"Die Zielsetzung deckt sich mit unserer"

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme**

Band (Jahr): **34 (1977)**

Heft 9

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-783673

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Albatros-Initiative: Meinrad Schär, ein Befürworter:

«Bundesrat lässt Hintertüren offen»

So wie einst die Abwässer der Siedlungen ungeklärt der Natur überlassen werden konnten, durften seinerzeit auch die Abgase der wenigen Motorfahrzeuge ungereinigt ausgestossen werden. Die grosse Verdünnung durch die Luft machte sie sozusagen unschädlich. Man wusste allerdings damals schon, dass das Laufenlassen von Motoren in schlecht belüfteten Räumen (Garagen) lebensgefährlich war. In der Zwischenzeit hat die Zahl der Motorfahrzeuge so stark zugenommen – in der Schweiz besitzt bald jeder zweite ein Motorfahrzeug –, dass die Aussenwelt, besonders aber die engen Gassen und Strassenschluchten in unseren Grossstädten, zu Garagen zu werden drohen. Der Gehalt an giftigen Luftfremdstoffen hat daselbst Werte angenommen, die als gesundheitsschädlich zu betrachten sind. Aus medizinischer Sicht geben insbesondere die erhöhten Konzentrationen von Kohlenoxid, Stickoxiden, Blei und polizyklischen (krebserregenden) Kohlenwasserstoffen in der Stadtluft zu Bedenken Anlass. Epidemiologisch konnte denn auch einwandfrei nachgewiesen werden, dass zwischen dem Grad der Luftverschmutzung und dem Auftreten bestimmter Zivilisationskrankheiten ein ursächlicher Zusammenhang besteht; so werden zum Beispiel die chronische Bronchitis, das Asthma, der Lungenkrebs, aber auch gewisse Herzkrankheiten durch Luftverunreinigungen verursacht oder zumindest mitverursacht. Ich möchte nicht übertreiben und klar zum Ausdruck bringen, dass die Luftverschmutzung unter den Ursachen der erwähnten Krankheiten an zweiter Stelle steht. An erster Stelle befindet sich die individuelle, bewusst gewollte «Luftverschmutzung», das Rauchen. Der allgemeinen Luftverschmutzung kann sich jedoch niemand entziehen; Säuglinge, Kinder, Erwachsene, Kranke und Betagte sind ihr wehrlos ausgesetzt. Deshalb ist es unsere Pflicht, die Gefährdeten, das heisst, uns alle, nicht nur vor Belästigungen, sondern auch vor Gesundheitsschäden zu schützen.

Man wird einwenden, dass der Bund beabsichtige, dasselbe zu tun; nur mit einer Verzögerung von vielleicht etwa zwei Jahren. Wenn dem so wäre, hätte man meines Erachtens die Initiative zurückziehen können. Dass man dies nicht getan hat, begrüsse ich, denn aus der bundesrätlichen Botschaft zur Initiative Albatros geht eindeutig hervor, dass man die Problematik der Luftverschmutzung (und den Lärm) durch den Motorfahrzeugverkehr zu wenig ernst nimmt und zu viele Hintertüren offen lässt, um das, was man tun sollte, nicht tun zu müssen. Die Vorbehalte auf Seite 7 der bundesrätlichen Botschaft sollten auch den Gutgläubigen die Augen öffnen; sie lauten folgendermassen: «technische Fortschritte oder Schwierigkeiten, neue volkswirtschaftliche Situationen sowie die internationale Entwicklung müssen berücksichtigt werden. Sie können zu einer neuen Lagebeurteilung und einer Änderung des Vorgehens führen.» An anderer Stelle ist von volkswirtschaftlichen und handelspolitischen Risiken, die offenbar wichtiger als die volksgesundheitlichen Risiken eingeschätzt werden, die Rede.

Die Initiative weist gewisse Unzulänglichkeiten auf. Da jedoch der Bundesrat einen Gegenvorschlag als unnötig betrachtete und kategorisch festhielt: «Die Initiative ist abzulehnen», soll das Volk, das für derartige Anliegen immer ein ganz subtiles Empfinden hatte, mit dem Stimmzettel den richtigen Entscheid fällen.

Meinrad Schär

Ablehnende Haltung des Bundesrates:

«Die Zielsetzung deckt sich mit unserer»

Der Bundesrat würdigt das Volksbegehren wie folgt: Die Zielsetzung der Initiative deckt sich mit jener des Bundesrates. Die verlangte Begrenzung der Schadstoffe weicht nur unwesentlich von den Werten ab, die der Bundesrat für 1982 anstrebt.

Die Annahme der Initiative würde aber erhebliche Nachteile auf verschiedenen Gebieten bewirken; da nur ein Teil der Fahrzeuge den Anforderungen der Initiative entsprechen könnte, würde der einzelne in seiner Möglichkeit, über ein preisgünstiges individuelles Verkehrsmittel zu verfügen, stark eingeschränkt. Für das Automobilgewerbe und damit zusammenhängende Berufszweige wäre eine erhebliche Verschlechterung der Beschäftigungslage zu befürchten. Von seiten des Auslandes müsste mit Gegenmassnahmen, die unsere Exportindustrie treffen würden, gerechnet werden. Die in den letzten Jahren auf dem Gebiet der handels- und wirtschaftspolitischen Zusammenarbeit erzielten Fortschritte würden in Frage gestellt. Wegen des geringen Unterschiedes zwischen den Forderungen der Initiative und dem Programm des Bundesrates für die Luftqualität lohnen sich derartige volkswirtschaftliche und handelspolitische Risiken nicht.

Die verfassungsmässigen und gesetzlichen Grundlagen zum Erlass der Angestrebten Vorschriften sind bereits gegeben. Detailvorschriften des Verordnungsrechts, die ständig den neuen Verhältnissen angepasst und zum Teil international ausgehandelt werden müssen, gehören nicht in die Bundesverfassung Ein Gegenvorschlag ist unnötig. Die Initiative ist abzulehnen.

Zu den geforderten Fristen hält die bundesrätliche Botschaft vom 11. Oktober 1976 fest: Es ist davon auszugehen, dass die mit der Initiative vorgesehene Regelung zwar nicht auf den 1. Januar 1977 in Kraft treten kann, aber sobald wie möglich nach ihrer all-

fälligen Annahme, das heisst frühestens auf den 1. Januar 1978, zu verwirklichen wäre. Es ist jedoch unmöglich, die Vorschriften der Initiative schon am Tag ihrer Annahme durch Volk und Stände in Kraft zu setzen. Für den Vollzug der neuen Vorschriften sind zusätzliche administrative und organisatorische Vorkehren, insbesondere für die Kontrolle, unerlässlich. Diese können aber vernünftigerweise erst an die Hand genommen werden, wenn man weiss, dass die Initiative angenommen ist. So wären für die Typenprüfung neue Apparate und messtechnische Einrichtungen nötig, für die ein passendes Gebäude gefunden bzw. erstellt werden müsste. Auch müsste zusätzliches Personal angestellt werden. Die Vorarbeiten hiefür sind zwar im Hinblick auf die Zielsetzungen im bundesrätlichen Bericht über Abgase und Lärm der Motorfahrzeuge im Gange, aber auf das Jahr 1982 ausgerichtet. Auch wenn man nach einer Annahme der Initiative diese Vorbereitungen beschleunigte, könnten die erforderlichen Prüfeinrichtungen nicht vor 1980 bereitgestellt werden. Die neuen Abgasvorschriften gemäss Initiative könnten deshalb frühestens am 1. Januar 1980 in Kraft gesetzt werden. Auf den gleichen Zeitpunkt wären auch die notwendigen zusätzlichen Vorschriften (Änderung der BAV) zu erlassen.

Dazu kommt, dass heute nur ganz vereinzelte Motorfahrzeugtypen die Anforderungen der Initiative erfüllen könnten. Den Fahrzeugherstellern muss ein genügender Zeitrahmen für Forschungs- und Entwicklungsarbeiten zum Erreichen der neuen hohen Anforderungen eingeräumt werden. Diese Überlegung war für das bundesrätliche Programm wegleitend. Müsste das bundesrätliche Ziel, das mit jenem der Initiative weitgehend übereinstimmt, zwei Jahre früher als vorgesehen erreicht werden, so wäre damit zu rechnen, dass ab 1. Januar 1980 eine grosse Zahl von neuen Fahrzeugtypen für einige Zeit in der Schweiz nicht mehr zugelassen werden könnte. Dies wäre vor allem für jene Hersteller bedauerlich, die ihre Entwicklungsarbeiten auf die Termine des bundesrätlichen Berichts ausgerichtet haben.

Initiative im Wortlaut

«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 Kohlenmonoxid je Fahrzeug und gefahrenen Kilometer
   - 0,35 Gramm Kohlenwasserstoffe je Fahrzeug und gefahrenen Kilometer
   - 0,60 Gramm Stickstoffoxide 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 1976 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, Kohlenmonoxid und Stickstoffoxiden unterworfen.

d) Die Grenzwerte für den Ausstoss von Dieselrauch 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.»

«Naturwissenschaftliche Umweltprogramme in den USA und Kanada»

Eine aktuelle Bestandesaufnahme der naturwissenschaftlichen Umweltprogramme in Nordamerika.
Autor: Dr. E. Merian, Mitglied des Vorstandsausschusses der Schweizerischen Gesellschaft für Umweltschutz, Mitglied des Vorstandes der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für Umweltforschung.
92 Seiten, Fr. 14.–

Bestellcoupon

Wir bestellen _____ Expl. «Naturwissenschaftliche Umweltprogramme in den USA und Kanada» zu Fr. 14.– plus Porto.

Adresse:

Einsenden an:
Verlag Vogt-Schild AG, 4500 Solothurn 2