motorfahrzeuge. Volksbegehren

Pollution de l'air par les véhicules à moteur. Initiative populaire

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1977
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	17
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	76.078
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	25.03.1977 - 08:00
Date	
Data	
Seite	430-430
Page	
Pagina	
Ref. No	20 005 568

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Ch. II*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté**Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlussentwurfes

21 Stimmen

Dagegen

3 Stimmen

An den Nationalrat – Au Conseil national

76.078

**Luftverschmutzung durch Motorfahrzeuge.
Volksbegehren****Pollution de l'air par les véhicules à moteur.
Initiative populaire**Botschaft und Beschlussentwurf vom 8. September 1976
(BBl III, 549)

Message et projet d'arrêté du 8 septembre 1976 (FF III, 557)

Beschluss des Nationalrates vom 8. März 1977

Décision du Conseil national du 8 mars 1977

*Antrag der Kommission**Mehrheit**Titel und Ingress*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Einziges Artikel

Die am 26. September 1974 eingereichte Volksinitiative «gegen die Luftverschmutzung durch Motorfahrzeuge» wird als ungültig erklärt und der Abstimmung des Volkes und der Stände nicht unterbreitet.

*Minderheit**Titel und Ingress, Art. 1 und 2*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

*Proposition de la commission**Majorité**Titre et préambule*

Adhérer à la décision du Conseil national

Article unique

L'initiative populaire contre la pollution atmosphérique causée par les véhicules à moteur, déposée le 26 septembre 1974, est déclarée nulle et n'est dès lors pas soumise à la votation du peuple et des cantons.

*Minorité**Titre et préambule, art. 1 et 2*

Adhérer à la décision du Conseil national

Honegger, Berichterstatter der Mehrheit: Die im Herbst 1974 eingereichte Volksinitiative gegen Luftverschmutzung durch Motorfahrzeuge verlangt im wesentlichen, dass die Schadstoffe in den Abgasen der Motorfahrzeuge auf den 1. Januar 1977 stark herabgesetzt werden und dass ab diesem Datum in der Schweiz nur noch neue Fahrzeuge mit Benzinmotoren verkauft oder neu in Betrieb genommen werden dürfen, deren schädliche Abgasmengen die in der Initiative genannten Grenzwerte nicht überschreiten. Weiter sollen nach der Initiative ab 1. Januar 1978 für in der Schweiz immatrikulierte Fahrzeuge mit Benzinmotor

die schädlichen Abgasmengen auf ein Minimum reduziert werden. Endlich sollen ab 1. Januar 1977 neu in den Verkehr kommende Fahrzeuge mit Dieselmotoren quantitativen Emissionsgrenzwerten unterworfen und ab 1. Januar 1976 die Grenzwerte für den Ausstoss von Dieselrauch und die Kontrollmassnahmen über die Rauchemissionen sukzessive verschärft werden. Auch Motorräder und Motorfahräder sollen nach dem 1. Januar 1978 quantitativen Emissionsbegrenzungen unterworfen werden.

Was die Initiative materiell verlangt, ist nach Auffassung der Kommission vernünftig und entspricht weitgehend der Zielsetzung und den vorgesehenen künftigen Massnahmen gemäss dem Bericht des Bundesrates vom 20. November 1974 und dem Zusatzbericht vom 8. April 1975. Die eidgenössischen Räte haben bekanntlich von diesem bundesrätlichen Bericht in zustimmendem Sinne Kenntnis genommen und vor allem die vom Bundesrat festgelegten Fristen für die zu realisierenden Etappen zur Verminderung des Schadstoffausstosses der Motorfahrzeuge als realistisch bezeichnet.

Die Vorarbeiten im Hinblick auf die Realisierung der Zielsetzungen im bundesrätlichen Bericht sind im Gange und werden nach den Darlegungen des Herrn Bundespräsidenten in der Kommission bis zum Jahre 1982 auch abgeschlossen sein. Der einzige Unterschied zwischen dem Inhalt der Initiative und dem bundesrätlichen Bericht vom 20. November 1974 besteht also darin, dass die Fristen zur Realisierung der gemeinsamen Zielsetzungen unterschiedlich sind. In der Kommission wurde denn auch die Auffassung vertreten, die Initianten hätten von den bundesrätlichen Absichten, wie sie im November 1974 im bereits erwähnten Bericht festgelegt wurden, sicher Kenntnis gehabt, und es sei den Initianten deshalb in erster Linie darum gegangen, die bundesrätlichen Fristen zu verkürzen. Nachdem die von den Urhebern des Volksbegehrens verlangte Begrenzung der Schadstoffe unwesentlich von den Werten abweicht, die der Bundesrat in Aussicht nimmt, kommt der Fristenfrage bei der Behandlung der Initiative in der Tat eine ganz besondere Bedeutung zu.

Nun verlangt die Initiative verschärfte Abgas- und Emissionsvorschriften auf den 1. Januar 1976, auf den 1. Januar 1977 und auf den 1. Januar 1978. Die Termine vom 1. Januar 1976 und 1. Januar 1977 – ich glaube, da sind Sie mit mir einverstanden – sind offensichtlich verstrichen. Aber auch der Termin des 1. Januar 1978 kann nicht eingehalten werden. Auch wenn die Initiative noch dieses Jahr zur Abstimmung gelangen würde, ist es unmöglich, die Vorschriften der Initiative auf den 1. Januar 1978 in Kraft zu setzen, weil für den Vollzug der neuen Vorschriften zusätzliche administrative und organisatorische Vorkehren, insbesondere für die Kontrolle, unerlässlich sind und vernünftigerweise auch nicht vorbereitet werden können, wenn man nicht weiss, ob die Initiative schlussendlich angenommen wird. – Kurz gesagt: die Initiative ist innert der von ihr gesetzten Fristen undurchführbar. Für die Vorberatende Kommission stellte sich deshalb die Frage, ob die Initiative nicht ungültig erklärt werden sollte. Weder die nationalrätliche Kommission noch der Nationalrat haben sich dieser Frage ernsthaft angenommen. Die Mehrheit unserer Kommission glaubte – im Gegensatz zum Nationalrat –, dass es unsere Aufgabe sei, auch die Frage der Gültigkeit gründlich zu prüfen. Sie hat in diesem Zusammenhang folgende Überlegungen angestellt:

Erstens: Die eidgenössischen Räte sind nach Auffassung der Mehrheit der Kommission nicht verpflichtet, bei der Behandlung einer Initiative überstürzt vorzugehen. Das Geschäftsverkehrsreglement räumt den Räten bestimmte Fristen für die Prüfung ein. Wir haben vom Zeitpunkt der Einreichung der Initiative, also vom 26. September 1974 an drei Jahre Zeit, um uns zu entscheiden, ob eine Initiative gutgeheissen oder abgelehnt werden soll. Diese Frist läuft für die Albatros-Initiative erst in der Sondersession ab. Keine Rechtsnorm verbietet dem Bundesrat und der Bundesversammlung, die Behandlungsfrist voll auszunützen, und kein Initiant hat Anspruch darauf, dass diese Fristen

aus irgendwelchen Gründen gekürzt werden. Die Botschaft des Bundesrates hält deshalb auch mit Recht fest, dass aus der Forderung der Initianten, Abgasvorschriften bereits auf den 1. Januar 1977 in Kraft zu setzen, für die politischen Behörden keine Pflicht abgeleitet werden darf, die Behandlung der Initiative so zu beschleunigen, dass eine Volksabstimmung noch rechtzeitig angesetzt werden kann, damit die in der Initiative enthaltenen Termine eingehalten werden können. So, wie die Dinge heute liegen, könnte die Abstimmung von Volk und Ständen frühestens im Dezember dieses Jahres stattfinden, so dass die von der Initiative geforderten Abgasvorschriften mit dem besten Willen nicht auf den 1. Januar 1977, auch nicht auf den 1. Januar 1978 in Kraft treten können. Die Initiative wäre somit im Zeitpunkt, in dem über sie abgestimmt werden könnte, undurchführbar, weil ihre Urheber dadurch, dass sie Fristen vorgesehen haben, die bereits abgelaufen sind, die nötige Zeit für den Erlass und das Inkrafttreten der unentbehrlichen Vollzugsmassnahmen nicht in Rechnung gestellt haben. Bei einer Annahme des Volksbegehrens würde also in unserer Verfassung ein Artikel aufgenommen, gegen den im gleichen Zeitpunkt bereits verstossen würde.

Eine zweite Ueberlegung: Es hiesse die Achtung vor den demokratischen Rechten ad absurdum führen, ja in ihr Gegenteil verkehren, wollte man eine Initiative der Abstimmung des Volkes und der Stände unterbreiten, von der man im voraus weiss, dass sie im Falle ihrer Annahme überhaupt nicht durchgeführt werden kann. Das Vertrauen in die demokratischen Einrichtungen würde empfindlich gestört, wenn bei Annahme der Initiative durch Volk und Stände – was durchaus nicht ausgeschlossen werden darf – die Bundesversammlung die Ausführung des erhaltenen Auftrages wegen objektiver Undurchführbarkeit verweigern müsste. Undurchführbare Aufgaben fallen nicht in den Bereich staatlicher Tätigkeit. Deshalb sollte vernünftigerweise auch keine Volksabstimmung stattfinden. Die Meinung, die in Bern machen ohnehin, was sie wollen, würde beträchtlich Auftrieb erhalten, wenn wir eine Initiative zulassen würden, deren Inhalt einfach nicht fristgemäss verwirklicht werden kann. Dies wäre – nach Auffassung der Kommissionsmehrheit – ein falscher Weg zu einer guten Sache.

Eine dritte Ueberlegung: Wir stehen bei der Albatros-Initiative vor einem ausgesprochenen Ausnahmefall. Wenn meine Recherchen richtig sind, hat das Parlament erst einmal ein Volksbegehren wegen zeitlicher Unmöglichkeit ungültig erklärt. Es handelte sich um die Initiative für eine vorübergehende Herabsetzung der Militärausgaben vom 2. Dezember 1954, die sogenannte Chevalier-Initiative, welche bekanntlich verlangte, dass das ordentliche Militärbudget für das Jahr 1955 um 50 Prozent reduziert werden müsse. Die eidgenössischen Räte hatten damals den Mut, die Initiative ungültig zu erklären, weil unter anderem die in der Initiative vorgesehenen Fristen nicht eingehalten werden konnten.

Noch eine vierte Ueberlegung: Es wird immer wieder mit der bisherigen grosszügigen Praxis des Parlamentes bei der Behandlung von Initiativen argumentiert, um daraus abzuleiten, dass eine einmal eingeschlagene large Praxis nicht gerade bei einem gutgemeinten, aber unrichtig angelegten Begehren geändert werden sollte. Die Kommissionsmehrheit kann sich dieser Meinung nicht anschliessen. Es ist unsere Aufgabe, Initiativen auf ihre Durchführbarkeit zu überprüfen. Bereits bei der Initiative der Nationalen Aktion über das Staatsvertragsreferendum hat sich unser Rat zu einer anderen Haltung als diejenige des Bundesrates und des Nationalrates durchgerungen. Ich erinnere Sie an die damaligen grundsätzlichen Ausführungen unseres Kollegen Luder als Kommissionspräsident. Es ist nicht einzusehen, weshalb im vorliegenden Falle die Frage der Gültigkeit nicht auch mit der gleichen Sorgfalt und Gründlichkeit überprüft werden soll. Das Parlament darf nicht einfach deshalb, weil der Inhalt eines Volksbegehrens sympathisch berührt, über gesetzliche Erforder-

nisse hinweggehen. Wer eine Initiative lanciert, soll sich vorgängig auch über die Realisierbarkeit von Fristen, die Bestandteil der Initiative sein sollen, Gedanken machen. Sonst laufen die Initianten das Risiko der Ungültigerklärung.

Noch eine letzte Ueberlegung: Wenn die Initiative mit dem Antrag auf Ablehnung dem Souverän unterbreitet wird, wie das der Bundesrat, der Nationalrat und die Minderheit unserer Kommission verlangen, dann wird es nicht ganz einfach sein, dem Stimmbürger klarzumachen, warum er nein stimmen müsse, wenn doch der Inhalt der Initiative als vernünftig bezeichnet wird. Man müsste also dem Souverän beibringen, dass er der Initiative deshalb nicht zustimmen dürfe, weil die genannten Fristen nicht eingehalten werden können und deshalb bei einer Annahme des Volksbegehrens sich gegenüber dem, was der Bundesrat ohnehin bereit ist zu tun, nichts ändern würde. Ob ein solcher Leerlauf das Interesse der Stimmbürger für gerechtfertigte Belange des Umweltschutzes fördern könnte, dazu möchte ich doch ein grosses Fragezeichen setzen. Ich glaube, dass eine solche unerfreuliche und konfuse Abstimmung der guten Sache des Umweltschutzes viel mehr schaden würde als der ehrliche Entscheid, dass eine in bezug auf die Fristen undurchführbare Initiative nicht der Volksabstimmung zu unterbreiten ist. Die Kommissionsmehrheit ist überzeugt, dass eine solche Haltung im Volke auch durchaus auf Verständnis stossen würde.

In Namen der Kommissionsmehrheit beantrage ich Ihnen, die Initiative Albatros als ungültig zu erklären, weil sie objektiv undurchführbar wäre. Die Initiative soll deshalb der Abstimmung des Volkes und der Stände nicht unterbreitet werden.

Präsident: Bevor wir mit unseren Beratungen weiterfahren, gebe ich das Wort Herrn Bundespräsident Furgler für eine Mitteilung.

Bundespräsident Furgler: Ich darf Ihnen mitteilen, dass vor ganz kurzer Zeit – ich komme soeben aus dem Krisenstab – die Geiselnbefreiung in Zürich stattgefunden hat. Der Täter konnte überwältigt werden; die Geiseln sind frei. Ein Polizist ist verletzt.

Ich benütze die Gelegenheit, um meiner Freude über die gelungene Aktion Ausdruck zu geben und auch um festzustellen, dass die Zusammenarbeit zwischen unserem Krisenstab und dem Krisenstab in Zürich, zwischen dem Bundesrat und der Zürcher Regierung, hervorragend geklappt hat. Ich bedanke mich auch für den vorzüglichen Einsatz der Polizeitruppe in Zürich und wünsche dem Polizisten, der eine Schussverletzung am Bein erlitten hat, gute Besserung.

Es schien mir wichtig zu sein, Ihnen diese Mitteilung sofort nach meinem Erscheinen im Rat persönlich bekanntzugeben. Die spanische Regierung ist, wie mich der Botschafter persönlich wissen liess, selbstverständlich auch sehr froh, dass die betroffenen Menschen wieder frei sind.

Präsident: Wir freuen uns alle über den glücklichen Ausgang dieser Angelegenheit und schliessen uns dem Dank an die Behörden des Bundes und des Kantons Zürich an und fühlen uns verbunden mit diesem Polizisten und hoffen, dass es ihm recht bald wieder besser geht.

Bächtold, Berichterstatter der Minderheit: Mit der Mehrheit der Kommission bin ich der Auffassung, dass die Initiative abgelehnt werden sollte. Obwohl ich den Umweltschutz trotz Rezession noch immer als eine Hauptaufgabe unserer Zeit betrachte, ist es mir klar, dass die Entwick-

lung der letzten 30 Jahre, die im wesentlichen die gegenwärtigen Zustände herbeigeführt hat, nicht von heute auf morgen geändert werden kann. Bei der Verwirklichung der Umweltprogramme darf die Leistungsfähigkeit der Wirtschaft nicht überfordert werden. Solche Einsicht sollte dazu führen, die Forderungen auf ein realistisches Mass zu beschränken und auf übertrieben kurze Termine zu verzichten.

Zu meinem Bedauern muss ich feststellen, dass radikale Einzelgänger und übereifrige Organisationen den Umweltschutz da und dort, vor allem bei den Politikern, in Misskredit bringen. Darunter haben vor allem jene zu leiden, für die der Umweltschutz nie ein blosses Modewort war, sondern die mit der gerade in solchen Belangen gebotenen Sachlichkeit für saubere Luft und reines Wasser kämpfen und nicht mit dem Kopf durch die Wand wollen.

Aber ebenso deutlich muss ich feststellen, dass der Gesetzgeber moralisch nicht in den besten Hosen steckt; wenn er über ein Volksbegehren zu Gericht sitzt, dem zugegebenermassen Terminmängel anhaften. Es ist in der Vergangenheit vieles versäumt worden, was möglich gewesen wäre, um die Verunreinigung des Wassers und der Luft in Grenzen zu halten. Der Gesetzgeber macht in allzu vielen Fällen vom Stand der Technik abhängig, ob und wann die Abwehr der Immissionen einsetzen soll, statt dass er einen bestimmten Standard der Abwehr vorschreibt und dadurch die Technik zwingt, Massnahmen zu treffen, um diesen Standard zu erreichen. Das ist ein entscheidender Unterschied. Was die Luftverunreinigung anbelangt, bin ich mit vielen Mitbürgern davon überzeugt, dass die Autokonstrukteure zu wenig energisch und zu spät vom Gesetzgeber dazu angehalten wurden, neue Antriebsarten zu studieren, den unverantwortlichen Gebrauch von Erdöl zu reduzieren und den Verbrennungsprozess zu verbessern, um gewissen Stinktieren und Strassenkreuzern zu einem saubereren Lebenswandel zu verhelfen.

Die Techniker haben ihr ohne Zweifel vorhandenes Genie dazu gebraucht, die Schnelligkeit zu erhöhen und durch allerlei Firlefanz die Karosserien zu verschönern. Man behandelt sie mit Samthandschuhen, so dass in weiten Kreisen unseres Volkes der Eindruck aufgekommen ist, man habe zur Schonung gewinnorientierter Interessen und aus im Grunde inhumanem Nützlichkeitsdenken nicht immer das Notwendige getan.

Wenn wir heute die Volksinitiative gegen die Luftverschmutzung gemäss Antrag Honegger und der Kommissionmehrheit – einer allerdings knappen Kommissionmehrheit – als ungültig erklären, setzen wir uns diesem Vorwurf aus und steigern ein schon vorhandenes Malaise. Es ist in der Tat unverständlich, dass in den USA Fahrzeuge europäischer Herkunft verkauft werden und offenbar konkurrenzfähig sind, die besser abgasentgiftet sind als die gleichen Modelle der gleichen Produzenten, die man in der Schweiz verkauft. Ich frage: Ist die schweizerische Umwelt weniger schützenswert als die ausländische, oder ist der Eidgenosse so stark, dass er mehr Abgase verträgt als der Amerikaner?

Politik hat nicht nur mit dem Recht, sie hat auch mit der Moral zu tun. Wenn die Politiker selber kein allzu gutes Gewissen haben dürfen, sollten sie zweifelhaften Volksinitiativen gegenüber grosszügig sein. Vor allem sollte man nicht Umweltschutz mit Industrie-feindlichkeit verwechseln, wie das heute da und dort geschieht.

Nachdem der Bundesrat und der Nationalrat nicht an eine Ungültigerklärung des Volksbegehrens dachten, war es – wenigstens für mich – eine Ueberraschung, dass unsere Kommission mehrheitlich einem spontanen Antrag folgte. Der Gedanke, die Albatros-Initiative als ungültig zu erklären, hat in der Kommission eingeschlagen wie der Blitz in eine Wettetanne; und es wäre ja wirklich die simpelste Lösung, um den unbequemen und quer in der Landschaft liegenden Vorstoss loszuwerden. Die Versuchung ist gross, diesen Weg zu beschreiten, aber ich möchte Sie dringend bitten: Erliegen Sie dieser Versuchung nicht! Die Initiative ist rechtmässig zustande gekommen und erfüllt an sich –

das ist zugegeben worden – die formellen und materiellen Voraussetzungen. Die Initianten haben die Mühen und Kosten auf sich genommen; ihre Begehren sind berechtigt, wie ihnen letzte Woche im Nationalrat von allen Seiten attestiert worden ist. Das Volksbegehren trägt das Datum des 26. September 1974. Heute schreiben wir den 16. März 1977. Natürlich hat das Parlament – in diesem Punkt hat Herr Honegger vollständig recht – einige Jahre Zeit, Volksinitiativen zu behandeln. Es stimmt auch, dass immer wieder dringendere Geschäfte vorlagen. Doch stimmt es auch, dass wir in einer Angelegenheit, in der Termine nun einmal eine so dominierende Rolle spielen, die aber für die Gesundheit des Volkes wichtig ist, rascher hätten handeln können. Die Ungültigerklärung würde den Eindruck erwecken, als ob man in Bern die Behandlung von Volksinitiativen so lange verzögere, bis die Termine unmöglich werden. Wir dürfen auch nicht den Anschein erwecken, als ob man im Bundeshaus auf diese Weise mit Volksrechten umspringe. Das gehört zum vielbesprochenen Thema der Staatsverdrossenheit und des Grabens zwischen Volk und Behörden.

Ueber die Frage der Gültigkeit von Initiativen gibt es eine reichliche Literatur, und die Befürworter der Ungültigerklärung mögen jene Argumente herausuchen, die ihren Antrag stützen. Jurisprudenz ist ja oft die Fähigkeit, recht zu behalten, auch wenn man es nicht hat. Unbestreitbar ist, dass Volksbegehren nach der bisherigen Praxis der Bundesbehörden aus guten Gründen immer sehr grosszügig behandelt wurden und dass der Grundsatz «Im Zweifel zugunsten der Volksrechte» in umstrittenen Fällen zur Bejahung der Gültigkeit führte. In seiner Botschaft vom 16. November 1943 betreffend die Revision des Initiativgesetzes schrieb der Bundesrat:

«Die Initiative ist nicht nur eines unserer wichtigsten Volksrechte, sondern sie gehört auch zu jenen, die keine inhaltlichen Einschränkungen ertragen. Sie kann ihren Zweck nur erfüllen, wenn den Initianten in der Bestimmung des Inhalts volle Freiheit gelassen wird, im Vertrauen darauf, dass Volk und Stände bei der Abstimmung zum Rechten sehen werden. Wie immer man sich eine inhaltliche Beschränkung vorstellen mag, sie scheint uns – schon wegen der Erschütterung des Vertrauens in die demokratischen Volksrechte – das grössere Uebel zu sein als die Durchführung einer Volksabstimmung über eine Initiative, die vielen Bürgern, vielleicht der grossen Mehrheit, als gegenstandslos erscheint.»

Dies trifft sinngemäss *mutatis mutandis* für unsere Situation zu. Wir sind in einer ähnlichen Lage wie jener junge Grieche, der den weisen Aristoteles befragte: Soll ich heiraten oder nicht? Der Weise antwortete ihm: Du kannst tun, was du willst du wirst beides bereuen. – Wie so oft in der Politik gilt es, das kleinere Uebel zu wählen. Ueberlassen wir den Entscheid über die Albatros-Initiative dem Volk und erklären wir ihm, warum die Initiative unrealistisch sei und abgelehnt werden müsse. Professor Kägi, den wir wohl als Autorität in diesen Dingen betrachten dürfen, sagt dazu:

«Der Entscheid über die Gültigkeit oder Ungültigkeit von Initiativen hängt letzten Endes von einer Reihe von Vorfragen ab, die nicht nur rechtlicher, sondern vielfach politisch-ethischer Natur sind und die zu beantworten dem Gewissen des Bürgers überlassen werden muss.»

Vertrauen wir dem Realitätssinn des Volkes und schliessen wir den Vogel Albatros nicht hier im Bundeshaus ab. Ich fürchte ihn nicht lebendig, sondern tot. Es gibt nicht nur Abgase, es gibt auch falsche politische Entschelde, welche die Luft vergiften. Bei den juristischen Ueberlegungen, wie sie Herr Honegger und die Anhänger der Ungültigerklärung anstellen, kommt ganz entschieden die politische Weisheit zu kurz. Ich habe volles Verständnis für Herrn Honegger und die Kommissionmehrheit, wenn sie sagen, das Parlament müsse seine bisherige Praxis ändern und an die Volksbegehren einen strengeren Massstab anlegen. Voraussetzung ist, dass man eine grundsätzliche und wohlgedachte Aenderung vornimmt. Eine Ueberprüfung

der Volksrechte ist heute aktueller denn je. Der Bundesrat meint dazu in einem Bericht:

«Die mit dem Initiativrecht, vor allem mit den materiellen Schranken zusammenhängenden Probleme, bilden nur einen Teil, freilich einen nicht unbedeutenden, des ganzen Fragenkomplexes. Es scheint aus naheliegenden Gründen nicht ratsam, ein Problem herauszugreifen und isoliert vorweg zu behandeln. Vielmehr empfiehlt es sich, die Reform der Volksrechte en bloc an die Hand zu nehmen und durchzuführen. Liegen die Ergebnisse der Expertenkommission einmal vor, so wird der Bundesrat Gelegenheit haben, auch seine bisherige Konzeption der materiellen Schranken des Initiativrechtes zu überdenken. Diese grundsätzliche Prüfung sollte nicht durch einen Einzelfallentscheid präjudiziert werden.»

Fest steht, dass wir heute keine grundsätzliche Aenderung vornehmen. Wir reissen das Steuer brüsk in einer politischen Kurve herum. Das scheint mir gefährlich. Der Antrag auf Ungültigerklärung hat den Charakter einer Demonstration. Ueberlassen wir das Demonstrieren Demonstranten vor dem Bundeshaus.

Ich ersuche Sie, sich dem Entscheid des Nationalrates und dem Antrag des Bundesrates anzuschliessen, und bitte die Initianten, ihrerseits den Abstimmungskampf zu vermeiden und das Volksbegehren zurückzuziehen. Ihre Bemühungen wären nicht unnütz gewesen. Sie dürfen heute die Gewissheit haben, dass die nötigen Massnahmen gegen die Luftverschmutzung für Motorfahrzeuge durchgeführt werden.

Eggl: Einmal mehr liegt uns eine Initiative vor, welche etwas zum Gegenstand hat, was allerhöchstens auf Gesetzesstufe geregelt werden müsste, wenn nicht vielleicht sogar nur auf Verordnungsstufe. Einmal mehr stellt sich heute die Frage der Gültigkeit einer solchen Initiative. Allein in der kurzen Zeit, während welcher ich diesem Hause angehören durfte, hat sich diese Frage bereits schon zweimal gestellt. Ich erinnere an die Initiative betreffend das Staatsvertragsreferendum und an jene betreffend Demokratie im Nationalstrassenbau, welches Geschäft immer noch hängig ist.

Ich schliesse mich dem Antrag der Mehrheit an. Ich glaube erstens rechtliche Gründe für mich zu haben, zweitens Gründe aus unserer Praxis – wenn ich sage unserer Praxis, meine ich die Bundesversammlung, eingeschlossen der Bundesrat – und drittens auch logische und sogar politische Gründe. Ich bin also anderer Auffassung als Herr Kollege Bächtold.

Erstens rechtliche Ueberlegungen: Die Auffassung, dass das Initiativrecht keine materiellen Schranken haben soll, ist nicht unbestritten geblieben. Herr Bächtold, wenn Sie auf die reichhaltige Literatur zu dieser Frage verweisen, dann frage ich mich, ob Sie sie tatsächlich gelesen haben. Die Frage ist nämlich auch heute noch sehr umstritten. Es gibt namhafte Rechtslehrer, die annehmen, das Initiativrecht habe materielle Grenzen. Die Verfassung ist nicht das Allerhöchste, was es gibt, es gibt vielmehr auch ungeschriebenes Recht, welches auch der Verfassung noch Grenzen setzt. Ich darf in diesem Zusammenhang namhafte Rechtslehrer nennen, wie Nef, Haug, Giacometti, Kägi. In neuerer Zeit vertritt eigentlich nur Aubert einen absoluten Rechtspositivismus im folgenden Sinne: Der Begriff des Verfassungsrechtes sei nirgends positiv-rechtlich definiert; ergo könne auch eine Initiative, welche eine Aenderung oder Ergänzung der Verfassung zum Gegenstand hat, keine materiellen Schranken haben. Herr Aubert kann sich im wesentlichen nur auf Burckhardt berufen, der vor 60 oder 70 Jahren gelehrt hat; sein Kommentar zur Bundesverfassung datiert aus dem Jahre 1914. Wir brauchen diese Streitfrage hier nicht zu entscheiden. Es geht ja hier nicht um die materiellen Schranken der Initiative, sondern um die Frage der Durchführbarkeit. Wenn ich darauf hingewiesen habe, so nur deshalb, um zu zeigen, dass ein dringendes Bedürfnis besteht, diese Streitfrage einmal zu

regeln. Dies dürfte vielleicht auch ein Hinweis sein für die im Gang befindliche Totalrevision der Bundesverfassung.

Bisher waren allerdings die eidgenössischen Räte sehr weitherzig in bezug auf die Frage des materiellen Gehaltes einer Initiative. Jedenfalls haben sie in einem rechtlichen Hindernis keinen Grund gesehen, eine Initiative als ungültig zu erklären. Ich verweise auf die beiden Initiativen, die ich eingangs erwähnt habe. Dort stellte sich aber nur die Frage der rechtlichen, nicht aber die Frage der faktischen Undurchführbarkeit. Als erstes Beispiel die Initiative betreffend Staatsvertragsreferendum: Wäre diese Initiative angenommen worden, hätte das rechtliche Konsequenzen gehabt und sogar ganz bedeutende rechtliche Konsequenzen. Die Schweiz hätte Staatsverträge brechen müssen. Das wäre faktisch möglich gewesen, wenn auch rechtlich äusserst bedenklich. Wir haben damals diese Initiative nicht als ungültig erklärt. Bei der Initiative betreffend Demokratie im Strassenbau ging es um die Frage: Kann man rückwirkend bereits erstellte Strassen wieder abbrennen? Auch das hätte unerhörte rechtliche Konsequenzen gehabt, aber faktisch wäre es möglich gewesen. Aber wir müssen uns vor Augen halten: Der heutige Fall liegt ganz anders. Hier ist es faktisch nicht mehr möglich, die Fristen einzuhalten, welche die Initiative zur Erfüllung ihrer Begehren setzt.

Ich habe mich zweitens auch auf unsere Praxis berufen. Herr Honegger hat bereits die sogenannte Chevalier-Initiative erwähnt. Ich möchte die Frage noch etwas vertiefen anhand der Materialien. Hier stellte sich nämlich nicht nur eine analoge, sondern die genau gleiche Frage wie heute. Die Initiative wurde als ungültig erklärt, weil sie zufolge Zeitablaufes (und nur aus diesem Grunde) nicht mehr realisierbar war. Auch damals hätten die Räte sich auf den Standpunkt stellen können: Wenn im Budget 1955 die von der Initiative verlangte Streichung nicht mehr vorgenommen werden kann, so ist es doch die Meinung der Initianten, dass das in einem späteren Budget noch getan werden könnte. Aber nein, man hat sich auf den wörtlichen Text berufen und festgestellt: Es ist faktisch unmöglich, die Initiativbegehren zu erfüllen. Der Bundesrat hat in seiner damaligen Botschaft wörtlich ausgeführt: «Die eidgenössischen Räte sind nicht verpflichtet, bei der Behandlung einer Initiative überstürzt vorzugehen. Das Gesetz räumt ihnen bestimmte Fristen für die Prüfung ein.» Hier, Herr Bächtold, haben Sie die Antwort auf die Frage, ob denn das Parlament einfach die Behandlung einer Initiative verschleppen und dann sagen könne, zufolge Zeitablaufes sei sie nun unmöglich geworden. Der Bundesrat führt dann weiter aus, es sei ganz klar, «dass der Entscheid über die Initiative nicht mehr so rechtzeitig möglich sein wird, um ihn noch für das Budget 1955 zu berücksichtigen». Ferner: «Die Initiative wäre somit im Zeitpunkt, in dem über sie abgestimmt werden könnte, praktisch undurchführbar, weil ihre Urheber dadurch, dass sie ausdrücklich das Jahr 1955 oder spätestens 1956 vorgesehen haben, die nötige Zeit für den Erlass und das Inkraftsetzen der unentbehrlichen Vollzugsmassnahmen nicht in Rechnung gestellt haben.» Der Bundesrat sagte also mit anderen Worten: Die Initianten haben ausdrücklich ein bestimmtes Jahr angeführt, in welchem sie ihre Initiative erfüllt haben wollen. Da dies nicht möglich ist, hat die Initiative etwas faktisch Unmögliches zum Gegenstand und ist deshalb ungültig. Ich darf Sie daran erinnern, dass die eidgenössischen Räte mit Bundesbeschluss vom 12. Dezember 1955 diesem Antrag des Bundesrates gefolgt sind. Dritte Ueberlegung: Es sprechen aber auch politische und logisch-sachliche Gründe für den Antrag der Mehrheit. Wir sind uns alle einig darüber, dass wir materiell das Anliegen der Initianten erfüllen wollen, und auch der Bundesrat hat sich praktisch bereits verpflichtet, diesem Anliegen zu entsprechen. Nun die Frage: Ist es nicht widersinnig, wenn wir etwas zur Ablehnung empfehlen, was wir doch erfüllen wollen? Wenn wir die Initiative ablehnen, so nehmen wir zum materiellen Gehalt der Initiative negativ Stellung. Wenn wir aber nicht darauf eintreten, d. h. wenn wir die

Initiative als ungültig erklären, dann lassen wir doch die Frage durchaus offen, ob uns die Erfüllung der Initiative als opportun erscheint oder nicht. Herr Bächtold, ich komme nicht aus Bequemlichkeit zu diesem Entscheid, sondern ich muss Ihnen sogar sagen: Es braucht mehr Mut, einmal etwas Ordnung in unser Initiativwesen oder -wesen hineinzubringen. Ich glaube, wenn sich ein Fall dazu eignet, den Unterschied zwischen rechtlicher und faktischer Unmöglichkeit einer Initiative zu demonstrieren, so ist es der Fall, der uns heute vorliegt. An diesem Fall sollten wir einmal unseren Entscheid durchexerzieren. Was sachlich richtig ist, Herr Bächtold, ist nach meiner Auffassung auch immer noch politisch richtig.

Wenk: Die Behandlung dieser Initiative veranlasst uns zu einem Rückblick auf den Umweltschutz. Mir scheint, dass die Kommissionsmehrheit sich noch in der vorletzten Phase befindet. Wir dürfen einige Phasen unterscheiden: Es begann mit Gleichgültigkeit, es kam dann die zweite Phase der Alarmierung, in der dritten Phase erklärte man alles Bemühen um den Umweltschutz als Hysterie, und dann kam das Jahr 1976 mit seiner Kette von Katastrophen. Ich nenne nur das Stichwort Seveso, und ich glaube, wir sollten uns im klaren sein, dass wir damit in die vierte Phase gelangt sind. Wenn Sie der Kommissionsmehrheit folgen, handeln Sie so, als ob Sie sich noch in der Phase Nummer 3 bewegten. Ich bin auch der Meinung, dass man im Umweltschutz eine Optimierung, nicht irgendein Maximum oder ein Minimum oder eine absolute Starrheit anstreben soll. Es ist im speziellen Fall der Motorfahrzeuge auch an den Energiemehrbedarf zu denken. Man soll den Teufel nicht mit dem Belzebug austreiben. Unsere Behörden unterliegen dieser Versuchung zwar nicht. Gelegentlich üben sie etwas viel Rücksicht gegenüber der Wirtschaft. Zum Beispiel gibt es staatliche Organe in unserem Land, die Automarken und Oelfeuerungen verschiedener Herkunft sehr genau zu unterscheiden wissen, die gemessen haben, wie unterschiedlich die Luftverschmutzung bei verschiedenen Produkten ist. Es ist bedauerlich, dass man diese Resultate nicht veröffentlichen darf. Meiner Meinung nach ist das ein Einbruch in die Freiheit der Marktwirtschaft. Wer sich in dieser Marktwirtschaft frei bewegen will, sollte doch wissen, was er als Gegenwert für sein Geld bekommen kann. Er weiss es in vielen Bereichen weitgehend nicht; denn er hat selber nicht die Möglichkeit, Produkte wie Autos oder Oelfeuerungen zu prüfen und dann seinen Entscheid zu fällen. Man müsste diese Resultate bald veröffentlichen, und ich bin überzeugt, dass man auf diese Art dem Mitbürger die Möglichkeit gäbe, einen Anteil zum Umweltschutz beizutragen, ohne dass dabei weitere, vielleicht zum Teil umstrittene Massnahmen ergriffen werden müssten. Ich bin aber mit Kollege Bächtold der Ansicht, dass es ohne Vorschriften, ohne Verbote nicht geht. Wenn Sie in Diskussionen mit Ingenieuren und Technikern eintreten, werden Sie erfahren, dass diese in vielen Gebieten darauf warten, dass der Staat verbietet. Denn es kann nicht die einzelne Firma ihre Konkurrenzsituation verschlechtern, indem sie umweltfreundlicher wird, wenn es nicht gesichert ist, dass die anderen nachgraben müssen mit ihren industriellen Produkten.

Auf der anderen Seite wissen wir alle, was unser Initiativrecht bedeutet, wie stark es unsere Gesetzgebung beeinflusst, selbst auf Gebieten, in denen Initiativen eingereicht und zurückgezogen oder vom Volk und den Ständen abgelehnt worden sind. Wir alle kennen auch die Gefahren der Initiativen, und in der letzten Zeit muss man wohl feststellen, dass wir einen Umschlag von Quantität in Qualität erleben. Die grosse Anzahl von Initiativen, die in den letzten Jahren eingereicht wurden, muss uns mit dem Problem beschäftigen. Es ist etwas Neues entstanden; doch der Kern der Sache ist uralte. Vor etwa 130 Jahren hat Alexis de Tocqueville frei übersetzt geschrieben: «Wenn eine Instanz, sei es der König oder das Volk, alles tun darf, so liegt darin der Keim der Tyrannei.» Ich meine, die Xenophoben haben uns recht deutlich gemacht, was sie an

Tyranei selber wollten und dem Schweizervolk aufzwingen wollten. Wir müssen aber nach dem letzten Sonntag auch feststellen, dass ihnen das in mehrfachen Anläufen, in Anläufen während der Hochkonjunktur und in Abstimmungen während der Rezession nicht gelungen ist, und ich meine, in dieser Woche nach jenem Sonntag wäre es besonders hässlich, wenn das Parlament nicht auch das nötige Vertrauen gegenüber dem Volk aufbrächte. Das Volk hat sich tadellos benommen in der Sache. Es hat Mass, Vernunft und Anstand zum Ziel genommen und verdient nun nicht, dass wir ihm den Entscheid über diese Initiative überhaupt nicht ermöglichen. Auch ich hoffe mit Kollege Bächtold, dass die Initianten die Initiative zurückziehen. Aber diese Fristen sind schliesslich nach der Einreichung der Initiative abgelaufen. Man hat die Initiative im September 1974 eingereicht. Es bestehen für die Initianten maximale Fristen. Das steht aber nirgends geschrieben, dass man sie voll ausschöpfen muss. Es liegt der Initiative offensichtlich die Motivation zugrunde, dass man die Behörden antreiben möchte. Das ist nicht verboten. Initiativen wurden schon oft als Peitschen gebraucht, gelegentlich sogar als Keulen. Das liegt wohl doch in der Idee der Initiative. Wenn nun also diese Mitbürger Behörden und Parlament antreiben wollten, kann man ihnen nicht in dieser Weise begegnen. Es wäre für mich ausserordentlich störend, wenn unser Rat der Mehrheit der Kommission folgte, wenn man das Ablaufen einer Frist von mehr als zwei Jahren, wie sie im Moment der Einreichung der Initiative noch vorlag, zum Vorwand nähme, um die Initiative als ungültig zu erklären. Wir würden dem schweren Problem einer Neuordnung des Initiativrechts einen entsetzlich schlechten Dienst erweisen, und das – meine ich – wäre nun wirklich kontraindiziert. Ich bin auch für die Empfehlung auf Ablehnung der Initiative, aber gar nicht für die Ungültigerklärung. Das ist zweierlei, und ich glaube, Bundesrat und Nationalrat haben uns den richtigen Weg gewiesen.

Urech: Ich stehe den Bestrebungen der Initianten der Volksinitiative gegen die Luftverschmutzung der Motorfahrzeuge durchaus positiv gegenüber, und ich gehe mit den Zielen grundsätzlich einig, habe ich doch im Jahre 1972 selbst eine Motion zur Bekämpfung der Abgas- und Lärmimmissionen durch Motorfahrzeuge eingereicht. Neben anderen Vorstössen löste diese Motion dann den Bericht des Bundesrates vom 20. November 1974 über die Abgase und den Lärm der Motorfahrzeuge aus.

Was ich dagegen bei der Albatros-Initiative kritisieren muss, sind die unrealistischen Fristen zur Durchsetzung der Forderungen. Die Fristen sind eindeutig zu kurz. Die Initiative ist faktisch nicht durchführbar. Ich erkläre das gestützt auf die gründlichen Abklärungen, welche die Vorbereitende Kommission für die Behandlung des bundesrätlichen Konzeptes vom Jahre 1974 für die Bekämpfung der schädlichen Abgase und des Lärms durch Motorfahrzeuge seinerzeit vorgenommen hat. Es hat sich damals gezeigt, dass die vom Bundesrat in seinem Bericht von 1974 gesteckten Ziele für die Verminderung der schädlichen Abgase und der Lärmimmissionen ein Optimum des Realisierbaren darstellen. Es braucht schon sehr grosse Anstrengungen, wenn die vom Bundesrat im Bericht von 1974 gesteckten Ziele für 1978 und 1982 erreicht werden sollen. Den Ausführungen von Kollege Bächtold und Kollege Wenk könnte man entnehmen, es geschehe nichts in der Schadstoffbekämpfung, doch haben die Räte bereits 1975 dem Konzept des Bundesrates für eine massive Verbesserung der Abgas- und Lärmbekämpfung zugestimmt, und dieses Konzept wird nun realisiert. Ich möchte feststellen: Die vorgesehene Massnahmen nach dem bundesrätlichen Konzept von 1974 werden eine sehr namhafte Verbesserung der Verhältnisse gegenüber bisher bringen. Das Konzept des Bundesrates hält auch Vergleichen über die zulässigen Grenzwerte stand, wie sie zum Beispiel in den USA für 1979 beschlossen, wiederholt aber verlängert werden mussten und wie sie für Deutschland für 1978 in Aus-

sicht stehen. Ich möchte festhalten, dass die vom Bundesrat als Zielsetzung für das Jahr 1982 vorgesehenen Abgasvorschriften bezogen auf nichtabgasentgiftete Fahrzeuge ausserordentlich grosse Verbesserungen zur Folge haben. Es erfolgt nämlich für neue Fahrzeuge eine Reduktion der schädlichen Abgase gegenüber nichtabgasentgifteten Fahrzeugen um rund 90 Prozent.

Das im bundesrätlichen Bericht vorgeschlagene stufenweise Vorgehen, die Umweltbelastung durch Motofahrzeuge über eine längere Zeitspanne herabzusetzen, ist notwendig.

Nun möchte ich folgendes zur Initiative sagen: Diese verlangt nun, dass die Grenzwerte für die schädlichen Abgase, welche das bundesrätliche Konzept mit unserer Zustimmung für 1982 vorsieht, bereits ab 1. Januar 1977 Geltung haben sollen. Da müssen wir schlicht und einfach feststellen, dass ein solches Begehren nicht durchführbar ist. Wir können mit allergrössten Anstrengungen – das haben auch die anderen Länder bewiesen – das nun nicht derart forcieren, dass wir es fünf Jahre früher, als das bundesrätliche Konzept es vorsieht, in die Tat umsetzen können.

Auch unter politischen Gesichtspunkten lässt es sich nicht verantworten, dem Volk eine Initiative zu unterbreiten, von der wir zum vornherein wissen, dass sie im Falle der Annahme nicht durchführbar ist. Ist es nicht politisch ehrlicher, wenn wir zum vornherein klar feststellen: Diese Initiative ist nicht durchführbar und ist deshalb ungültig. Wir dürfen das Volk nicht in einen irrümlichen Glauben versetzen, dass, wenn es der Initiative zustimmen würde, diese tatsächlich auch verwirklicht werden könnte.

Ich bin deshalb mit der Mehrheit der Kommission, deren Vertreter die rechtlichen Gründe bereits à fond dargelegt haben, der Meinung, dass wir aus politischer Ehrlichkeit diese Initiative als ungültig erklären müssen.

M. Reverdin: La situation dans laquelle nous nous trouvons est pour le moins déconcertante. Ce que demande l'initiative Albatros, nous le souhaitons tous. Sur le fond, il n'y a pas de divergence. Et pourtant, force nous est bien de constater que l'initiative n'est pas acceptable et qu'en conséquence, nous n'avons, bien malgré nous, que le choix entre deux solutions: la déclarer irrecevable ou la soumettre au peuple et aux cantons en leur recommandant de la rejeter. Ces deux solutions sont insatisfaisantes. Il y en aurait, il y en a une troisième, celle que recommande clairement le bon sens: le retrait.

Nous aurions les meilleures raisons pour déclarer cette initiative irrecevable. Rien de ce qu'elle propose n'a un caractère constitutionnel; tout ce qu'elle demande peut se faire sans changer un iota à la constitution. En outre, on l'a dit et redit, les délais qu'elle prétend imposer sont illusoire; ils sont en partie échus. A l'impossible nul n'est tenu. Nos autorités ne peuvent faire que ce qui a été n'ait pas été, que ce qui sera nécessairement ne soit pas. Mais, à mon avis, nous sommes enfermés dans la logique du laxisme dont nous avons fait preuve ces dernières années. Les Chambres fédérales ont notamment déclaré recevables deux initiatives qui ouvraient des perspectives absurdes et dangereuses: l'initiative de l'Action nationale, rejetée de la manière la plus nette dimanche dernier par le peuple et par tous les cantons, initiative dont le but était notamment d'ouvrir la voie à un refus à posteriori de respecter des traités ou accords que la Confédération avait solennellement signés puis ratifiés dans le cadre de ses compétences constitutionnelles, ce qui eût fait de la Suisse un pays indigne de confiance dans ses relations internationales. C'est le cas également de l'initiative qui, prétendant introduire plus de démocratie dans la construction des routes nationales, ouvre la voie à des corrections à posteriori du réseau, qui permettraient notamment de rayer de la carte des tronçons déjà construits et de soumettre le plan du réseau, qui est logique et cohérent, aux caprices de l'humeur populaire.

Ces deux initiatives sont dignes du Père Ubu. Pourtant, nous les avons solennellement reçues, discutées et, tout bien pesé, nous avons recommandé au peuple et aux cantons de les rejeter, ce qu'ils ont fait dans le premier cas et ce qu'ils feront – il y a lieu de l'espérer – dans le second, pour autant toutefois – dans ce second cas – que le Conseil fédéral cesse de considérer comme tabou le réseau des routes nationales tel qu'il a été décidé en des temps bien différents de ceux que nous vivons maintenant et accepte de remettre certains tronçons en question.

Jamais deux sans trois. Nous sommes à mon avis liés par nous précédentes décisions. Forcé nous est bien de recevoir l'initiative «Albatros» et de faire une fois de plus confiance au peuple et aux cantons, ce dont nous n'avons presque jamais eu à nous repentir.

La leçon de tout cela me paraît que nous devrions, sans attendre l'hypothétique révision totale de la constitution, fixer quelques règles simples qui permettraient de déclarer irrecevables les initiatives qui demandent des choses contraires à notre ordre constitutionnel ou irréalisables, ou bien encore qui fixent des délais qui ne peuvent matériellement pas être tenus. Il y va de la salubrité de notre démocratie directe.

Je l'ai dit: quant au fond, nous sommes d'accord. La pollution de l'air par les véhicules à moteur a pris des proportions dangereuses pour la santé publique. Des remèdes doivent être apportés dans les délais les plus brefs à une situation en passe de devenir intolérable. Ces remèdes existent, mais ils ne sont pas immédiatement à portée de main. De cela, les auteurs de l'initiative ne veulent pas prendre acte et c'est ce qui rend leur apparente fermeté dérisoire. Nous ne pouvons tout de même pas agir comme si la Suisse était une île séparée du monde par des vastes étendues marines. Notre pays et au cœur de l'Europe; il vit en osmose avec ses voisins; il ne peut dès lors résoudre tout seul un problème qui ne saurait avoir de solution que dans le cadre de l'Europe. Cela tombe sous le sens. Combattre la pollution par la rhétorique, en revanche, n'a aucun sens. Qu'on en juge plutôt.

Le hasard a voulu que je sois l'hôte du Congrès américain à Washington le jour où a été déposé le projet du président Nixon sur l'environnement, où des délais très brefs (que le Congrès a cru, peu après, pouvoir abrégier encore) ont été fixés pour que soient rendues propres toutes les voitures automobiles autorisées à circuler sur le territoire des Etats-Unis. Ce jour-là, un sénateur m'a dit: «Vous verrez nous n'y parviendrons pas dans les délais, c'est techniquement impossible; mais nous y parviendrons tout de même un peu plus tard, et c'est cela qui compte.» Il avait raison, ces délais n'étaient pas réalistes et sans atténuer la pression qu'elles exercent sur l'industrie automobile, les autorités américaines ont dû les prolonger déjà à deux reprises; mais le but sera atteint et c'est l'essentiel.

Les délais que prévoit l'initiative ne sont pas plus réalistes que ceux du président Nixon et de son administration il y a six ou sept ans. Ceux que prévoit le Conseil fédéral sont très serrés, mais nous avons d'assez bonnes chances de les tenir, du moins dans la mesure où cela dépendra de nous.

L'initiative «Albatros» a rempli à mon avis sa mission. Elle a indéniablement contribué à sensibiliser la population et les services responsables des décisions qui doivent être prises. Quels que soient ses défauts sur le plan du droit, elle a été utile et nous avons les meilleures raisons d'exprimer notre reconnaissance à ceux qui ont eu le courage de la lancer. Le moment est venu pour eux d'avoir le courage de la retirer, afin d'éviter une votation dont le caractère absurde tombe sous le sens. Même le peuple et les cantons, dans l'exercice de leur absolue souveraineté, ne sauraient faire que l'impossible devienne possible.

Nous savons que le Conseil fédéral exerce une pression constante pour qu'au 1er janvier 1982, des normes presque identiques à celles de l'initiative «Albatros» soient

appliquées. Ce délai peut paraître long, mais encore une fois nous vivons au cœur de l'Europe et force nous est bien d'en prendre notre parti. Il est parfaitement illusoire de penser que, non pas au 1er janvier 1977, comme la demande l'initiative, mais au 1er janvier 1978, 79, voire 1980, il serait possible d'organiser en Suisse un réseau de distribution d'essence sans plomb, ce qui est une condition essentielle pour que les véhicules soient équipés des dispositifs anti-pollution actuellement connus puissent circuler. Tout cela ne peut être acquis que par étapes et en accord avec nos voisins. S'il était possible d'aller plus vite en besogne, chacun s'en réjouirait; nous devons constater que ce n'est pas possible.

En conclusion, je dirai que, bien à contre-cœur, je me résigne à admettre que l'initiative, tout irrecevable qu'elle est en fait, ne peut pas, pour les raisons que j'ai tenté de dire, être déclarée irrecevable. Je fais confiance au Conseil fédéral, qui est résolu à obtenir dans les meilleurs délais ce que l'initiative prétend réaliser dans des délais qui, pour des raisons juridiques, économiques et technologiques, ne sauraient en aucun cas être tenus. En conséquence, je me rallie à la proposition de soumettre l'initiative au peuple et aux cantons en leur recommandant de la rejeter, mais je serais heureux que ceux qui l'ont lancée, se rendant aux arguments de la raison, la retirent et épargnent ainsi au peuple et aux cantons une votation que rien ne justifie.

Heimann: Der Antrag der Kommission hat auch mich erstaunt. Offenbar hat die Kommission die falsche Türe erwischt, um aus ihrem Dilemma: Ablehnung oder Ungültigerklärung, herauszukommen.

Ich pflichte den Ausführungen unseres Kollegen Bächtold in vollem Umfange bei. Die Initiative ist nicht undurchführbar. Es ist richtig, dass die Begehren der Initiative wohl nicht innert der vorgegebenen Fristen erfüllt werden können; sie sind aber mit einer zeitlichen Verschiebung erfüllbar. Wenn auf die Initiative, die Budgetfragen regeln wollte, verwiesen wurde, ist dazu zu bemerken, dass Budgetfragen eine Angelegenheit darstellen, die an bestimmte Zeiten gebunden ist. Technische Details und technische Vorkehrungen aber sind an keine Zeit gebunden, diese kann man deshalb mit Verzögerungen nachholen.

Der Herr Bundespräsident hat im Nationalrat vom Wohlwollen gesprochen, das man bei der Auslegung des Textes einer Initiative entgegenbringen müsse. Nach meiner Auffassung ist nicht Wohlwollen gefragt, sondern die Respektierung des Volkswillens, d. h. des Initiativrechtes. Etwas anderes ist die Frage der Ablehnung einer Initiative. Es entspricht auch meiner Auffassung, dass technische Details, wie sie die Initiative enthält, nicht in die Verfassung gehören. Das ist aber kein Grund zur Ungültigerklärung, sondern lediglich zur Ablehnung, und dann sollte man auch den Mut haben, ein Begehren abzulehnen.

Vielleicht kann der Herr Bundespräsident seine im Nationalrat abgegebene Erklärung, wonach der Bundesrat nach wie vor den Willen habe, seine Zielsetzung gemäss Bericht 1974 zu verfolgen und das auch konsequent zu tun, noch in etwas verbindlicherer Form hier wiederholen. Den Initianten möchte ich raten, ihr Begehren zurückzuziehen. Der Initiativtext ist für die Stimmbürger wenig verständlich, die Terminierung ist noch unverständlicher. Wird die Initiative – was angesichts des Textes anzunehmen ist – hoch abgelehnt, hat sie der Sache des Umweltschutzes – die auch mir ein Anliegen ist – einen schlechten Dienst erwiesen. Ich pflichte deshalb dem Antrag Bächtold bei und möchte Ihnen ebenfalls empfehlen, ihm zuzustimmen.

Nach meiner Meinung verhält sich die Kommission inkonsequent. Sie will die Initiative – weil undurchführbar – ungültig erklären; im gleichen Moment beantragt sie uns aber, der Motion des Nationalrates zuzustimmen. Es steht für alle Eingeweihten fest, dass die Forderung der Motion kaum durchführbar ist. Soweit ich orientiert bin, hat in Westeuropa lediglich die Bundesrepublik Deutschland

Raffinerien, die Benzin mit einem Bleigehalt von nur 0,15 g pro Liter herstellen. Es wird selbst für Normalbenzin nicht einfach sein, die Forderung der Motion des Nationalrates auf den 1. Januar 1978 zu erfüllen. Wir müssen auch damit rechnen, dass das Benzin mit nur 0,15 g Blei pro Liter sich verteuern wird, weil seine Beschaffung nicht leicht ist, wenn nur die Bundesrepublik und die Schweiz solches Benzin abnehmen.

Wenn man die Sache so betrachtet, kann man meines Erachtens in keinem Fall sagen, die Initiative sei ungültig, aber es sei der Motion des Nationalrates zuzustimmen, die ja ebensowenig nach Wortlaut durchgeführt werden kann.

M. Morier-Genoud: Je le dis d'emblée, je suis choqué par la proposition de la majorité de la commission qui nous est faite de déclarer cette initiative irrecevable. Je considère, pour ma part, que si nous la suivions, nous créerions un précédent extrêmement dangereux et notre Conseil donnerait l'impression de se jouer du peuple.

On a dit que cette initiative était mesurée, que ses objectifs étaient raisonnables, mais qu'elle était irréalisable à cause des délais qu'elle fixait. Cependant, M. Heimann l'a déjà relevé, au moment où elle a été déposée, elle était techniquement réalisable. A suivre le raisonnement de la majorité de la commission, nous donnerions l'impression qu'il est trop facile d'attendre assez longtemps pour discuter d'une initiative, déposée depuis un certain temps et comptant certains délais, pour constater qu'elle n'est plus réalisable parce que les délais sont dépassés. Encore une fois, ce serait se jouer de la volonté populaire, ce serait porter une grave atteinte au droit démocratique.

Monsieur Urech, nous ne sommes pas le tuteur du peuple, il ne s'agit pas pour nous de dire si ce qu'il nous propose est raisonnable ou non il sera assez sage pour en décider lui-même. Cette initiative n'émane pas de notre Conseil, elle émane du peuple. Et bien, qu'il tranche et décide lui-même sans que nous ayons encore une fois à nous entretenir. C'est pourquoi je vous propose d'adhérer à la proposition de la minorité de la commission.

Bundespräsident Furgler: Ich möchte meine Ausführungen in zwei Teile gliedern. In einem ersten nehme ich zu der hochinteressanten Rechtsfrage Stellung: Kann, soll oder muss man diese Initiative als ungültig erklären? Im zweiten Teil werde ich den materiellen Standpunkt des Bundesrates zur Initiative kurz schildern. – Eine Vorbemerkung: Ich vermag den sehr interessanten Gedanken von Herrn Kommissionspräsident Honegger wie auch von Herrn Ständerat Egli zum Problem der Schranken des Initiativrechtes weitgehend zu folgen, möchte dazu aber meinerseits zu bedenken geben: Herr Egli anerkennt, dass unsere Verfassung keine ausdrücklichen Revisionschranken enthält, demzufolge Verfassungsrevisionen im Prinzip über alles und jedes möglich sind. Er beruft sich aber auf den grösseren, weiteren Rahmen, in den hinein auch eine Verfassung gestellt ist, um daraus zu folgern, dass man eben doch (wie das auch die Professoren Nef und Kägi bejahen) nicht ohne Rücksicht auf diesen weiteren Rahmen revidieren könne.

Wir haben dem Problem im Bundesrat grösste Aufmerksamkeit geschenkt, auch im Zusammenhang mit der Totalrevision der Bundesverfassung. Während beispielsweise in der Bundesrepublik Deutschland das Grundgesetz festhält, dass die Demokratie als solche im Wege der Revision nicht in Frage gestellt werden kann, wäre es bei uns verfassungsrechtlich denkbar, dass eine Initiative eingebracht würde, in der sogar die von einer überwältigenden Mehrheit des Volkes und der Stände anerkannte Staatsform der Demokratie zur Diskussion gestellt würde. Ich empfinde Hemmungen – das gestehe ich ganz offen –, eine solche Initiative ungültig zu erklären, auch wenn sie einen Eckpfeiler unseres Staatswesens ersetzen möchte. Im Gegensatz zu anderen Staaten, die solche Schranken des Initiativrechtes kennen, trauen wir unserem Souverän einfach zu, über alles und jedes, was überhaupt praktika-

bel ist – und dass auch eine andere Staatsform praktikabel sein könnte, kann nicht bestritten werden – zu entscheiden, wenn ein rechtsgenügendes Begehren eingebracht worden ist. Ich werde das als einen einmaligen Vertrauensbeweis gegenüber dem Souverän und füge bei: Bis jetzt hat dieser Souverän sich dieses Vertrauens würdig erwiesen. Ich habe das Beispiel der Bundesrepublik Deutschland erwähnt; ich habe durchaus Verständnis, dass dort mit Blick auf die Geschichte solche materielle Schranken in die Verfassung eingebaut worden sind; aber unsere eigene Verfassung kennt nach Auffassung des Bundesrates derartige Beschränkungen nicht.

Das schickte ich voraus, um Ihnen zu sagen, wie der Bundesrat – obschon in Extremfällen eine Ungültigerklärung denkbar ist – in diesem konkreten Fall zu seinem Antrag gekommen ist. Die Initiative verlangt in Buchstabe a eine Herabsetzung der Abgase neuer Fahrzeuge mit Benzinmotoren in dem Sinn, dass solche Fahrzeuge vom 1. Januar 1977 an – ich komme darauf zurück – in der Schweiz nur noch verkauft oder in Betrieb genommen werden dürfen, wenn deren schädigende Abgasmenge ganz bestimmte Grenzwerte nicht überschreiten. Welche Bedeutung kommt in rechtlicher Schau dieser Frist zu? Nach Artikel 27 Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 29 des Geschäftsverkehrsgesetzes steht dem Bundesrat – ich bin dankbar, dass Herr Präsident Honegger dies deutlich unterstrichen hat, Herr Egli ebenfalls – für die materielle Berichterstattung über eine Volksinitiative (ausgearbeiteter Entwurf) eine Frist von höchstens zwei bzw. – bei Verlängerung – von drei Jahren zur Verfügung. Die Bundesversammlung ihrerseits verfügt über eine Behandlungsfrist von einem vollen Jahr. Auch sie kann unter gewissen Voraussetzungen diese Frist um ein Jahr erstrecken. Keine Rechtsnorm, meine Herren – hier müssen wir uns ganz offen begegnen, in Wahrung unserer eigenen rechtsstaatlichen Normen –, keine Rechtsnorm verbietet Bundesrat und Bundesversammlung, die Behandlungsfristen voll auszunützen. Und kein Initiant hat Anspruch darauf, auch bei grosstem Respekt vor dem Volksrecht der Initiative, dass wir diese gesetzlich gesetzten Fristen nicht ausschöpfen. Ich meine, dass das eine ganz wichtige Bemerkung sei, weil daraus erhellt, dass die Argumentation von Herrn Bächtold fehl geht, wenn er sagt: «Hätten wir nicht rascher handeln können? Haben wir das Verfahren verzögert? Man kann doch nicht auf diese Art und Weise mit den Volksrechten umspringen!» Ich meine, man sollte den Initianten ganz offen sagen, dass sie hier einen Fehler begangen haben. Sie haben einen Fehler begangen mit Bezug auf den 1. Januar 1977, denn bei sorgfältiger Terminierung hätten sie folgendes feststellen müssen: Einreichung der Initiative am 26. September 1974, Verfügung über das Zustandekommen am 22. Oktober 1974, materieller Bericht des Bundesrates am 25. September 1976 (also innert der gesetzlichen Frist), Stellungnahme der Bundesversammlung (maximal ein Jahr) am 25. September dieses nun laufenden Jahres, Abstimmung von Volk und Ständen wohl frühestens im Dezember dieses Jahres.

Daraus ziehe ich eine erste Konsequenz: Das in der Initiative vorgesehene Datum des 1. Januar 1977 einerseits und das Datum der Volksabstimmung über die Initiative andererseits liegen mindestens ein Jahr auseinander. Soweit stimme ich mit Herrn Honegger und mit Herrn Egli überein. Aber es stellt sich nun für uns alle die entscheidende Frage: Bedeutet das, dass wir die Initiative gleichsam als gegenstandslos betrachten dürfen? Ist sie deswegen undurchführbar?

Dazu folgendes: Vorweggenommen sei, dass eine Aenderung dieses Datums (1. Januar 1977) durch die Bundesbehörden und das Initiativkomitee zum vornherein ausser Betracht fällt. Ein in der Form des ausgearbeiteten Entwurfs eingereichtes Volksbegehren ist Volk und Ständen «so wie es lautet» zur Abstimmung vorzulegen (Art. 27 Abs. 1 des Geschäftsverkehrsgesetzes). Natürlich könnte das Initiativkomitee die Initiative zurückziehen, eine neue einreichen, sie brauchen dazu wieder 50 000 Unterschrif-

ten; ich verweise auf Artikel 27 Absatz 3 des Geschäftsverkehrsgesetzes. Obschon nun weder die Bundesverfassung noch ein Bundesgesetz die Undurchführbarkeit als Ungültigkeitsgrund aufführt, gehen Bundesrat, Literatur, Praxis, geht das Parlament davon aus – auch hier folge ich dem Herrn Kommissionspräsidenten, Herrn Egli und den anderen Votanten, die sich dieser Meinung angeschlossen haben –, dass undurchführbare Aufgaben nicht in den Bereich staatlicher Tätigkeit fallen, weshalb darüber vernünftigerweise auch keine Volksabstimmung stattfinden kann. Mit dieser Begründung hat seinerzeit der Bundesrat und hat, ihm folgend, das Parlament die Initiative für eine Rüstungspause ungültig erklärt. Ich komme darauf zurück und werde sachverständlich darzulegen versuchen, weshalb ich auch persönlich einen wesentlichen Unterschied zwischen der dort tatsächlich bestehenden Undurchführbarkeit und dieser Spezialsituation zu erkennen glaube, wobei ich die Jurisprudenz nicht interpretieren möchte wie Herr Bächtold, der sie in freundlichen Worten als die Fähigkeit bezeichnet hat, ein Recht zu behalten, auch wenn man es nicht hat. Literatur und Praxis nehmen bei der Wertung dieser Frage übereinstimmend an, dass die Unmöglichkeit erstens eine offensichtliche und zweitens eine faktische, also nicht bloss eine rechtliche, sein müsse. Ich darf auf den Bundesgerichtsentscheid 92 I 359 verweisen: Ueberprüfung kantonrechtlicher Initiativen, eidgenössische können vom Bundesgericht nicht überprüft werden. In der Regel sind Initiativen auslegungsbedürftig. «Die Unverletzlichkeit des politischen Stimmrechts gebietet, beim Entscheid über Zulassung oder Nichtzulassung einer Initiative stets der für die Initianten günstigsten Auslegungsmöglichkeit den Vorzug zu geben... Kann deshalb einem Initiativtext nach den anerkannten Auslegungsregeln eine Bedeutung beigemessen werden, die das Begehren nicht als offensichtlich und ohne jeden Zweifel undurchführbar erscheinen lässt, so darf der Entscheid über das Initiativbegehren der Volksabstimmung nicht entzogen werden.» Zitiert aus einem Bundesgerichtsurteil vom 24. Juni 1965, wiedergegeben im Zentralblatt von 1966, Seite 36/37.

Im Lichte dieser Ueberlegungen des Bundesgerichtes drängen sich, auf unseren Fall bezogen, folgende Feststellungen auf: Die Initiative strebt eine Dauerregelung an. Sie enthält Vorschriften, die unmittelbar anwendbar sind, und solche, die der Ausführung, der Konkretisierung bedürfen. Vor ihrer Annahme durch Volk und Stände vermag sie selbstverständlich keinerlei Rechtswirkungen, sogenannte Vorwirkungen, zu entfalten. Uns scheint nun, das in Buchstabe a der Initiative vorgesehene Datum des 1. Januar 1977 werde durch die Vorschrift von Buchstabe b insofern erheblich relativiert, als vom 1. Januar 1978 an auch die gebrauchten Fahrzeuge dem Mindeststandard von Buchstabe a entsprechen müssen. Also ein winziger Unterschied zur nicht mehr aufzufangenden Fehlbeurteilung des Faktors Zeit in der Initiative für eine Rüstungspause. Die gleiche Relativierung dürfte sich mit Blick auf die Buchstaben c–d ergeben, deren Verhältnis untereinander, wenn Sie die Texte noch einmal zur Hand nehmen, und zu den Buchstaben a und b, ich gestehe, schwer zu deuten sind. Aber wenn man den Initiativtext möglichst konstruktiv zu deuten versucht und der Interpretationskunst, die juristisch erlaubt ist, dennoch treu bleiben will, dann darf man das wohl feststellen.

Ich fasse diesen Punkt wie folgt zusammen: Da somit vom 1. Januar 1978 an neue und alte Fahrzeuge mit Benzinmotoren den verschärften Vorschriften unterstünden, empfinden der Bundesrat Hemmungen anzunehmen, die Initiative sei faktisch undurchführbar. Das ist ein ganz wesentlicher Unterschied zu der mehrfach zitierten Initiative für eine Rüstungspause.

In Kenntnis der ausserordentlich weitherzigen Praxis, die Bundesrat und Parlament bisher verfolgt haben, stellen wir bei Prüfung der Gültigkeitsfrage das alles fest, was ich Ihnen nun kurz wiedergegeben habe. Ich bin dem Kommissionspräsidenten und der Kommission dankbar, dass

sie die Gelegenheit benützt haben, durch sorgfältige Prüfung dieser heiklen Rechtsfrage uns alle zu zwingen, die Grenzen des Initiativrechtes mitzubedenken. Ich bedanke mich auch bei der Kommissionsmehrheit, obschon ich ihr aus den soeben geschilderten Gründen nicht folgen kann, dass sie Initianten – auch potentielle Initianten von morgen – darauf aufmerksam macht, dass dort, wo faktische Undurchführbarkeit gegeben wäre, Bundesrat und Parlament tatsächlich zur Ungültigerklärung kommen müssten. Der Unterschied zur Mehrheitsmeinung besteht einzig und allein darin, dass der Bundesrat den Konnex zwischen den Buchstaben a und b anders deutet, in ihm gleichsam eine Dauerwirkung erblickt und demzufolge sagt: Einzig der Fehler des 1. Januar 1977 kann nicht zur Ungültigerklärung führen.

Eine letzte Bemerkung zum Problem der Ungültigerklärung: Mit dem Inkrafttreten des neuen Bundesgesetzes über die politischen Rechte wird die Bundeskanzlei zu einer Vorprüfung der Volksinitiativen verpflichtet sein. Dabei wird die Bundeskanzlei ohne Zweifel die Gelegenheit benützen, auch auf allfällige materielle Mängel des Initiativtextes aufmerksam zu machen. Es ist daher zu hoffen, dass inskünftig keine solchen Diskussionen mehr stattfinden brauchen.

Gestatten Sie mir nun ganz wenige Bemerkungen zum Zweiten, nämlich zum materiellen Gehalt, der uns im Bundesrat einmütig zur Ablehnung der Initiative führte. Masshalten ist auch im Bereich der Volksrechte dringend erwünscht. Es war sicher eher bedauerlich, dass schon ein Jahr – ich begreife Herrn Urech, einen der Urheber des ganzen Fortschreitens zu verbesserten Umweltschutzbestimmungen – nachdem Sie in beiden Räten den Bericht des Bundesrates aus dem Jahre 1974 über Abgase und Lärm der Motorfahrzeuge gutgeheissen haben, die Initianten eine ganz ähnliche Zielvorstellung in Form der Initiative einbrachten. Die Frage des Masses sei erwähnt. Der Bundesrat stellte fest, dass entgegen dem, was man meinen könnte und was auch in der Diskussion immer wieder gesagt wurde, die Marschetappen, die in diesem Bericht enthalten waren und denen das Parlament zustimmte, peinlich exakt eingehalten worden sind. Ich rufe die Zielvorstellung in Erinnerung: Bis zum Jahre 1982 dürfen die ausgestossenen Mengen von Kohlenmonoxyd und Kohlenwasserstoffen höchstens noch 20 Prozent der Grenzwerte des Jahres 1974 nach ECE-Reglement Nr. 15 betragen, d. h. es werden noch ganze 10 Prozent dieser Schadstoffe eines nicht abgasentgifteten Fahrzeuges der Jahre 1968/1969 toleriert. Vergleichen Sie die Grenzwerte, und Sie spüren, wie nahe das, was Sie beschlossen haben, mit der Idee der Initianten in Verbindung gebracht werden kann.

Nun haben wir aber nicht einfach gute Wünsche in einen Bericht aufgenommen, sondern in Tat und Wahrheit wurde auf den 1. Oktober 1975 der nach ECE-Reglement Nr. 15 zugelassene Ausstoss von Kohlenmonoxyd und von Kohlenwasserstoffen um 20 Prozent bzw. 15 Prozent der 1974 geltenden Werte gesenkt. Auf den 1. Oktober 1976 wurden zudem nur noch Vergasersysteme zugelassen, deren Bauart Gewähr bietet, dass der nach ECE-Reglement Nr. 15 im Leerlauf erlaubte Höchstwert für Kohlenmonoxyd bei keiner der möglichen Einstellungen des Vergasersystems überschritten werden kann, und auf den 1. Januar 1977 haben wir eine Aenderung der Verordnung über Bau und Ausrüstung der Strassenfahrzeuge in Kraft gesetzt, die im Laufe des Jahres weitere Verschärfungen bringt. Es scheint mir unerlässlich, dass wir die parlamentarischen Beratungen benützen, um das auch dem ganzen Volk zu sagen. Wenn so getan wird, auch in Kreisen der Initianten, als ob Bundesrat und Parlament nicht ernst machten mit der Verbesserung der Voraussetzungen, die wir für die Lebensqualität als dringlich erachten, dann glaube ich, dass man eine Unterlassungssünde begeht. Man schafft dann gleichsam Begehrungsneurosen bei Menschen, die der irrigen Meinung sind, Bundesrat und Parlament hätten nicht bereits wertvolle, strenge Massnah-

men ins Auge gefasst, um in diesen wenigen Jahren die vorgegebenen Ziele zu verwirklichen.

Ich muss eine weitere Bemerkung anbringen, weil wir miten in internationalen Verhandlungen stehen. In beiden Ratskommissionen wurde die Frage aufgeworfen, ob wir denn nicht den Alleingang dieser Zusammenarbeit im europäischen Raum vorziehen könnten, mit anderen Worten, ob wir, wenn diese ECE-Reglemente nicht total nach unseren Vorstellungen geändert würden, nicht besser diese Abkommen kündigen sollten. Wir haben 2 Millionen immatrikulierte Fahrzeuge bei uns, aber es kommen pro Jahr zwischen 45 und 50 Millionen Autofahrer mit ihren Vehikeln in unser Land. Stellen Sie sich nun selbst vor, ob es sinnvoll sei, so zu tun, als ob wir dieses Problem allein zu lösen vermöchten, oder ob es nicht viel besser sei, den echten partnerschaftlichen Kontakt mit diesen Automobilproduzentenländern herzustellen und dort beizutragen, dass unsere Umweltschutzideen in einem solchen internationalen Abkommen Aufnahme finden. Aufgrund des neuesten Standes der Verhandlungen, kann ich Ihnen berichten – wir haben im Bundesrat an der vorletzten Sitzung darüber beraten –, dass unsere Delegation viele Anträge durchbrachte, aber nicht alles. Das bedeutet beispielsweise bei der Herabsetzung der Schadstofflimiten folgendes: Der von der Schweiz eingereichte Vorschlag sah gemäss den Zielsetzungen des Lärm- und Abgasberichtes des Bundesrates vom 20. November 1974 eine Herabsetzung der Schadstofflimiten auf den nächsten 1. Januar vor, und zwar für CO und HC um 50 Prozent gegenüber den ursprünglichen Limiten und für NOx um rund 30 Prozent gegenüber den auf den 1. März 1977 in Kraft getretenen Limiten des ECE-Reglementes Nr. 15. Das was wir verwirklichen könnten, obwohl die anderen zuerst nicht so weit gehen wollten, ist folgendes: Für CO wäre man bereit, um 35 Prozent und für HC um 25 Prozent gegenüber den ursprünglichen Limiten und für NOx um 15 Prozent gegenüber den am 1. März 1977 in Kraft getretenen Limiten neue Werte festzusetzen. Das wären Reduktionen, die einen Kompromiss beinhalten. Wir stellten im Bundesrat fest, dass es eindeutig im Interesse unseres Landes liege, unserer Verhandlungsdelegation die Kompetenz einzuräumen, einer solchen Lösung zuzustimmen, weil wir damit, verglichen mit dem Status quo ante, einen deutlichen Fortschritt erzielen. Niemand wird es zu bestreiten wagen; es hat aber die Wirkung – ich sagte es bereits im Nationalrat –, dass wir in diesem speziellen Bereich eine Erstreckung um über ein Jahr, und das immer in der Marschzeit ab jetzt bis zum Endziel 1982, in Kauf nehmen müssen. An den Endzielen und an der Verwirklichungsmöglichkeit pro 1982 ändert sich nichts. Ich glaube, diese Flexibilität muss man einer Regierung ganz einfach zubilligen. Es wäre mit dem Volk gespielt, wenn man so täte, als ob wir diese europäische Partnerschaft nicht bräuchten, als ob wir alles allein machen könnten. Es lag mir daran, Sie unverzüglich vollumfänglich zu informieren und Ihnen auch zu zeigen – und damit auch den Initianten –, dass wir die abgegebenen Erklärungen einhalten. Damit antwortete ich auch Herrn Heimann, der mich bat, unsere Absichten möglichst präzise deutlich zu machen.

Ein letztes: Man hat uns aus dem Initiantenkreis gebeten, doch bereits abgegebene Erklärungen inklusive das, was wir im Abgasbericht schriftlich einbrachten und was Sie in beiden Räten einmütig anerkannt und selbst zum Beschluss erhoben haben, noch einmal zu bestätigen. Ich lehne eine solche Praxis ab. Sie würde dazu führen, dass man jedes abgegebene Wort ein zweites Mal aussprechen müsste. Resultat: Einmal gesagt genügt nicht! Damit zerstören wir die Glaubwürdigkeit der Erklärungen, die eine Regierung oder die ein Parlamentarier im Parlament abgibt. Wir können den Dialog in einer Art und Weise diskreditieren, dass ich vor einem echten Schaden für unser demokratisches Gespräch auch mit dem Volk warnen müsste.

Ich fasse zusammen: Sie verspüren aus den soeben gemachten Ausführungen zum zweiten Teil, dass der Bun-

desrat der Auffassung ist, die einmal begonnene Marschroute sollte weiter beschritten werden. Die Marschetappen sind Ihnen geschildert worden. Die Ziele sind klar; sie können bis 1982 erreicht werden. Wir werden auch mit den Partnern in diesem ECE-Reglement zum Ziele kommen. Noch einmal füge ich bei: Ich bin dankbar, dass Sie uns Gelegenheit gaben, das schwierige Rechtsproblem gültiger oder aber ungültiger Initiativen noch einmal zu überdenken. Wenn wir zu einer Wertung kamen, die in Kenntnis der Risiken letzten Endes nicht zur Ungültigkeitserklärung führten, dann hoffe ich, das mit den Argumenten des Bundesrates deutlich gemacht zu haben.

Präsident: Ich schlage Ihnen folgendes Vorgehen vor: Wir stimmen ab über die Gültigkeit oder Ungültigkeit der Initiative. Anschliessend bereinigen wir den Bundesbeschluss je nach dem Ergebnis, entweder nach Vorlage der Kommission oder nach der Vorlage des Bundesrates. Anschliessend behandeln wir dann noch die Motion des Nationalrates.

Zustimmung – Adhésion

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	12 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	17 Stimmen

Präsident: Wir bereinigen die Anträge des Bundesrates denen der Nationalrat zugestimmt hat.

Titel und Ingress, Art. 1 und 2

Titre et préambule, art. 1 et 2

Honegger, Berichterstatter: Darf ich wiederholen, was einige Votanten in der Diskussion dargelegt haben, dass es ausserordentlich zu begrüessen wäre, wenn die Initianten, die ja selbst zugegeben haben, dass sie über die Fristen gestolpert sind, ihr Volksbegehren nun zurückziehen würden. Herr Bächtold hat diesen Wunsch ja ausdrücklich auch geäussert. Damit könnte wohl eine unnötige Volksabstimmung, die meines Erachtens nur Verwirrung stiften wird, vermieden werden. Darf ich in Ihrem Namen die Hoffnung aussprechen, dass bei den Urhebern der Initiative anstelle des Prestiges doch noch die Vernunft siegen wird.

Im übrigen bitte ich Sie, dem Beschluss des Nationalrates zuzustimmen.

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes	22 Stimmen
Dagegen	1 Stimme

Motion des Nationalrates (Kommission)

8. März 1977

Wortlaut der Motion

Der Bundesrat wird ersucht, den maximal zulässigen Bleigehalt im Motorenbenzin spätestens ab 1. Januar 1978 auf 0,15 g pro Liter Benzin herabzusetzen.

Motion du Conseil national (Commission)

du 8 mars 1977

Texte de la motion

Le Conseil fédéral est prié d'abaisser, pour le 1er janvier 1978 au plus tard, la teneur maximale autorisée du plomb dans l'essence des moteurs à 0,15 gramme par litre.

Honegger, Berichterstatter: Der Nationalrat hat im Zusammenhang mit der soeben behandelten Initiative eine Motion seiner Vorberatenden Kommission gutgeheissen, die den Bundesrat ersucht, den maximal zulässigen Bleigehalt im Motorbenzin auf den 1. Januar 1978 auf 0,15 g pro Liter Benzin herabzusetzen.

Herr Heimann hat in der vorangegangenen Diskussion erklärt, diese Motion sei nicht durchführbar, weil diese Frist des 1. Januar 1978 illusorisch sei. Er hat der Mehrheit der Kommission den Vorwurf gemacht, wir seien nicht konsequent. Darf ich darauf aufmerksam machen, dass dem Bericht der Arbeitsgruppe für Fragen des Motorbensins zuhanden des Eidgenössischen Departements des Innern, den Sie – so glaube ich wenigstens – erhalten haben, ein Brief des Eidgenössischen Departements des Innern, von Herrn Bundesrat Hürlimann unterzeichnet, beigelegt ist. Darin heisst es: «Es wird in Aussicht genommen, auf den 1. Januar 1978 den Bleigehalt im Normalbenzin von bisher 0,4 auf 0,15 g pro Liter herabzusetzen.» Auch der Bundesrat hat sich im Nationalrat bereit erklärt, die Motion der nationalrätlichen Kommission entgegenzunehmen, allerdings mit der Einschränkung, dass sich dieses Begehren nur auf Normalbenzin beziehen könne. Der Nationalrat hat von dieser Erklärung des Bundespräsidenten Kenntnis genommen.

Unsere Kommission empfiehlt Ihnen, dieser Motion ebenfalls zuzustimmen und sie an den Bundesrat zu überweisen. Der Bundesrat ist mit der Ueberweisung einverstanden.

Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung der Motion	24 Stimmen
	(Einstimmigkeit)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

Schluss der Sitzung um 11.40 Uhr

La séance est levée à 11 h 40

Luftverschmutzung durch Motorfahrzeuge. Volksbegehren

Pollution de l'air par les véhicules à moteur. Initiative populaire

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1977
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	06
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	76.078
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.03.1977 - 08:00
Date	
Data	
Seite	84-93
Page	
Pagina	
Ref. No	20 005 653

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

B**Bundesbeschluss betreffend Verfassungsinitiative
Arrêté fédéral concernant l'initiative constitutionnelle***Schlussabstimmung – Vote final*Für Annahme des Beschlusssentwurfes 33 Stimmen
Dagegen 1 Stimme*An den Nationalrat – Au Conseil national*

75.070

**Sprengstoffgesetz
Explosifs. Loi**

Siehe Jahrgang 1976, Seite 595 — Voir année 1976, page 595

Beschluss des Nationalrates vom 22. September 1976
Décision du Conseil national du 22 septembre 1976*Schlussabstimmung – Vote final*Für Annahme des Gesetzentwurfes 36 Stimmen
(Einstimmigkeit)*An den Nationalrat – Au Conseil national*

76.078

**Luftverschmutzung durch Motorfahrzeuge.
Volksbegehren
Pollution de l'air par les véhicules à moteur.
Initiative populaire**

Siehe Seite 84 hiervor — Voir page 84 ci-devant

Beschluss des Nationalrates vom 25. März 1977
Décision du Conseil national du 25 mars 1977*Schlussabstimmung – Vote final*Für Annahme des Beschlusssentwurfes 34 Stimmen
(Einstimmigkeit)*An den Bundesrat – Au Conseil fédéral*

76.051

**Sauerkraut. Einfuhrzoll
Choucroute. Majoration du droit de douane**

Siehe Jahrgang 1976, Seite 588 — Voir année 1976, page 588

Beschluss des Nationalrates vom 14. März 1977
Décision du Conseil national du 14 mars 1977*Schlussabstimmung – Vote final*Für Annahme des Gesetzentwurfes 36 Stimmen
(Einstimmigkeit)*An den Nationalrat – Au Conseil national*

76.063

**Mieterschutz. Volksbegehren
Protection des locataires. Initiative populaire**

Siehe Seite 111 hiervor — Voir page 111 ci-devant

Beschluss des Nationalrates vom 25. März 1977
Décision du Conseil national du 25 mars 1977*Schlussabstimmung – Vote final*Für Annahme des Beschlusssentwurfes 34 Stimmen
Dagegen 3 Stimmen*An den Bundesrat – Au Conseil fédéral*

77.001

**Milchwirtschaft. Dringliche Massnahmen
Economie laitière. Mesures urgentes**

Siehe Seite 122 hiervor — Voir page 122 ci-devant

Beschluss des Nationalrates vom 25. März 1977
Décision du Conseil national du 25 mars 1977*Schlussabstimmung – Vote final*Für Annahme des Beschlusssentwurfes 35 Stimmen
(Einstimmigkeit)*An den Bundesrat – Au Conseil fédéral***Präsident:** Meine Herren Kollegen, wir haben damit die Schlussabstimmungen bewältigt. Es bleibt mir noch, Ihnen für Ihre speditive und kollegiale Arbeit während dieser Session zu danken. Ich gebe dem Wunsche Ausdruck, dass die von Ihnen gefassten Beschlüsse dem Wohle unseres Landes dienen werden. – Ich wünsche Ihnen gute Heimkehr, fröhliche Ostern und erwarte Sie, neu und frühlinghaft gestärkt, zum Zwischenspurt am 2. Mai in diesem Saale. – Sitzung und Session sind geschlossen.*Schluss der Sitzung und Session um 8.10 Uhr
La séance et la session sont closes à 8 h 10*

Luftverschmutzung durch Motorfahrzeuge. Volksbegehren

Pollution de l'air par les véhicules à moteur. Initiative populaire

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1977
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	11
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	76.078
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	25.03.1977 - 08:00
Date	
Data	
Seite	155-155
Page	
Pagina	
Ref. No	20 005 674

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.
Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.
Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.