

Luft isch nid nüt!



**Basisinformation zur eidgenössischen  
Volksinitiative gegen die Luftverschmutzung  
durch Motorfahrzeuge (Initiative ALBATROS).**

Autor: Hubert Ruf

**Volksabstimmung vom 25. September 1977.**

## Es trifft jeden persönlich. Darum soll das Volk entscheiden.

Unser Volksbegehren gegen die Luftverschmutzung durch Motorfahrzeuge (Initiative ALBATROS) ist im März 1977 im National- und Ständerat behandelt worden. In beiden Kammern wurde die Hoffnung geäußert, die Initiative möge zurückgezogen werden, da das bundesrätliche Abgasprogramm praktisch dieselben Ziele anstrebe, allerdings auf einen späteren Zeitpunkt.

Hätten uns die Verantwortlichen von der Ernsthaftigkeit ihrer Abgaspolitik überzeugen können, so wären wir gerne bereit gewesen, über einen Rückzug der Initiative zu verhandeln. Die Debatten in den Räten und die Botschaft des Bundesrates über die Initiative vom 8. September 1976 lassen jedoch befürchten, dass unter dem Druck wirtschaftlich interessierter Kreise das vorgesehene Abgasprogramm nicht in die Praxis umgesetzt wird. Wie sollte denn die schrittweise Reduzierung der gefährlichen Abgaskomponenten bis 1982 verwirklicht werden, wenn es den Behörden nicht einmal gelingt, die Fahrzeughersteller zur umgehenden Veröffentlichung der Abgaswerte ihrer Fahrzeugtypen zu zwingen?

Es ist unbegreiflich, dass die Anwendung umweltfreundlicher Technologien bei der Abgasentgiftung von Motorfahrzeugen durch eine Handvoll Geschäftsleute zum Nachteil der lufthygienischen Situation immer wieder bewusst verzögert wird. Jedes Jahr kommt eine grosse Anzahl neuer, noch schönerer, noch bequemerer Automobile auf den Markt. Mit der Entwicklung abgasarmer Motoren lässt man sich in Europa jedoch viel Zeit — auf Kosten der abgasgeplagten Bevölkerung. Dabei hat ein japanischer Automobilhersteller bewiesen, dass die in der Initiative geforderten niedrigen Abgasgrenzwerte seit 1974 technisch ohne Probleme erreichbar sind.

Mit der zunehmenden Verunreinigung des Lebenselementes Luft, von dem jeder Erwachsene täglich mindestens 7000 Liter einatmet, gehen wir ein gefährliches Experiment ein, wofür niemand die Verantwortung übernehmen wird oder übernehmen kann! Welcher Mensch ist denn imstande, die Folgen des Zusammenwirkens der Giftstoffe in der Luft oder deren Langzeitwirkung auf Mensch und Natur in allen Einzelheiten zuverlässig zu überblicken?

Wenn der moderne Mensch in seiner Selbstüberschätzung glaubt, alles unter Kontrolle zu haben, so verfällt er einem verhängnisvollen Irrtum, welcher ihn teuer zu stehen kommt. Die sprunghafte Zunahme der seit Jahrzehnten bekämpften Krebskrankheiten ist nur ein Beispiel dafür.

Wir sind weit davon entfernt, "emotionelle Autohasser" zu sein. Unsere Bedenken betreffen lediglich die Konstruktion des Automotors. Wir sind der Ansicht, dass sich hier die Technik möglichst schnell den Bedürfnissen des Menschen anpassen sollte. Dies ist beim Problem der Abgasentgiftung ohne finanzielle Einbussen des Autogewerbes möglich.



Bei der Initiative gegen die Luftverschmutzung durch Motorfahrzeuge geht es demnach nicht um Geld oder Politik. Es geht hier um den Menschen, dessen körperliche und geistige Gesundheit auf dem Spiel steht. Der Entscheid in dieser wichtigen Sache soll deshalb durch das Volk gefällt werden. Das Volksbegehren wird gemäss einstimmigem Beschluss des Initiativkomitees nicht zurückgezogen.

**Die Chance der Initiative ist die menschliche Vernunft des Stimmbürgers.**

## 23 Tatsachen, die für sich selbst sprechen

**Lesen Sie die folgenden Zeilen durch und denken Sie 5 Minuten darüber nach!**

Kritiker unserer Initiative gegen die Luftverschmutzung durch Motorfahrzeuge weisen gerne darauf hin, dass sie — formell gesehen — nicht ins Konzept der Bundesverfassung passe und die Fristen für deren parlamentarische Behandlung zu knapp angesetzt worden seien. Mit dem folgenden Argumentenkatalog wollen wir auf einige Tatsachen hinweisen, welche weit schwerer wiegen und bei der Beurteilung der Initiative stark berücksichtigt werden müssen:

1. Tatsache ist, dass die Luft das wichtigste Lebenselement für den Menschen ist. Wir können ohne Luft nicht länger als drei Minuten leben!
2. Tatsache ist, dass der Luftraum unseres Planeten beschränkt ist.
3. Tatsache ist, dass zurzeit auf der Erde rund 300 Millionen Motorfahrzeuge in Betrieb sind, welche den Luftraum in einer hohen Masse mit Schadstoffen belasten und für die globale Verschlechterung der Luftqualität stark mitverantwortlich sind.
4. Tatsache ist, dass der Explosionsmotor eines Motorfahrzeuges eine "Fabrik" ist, die über 200 verschiedene Chemikalien produziert.
5. Tatsache ist, dass die hauptsächlichsten Abgasprodukte, das Kohlenmonoxyd, die Kohlenwasserstoffe, die Stickoxyde und das Blei gesundheitsschädlich sind.
6. Tatsache ist, dass die Wissenschaft noch wenig weiss über die Langzeitwirkung der Schadstoffe in der Luft oder das Zusammenwirken der gesundheitsschädlichen Substanzen.
7. Tatsache ist, dass die Luftverschmutzung mitverantwortlich ist für viele chronische Krankheiten, deren schleichende Folgen erst nach Jahren auftreten.

8. Tatsache ist, dass jedes Jahr durch die Luftverseuchung durch Motorfahrzeuge enorme volkswirtschaftliche Schäden entstehen, durch Heilungs- und Arztkosten, durch Absenzen am Arbeitsplatz, durch direkte materielle Schäden an Gebäuden usw.

9. Tatsache ist, dass in der Schweiz zur Zeit über 2 Millionen Motorfahrzeuge zirkulieren (die 667'000 Töfli nicht mitgerechnet) und somit 50 Fahrzeuge auf 1 Quadratkilometer entfallen.

10. Tatsache ist, dass ein erwachsener Mensch pro Tag mindestens 7000 Liter Luft einatmet. Es dürfte angesichts dieser Menge nicht gleichgültig sein, was für Luft man konsumiert!

11. Tatsache ist, dass wir im Interesse aller das Problem der Luftverschmutzung durch Motorfahrzeuge nicht morgen oder übermorgen, sondern jetzt und heute lösen müssen, auch wenn ein entgiftetes Auto 400 Franken mehr kostet.

12. Tatsache ist, dass das Schweizervolk 1971 dem Verfassungsartikel 24septies mit grossem Mehr zugestimmt hat. Sein 1. Abschnitt lautet:

*"Der Bund erlässt Vorschriften über den Schutz des Menschen und seiner natürlichen Umwelt gegen schädliche oder lästige Einwirkungen. Er bekämpft insbesondere die Luftverunreinigung und den Lärm."*

13. Tatsache ist, dass dieser Verfassungsartikel eine eindeutige Verpflichtung darstellt, dass sich aber trotzdem die lufthygienische Situation weiter verschlechtert hat.

14. Tatsache ist, dass ein vom Bundesrat vorgesehenes Abgasprogramm rechtlich völlig unverbindlich ist und nur eine "Absichtserklärung programmatischer Natur" darstellt.

15. Tatsache ist, dass es den betroffenen Behörden trotz einer nationalrätlichen Motion bis heute noch nicht einmal gelungen ist, die ausländischen Fahrzeughersteller zur Veröffentlichung der Abgaswerte ihrer verschiedenen Fahrzeugmodelle zu zwingen.

16. Tatsache ist, dass niemand die Verantwortung übernehmen wird für die unter Umständen katastrophalen Folgen der zunehmenden Luftverseuchung.

17. Tatsache ist, dass die wirksame Entgiftung von Motorfahrzeugabgasen technisch schon längst möglich ist.

18. Tatsache ist, dass europäische Exportfahrzeuge für die USA seit 1968 mit Entgiftungsanlagen ausgerüstet werden. In Europa werden aber nach wie vor mangels strengerer Abgasgesetze die nicht entgifteten Fahrzeuge abgesetzt!

19. Tatsache ist, dass die Forderungen der Initiative ALBATROS seit ihrer Einreichung im Jahre 1974 erfüllbar sind, dass deren Fristen in inhaltlicher und technischer Hinsicht also keineswegs utopisch sind.

20. Tatsache ist, dass bei einer allfälligen Annahme der Initiative die zum Teil verflossenen Fristen rückwirkend gelten würden und der Gesetzgeber im Sinne der Initiativ-Postulate unverzüglich handeln müsste.

21. Tatsache ist, dass wir keine Autohasser sind und die Initiative lanciert haben, weil wir nicht mehr akzeptieren, in welcher unvernünftiger und kurzsichtiger Weise auf Kosten unserer und kommender Generationen mit dem Lebenselement Luft umgesprungen wird.

22. Tatsache ist, dass für uns die Volksinitiative das einzig legale Mittel zur Erreichung unserer Ziele darstellt.

23. Tatsache ist schliesslich, dass ALBATROS nicht nur von der abgasgeplagten Bevölkerung, sondern in zunehmendem Masse auch von namhaften Persönlichkeiten und Organisationen unterstützt wird, weil erkannt worden ist, dass wir trotz dem fundamentalen Recht auf saubere Atemluft seit Jahren unnötigerweise unter der weiter zunehmenden Luftverseuchung durch Motorfahrzeuge leiden müssen.

Diese Initiative ist eine Frage des Prinzips, der Gesinnung. Wer nicht nach dem höchst fragwürdigen Grundsatz "nach uns die Sintflut" lebt, kann dem Volksbegehren, das am 25. September 1977 zur Abstimmung gelangt, die tatkräftige Unterstützung angesichts der gegenwärtigen Lage nicht entziehen.

**Übrigens: Wenn Sie für das aufmerksame Lesen unseres Argumentenkataloges 5 Minuten benötigen haben, so sind während dieser Zeit allein in der Schweiz etwa**

**5500 Kilogramm Kohlenmonoxyd  
500 Kilogramm Kohlenwasserstoffe  
780 Kilogramm Stickoxyde  
15 Kilogramm Blei**

**durch zirkulierende Motorfahrzeuge an den Luftraum abgegeben worden. Wäre nur ein sehr kleiner Teil davon in den geschlossenen Raum durchschnittlicher Grösse geleitet worden, in dem Sie sich voraussichtlich im Augenblick befinden, so hätten Sie Ihr Leben wegen Kohlenmonoxydvergiftung in der Zwischenzeit verloren.**



## Hintergründe der Initiative zur eigenen Meinungsbildung

Mit der vorliegenden Orientierung verfolgt unser Initiativkomitee die Absicht, den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern im Hinblick auf die kommende Abstimmung über die obenerwähnte Volksinitiative die individuelle Meinungsbildung zu erleichtern. Wir wollen aber gleichzeitig alle interessierten Kreise – Befürworter sowie Gegner der Initiative – 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.

### Zweck der Initiative

Im September 1974 ist die Initiative mit 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.

### Die Abgaskomponenten bei Motorfahrzeugen

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 Eidgenössische Amt für Umweltschutz gibt für das Jahr 1975 für die in der Schweiz in die Luft abgegebenen Schadstoffmengen folgende Werte an:

|                    |                |
|--------------------|----------------|
| Kohlenmonoxyd      | 470'000 Tonnen |
| Kohlenwasserstoffe | 40'000 Tonnen  |
| Stickstoffoxyde    | 61'000 Tonnen  |
| Blei               | 1'200 Tonnen   |

Unter Vernachlässigung der andern Abgaskomponenten und der zahlreichen übrigen Verursacher von Luftverschmutzungen muss somit festgestellt werden, dass unser Luftraum allein durch die vier aufgeführten Substanzen als "Abfallprodukte" des Motorfahrzeugverkehrs in einem erheblichen Masse belastet wird. Der Motorfahrzeugbestand in der



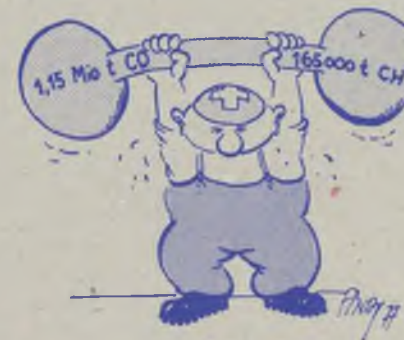
Schweiz ist seit 1972 auf über 2 Millionen angewachsen. In der ganzen Welt sind zurzeit rund 300 Millionen Motorfahrzeuge in Betrieb. Es wird daher nicht mehr bestritten, dass ein grosser Teil der globalen Luftverunreinigung auf das Konto des Automobils geht. In Ländern mit grösserer Verkehrsdichte (z.B. 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 krebserregend.

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.



### Krankheiten als Folge der Luftverschmutzung

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 solch 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 Grad 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 gab es 1973 bereits 150'000 Bronchitiker. Die krebsfördernden Benzpyrene – 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 gewählten Kantonsstrasse neunmal höher ist als für weitab vom Verkehr wohnende Personen.

#### Wirkung der Giftstoffe in der Luft

Genauso schwierig wie die Abschätzung der Langzeitwirkung bestimmter Schmutzstoffe ist die Untersuchung der gesundheitsschädigenden 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 Immissionen 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.

#### Schäden für die Volkswirtschaft

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 Verro-



sten 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 Dollar, nachdem sie errechnet haben, dass sich die jährlichen Immissionsschäden auf 11 bis 13 Milliarden Dollar belaufen! Es ist deshalb erstaunlich, wenn nicht unbegreiflich, wenn der Bundesrat in seiner Botschaft zur Initiative ALBATROS vom 8. September 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.

#### Der Luftraum unserer Erde ist beschränkt

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 um so 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 Kohlendioxyd-Gehalt der Luft in der Zwischenzeit um 12 Prozent angestiegen ist. Die Folgen der daraus resultierenden Klima- und Temperaturveränderungen für die Weltwirtschaft können wir nur erahnen.



Wir sind im Begriff, 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 Übersättigung des Luftraumes an Giftstoffen oder aber am Mangel an Sauerstoff zugrunde gehen.

#### Sofortmassnahmen sind eine Notwendigkeit!

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.



#### Abgasgesetze in der Schweiz

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 Vertrags entschliessen.

#### Gegenüberstellung der Emissionsgrenzwerte

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)

|  | Schweiz            | Kalifornien | ALBATROS   |
|--|--------------------|-------------|------------|
| 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 von ALBATROS geforderten Grenzwerte sind nicht utopisch!

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 die Initiative 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 zum Teil die Initiativ-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 bis 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. September 1976 darauf hinweist, dass die Fristen der Initiative nicht eingehalten werden können, so trifft dies keinesfalls für die technische Realisierbarkeit zu! Die Initiative 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 erst am 25. September 1977 stattfindet. Laut Auskunft der Bundeskanzlei würden im Falle einer Annahme der Initiative deren geforderte Termine rückwirkend gelten, so dass die Behörden im Sinne der Initiativ-Postulate unverzüglich handeln müssten.



### Die Abgaspolitik des Bundesrates

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 wären wir bereit gewesen, die Volksinitiative zurückzuziehen, allerdings 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 zweite Bedingung für den Rückzug, die Abgaswerte der verschiedenen Fahrzeugtypen in Zukunft publiziert werden müssen, so dass sich jeder Käufer auch darüber hätte orientieren können.

Die Lektüre der rechtlichen Bedeutung des Berichtes vom 20. November 1974 lässt jedoch 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 programmatischer 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."

### Die Verpflichtung des Bundes

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 24septies gibt dem Bund nicht nur die Befugnis zur Legiferierung auf dem Gebiete des Immissionsschutzes, er verpflichtet ihn geradewegs 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 (I). 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".

## Die Technik muss sich dem Menschen unterordnen!

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 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 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 für den Menschen ist, der kann nicht gegen diese Initiative sein.



«...WARST DU WIEDER OHNE SCHUTZMASKE DRAUSSEN!?»



# Eidgenössische Volksinitiative gegen die Luftverschmutzung durch Motorfahrzeuge

Die unterzeichneten stimmberechtigten Schweizer Bürgerinnen und Bürger sind stark beunruhigt über die rapid zunehmende Luftverschmutzung durch Motorfahrzeuge in unserem Lande und sind der Meinung, dass die prophylaktischen Massnahmen zur Reinhaltung der Luft beschleunigt und verschärft werden sollten. Sie stellen hiernüt, gestützt auf Artikel 121 der Bundesverfassung und gemäss Bundesgesetz vom 23. März 1962 über das Verfahren bei Volksbegehren auf Revision der Bundesverfassung das folgende formulierte Begehren:

**Artikel 24 septies, Absatz 1** der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 29. Mai 1874 wird wie folgt ergänzt:

-Der Bund erlässt zur Bekämpfung der Luftverunreinigung folgende Vorschriften:

- a. ab dem 1. Januar 1977 dürfen in der Schweiz nur noch neue Fahrzeuge mit Benzinmotoren verkauft oder neu in Betrieb genommen werden, deren schädliche Abgasmengen folgende Grenzwerte nicht überschreiten:

- 7.00 Gramm Kohlenmonoxyd je Fahrzeug und gefahrenen Kilometer
- 0.35 Gramm Kohlenwasserstoffe je Fahrzeug und gefahrenen Kilometer
- 0.60 Gramm Stickstoffoxyde je Fahrzeug und gefahrenen Kilometer

Die Fahrzeughersteller haben zu gewährleisten, dass ihre Fahrzeuge während der ganzen Lebensdauer diesen Vorschriften konform bleiben, sofern sie beziehungsweise ihre Motoren sachgemäss gewartet und betrieben werden. Für die Lebensdauer eines Fahrzeugmotors ist als Basis eine Betriebsdauer von 100 000 Kilometern anzunehmen.

b. gebrauchte, in der Schweiz immatrikulierte Fahrzeuge mit Benzinmotoren müssen ab dem 1. Januar 1978 so ausgerüstet sein, dass deren schädliche Abgasmengen im Einklang mit den technischen Möglichkeiten nach 1978 auf ein Minimum reduziert werden.

c. alle in der Schweiz ab dem 1. Januar 1977 neu in Verkehr kommenden Fahrzeuge mit Dieselmotoren werden quantitativen Emissionsgrenzwerten für den Auswurf von Kohlenwasserstoffen, Kohlenmonoxyd und Stickstoffoxyden unterworfen.

d. die Grenzwerte für den Ausstoss von Dieselauch und die Kontrollmassnahmen über die Rauchemissionen werden bei allen in der Schweiz zirkulierenden in- und ausländischen Fahrzeugen mit Dieselmotoren, ab dem 1. Januar 1976 sukzessive verschärft.

e. in der Schweiz immatrikulierte Motorräder und Motorfahrräder, die nach dem 1. Januar 1978 neu in den Verkehr kommen, werden quantitativen Emissionsbegrenzungen unterworfen.

Die Mitglieder der Arbeitsgruppe, Hubert Rut, Peter Calderara, Bruno Vollmeier, Christoph Kaufmann und Rolf Valerius, alle in St. Gallen, sind ermächtigt, dieses Volksbegehren zugunsten eines Gegenentwurfes der Bundesversammlung oder vorbehaltlos zurückzuziehen.

Artikel 2 des Initiativgesetzes vom 23. März 1962 lautet:

1. Der Bürger, der das Begehren stellen will, hat es eigenhändig zu unterzeichnen.
2. Wer eine andere Unterschrift als die seinige beisetzt, macht sich strafbar (Art. 282 des Strafgesetzbuches).

Massgebend für das Zustandekommen des Volksbegehrens ist der deutsche Text.

Ueberparteiliches Initiativkomitee ALBATROS

Peter Calderara, Christoph Kaufmann,  
Werner  Stegmaier, Bruno Vollmeier

Sekretariat ALBATROS

Dübendorfstrasse 16  
8117 Fällanden  
Postcheck 90 - 20400 St. Gallen