

Abstimmung vom 25.9.1977

«Albatros-Initiative» kann beim Volk nicht landen, hinterlässt aber Spuren

**Abgelehnt: Volksinitiative «gegen die Luft-
verschmutzung durch Motorfahrzeuge»**

Manuel Graf

Dieser Artikel ist erstmals 2010 im «Handbuch der eidgenössischen Volksabstimmungen 1848–2007» erschienen, welches von Wolf Linder, Christian Bolliger und Yvan Rielle herausgegeben und beim Haupt Verlag publiziert wurde.

Empfohlene Zitierweise: Graf, Manuel (2010): «Albatros-Initiative» kann beim Volk nicht landen, hinterlässt aber Spuren. In: Linder, Wolf, Christian Bolliger und Yvan Rielle (Hg.): Handbuch der eidgenössischen Volksabstimmungen 1848–2007. Bern: Haupt. S. 363–364.

Herausgeber dieses Dokuments: Swissvotes – die Datenbank der eidgenössischen Volksabstimmungen. Année Politique Suisse, Universität Bern, Fabrikstrasse 8, 3012 Bern. www.swissvotes.ch.

VORGESCHICHTE

Mit der stark wachsenden Zahl an motorisierten Fahrzeugen macht sich Anfang der 1970er-Jahre vermehrt das Verlangen nach einer stärkeren Eindämmung von Verkehrsemissionen bemerkbar. Dies führt unter anderem zur Volksinitiative «gegen die Luftverschmutzung durch Motorfahrzeuge» – auch «Albatros-Initiative» genannt. Obwohl eine vom Nationalrat unterstützte Forderung nach praktisch abgasfreien Autos ab 1975 von der kleinen Kammer 1973 abgelehnt wird, verlangen beide Räte vom Bundesrat Vorschläge zur Verschärfung der Abgasvorschriften. Im gleichen Jahr tritt die Schweiz einem von der UNO-Wirtschaftskommission für Europa (UN-ECE) erarbeiteten Abkommen über die Ausrüstung von Motorfahrzeugen bei. Das dazugehörige Reglement 15 sieht gewisse Begrenzungen des Schadstoffausstosses vor, welche kontinuierlich verhandelt werden können.

Diese Massnahmen genügen aber einer bis dahin wenig bekannten «Arbeitsgruppe saubere Schweiz» aus St.Gallen nicht. Sie verlangt in ihrer Initiative (eingereicht im September 1974) eine drastische Reduktion der Abgase von Benzinmotoren. Im November 1974 veröffentlicht der Bundesrat seine Pläne und Ziele zur Reduktion der Luftverunreinigungen mit der Einführung ähnlicher Grenzwerte bis 1982. Dabei handelt es sich um eine rechtlich unverbindliche Konkretisierung des 1971 angenommenen Umweltschutzartikels in der Bundesverfassung, der den Bund verpflichtet, den Menschen und seine natürliche Umwelt zu schützen, insbesondere vor Luftverunreinigung (vgl. Vorlage 225). In der Botschaft zur Initiative verweist sodann der Bundesrat auf die Übereinstimmung der Ziele von Initianten und Bundesrat, jedoch lehnt er den vorgeschlagenen Zeitplan des Volksbegehrens klar ab. In Anbetracht der bestehenden verfassungsrechtlichen Grundlage und der geplanten Massnahmen sieht der Bundesrat von einem Gegenvorschlag ab. Ebenfalls zur Ablehnung vorgeschlagen wird die Initiative durch die beiden Parlamentskammern.

GEGENSTAND

Über die Initiative wird erst abgestimmt, nachdem ihre Vorgaben laut ihrem Text bereits seit mehreren Monaten in Kraft sein sollten. Der bestehende Umweltschutzartikel soll mit konkreten Vorgaben zur Bekämpfung der Luftverunreinigung ergänzt werden. So sollen ab 1. Januar 1977 für Neuwagen strenge Grenzwerte betreffend Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoff und Stickstoffoxid gelten. Diese Grenzwerte sind für die ganze Lebensdauer (100 000 km) zu gewährleisten. Des Weiteren müssen gebrauchte Fahrzeuge auf den technischen Stand von 1976 gebracht und die Bestimmungen für Dieselfahrzeuge verschärft werden.

ABSTIMMUNGSKAMPF

Dass die Luftverschmutzung durch Motorfahrzeuge, wie es der Titel der Initiative beschreibt, bekämpft werden muss, ist sowohl bei Befürwortern aus dem linksgrünen Parteienspektrum als auch bei den Gegnern unbestritten. Die vom Bundesrat geplante Einführung von Grenzwerten ab 1982, die mit denjenigen der Initiative fast identisch sind, nimmt dieser viel Wind aus den Segeln.

Die Diskussion verkommt daher mehrheitlich zu einer Auseinandersetzung über den richtigen Einführungszeitpunkt der verschärften Grenzwerte. Während Befürworter die Schweiz gerne bei den Pionieren des Umweltschutzes sähen und darauf hinweisen, dass der Bundesrat seine Massnahmen erst geplant und noch nicht rechtlich umgesetzt hat, lehnen die Gegner neue Grenzwerte vor 1982 rundweg ab. Sie argumentieren, dass einige Autohersteller (keine schweizerische Produktion) vor 1982 noch nicht in der Lage seien, den Vorgaben zu entsprechen, was zu einer Beschränkung des Angebots und höheren Preisen führe. Auch sei mit Entlassungen bei Importeuren, Autohandel und -gewerbe zu rechnen, und es drohe die Gefahr von Gegenmassnahmen der exportierenden Staaten. Mit diesen ökonomischen Argumenten lässt sich wohl auch die eher ungewohnte Allianz von mehreren Gewerkschaften und den bürgerlichen Parteien auf der Gegenseite erklären.

ERGEBNIS

Ohne die Unterstützung der Gewerkschaften gelingt es den links-grünen Parteien nicht, eine Mehrheit für die Initiative zu begeistern; sie erreicht 39,0% Jastimmen. Unterstützung fand die Vorlage vor allem bei Städtinnen und Städtern, nehmen diese doch die Luft in ihrer Wohngegend als schlecht bzw. verschmutzt wahr. So erstaunt es auch nicht, dass nur die beiden Stadtkantone Genf und Basel-Stadt die Vorlage guthiessen. Das in einer intensiven Inseratenkampagne hochgespielte Argument allgemein volkswirtschaftlicher Nachteile wurde in Nachbefragungen erstaunlich selten als Ablehnungsgrund erwähnt. Bemängelt wurde viel eher die zeitliche Realisierbarkeit der Initiative.

QUELLEN

BBI 1976 III 549; BBI 1977 I 1376. APS 1974 bis 1977: Infrastruktur und Lebensraum – Erhaltung der Umwelt Vox Nr. 3. Vatter et al. 2000: A-1.

Ein Literaturverzeichnis mit den ausführlichen bibliographischen Angaben finden Sie auf unserer Website www.swissvotes.ch.