

BASISINFORMATION ZUR EIDGENÖSSISCHEN VOLKSINITIATIVE GEGEN DIE  
LUFTVERSCHMUTZUNG DURCH MOTORFAHRZEUGE (INITIATIVE ALBATROS)

Mit der vorliegenden Orientierung verfolgt unser Initiativkomitee die Absicht, den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern im Hinblick auf die kommende Abstimmung über die oben erwähnte Volksinitiative die individuelle Meinungsbildung zu erleichtern. Wir wollen aber gleichzeitig alle interessierten Kreise - Befürworter sowie Gegner von ALBATROS - über die Hintergründe der Initiative informieren. Dabei haben wir uns um die Richtigkeit aller Angaben und um eine weitmögliche Objektivität bei deren Darlegung bemüht. Es wird uns aus personellen und finanziellen Gründen nicht möglich sein, einen aufwendigen Abstimmungskampf zu betreiben oder finanzstarken Gegnergruppen die Stirne zu bieten. Wir sind deshalb auf die Bereitschaft des Lesers angewiesen, sich mit dieser Basisinformation zu befassen und, falls er die Initiative befürwortet, unsere Anliegen in kleineren oder grösseren Interessenkreisen zu vertreten.

Im September 1974 ist die Initiative ALBATROS mit über 53'000 gültigen Unterschriften in Bern eingereicht worden. Die vom kleinen, überparteilichen Komitee lancierte Initiative bezweckt im wesentlichen eine drastische Reduzierung der schädlichen Abgaskomponenten bei neuen Fahrzeugen mit Benzinmotoren, eine Verschärfung der Rauchvorschriften bei Fahrzeugen mit Dieselmotoren sowie die Limitierung der schädlichen Emissionen bei Motorrädern und Motorfahrrädern.

Der Explosionsmotor eines Motorfahrzeuges ist eine "Fabrik", die über 200 verschiedene Chemikalien produziert. Die wichtigsten Substanzen, die von Benzin- und Dieselfahrzeugen ausgestossen werden, sind das Kohlenmonoxyd, die Kohlenwasserstoffe, die Stickstoffoxyde, das Blei, Staub und Russ. Das Eidg. Amt für Umweltschutz gibt für das Jahr 1972 für die in der Schweiz in die Luft abgegebenen Schadstoffmengen folgende Werte an:

Kohlenmonoxyd	1'155'000	Tonnen
Kohlenwasserstoffe	165'000	Tonnen
Stickstoffoxyde	50'000	Tonnen
Blei	1'650	Tonnen

Unter Vernachlässigung der andern Abgaskomponenten und der zahlreichen übrigen Verursachern von Luftverschmutzungen muss somit festgestellt werden, dass unser Luftraum allein durch die vier aufgeführten Substanzen als "Abfallprodukte" des Motorfahrzeugverkehrs in einer erheblichen Masse belastet wird. Der Motorfahrzeugbestand in der Schweiz ist seit 1972 auf über 2 Millionen angewachsen. In der ganzen Welt sind zur Zeit rund 300 Millionen Motorfahrzeuge in Betrieb. Es wird daher nicht mehr bestritten, dass ein grosser Teil der globalen Luftverunreinigung auf das Konto des Automobils geht. In Ländern mit grösserer Verkehrsdichte (z.B. in der Schweiz) ist verständlicherweise die Beeinträchtigung der menschlichen Gesundheit durch schädliche Abgase am grössten.

Das Kohlenmonoxyd verändert bei Einatmung die Zusammensetzung des Blutes. Es führt zu Ermüdungserscheinungen und vermindert - nicht zuletzt bei den Automobilisten selbst - die Reaktions- und Sehfähigkeit. Es verursacht ferner Herz- und Kreislaufkrankheiten. In hoher Konzentration wirkt dieses Gift tödlich. Kohlenmonoxyd ist von den menschlichen Sinnen nicht wahrnehmbar und deshalb besonders heimtückisch.

Einige der von den Auspuffanlagen ausgestossenen Kohlenwasserstoffe sind krebsfördernd. Höhere Konzentrationen von Stickstoffoxyden führen zu Erkrankungen der Atemorgane, zu Bronchitis oder zu Augenschäden.

Blei lagert sich entweder durch die Atemluft direkt oder durch verseuchte Nahrungsmittel indirekt im menschlichen Organismus ab. Schon geringe Mengen davon können Leber und Nieren zerstören, die Produktion roter Blutkörperchen verhindern, den Stoffwechsel stören oder Darm- und Nervenentzündungen hervorrufen. In grösseren Dosen ist Blei tödlich.

Die durch die zunehmende Luftverschmutzung verursachten typischen Belästigungen wie Kopfschmerzen, Uebelkeit, Appetitlosigkeit, Nervosität, Schlafstörungen, Magen-Darmstörungen usw. sind uns allen bekannt. Sie treten vor allem in Stadtgebieten auf, und es ist wohl kein Zufall, dass sich diese Regionen immer mehr entvölkern. In besonders abgasgeplagten Städten sucht man verzweifelt nach möglichen oder unmöglichen Lösungen. So hat man beispielsweise in Tokio Sauerstoffautomaten aufgestellt, wo gegen Einwurf einer Münze während einigen Minuten bessere Atemluft konsumiert werden kann! In diesem Zusammenhang ist es übrigens interessant zu wissen, dass sich die höchste Konzentration der Motorfahrzeugabgase auf 75 cm Höhe ab Boden - in Kleinkindhöhe - befindet.

Während bei körperlichen Belästigungen oder aber auch bei Smogkatastrophen die Folgen der Luftverschmutzung unmittelbar empfunden werden können, werden die Schäden chronischer Krankheiten erst nach 10 oder 20 Jahren in ihrem vollen Umfange offenbar. Hier liegt eine besondere Tragik. Während der Mensch sich noch gesund glaubt, kann er die Keime irreparabler Krankheiten bereits in sich tragen. Die Langzeitwirkung bestimmter Schmutzstoffe im Luftraum ist noch viel zu wenig bekannt, als dass man die Gefahren solcher schleichender Krankheiten verharmlosen dürfte. Es ist wirklich an der Zeit, sich darüber Rechenschaft abzulegen, dass die chronische Bronchitis, die Lungenentzündung, Asthma und Tuberkulose in engem Zusammenhang mit dem Grade der Luftverschmutzung stehen. Untersuchungen haben ergeben, dass im industriellen Grossbritannien die Sterblichkeit an Bronchitis 20 bis 50 mal höher ist als im dünnbesiedelten Skandinavien. In der Schweiz gibt es zur Zeit 150'000 Bronchitiker. Die krebserregenden Benzopyrene - ebenfalls ein Ausstossprodukt der Motorfahrzeuge - stehen in dringendem Verdacht, für die dreissigfache Zunahme der Sterbefälle an Lungen- und Bronchialkrebs seit 1930 mitverantwortlich zu sein. Zwei Schweizer Aerzte stellten in diesem Zusammenhang fest, dass das Risiko, an Krebs zu erkranken und zu sterben, für die Anwohner einer für die Untersuchung nicht willkürlich gewählten Kantonsstrasse neunmal höher ist als für weitab vom Verkehr wohnende Personen.

Genauso schwierig wie die Abschätzung der Langzeitwirkung bestimmter Schmutzstoffe ist die Untersuchung der gesundheitschädigenden Auswirkungen beim Zusammenwirken verschiedenster Giftstoffe in der Luft. In manchen Fällen reagieren Schmutzstoffe wechselseitig aufeinander, es entstehen sekundäre Substanzen. Das Zusammentreffen verschiedenster Giftstoffe in der Luft kann den Effekt einzelner Substanzen verstärken, und die Gesamtwirkung der Immissionsschäden kann weitaus höher liegen als die Summe der Einzelwirkungen isoliert betrachteter Schmutzpartikel. Es ist aus diesem Grunde mehr als fragwürdig, für bestimmte Schadstoffe "höchstzulässige Grenzwerte" festzusetzen. Die Grenzwertfestlegung sollte also nicht auf der Immissionsseite erfolgen, sondern vielmehr auf der Emissionsseite, also dort, wo die Schadstoffe entstehen. Dort können sie zuverlässig gemessen und auch kontrolliert werden.

Die volkswirtschaftlichen Schäden, verursacht durch die zunehmende Luftverschmutzung, sind enorm. Heilungskosten, Absenzen am Arbeitsplatz, die materiellen Schäden an Pflanzen und Tieren, der vorzeitige Verschleiss von Materialien (frühzeitiges Verrosten von Autokarosserien, Abblättern von Farbanstrichen usw), Schäden an wertvollen Kulturgütern, Entwertung von Liegenschaften durch schlechte Luftqualität usw. kosten unsere Wirtschaft jedes Jahr Millionen. Die USA investieren jährlich zugunsten der Lufthygiene 3 Milliarden Dollars, nachdem sie errechnet haben, dass sich die jährlichen Immissionsschäden auf 11 - 13 Milliarden Dollars belaufen! Es ist deshalb erstaunlich, wenn nicht unbegreiflich, wenn der Bundesrat in seiner Botschaft zur Initiative ALBATROS vom 8.9.1976 von "schweren Nachteilen für die schweizerische Handelspolitik, das Automobilgewerbe und die Exportindustrie" spricht. Ganz abgesehen davon, dass diese "schweren Nachteile" bei genauerem Ueberlegen zumindest sehr bezweifelt werden müssen, können wir uns einfach nicht vorstellen, dass sich in Bern noch niemand über die Höhe der aufgeführten Schäden infolge der Luftverunreinigung Gedanken gemacht haben sollte.

Bekanntlich produziert ein Verbrennungsmotor nicht nur Abgase, sondern braucht für seinen Betrieb auch Sauerstoff. Der Sauerstoffbedarf ist durch die Motorisierung derart sprunghaft gestiegen, dass Fachleute schwerwiegende Veränderungen im Sauerstoffhaushalt in der Luft befürchten. Dies umso mehr, als dem Mehrverbrauch an Sauerstoff eine Verminderung der Sauerstoffproduktion in der Natur gegenübersteht, verursacht durch die Beseitigung

von Pflanzen, vor allem aber durch die Vernichtung von Mikroorganismen im Zuge der Verschmutzung der Weltmeere. Das jährliche Sauerstoffdefizit der Schweiz beträgt 4 bis 7 Millionen Tonnen, dasjenige der USA jedoch schon 1.75 Milliarden Tonnen. Die Sauerstoff verzehrenden Maschinen haben andererseits durch die Verbrennung fossiler Stoffe seit Beginn der Industrialisierung derart viel Kohlendioxyd produziert, dass der CO<sub>2</sub>-Gehalt der Luft in der Zwischenzeit um 10 Prozent angestiegen ist. Die Folgen der daraus resultierenden Klima- und Temperaturveränderungen für die Weltwirtschaft können wir nur erahnen.

Wir sind im Begriffe, uns bei fortschreitender globaler Luftverseuchung in ein Experiment von unbekannter Tragweite einzulassen, wofür niemand die Verantwortung übernehmen wird oder kann. Und wir werden sehr teuer dafür bezahlen müssen, wenn wir nicht umgehend zur Vernunft kommen.

Es hat wenig Sinn, die Gefahren zu verharmlosen. Es ist ebenso sinnlos, Tatsachen als "Emotionen" abzustempeln. Der Mensch täuscht sich damit nur selbst, und im Grunde genommen ist er sich darüber im klaren. Er weiss nämlich, dass ein laufender Automotor in einer geschlossenen Garage für ihn eine tödliche Gefahr darstellt. Er weiss auch, dass der Luftraum der Erde genauso wie derjenige der geschlossenen Garage begrenzt ist. Und er wird sich dann bewusst, dass wir alle, Menschen, Tiere und Pflanzen, in einer riesigen Garage sitzen - zusammen mit 300 Millionen Motorfahrzeugen und unzähligen rauchenden Kaminen von Industrien und Heizungen. Es bleibt soweit noch die Frage offen, ob die Lebewesen der "Weltgarage" wegen der Uebersättigung des Luftraumes an Giftstoffen oder aber am Mangel an Sauerstoff zugrunde gehen.

Die Zeit für wirksame Gegenmassnahmen wird knapper. Wer die Zusammenhänge überblickt und begreift, dem leuchtet es ein, dass nur Sofortmassnahmen bei der Emissionsquelle von Luftverunreinigungen Aussicht auf Erfolg haben können. Es ist also wenig sinnvoll, in den Städten Sauerstoffautomaten aufzustellen, die Kinderwagen 50 cm höher zu bauen oder sich mit Messungen jeglicher Art und der Aufstellung von Immissionsgrenzwerten zu begnügen. Die Volksinitiative ALBATROS ist unser Vorschlag, das Problem an der Wurzel anzupacken.

Die ersten einschneidenden Massnahmen gegen die Luftverschmutzung durch Motorfahrzeuge erfolgten im April 1960 in Kalifornien. Damals erliess der Gesetzgeber das "Auto Smog Gesetz", welches die Automobilhersteller zur Erfindung passender Mittel zur Abgasentgiftung zwang. Die kalifornischen Erfolge und die Tatsache, dass der Autosmog zu einem nationalen Problem der USA wurde, bewegten bald darauf den Bundesgesetzgeber dazu, im Rahmen des "Air Quality Act of 1967" die Bekämpfung der Autoabgase gezielt und energisch in die Hände zu nehmen. Strenge Kontrollen und hohe Bussen spornten die Abgastechniker unfreiwillig zur Mithilfe bei der Verbesserung der lufthygienischen Situation an. Die Emissionsgrenzwerte der USA galten und gelten auch heute noch ebenso für importierte Autos aus Europa. Es besteht deshalb die äusserst unbefriedigende Situation, dass seit 1968 die europäischen Exportmodelle nach den USA mit entsprechenden Entgiftungsanlagen ausgerüstet werden, während gleichzeitig bei uns die nicht entgifteten Modelle verkauft werden!

Um die strengen Abgasvorschriften in den USA für das Jahr 1975 erfüllen zu können, hat General Motors einen katalytischen Nachbrenner entwickelt, der zwar eine Preiserhöhung von rund 150 Dollars mit sich bringt, sich aber durch geringeren Benzinverbrauch und niedrigere Unterhaltskosten in einem Jahr bezahlt macht. Das bleifreie Benzin, welches dafür erforderlich ist, kann auf dem ganzen Kontinent gekauft werden.

Wie steht es nun mit der gegenwärtigen Abgasgesetzgebung in der Schweiz? Seit 1974 werden bei uns nur noch Fahrzeuge neu zum Verkehr zugelassen, welche den Anforderungen des ECE-Reglementes Nr. 15 entsprechen. Dieses Reglement wurde unter der Leitung der Wirtschaftskommission für Europa ausgefertigt und stammt vom 20. März 1958(!). So begrüssenswert die internationale Zusammenarbeit auf diesem Gebiet ist, wird sie sinnlos, wenn dadurch fortschrittliche Abgasprogramme durch einzelne Mitgliedstaaten blockiert werden können. Dies zeigte sich kürzlich bei der vorgeschlagenen Begrenzung der Stickstoffoxyde. Das abgasbewusste Schweden ist dem Abkommen nicht beigetreten, und auch die Schweiz müsste sich im Falle strengerer nationaler Abgasvorschriften zur Kündigung des Vertrages entschliessen.

In der folgenden Tabelle werden die gültigen Emissionsgrenzwerte für die drei hauptsächlichsten Abgaskomponenten der Schweiz, Kaliforniens und der Initiative ALBATROS gegenübergestellt. Es handelt sich dabei um die jeweils höchstzulässigen Werte für Neuwagen mit Benzinmotoren für das Jahr 1977: (Angaben in Gramm pro Kilometer)

	<u>Schweiz</u>	<u>Kalifornien</u>	<u>ALBATROS</u>
Kohlenmonoxyd	46.0	5.60	7.00
Kohlenwasserstoffe	3.0	0.25	0.35
Stickstoffoxyde	keine Grenzwerte	0.94	0.60
Geforderte Lebensdauer der Entgiftungsanlage	keine Vorschriften	80'000 Km	100'000 Km

Die Aufstellung zeigt deutlich, dass sich die gegenwärtig gültigen Grenzwerte der Schweiz sehr stark von denjenigen Kaliforniens oder der Initiative unterscheiden, deren Differenzen geringfügig sind. Es stellt sich nun die entscheidende Frage, ob das, was in Kalifornien möglich sei, auch in Europa und in der Schweiz realisierbar wäre. Die drastische Reduzierung der gesundheitsschädlichen Abgaskomponenten, wie sie ALBATROS verlangt, ist jedoch keineswegs utopisch:

Wir haben Beweise, dass Fahrzeuge eines bestimmten Herstellers seit längerer Zeit in der Schweiz im Verkehr stehen, welche die von unserer Initiative geforderten Grenzwerte erreichen. Vom selben Hersteller ist ein weiteres Modell in den USA und in Japan auf dem Markt, das sogar z.T. die ALBATROS - Werte massiv unterschreitet! Seine Emissionen:

Kohlenmonoxyd	1.88	g/Km
Kohlenwasserstoffe	0.19	g/Km
Stickstoffoxyde	0.77	g/Km

Der Hersteller schreibt dazu: "Hunderttausende von ... - Automobilen sind in Japan und in den USA schon auf dem Markt. Dieses System (der Abgasentgiftung) erfordert keinen Katalysator oder anderes Zubehör. Das System wurde auf verschiedenen Klein- und Grosszylinder-Motoren getestet. Die Vorschriften in unserem Land (der Schweiz) sind noch nicht streng genug, um den serienmässigen Vertrieb eines solchen Motors zu rechtfertigen."

Diese umweltfreundlichen Motoren können auch mit bleifreiem Benzin betrieben werden. Sie sind sparsam im Benzinverbrauch (7 - 8 Liter Normalbenzin auf 100 Km) und im Preis offensichtlich wettbewerbsfähig.

Es kann somit nicht bestritten werden, dass die Forderungen der Initiative ALBATROS sowie in technischer als auch in zeitlicher Hinsicht ursprünglich erfüllbar gewesen wären. Wenn nun der Bundesrat in seiner Botschaft über die Initiative vom 8.9.1976 darauf hinweist, dass die Fristen von ALBATROS nicht eingehalten werden können, so trifft dies keinesfalls für die technische Realisierbarkeit zu. ALBATROS verlangt die aufgeführten Grenzwerte auf den 1. Januar 1977. Bis zu diesem Zeitpunkt, über zwei Jahre nach der Einreichung der Initiative, ist das Volksbegehren jedoch noch nicht einmal in den Räten behandelt worden. Durch die volle Ausschöpfung der ihm zustehenden Behandlungsfristen hat der Bundesrat bewirkt, dass die Volksabstimmung frühestens im Dezember 1977 stattfindet. Laut Auskunft der Bundeskanzlei würden im Falle einer Annahme der Initiative deren geforderte Termine rückwirkend gelten, sodass die Behörden im Sinne der ALBATROS - Postulate unverzüglich handeln müssten.

Bekanntlich hat der Bundesrat in seinem Bericht vom 20. November 1974 seine Zielsetzungen in der Abgaspolitik formuliert. Dort werden erfreulich konkrete Massnahmen ins Auge gefasst, deren Endziel - die stufenmässige Eliminierung der schädlichen Abgaskomponenten bis zu einer Reduktion um 80 % gegenüber dem Jahre 1974 - rein materiell gesehen nicht weit von den Forderungen unserer Initiative entfernt ist. Laut jenem Bericht hätte dieses Endziel bis 1982 erreicht werden sollen. Trotz der erheblichen Zeitdifferenz von 5 Jahren gegenüber ALBATROS wären wir bereit gewesen, die Volksinitiative zurückzuziehen, aller-

dings unter der Voraussetzung, dass sich der Bundesrat mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln für die termingerechte Einhaltung des von ihm selbst vorgeschlagenen Stufenplanes einsetzt. Ferner hätten, als 2. Bedingung für den Rückzug, die Abgaswerte der verschiedenen Fahrzeugtypen in Zukunft publiziert werden müssen, so dass sich jeder Käufer auch darüber hätte orientieren können. Auf unsere anlässlich einer Sitzung der Expertenkommission geäußerten Vorschläge ist man nicht eingegangen.

Die Lektüre der rechtlichen Bedeutung des Berichtes vom 20. November 1974 lässt denn auch ganz erhebliche Zweifel an der Ernsthaftigkeit des vorgesehenen Abgasprogrammes aufkommen. Ich zitiere aus der Botschaft vom 8.9.76: "Der Bericht des Bundesrates vom 20. November 1974 enthält Zielsetzungen und Absichtserklärungen, ist also programmatische Natur. Er enthält insofern keine rechtlich verbindlichen Vorschriften.....Man kann das bundesrätliche Programm mit einem Finanzplan vergleichen, der für die Behörde nur eine Richtlinie darstellt, während erst der Voranschlag verbindlich ist." In einem Brief an Herrn Bundesrat Dr. K. Furgler vom 28. Oktober 1976 habe ich um eine Erklärung zu diesen Punkten gebeten. Der Brief ist bis heute (6. Februar 1977) unbeantwortet geblieben.

Die in derselben Botschaft geäußerten Bedenken im Falle einer Annahme der Initiative in bezug auf die "Beschneidung der Wahlmöglichkeit unter verschiedenen Fahrzeugtypen", die "Bedrohung der Beschäftigungslage im Automobilhandel", "Wettbewerbsverzerrungen", "Schädigung der schweizerischen Exportindustrie" usw. sind so wenig stichhaltig, dass ich hier nicht weiter darauf eingehe.

Abschliessend sei noch darauf hingewiesen, dass die verfassungs- oder verwaltungsrechtlichen Grundlagen zur wirksamen Bekämpfung der Luftverschmutzung durch Motorfahrzeuge keineswegs fehlen. Im Gegenteil. Der im Jahre 1971 von Volk und Ständen mit grossem Mehr angenommene Verfassungsartikel 24 septies gibt dem Bund nicht nur die Befugnis zur Legiferierung auf dem Gebiete des Immissionsschutzes, er verpflichtet ihn geradezu zum Erlass von Vorschriften über den Schutz des Menschen und seiner natürlichen Umwelt, insbesondere in bezug auf die Luftverunreinigung und den Lärm.

Das Strassenverkehrsgesetz, 1958 gestützt auf Verfassungsartikel 37bis erlassen, ist ebenfalls dazu geeignet, die Luftverunreinigung mit Vorschriften und hierauf abgestützten Verordnungen wirksam zu bekämpfen. So findet man in der "Verordnung über Bau und Ausrüstung der Strassenfahrzeuge vom 27.8.1969" in BAV 21 III Satz 1 eine Vorschrift, die es Fahrzeugherstellern und Fahrzeugführern zur Pflicht macht, möglichst abgasarme Fahrzeuge herzustellen bzw. zu unterhalten. Interessant ist wiederum die Tatsache, dass der in den bisherigen Bestimmungen enthaltene Grundsatz, wonach sich die Abgasentgiftung "nach dem Stand der Technik" zu richten habe, 1973 aus BAV 21 III Satz 1 verschwunden ist(!). Im Strassenverkehrsgesetz sind auch entsprechende Strafmassnahmen enthalten, welche allerdings in der Praxis kaum je zur Anwendung kommen. So schreibt SVG 16 III den obligatorischen Entzug des Führerausweises vor, "wenn der Fahrer nicht bestrebt oder nicht fähig ist, ohne Gefährdung oder Belästigung anderer zu fahren".

Es ist einleuchtend, dass jede Art von Gesetz oder Vorschrift toter Buchstabe bleibt, solange deren Durchsetzung nicht konsequent angestrebt und deren Einhaltung nicht dauernd überwacht wird. Würden die gesetzlichen Grundlagen im Sinne des verpflichtenden Verfassungsartikels 24 septies erweitert und konsequent befolgt, so wäre es nicht zur Lancierung der Initiative ALBATROS gekommen. Die mangelnde Entschlusskraft der Behörden in der Abgaspolitik, die fortgeschrittene Abgastechnik der amerikanischen und japanischen Automobilindustrie, vor allem aber die beunruhigende lufthygienische Situation mit ihren unter Umständen schwerwiegenden Folgen für die Gesundheit von Mensch und Natur sind Grund genug, Volk und Ständen eine Volksinitiative zur Abstimmung zu unterbreiten, die zwar formell (nebst vielen andern Artikeln) nicht ganz ins Konzept einer Bundesverfassung passt, von der Sache her jedoch eine Notwendigkeit darstellt. Bei der Abstimmung über ALBATROS wird jedermann Gelegenheit erhalten, zum Problem der Luftverschmutzung durch Motorfahrzeuge persönlich Stellung zu nehmen und durch seine Stimmabgabe die Abgaspolitik unseres Landes zu beeinflussen.

Wir sind weit davon entfernt, "emotionelle Autohasser" zu sein. Unsere Bedenken betreffen lediglich die Konstruktion des Automotors. Wir sind der Ansicht, dass sich hier wie in andern Bereichen des Lebens nicht der Mensch der Technik, sondern die Technik dem Menschen anpassen sollte. Wer demnach für den Menschen ist, der kann nicht gegen ALBATROS sein.

*Im Anschluss an die Behandlung der Initiative im Nationalrat am 8. März stehe ich für Fragen im Journalistenzimmer zur Verfügung*

AGSS ALBATROS  
Postfach 116, 9001 St. Gallen Postcheck 90-  
Der Präsident: Hubert Ruf 20400