

melden, damit sie Gelegenheit hat, darüber zu diskutieren. In diesem Sinne bitte ich Sie, auch dieser Differenz zuzustimmen. Damit wären dann sämtliche Differenzen bereinigt.

M. Darbellay, rapporteur: Il restait douze divergences quand le projet est retourné au Conseil des Etats. Il nous revient avec deux dernières divergences.

La première concerne l'article 19bis de la loi sur l'assurance-maladie et maternité. Cet article a trait à la planification hospitalière et le Conseil national l'avait complété. Le Conseil des Etats a accepté ce complément, estimant toutefois que l'ordre des alinéas n'était pas très logique; il a donc inversé cet ordre. Comme le contenu n'a pas été changé, il serait, à notre avis, inutile de nous battre pour une question de suite des alinéas et la commission vous propose d'adhérer à la solution du Conseil des Etats.

La deuxième divergence est un peu plus importante. Elle concerne l'article 19a, deuxième alinéa, de la loi sur les allocations pour perte de gain. Ici, nous proposons que le Conseil fédéral règle les détails et la procédure et qu'il puisse exempter des cotisations AVS, AI et chômage certaines catégories de bénéficiaires. Le Conseil des Etats propose de supprimer cette dernière phrase et de traiter le problème dans le cadre de la cinquième révision des APG. Nous sommes d'accord de traiter le problème lors de la cinquième révision des APG, mais nous reviendrons à ce moment-là sur la phrase supprimée qui nous paraît importante.

Pour le moment, la commission vous propose donc de régler les deux divergences en acceptant les solutions du Conseil des Etats.

Angenommen – Adopté

Ziff. IIIbis Art. 19a Abs. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Ch. IIIbis art. 19a al. 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

86.047

Luftreinhalte-Konzept

Lutte contre la pollution de l'air. Rapport

Bericht des Bundesrates vom 10. September 1986 (BBI III, 269)
Rapport du Conseil fédéral du 10 septembre 1986 (FF III, 253)

*Die folgende Uebersicht wird verteilt:
Le résumé suivant est distribué:*

1. Berichterstatteur – Rapporteurs:
Deneys, Spoerry

2. Begründung von persönlichen Vorstössen (mündliches Verfahren)
Développement d'interventions personnelles (procédure orale)

Postulat der Kommissionsminderheit –
Postulat de la minorité de la commission: Grendelmeier
86.188 Interpellation: Spälti
85.325 Postulat Fraktion R/Groupe R: Schüle

3. Organisierte Debatte – Débat organisé

Wick (C) 10', Herczog (T) 10', Lanz (S) 10', Tschuppert (R) 10', Basler (V) 12', Jaeger (U) 7', Thévoz (L) 15', Zbinden (C) 5', Rechsteiner (S) 4', Rebeaud, Brélaz, Fierz (-) 7 1/2', Rime (R) 3 1/2', Rutishauser (V) 5', Vannay (S) 4', Kühne (C) 5', Weder-Basel (U) 6', Mühlemann (R) 3 1/2', Schmidhalter (S) 4', Hari (V) 5', Bonnard (L) 10', Zwingli (R) 5', Mauch (S) 4', Wellauer (C) 5', Kohler (R) 3 1/2', Stamm Walter (S) 4', Giger (R) 3 1/2', Hess (C) 4', Graf (V) 5', Maeder-Appenzell (U) 6', Etique (R) 3 1/2', Nussbaumer (C) 4', Steffen, Ruf-Bern, Meier Fritz (-) 7 1/2', Longget (S) 4', Reich (R) 3 1/2', Berger (V) 4', Ammann-St. Gallen (S) 4', Cotti (C) 5', Morf (S) 4', Savary-Vaud (R) 3 1/2', Schnider-Luzern (C) 3', Oehen (-) 5', Stucky (R) 3 1/2', Bircher (S) 4', Müller-Scharnachtal (V) 4', Schüle (R) 3 1/2', Seiler (C) 5', Clivaz (S) 4', Oester (U) 6', Carobbio (T) 5', Lüchinger (R) 3 1/2', Blocher (V) 5', Euler (S) 4', Magnin (T) 5', Bremi (R) 5', Rüttimann (C) 5'
Reserve (S) 5', Reserve (U) 5'

4. Bundesrat – Conseil fédéral

– Stellungnahme zur Diskussion über den Bericht und die persönlichen Vorstösse

– Réponse aux questions posées sur le rapport et aux interventions personnelles

5. Beschlussfassung – Décisions

– Vorstösse der Kommission

Interventionen persönlichen der Kommission

– Vorstösse gemäss Tagesordnung

Interventionen persönlichen selon ordre du jour

I

Motion der Kommission des Nationalrates Luftreinhalte-Konzept. Zusätzliche Massnahmen

Motion de la commission du Conseil national Pollution de l'air. Mesures supplémentaires

Wortlaut der Motion vom 19. Februar 1987

Der Bundesrat wird beauftragt, so rasch als möglich ein zusätzliches Massnahmenpaket vorzulegen, welches weitere Massnahmen enthält, die nötig sind, um bis 1995 nicht nur die Schwefeldioxid-, sondern auch die Kohlenwasserstoff- und die Stickoxidemissionen auf den Stand der Luftbelastung von 1960 zu senken, und darzulegen, wie der Vollzug beschlossener Massnahmen sichergestellt werden kann.

Dabei kommen auch früher abgelehnte Massnahmen in Betracht. Es stehen folgende Punkte im Vordergrund:

1. Förderung der Umstellung auf Katalysatorautos
2. Grössere Preisdifferenz zwischen verbleitem und unverbleitem Treibstoff
3. Möglichkeiten zur Nachrüstung von Altfahrzeugen mit Katalysator
4. Ausmerzung von schadstoffintensiven Altfahrzeugen
5. Ueberwälzung der kantonalen Motorfahrzeugsteuern auf den Treibstoffpreis oder Ersatz durch eine nach der Schadstoffbelastung berechnete Steuer bzw. eine Schadstoffvi-gnette
6. Verminderung des Verbrauchs von fossilen Brenn- und Treibstoffen (finanzielle Anreize)
7. Abgasvorschriften für schwere Motorfahrzeuge überprüfen und den technischen Möglichkeiten entsprechend anpassen
8. Massnahmen zur Reduktion der Luftverschmutzung in Agglomerationen: Zusammenstellen der bestehenden Kompetenzen der Kantone und Gemeinden, nötigenfalls Erweiterung der Kompetenzen
9. Förderung des kombinierten Güterverkehrs (Schiene-Strasse) und Verminderung von Leerfahrten im Güterverkehr auf der Strasse
10. Verstärkte Förderung alternativer, einheimischer und erneuerbarer Energien

11. Verstärkte internationale Zusammenarbeit, insbesondere auch im grenznahen Bereich

Texte de la motion du 19 février 1987

Le Conseil fédéral est invité à présenter le plus tôt possible un ensemble de mesures supplémentaires pour ramener d'ici à 1995 non seulement les émissions d'anhydride sulfureux, mais également celles d'hydrocarbures et d'oxydes d'azote au niveau de pollution de l'air de 1960. Il devra indiquer de quelle manière l'application des mesures décidées pourra être assurée.

Entrent également en considération les mesures qui ont été refusées par le passé. Les points suivants se posent en priorité:

1. Mise sur le marché accélérée de véhicules dotés d'un catalyseur
2. Ecart de prix plus important entre essence avec plomb et essence sans plomb
3. Possibilité d'équiper les véhicules anciens d'un catalyseur
4. Suppression des anciens véhicules très polluants
5. Transfert des taxes cantonales pour les véhicules à moteur sur le prix du carburant ou remplacement par une taxe ou une vignette calculée en fonction de la charge polluante
6. Réduction de l'utilisation des carburants et combustibles fossiles (attrait financier)
7. Réexamen des prescriptions sur les gaz d'échappement pour les véhicules à moteur lourds et adaptation aux possibilités techniques
8. Mesures visant à réduire la pollution de l'air dans les agglomérations: récapitulation des compétences existantes des cantons et des communes; au besoin, élargissement de ces dernières
9. Promotion du trafic marchandise combiné (rail-route) et réduction dans le domaine du trafic des marchandises des transports à vide sur les routes
10. Promotion accrue des sources d'énergie de substitution, indigènes et renouvelables
11. Renforcement de la collaboration internationale, en particulier dans la zone frontalière

Antrag Hari

Punkt 5: Streichen

Antrag Thévoz

Punkt 5: Streichen

Proposition Hari

Point 5: Biffer

Proposition Thévoz

Point 5: Biffer

II

Postulat der Kommission

Lufthygienische Massnahmen. Bericht

Postulat de la commission

Mesures de lutte contre la pollution de l'air. Rapport

Wortlaut des Postulates vom 19. Februar 1987

Der Bundesrat wird eingeladen, dem Parlament bis Ende 1990 einen Bericht vorzulegen, der festhält, inwieweit die lufthygienischen Massnahmen der Kantone und des Bundes ergriffen und welche Resultate damit erzielt worden sind.

Texte du postulat du 19 février 1987

Le Conseil fédérale est invité à présenter un rapport aux Chambres fédérales, d'ici la fin de l'année 1990, sur l'introduction, par les cantons et la Confédération, des mesures de lutte contre la pollution de l'air et l'évaluation de leurs résultats.

III

Postulat der Kommission

Luftreinhaltung. Einschneidende Massnahmen

Postulat de la commission

Pollution de l'air. Mesures radicales

Wortlaut des Postulates vom 19. Februar 1987

Der Bundesrat wird beauftragt, einschneidende Massnahmen wie die Benzin- und Heizölrationierung resp. Kontingentierung, den «Oeko-Bonus» oder motorfahrzeugfreie Tage zu studieren und deren Vor- und Nachteile darzulegen.

Texte du postulat du 19 février 1987

Le Conseil fédéral est invité à étudier des mesures radicales telles que le rationnement de l'essence et des huiles de chauffage ou leur contingentement, le «bonus-écologique» ou des jours sans voitures et d'en examiner les avantages et les inconvénients.

Antrag Müller-Scharnachtal

Ablehnen

Proposition Müller-Scharnachtal

Rejeter le postulat

IV

Postulat der Kommission

Uebergang von fixen zu variablen Kosten im Motorfahrzeugverkehr

Postulat de la commission

Passage de frais fixes à des frais variables dans le trafic motorisé

Wortlaut des Postulates vom 19. Februar 1987

Um einen Teil der festen Kosten des Motorfahrzeugverkehrs auf leistungs- und wegababhängige Kosten umzulagern, ohne die Gesamtbelastung des Motorfahrzeugverkehrs oder die Fiskalquote zu erhöhen, wird der Bundesrat ersucht, mit der Privatassekuranz die Umlegung der Haftpflichtprämien und mit den Kantonen diejenige der Verkehrssteuer auf den Treibstoffpreis zu studieren und die Vor- und Nachteile darzustellen. Es sind neben voller auch teilweise Umlagerungen abzuklären.

Texte du postulat du 19 février 1987

Afin de transformer une partie des frais fixes du trafic motorisé en frais variables proportionnels aux prestations et au kilométrage effectué, sans augmenter la charge globale du trafic motorisé ou la charge fiscale, le Conseil fédéral est invité à étudier avec les assurances privées l'imputation aux prix des carburants des primes de responsabilité civile et des taxes cantonales sur les véhicules à moteur. Il devra faire ressortir les avantages et les inconvénients qui en résultent.

Outre les transferts complets, il s'agira d'étudier également des transferts partiels.

Antrag Reich

Ablehnen

Proposition Reich

Rejeter le postulat

V

Postulat der Kommission

Ferngüterverkehr auf der Schiene

Postulat de la commission

Trafic marchandise à grande distance sur rail

Wortlaut des Postulates vom 19. Februar 1987

Der Bundesrat wird ersucht, dem Parlament bis Ende 1987 konkrete Vorschläge vorzulegen, wie mehr Ferngüterverkehr, insbesondere Transigtüterverkehr, auf die Schiene zu verlegen ist.

Texte du postulat du 19 février 1987

Le Conseil fédéral est invité à soumettre au Parlement, jusqu'à fin 1987, des propositions concrètes indiquant comment une plus grande part du trafic marchandise à grande distance, spécialement en transit, pourrait être transférée au rail.

VI**Motion der Kommission****Alpen-Transitgüterverkehr auf die Schiene. Uebergangslösung****Motion de la commission****Trafic transalpin des marchandises sur rail. Solution transitoire***Wortlaut der Motion vom 19. Februar 1987*

Für die Vorbereitung und den Bau einer neuen Alpentransversale werden bekanntlich etwa 25 Jahre benötigt. Bereits heute aber herrschen durch den stets wachsenden Güterschwerverkehr auf den Zufahrten zum Gotthard-Strassentunnel unhaltbare Zustände. Irreversible Schäden für Mensch und Umwelt zeichnen sich ab, während gleichzeitig der Druck der EG-Staaten für eine Erhöhung der Gewichtslimite von 28 Tonnen zunimmt.

Der Bundesrat wird deshalb eingeladen, den eidgenössischen Räten bis Ende 1987 eine Vorlage zu unterbreiten, die den zügigen Ausbau der SBB-Gotthardlinie zu einer leistungsfähigen Huckepack-Transversale zum Gegenstand hat. Mit der Anpassung der zulässigen Eckhöhe von 3,7 auf 4,0 Meter soll baldmöglichst die Voraussetzung für die Umlagerung des Transitgüterverkehrs auf die Schiene geschaffen werden.

Texte de la motion du 19 février 1987

On sait qu'il faudra environ 25 ans pour la préparation et la construction d'une nouvelle transversale alpine. Mais en raison de l'accroissement constant du trafic lourd sur la rampe d'accès au tunnel routier du Gothard, il règne déjà aujourd'hui une situation intolérable. Nous constatons des dommages irréversibles pour l'homme et son environnement et pendant ce temps, les Etats de la Communauté européenne font pression pour que nous augmentions la limite de poids des camions à 28 tonnes.

C'est pourquoi le Conseil fédéral est invité à soumettre aux Chambres fédérales, jusqu'à fin 1987, un projet concernant l'extension rapide de la ligne CFF du Gothard en une ligne transversale efficace de feroutage. En adaptant la hauteur admise aux angles des véhicules de 3,7 à 4 mètres, on devrait rapidement disposer des installations nécessaires pour transférer au rail le trafic des marchandises de transit.

Antrag Giger

Ablehnen

Proposition Giger

Rejeter la motion

VII**Postulat der Kommission****Angemessenes Basisangebot an Regionalzügen auf allen SBB-Linien****Postulat de la commission****Offre de base des trains régionaux sur toutes les lignes des CFF***Wortlaut des Postulates vom 19. Februar 1987*

Anfang 1987 trat der Bundesbeschluss über Tarifmassnahmen sowie Fahrplanverdichtungen im öffentlichen Verkehr in Kraft (Massnahme A6). Durch das Schliessen von sogenannten «Taktlücken» und gewisse Mehrleistungen in den Randstunden wird das Regionalangebot auf zahlreichen Linien spürbar verbessert. Auf Nebenlinien bestehen aber nach wie vor etliche Fahrplanlücken, und das Angebot in

den Randstunden (vor allem an Spätverbindungen) ist teils äusserst unbefriedigend.

Der Bundesrat wird deshalb eingeladen, den eidgenössischen Räten im Sinne einer Ergänzung der Massnahme A6 sowie der stufenweisen Realisierung von «Bahn 2000» bis Ende 1987 eine Vorlage mit zusätzlichen Mehrleistungen beim Regionalzugsangebot zu unterbreiten. Als Minimalstandard wäre wünschbar:

- Integraler Stundentakt (Schliessen der letzten Taktlücken)
 - Bedienung mit 18-Stunden-Fahrplan, bzw. 19 Zugsparen
 - letzte Tagesverbindung Region–Zentrum: nach 22.30 Uhr
 - letzte Tagesverbindung Zentrum–Region: nach 23.00 Uhr
- Im Interesse einer wirtschaftlichen Verwendung der Mittel ist auf Linien mit schwachem Verkehrsaufkommen bei diesem Zusatzangebot der Einsatz von Bahnersatzkursen (Kleinbusse, Sammeltaxis) zu prüfen. Wichtige Anschlüsse dürfen dabei nicht gefährdet werden.

Texte du postulat du 19 février 1987

L'arrêté fédéral sur les mesures tarifaires et l'étoffement de la fréquence des dessertes dans les transports publics (mesure A6) est entré en vigueur au début de 1987. Sur de nombreuses lignes, l'élimination de certaines lacunes dans l'horaire cadencé des trains régionaux et l'amélioration des prestations aux heures creuses (en début et en fin de journée) représentent une importante amélioration. Sur les lignes secondaires cependant, l'horaire présente encore des lacunes: dans bien des cas, l'offre aux heures creuses, surtout les correspondances de fin de soirée, est insatisfaisante.

Dans le cadre d'une extension de la mesure A6 et de la réalisation progressive de RAIL 2000, le Conseil fédéral est invité à soumettre aux Chambres fédérales, jusqu'à fin 1987, un projet d'amélioration de l'offre de trains régionaux. Les normes minimales suivantes seraient souhaitables:

- Horaire cadencé intégral (combler les dernières lacunes de l'horaire cadencé).
- Horaire de 18 heures ou 19 paires de trains.
- Dernière correspondance journalière périphérie–centre: après 22 h 30.
- Dernière correspondance journalière centre–périphérie: après 23 h 00.

Afin d'optimiser l'utilisation des moyens, il importera d'étudier la possibilité, pour les lignes peu fréquentées, de remplacer certaines courses de cette offre complémentaire par des petits bus ou des taxis collectifs. Cette solution ne devrait néanmoins pas avoir d'influence négative sur les correspondances.

Antrag der Minderheit der Kommission

(Ammann-St. Gallen, Blunschy, Grendelmeier, Lanz, Rechsteiner, Stamm Walter)

Ueberweisung des Postulates als Motion

Proposition de la minorité de la commission

(Ammann-Saint-Gall, Blunschy, Grendelmeier, Lanz, Rechsteiner, Stamm Walter)

Transmettre le postulat sous forme de motion

VIII**Postulat der Kommission****Lösungsmittel****Postulat de la commission****Solvants***Wortlaut des Postulates vom 19. Februar 1987*

Der Bundesrat wird eingeladen, den eidgenössischen Räten einen Bericht über die Reduktion des Verbrauchs von organischen Lösungsmitteln in Industrie, Gewerbe und Haushalt zu unterbreiten, und dabei insbesondere folgende Massnahmen zu prüfen:

- a) eine umfassende, stufenweise Kontingentierung der Einfuhr und der Produktion nichtwässriger, insbesondere chlorierter Lösungsmittel,

- b) die Einführung einer Lenkungsabgabe auf Lösungsmitteln, wobei der Erlös der Attraktivierung von Rückgewinnungsprozessen und der Förderung alternativer Technologien (evtl. zeitlich begrenzt) dienen soll,
- c) Vorschriften zur Reduktion von HC-Verdampfungsverlusten (Obligatorium für Rückhaltetechnologie in Industrie und Gewerbe)
- d) Verbot umweltbelastender Komponenten wie hochchlorierter Lösungsmittel in Haushaltprodukten.

Texte du postulat du 19 février 1987

Le Conseil fédéral est invité à soumettre aux Chambres fédérales un rapport concernant des mesures destinées à réduire la consommation de solvants organiques dans l'industrie, les arts et métiers et les ménages. Il faudra examiner spécialement les mesures suivantes:

- a) Un contingentement intégral, par étape, de l'importation et de la production de solvants non liquides, en particulier de solvants chlorés,
- b) L'introduction d'une taxe d'incitation sur les solvants, dont le bénéfice servira à rendre les méthodes de recyclage plus attractives et à promouvoir des technologies de substitution (éventuellement limitées dans le temps),
- c) Des prescriptions pour réduire les pertes de HC par évaporation (obligation pour la technologie de retention dans l'industrie et les arts et métiers),
- d) Une interdiction des composés polluant l'environnement tels que des solvants à forte concentration de chlore dans les produits ménagers.

IX

Postulat der Kommission

Schweiz. Klimaprogramm. Finanzierung

Postulat de la commission

Programme suisse sur les climats. Financement

Wortlaut des Postulates vom 19. Februar 1987

Der Bundesrat wird ersucht, nach einer geeigneten und soweit möglich verursachergerechten Finanzierung des von der Schweizerischen Kommission für Klima- und Atmosphärenforschung vorgeschlagenen vieljährigen Programmes zu suchen, das in internationaler Zusammenarbeit die Klimaänderung untersucht, welche sich aus dem Einsatz der fossilen Brenn- und Treibstoffe ergibt.

Texte du postulat du 19 février 1987

Le Conseil fédéral est invité à étudier la possibilité de financer de manière appropriée et dans la mesure du possible sur la base du principe de causalité le programme pluriannuel de la Commission suisse pour la recherche sur le climat et l'atmosphère, qui étudie, dans un cadre de coopération internationale, les modifications climatiques engendrées par l'utilisation de carburants et combustibles fossiles.

X

Postulat der Minderheit der Kommission

(Grendelmeier)

Bericht Luftreinhalte-Konzept

Postulat de la minorité de la commission

(Grendelmeier)

Rapport stratégie de lutte contre la pollution de l'air

Wortlaut des Postulates vom 19. Februar 1987

Der Bundesrat wird ersucht, auf Autobahnen Tempo 100 km/h einzuführen

Texte du postulat du 19 février 1987

Le Conseil fédéral est invité à imposer sur les autoroutes la limite générale de vitesse à 100 km/h.

Postulat Auer

Autobahnen. Tempo 100 km/h

(Eventualantrag zum Antrag der Minderheit)

Der Bundesrat wird ersucht, auf Autobahnen Tempo 100 km/h einzuführen, exklusive für Katalysator-Autos.

Postulat Auer

Autoroutes. Limite générale de vitesse 100 km/h

(Proposition subsidiaire à la proposition de la minorité)

Le Conseil fédéral est invité à imposer sur les autoroutes, sauf pour les voitures équipées de catalyseur, la limite générale de vitesse à 100 km/h.

85.417

Interpellation der LdU/EVP-Fraktion

Massnahmen im Wald. Weiteres Vorgehen

Interpellation du groupe AdI/PEP

Mesures en faveur de la forêt. Projets

Wortlaut der Interpellation vom 22. März 1985

Unter dem Titel «Massnahmen im Wald» sind vom National- und Ständerat die Motionen 83.911 und 83.925 sowie auch Ad 84.088 eine Motion der Kommission überwiesen worden. Der Bundesrat wird aufgefordert, Bericht zu erstatten, wie er den Zeitraum für die Realisierung der einzelnen Massnahmen vorsieht und wie diese Massnahmen konkret aussehen sollen.

Texte de l'interpellation du 22 mars 1985

Sous le titre «Mesures en faveur de la forêt», les motions 83.911 et 83.925 ont été transmises par le Conseil national et le Conseil des Etats, de même qu'une motion de la commission ad 84.088.

Le Conseil fédéral est prié d'informer les Chambres sur le calendrier qu'il prévoit pour la mise en oeuvre de chacune des mesures et de faire savoir quelles seront concrètement les mesures prévues?

Sprecher – Porte-parole: Günter

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Die Urheberin verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 14. August 1985

Rapport écrit du Conseil fédéral du 14 août 1985

1. Motion 83.911: Geschädigte Wälder. Sofortmassnahmen
Es wurde lediglich Ziffer 2 als Motion überwiesen. Durch diese Ziffer wird der Bundesrat eingeladen, die Ausrichtung von Beiträgen zur raschen Sanierung geschädigter Wälder und zur Stabilisierung erosionsbedrohter Steilhänge zu ermöglichen, allenfalls nach vorheriger Gesetzes- oder Verfassungsänderung. Der Bundesrat ist grundsätzlich bereit, das geltende Beitragsrecht so grosszügig wie möglich zu interpretieren und hierfür, unter Vorbehalt der Zustimmung des eidgenössischen Parlamentes, genügend Mittel zur Verfügung zu stellen (vergleiche auch die Stellungnahme des Bundesrates vom 3. Dezember 1984 zur Motion 84.436 Pflege der Gebirgswälder). Weitergehende Forderungen werden im Rahmen der laufenden Revision des eidgenössischen Forstrechtes geprüft. Diese Revision ist in den Regierungsrichtlinien für die Legislaturperiode 1983-1987 als Geschäft zweiter Priorität vorgesehen, d. h. diese Vorlage soll bis Ende 1987 im eidgenössischen Parlament anhängig gemacht werden. Am 22. Mai 1985 hat der Bundesrat das Eidgenössische Departement des Innern beauftragt, bis Ende März 1986 einen Gesetzesentwurf vorzulegen. Dadurch soll die Forstgesetzrevision beschleunigt werden.
2. Motion 83.925: Waldschäden. Massnahmen für die Wald- und Holzwirtschaft
Es wurden die Ziffern 2.2 (Impulsprogramm Holz) und 3 (Vorbereitung von Massnahmen im Hinblick auf denkbare Schadenfälle) als Motion überwiesen.

Mit Botschaft vom 2. Mai 1985 zu einem Impulsprogramm Holz hat der Bundesrat Ziffer 2 erfüllt.

Die Vorbereitung gemäss Ziffer 3 wurde an die Hand genommen. Bereits liegt ein Handbuch zur Bewältigung von Waldschäden vor. In Zusammenarbeit mit der Kantonsoberrichterkonferenz befasst sich eine Arbeitsgruppe mit den Themen «Holzmarkt, Holzpreis, Holzabsatz». Ein Expertenauftrag über Instrumente zur Bewältigung möglicher Schadenfälle ist in Ausarbeitung. International erfolgt die Zusammenarbeit im Rahmen der Expertengruppe «Holzanfall-Waldsterben» des Holzkomitees der FAO/ECE.

3. Motion der nationalrätlichen Kommission «Gesundheit und Umwelt» zum Geschäft 84.088 (Bericht «Waldsterben») Eine bessere Kostendeckung für die notwendige Bewirtschaftung des Waldes kann weder über eine grosszügige Interpretation der forstlichen Subventionsnormen noch über eine Erhöhung des Forstbudgets erreicht werden. Diese Zielsetzung bedarf eingehender Abklärungen, die im Rahmen der zurzeit laufenden Arbeiten für ein neues Forstgesetz vorgenommen werden. Dasselbe gilt für die Mitfinanzierung der hierfür nötigen Massnahmen durch die Verursacher der Luftverschmutzung.

86.586

Interpellation Wick

CO₂-Anstieg in der Atmosphäre

Augmentation de dioxyde de carbone dans l'atmosphère

Wortlaut der Interpellation vom 30. September 1986

Die Geschichte zeigt, dass die Erde und ihre Bewohner schon einige Klimaveränderungen erfahren mussten. In unserer Zeit haben die Menschen nun aber erstmals die Möglichkeit, selber in den Klimaablauf einzugreifen. Neben den Stichworten «Saurer Regen» und «Zerstörung der Ozonschicht» wird die Problematik des stetigen Anstiegs von Kohlendioxid in der Luft immer aktueller. Durch das Verbrennen von Kohle, Erdöl und Erdgas sowie durch das Abholzen grosser Waldgebiete, insbesondere in den Tropen, steigt die Konzentration von Kohlendioxid in unserer Atmosphäre seit Jahrzehnten exponentiell an. Zahlreiche Klimaforscher befürchten, dass dieser CO₂-Anstieg zu einer eigentlichen Klimakatastrophe oder Klimarevolution, mit unabsehbaren Folgen für unsere Umwelt, führen kann.

Ich erbitte um Auskunft auf folgende Fragen:

– Teilt der Bundesrat die Befürchtungen vieler namhafter Wissenschaftler, dass der steigende CO₂-Gehalt in der Atmosphäre zu einer Klimakatastrophe führen wird («Treibhauseffekt»)?

– Sollten nicht bereits heute korrigierende Massnahmen eingeleitet werden, damit ein weiterer Anstieg von CO₂ in der Luft gebremst und schliesslich zum Stillstand gebracht werden kann?

– Welche konkreten Massnahmen zur Einschränkung des Verbrauchs fossiler Brennstoffe und zu deren Substitution hat der Bundesrat schon beschlossen welche zusätzlichen Massnahmen gedenkt er einzuleiten?

– Hat der Bundesrat eine Bundesstelle ausdrücklich mit der Auswertung der entsprechenden Forschungsergebnisse und der Koordination der korrigierenden Massnahmen beauftragt?

– Ist der Bundesrat nicht auch der Meinung, dass wirkungsvolle Massnahmen gegen einen weiteren Anstieg der CO₂-Konzentration in der Atmosphäre nur in internationaler Zusammenarbeit beschlossen werden können? Hat der Bundesrat schon entsprechende Gespräche mit dem Ziel internationaler Zusammenarbeit aufgenommen?

Texte de l'interpellation du 30 septembre 1986

Si par le passé la Terre et ses habitants ont déjà connu des modifications climatiques, aujourd'hui l'homme est pour la première fois en mesure d'influer lui-même sur le climat. Aux problèmes des pluies acides et de la destruction de la couche d'ozone vient s'ajouter celui de l'augmentation

constante de l'anhydride carbonique dans l'atmosphère, qui prend des proportions toujours plus inquiétantes. Depuis des décennies, la combustion de charbon, de pétrole, de gaz, ainsi que le déboisement de vastes étendues forestières, plus particulièrement sous les tropiques, provoquent une augmentation rapide de la concentration de CO₂ dans l'atmosphère. De nombreux spécialistes craignent que cette augmentation n'entraîne une véritable catastrophe, voire une révolution climatique, dont les conséquences pour notre environnement seraient incalculables.

Le Conseil fédéral est invité à répondre aux questions suivantes:

– partage-t-il les craintes des nombreux scientifiques de renom qui estiment que l'augmentation de la concentration de CO₂ dans l'atmosphère conduira à une catastrophe climatique («effet de serre»)?

– des mesures correctives ne devraient-elles pas être prises dès maintenant, afin de freiner cette augmentation, puis de l'enrayer?

– quelles mesures concrètes a-t-il déjà prises pour limiter la consommation de carburants fossiles et pour leur trouver des produits de substitution? Quelles mesures supplémentaires compte-t-il adopter?

– A-t-il expressément chargé un organisme de l'administration fédérale d'examiner les résultats des recherches entreprises et de coordonner les mesures correctives?

– N'est-il pas en outre d'avis que seules des mesures prises en collaboration avec d'autres Etats pourront permettre de lutter efficacement contre l'augmentation de la concentration de CO₂ dans l'atmosphère? A-t-il déjà entrepris les démarches nécessaires en vue d'une collaboration internationale?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Gautier, Hari, Jung, Kühne, Landolt, Mauch, Müller-Bachs, Petitpierre, Risi-Schwyz, Schmidhalter (10)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Unsere Atmosphäre reichert sich seit einigen Jahrzehnten mit Kohlendioxid (CO₂) an. Gründe dafür sind der ständig zunehmende Verbrauch fossiler Brennstoffe und das Abholzen grosser Waldgebiete, vornehmlich in den Tropen. In der Wissenschaft hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, dass der Anstieg der Kohlendioxid-Konzentration in der Luft zu einer weltweiten Erwärmung führt. Das Kohlendioxid in der Atmosphäre vermindert nämlich die Rückstrahlung der zur Erdoberfläche gelangenden Sonnenenergie und wirkt damit ähnlich wie das Glasdach eines Treibhauses (Treibhauseffekt). Die weltweite Erwärmung wird unabsehbare Klimaveränderungen nach sich ziehen. Insbesondere sind Störungen bei der Regenverteilung zu befürchten, die sich auf die landwirtschaftliche Produktion und damit auf die menschliche Ernährung verhängnisvoll auswirken können. Die weltweite Erwärmung wird auch zu einer weiteren Ausdehnung der Dürregebiete führen und im nächsten Jahrhundert die Polkappen zum Abschmelzen bringen. Durch das Abschmelzen des Eises würde der Meeresspiegel um etliche Meter ansteigen. Dadurch würden ausgedehnte küstennahe Gebiete überschwemmt.

Gegenmassnahmen müssen deshalb jetzt in internationaler Zusammenarbeit eingeleitet werden. Insbesondere gilt es, den Verbrauch fossiler Brennstoffe zu drosseln und ein weiteres Abholzen der Wälder zu verhindern. Wir dürfen nicht wie beim «Waldsterben» zuwarten, denn die uns drohende Klimakatastrophe wird zu riesigen und irreversiblen Schäden führen.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 8. Dezember 1986

Rapport écrit du Conseil fédéral du 8 décembre 1986

Der Gehalt der Atmosphäre an Kohlendioxid (CO₂) hat in den letzten Jahrzehnten weltweit stark zugenommen. Als Ursache steht die Verbrennung von fossilen Brenn- und Treibstoffen sowie die Waldzerstörung (insbesondere in den Tropen) im Vordergrund. Die erhöhte CO₂-Konzentration

behindert die Wärmeabstrahlung der Erde und führt dadurch zu einer Erwärmung der Atmosphäre (sogenannter Treibhauseffekt). Modellrechnungen schätzen, dass bei gleichbleibendem Trend die globale mittlere Jahrestemperatur bis Mitte des nächsten Jahrhunderts um 1,5 bis 4,5° C ansteigen könnte. Auch schweizerische Hochschulinstitute befassen sich mit der Forschung auf diesem Gebiet und werten die entsprechenden Forschungsergebnisse aus.

Sowohl hinsichtlich der Ursachen wie auch der Auswirkungen handelt es sich beim Treibhauseffekt um ein globales Problem. Der Bundesrat ist deshalb der Ansicht, dass Lösungen in erster Linie auf internationaler Ebene angestrebt werden müssen.

Die Schweiz ist aktives Mitglied in mehreren internationalen Organisationen, wie zum Beispiel dem Umweltprogramm der Vereinten Nationen (UNEP), der Weltorganisation für Meteorologie (WMO) und dem Internationalen Rat wissenschaftlicher Unionen (ICSU). Diese Organisationen setzen sich alle seit längerem mit dem Problem des Treibhauseffekts auseinander. Zielsetzung ist es, vorerst die notwendigen Entscheidungsgrundlagen bereitzustellen. Die daraus resultierenden Massnahmen müssen anschliessend im Rahmen von internationalen Vereinbarungen weltweit durchgesetzt werden. Die Schweiz setzt sich dafür ein, dass entsprechende internationale Verhandlungen zügig in die Wege geleitet werden.

Im Rahmen der Entwicklungszusammenarbeit leistet die Schweiz auch einen direkten Beitrag zur Verminderung der Waldzerstörung in den Tropen. Einerseits unterstützt sie Anstrengungen, welche zur Steigerung der landwirtschaftlichen Erträge und damit zur Reduzierung der waldzerstörerischen Wanderfeldwirtschaft beitragen. Andererseits ist sie an zahlreichen Projekten beteiligt, die den Schutz von tropischen Waldgebieten und die Durchführung von Aufforstungen beinhalten.

Neben diesen internationalen Bemühungen unternimmt der Bundesrat auch im nationalen Bereich Anstrengungen zur Bekämpfung der Ursachen des Treibhauseffektes. Dabei geht es vor allem um Massnahmen, die darauf abzielen, die Emissionen aus dem Verbrauch fossiler Brennstoffe zu vermindern. So hat der Bundesrat im Bereich der Energiepolitik die Schaffung eines Energieartikels vorgesehen, mit welchem namentlich das Energiesparen verstärkt und alternative Energien gefördert werden sollen. Der Energieartikel soll das laufende energiepolitische Programm des Bundes und der Kantone ergänzen und verstärken. Im Bereich der Verkehrspolitik tritt der Bundesrat für eine verstärkte Förderung des öffentlichen Verkehrs ein, da dieser energiesparender ist als der private Individualverkehr. Massnahmen in dieser Richtung sind unter anderem die «Bahn 2000», Tarifmassnahmen und Fahrplanverdichtungen sowie der Verzicht auf den Weiterausbau des beschlossenen Nationalstrassennetzes, wie sie im Luftreinhalte-Konzept des Bundesrates vom 10. September 1986 aufgeführt sind.

85.302

Motion der LdU/EVP-Fraktion
Luftreinhalte-Verordnung. Unverzügliche Einführung

Motion du groupe AdI/PEP
Ordonnance sur la lutte contre la pollution atmosphérique.
Mise en vigueur immédiate

Wortlaut der Motion vom 4. Februar 1985

Der Bundesrat wird ersucht, die Luftreinhalteverordnung in der von ihm ursprünglich formulierten und in die Vernehmlassung gegebenen Fassung unverzüglich in Kraft zu setzen.

Texte de la motion du 4 février 1985

Le Conseil fédéral est chargé de mettre en vigueur immédiatement l'ordonnance sur la lutte contre la pollution atmos-

phérique, dans sa teneur initiale, à savoir celle qui a été soumise à la procédure de consultation.

Schriftliche Begründung – Développement par écrit
Auf die Begründung wird verzichtet und eine schriftliche Antwort gewünscht.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates
vom 22. Mai 1985

Rapport écrit du Conseil fédéral du 22 mai 1985

Die Vernehmlassung über die Luftreinhalte-Verordnung erfolgte, weil Artikel 39 des Umweltschutzgesetzes dies ausdrücklich verlangt. Die umfangreichen Stellungnahmen werden derzeit ausgewertet, und die Verordnung wird überarbeitet. Der Bundesrat wird die Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens umfassend würdigen und die Verordnung voraussichtlich in der zweiten Hälfte 1985 in Kraft setzen. Die Forderung ist daher aus materiellen wie auch aus rechtlichen Gründen – es handelt sich um eine Aufgabe im delegierten Rechtsetzungsbereich – abzulehnen.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, die Motion abzulehnen.

86.914

Postulat Graf

Fossile Energieträger und Luftreinhaltung

Agents énergétiques fossiles. Protection de l'air

Wortlaut des Postulates vom 6. Oktober 1986

Ein Verzicht auf Kernenergie scheint auch bei Ausschöpfung der Sparmöglichkeiten nur denkbar, wenn ein Mehrverbrauch an fossilen Energieträgern in Kauf genommen oder zumindest auf die Substitution fossiler Energieträger verzichtet wird. Damit stellt sich in aller Schärfe das Abgasproblem.

Der Bundesrat wird eingeladen,

1. Bericht zu erstatten über die heute erprobten technischen Verfahren der Abgasreinigung, insbesondere in thermischen Kraftwerken, deren Wirkungsgrad und Kosten, sowie über die absehbare Entwicklung,
2. eine Beurteilung der künftigen Luftverschmutzung abzugeben:

- a) bei Ausstieg aus der Kernenergie;
- b) bei Fortsetzung der bundesrätlichen Energiepolitik;
- c) insbesondere hinsichtlich «Treibhauseffekt».

Texte du postulat du 6 octobre 1986

Même si l'on épuise toutes les possibilités d'économies, un abandon de l'énergie nucléaire ne paraît possible qu'au prix d'une utilisation accrue d'agents énergétiques fossiles ou que si l'on renonce, pour le moins, à remplacer ceux-ci par d'autres agents énergétiques. Dès lors, le problème des fumées se pose dans toute son acuité.

Le Conseil fédéral est donc invité:

1. A présenter un rapport sur les divers procédés de traitement des fumées connus à ce jour, notamment dans les centrales thermiques, sur leur degré d'efficacité et leur coût ainsi que sur l'évolution prévisible.
2. A donner son appréciation sur la pollution atmosphérique que nous aurons à l'avenir:
 - a) en cas d'abandon de l'énergie nucléaire;
 - b) en poursuivant la politique énergétique actuelle du Conseil fédéral;
 - c) notamment pour ce qui est de «l'effet de serre».

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Der Postulant verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates**Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

86.989

Interpellation Christinat**Treibgase und Ozonschicht. Situation der Schweiz****Gaz propulseurs et couche d'ozone. Situation en Suisse***Wortlaut der Interpellation vom 1. Dezember 1986*

Kann uns der Bundesrat folgende Fragen beantworten:

1. Welche Massnahmen hat er zum Schutz der Ozonschicht getroffen, nachdem ich am 10. Dezember 1979 eine Motion betreffend den Gebrauch von Treibgasen auf der Basis von Fluorkohlenwasserstoffen überwiesen habe (die dann in ein Postulat umgewandelt wurde)?

2. Welches sind die Resultate der Kontrollen, die in unserem Land möglicherweise von den zuständigen Stellen wie dem Laboratorium für Atmosphärenphysik der ETH Zürich und dem Welt-Strahlungszentrum in Davos durchgeführt wurden?

3. Welche Beiträge und Vorschläge wurden von unserem Land bei internationalen Konferenzen über das Problem des Abbaus der Ozonschicht eingebracht?

Darüberhinaus frage ich den Bundesrat, ob er endlich den Gebrauch von Fluorkohlenwasserstoffen in der Schweiz, besonders für Spraydosen, zu verbieten gedenkt, und ob er bereit ist, eine derartige Massnahme auch anderen Ländern bei internationalen Konferenzen, an denen er teilnimmt, vorzuschlagen.

Texte de l'interpellation du 1er décembre 1986

Le Conseil fédéral peut-il nous dire:

1. Quelles sont les mesures qu'il a prises dans notre pays, pour protéger la couche d'ozone suite à ma motion (transformée en postulat) du 10 décembre 1979, concernant l'utilisation des gaz propulseurs à base de chlorofluorocarbones (CFC)?

2. Quels sont les résultats d'éventuels contrôles effectués dans notre pays par les services spécialisés tels que le Laboratoire de physique atmosphérique de l'EPF de Zurich et le Centre mondial de rayonnement de Davos?

3. Quelles ont été les propositions et les apports de notre pays lors des rencontres internationales relatives à la dégradation de la couche d'ozone?

Je demande en outre au Conseil fédéral s'il envisage – enfin – d'interdire en Suisse l'utilisation des CFC, en particulier pour les bombes aérosols et s'il pense proposer cette même mesure aux autres pays lors des conférences internationales auxquelles notre pays participe?

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

L'auteur renonce à développer son intervention mais demande une réponse écrite.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 2. März 1987

Rapport écrit du Conseil fédéral du 2 mars 1987

1. Après que les Chambres fédérales eurent adopté en 1983 la loi sur la protection de l'environnement, le Conseil fédéral a décidé de prendre des mesures concernant les Chlorofluorocarbones (CFC) dans deux ordonnances se fondant sur cette loi.

– L'ordonnance du 16 décembre 1985 sur la protection de l'air (OPair) contient des prescriptions visant à réduire les émissions de CFC des installations techniques. Sont notamment concernées des entreprises qui produisent des mousses synthétiques, des installations qui dégraissent des métaux et des éléments d'appareils électroniques ainsi que des installations de nettoyage des vêtements.

– l'ordonnance du 9 juin 1986 sur les substances (Osubst) autorise l'importation et la remise de bombes aérosols aux

CFC uniquement lorsque des exigences de sécurité ou de qualité le justifient; autrement, le produit doit être formulé sans CFC s'il reste sur le marché. En outre, l'étiquette apposée sur les bombes aérosols doit mentionner, le cas échéant, la teneur en CFC. Enfin, le Département fédéral de l'intérieur a reçu comme mandat de fixer pour la teneur en CFC des bombes aérosols – pour certaines applications – des valeurs limites, si la consommation de CFC contenus dans ces bombes aérosols excède un total de 6000 tonnes durant deux années consécutives.

2. Les recherches sur la couche d'ozone entourant notre planète sont onéreuses et compliquées et requièrent des efforts soutenus dans le monde entier. Le point principal de la recherche effectuée en Suisse dans ce domaine est la question des modifications à long terme de la couche d'ozone. Elle comprend aussi bien le développement de méthodes de mesure appropriées que l'exécution en soi et l'évaluation des résultats. Depuis 1926, des mesures régulières de la couche d'ozone sont effectuées à partir d'une station d'observation à Arosa, gérée par l'EPF. Les résultats montrent que la concentration globale d'ozone a augmenté jusque dans les années cinquante et que depuis lors, la tendance est à la baisse. Des mesures de la couche d'ozone sont aujourd'hui effectuées en Suisse par l'EPF de Zurich, par l'Institut suisse de météorologie et par l'Université de Berne.

3. Le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) a créé en 1977 un «Plan d'action mondial pour la couche d'ozone». Notre pays participe au travail de ce comité scientifique.

Le PNUE décidait en 1981, soutenu en cela également par la Suisse, de s'occuper de la protection de la couche d'ozone dans le cadre contraignant d'une convention internationale. Durant la même année, les spécialistes de l'environnement qui prirent part à la Conférence de Montevideo exigèrent que l'on prenne sérieusement en main ce problème; notre pays a également souscrit à cette initiative.

La Suisse s'est engagée activement dans les négociations qui ont eu lieu à Genève en vue d'élaborer la Convention pour la protection de la couche d'ozone, soutenant financièrement en 1982 les négociations. Notre pays a également mis le président à disposition pour cette séance.

Au cours des négociations, notre pays s'est engagé avec succès pour que le principe de la prévention soit ancré dans la convention et pour que non seulement les aspects scientifiques du problème de la couche d'ozone soient pris en considération, mais aussi les aspects juridiques, économiques et politiques. La Suisse a signé la convention le 22 mars 1985 lors d'une conférence diplomatique qui s'est tenue à Vienne. Le Conseil fédéral a ensuite transmis le 14 janvier 1987 le message aux Chambres fédérales pour ratification de cette convention.

La Suisse est d'avis, comme un grand nombre d'autres Etats, que parallèlement à la convention il faudrait qu'un protocole sur les CFC devienne efficace. Malgré l'opposition de certains Etats à l'égard de mesures concrètes, des négociations ont lieu actuellement dans le cadre du PNUE à propos de ce protocole. Avec ce dernier, la Suisse s'efforce d'obtenir que la consommation de CFC soit limitée à court terme et que l'on arrête une manière de procéder permettant d'abaisser à moyen et à long terme encore davantage les émissions.

4. En édictant l'OPair et l'Osubst en 1986, le Conseil fédéral a défini sa politique actuelle dans les domaines des «émissions des installations techniques» et des «bombes aérosols». Il a demandé à l'Office fédéral de la protection de l'environnement d'étudier si des mesures doivent être prises pour d'autres secteurs d'application des CFC qui ne sont pas ou que partiellement réglementés: production de mousse synthétique, technique frigorifique, lutte contre les incendies, etc.

Dans les négociations internationales, notre pays soutient le point de vue qu'il faut réduire avec cette convention l'ensemble des applications de CFC. Chaque pays devra lui-même définir les secteurs à régler et la manière de procéder

à la réglementation nationale conformément à ses particularités économiques et politiques.

86.993

Motion Fetz

Geldwerte Erfassung der Luft, des Bodens und von Wasser

Richesses naturelles non renouvelables. Taxes d'utilisation

Wortlaut der Motion vom 2. Dezember 1986

Der Bundesrat wird aufgefordert, folgende Massnahmen in die Wege zu leiten:

1. Kurzfristig ist ein Abgabensystem einzuführen, welches die Ueberschreitung der Emissionsgrenzwerte bei der Produktion mit massiven Abgaben bestraft.
2. Mittelfristig ist ein Abgabensystem zu realisieren, welches den gewerbsmässigen Verbrauch nicht regenerierbarer Güter der Natur, wie Boden, Luft und Wasser, ähnlich der juristischen Konstruktion zum gesteigerten Gemeingebrauch von Allmend, mit einer Abgabe belegt.
3. Mit dem Erlös der Abgaben sind Forschung und umweltverträgliche Produktion zu fördern.

Texte de la motion du 2 décembre 1986

Le Conseil fédéral est chargé de mettre en oeuvre les mesures suivantes:

1. A court terme, introduction d'un système de taxes qui sanctionnent très sévèrement le dépassement du seuil autorisé pour l'émission de produits toxiques au cours de la production.
2. A moyen terme, établissement d'un système frappant d'une taxe l'utilisation, dans un but lucratif, de richesses naturelles non renouvelables telles que le sol, l'air et l'eau, système inspiré des normes juridiques régissant l'usage commun accru de l'Allmend.
3. Utilisation des taxes perçues pour encourager la recherche et favoriser une production écologiquement admissible.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Carobbio, Gurtner, Herczog, Magnin (4)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Unsere Umwelt leidet daran, dass sie nichts kostet. Nicht regenerierbare Güter der Natur wie Luft, Boden und Wasser können gratis beansprucht werden. Das Gewerbe und die Industrie müssen bei der Produktion für den Verbrauch dieser Güter keine nennenswerten Kosten einkalkulieren. In der Folge betreiben wir Raubbau zulasten der Natur. Nach Unfällen wie z. B. nach der Katastrophe von Schweizerhalle ist zudem die Zerstörung der Natur finanziell kaum fassbar. Selbst bei massivsten Vergiftungen der Umwelt sind somit kaum Schadenersatzzahlungen fällig. Dadurch sinkt die Motivation zur Schadenverhütung.

Um uns und der Umwelt ein Ueberleben zu erleichtern, soll der Verbrauch von nicht oder kaum regenerierbaren Gütern der Natur, von Luft, Boden und Wasser, etwas kosten. Der Unternehmer soll deren Kosten bei der Produktion einkalkulieren müssen. Dadurch erhält die umweltverträglichere Produktion eine Chance.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

Rapport écrit du Conseil fédéral

Im Zusammenhang mit der Brandkatastrophe von Schweizerhalle vom 1. November 1986 sind dem Bundesrat zahlreiche Motionen eingereicht worden. Sie betreffen Fragen der Information und Auskunftspflicht, die Vorschriften über umweltgefährdende Stoffe, den Katastrophenschutz, die Aufsicht des Bundes sowie Probleme der Haftpflicht und des Strafrechts.

Alle diese Themen bilden zurzeit Gegenstand eingehender Abklärungen. So haben erste Gespräche über Aufgabenteilung und Zusammenarbeit zwischen Bund und Kantonen

mit Fachstellen aller Kantone und mit Regierungsvertretern beider Basel bereits stattgefunden. Die eigentlichen Arbeiten werden jedoch von einer Kommission zu leisten sein, die der Bundesrat demnächst einsetzen wird mit dem Auftrag, eine Störfall-Verordnung auszuarbeiten. Aus diesem Grund verfügt der Bundesrat noch nicht über die nötigen Grundlagen, um sich zu den Anliegen der Motionen im Detail zu äussern. Er erklärt sich aber bereit, diese Anliegen zu prüfen und das Parlament laufend über die Ergebnisse zu orientieren. Die noch ausstehende Beantwortung von Einfachen Anfragen und Interpellationen, die ebenfalls zur Brandkatastrophe von Schweizerhalle eingereicht worden sind, wird dabei dem Bundesrat die Möglichkeit geben, über den Stand der Arbeiten zu berichten.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

86.133

Postulat Carobbio

Waldsterben. Sofortmassnahmen

Postulato Carobbio

Morte delle foreste. Misure urgenti

Postulat Carobbio

Dépérissement des forêts. Mesures d'urgence

Wortlaut des Postulates vom 11. Dezember 1986

Der Sanasilva-Bericht vom November 1986 über den Zustand der Wälder in der Schweiz hat die dramatische Situation unseres Waldes deutlich dargestellt. Diese hat sich weiter verschlechtert: jetzt ist einer von zwei Bäumen krank. Die Gefahren, die ein derartiger Zustand für Umwelt und Mensch mit sich bringt, sind bekannt, und der erwähnte Bericht zeigt sie auch deutlich. Bekannt sind auch die wirtschaftlichen Kosten, die dadurch für die Gesellschaft entstehen, besonders wenn man an die Schutzfunktion unserer Wälder denkt. Den Hauptgrund für diese schwerwiegende Verschlechterung des Waldzustandes kennt man ebenfalls: es ist die Luftverschmutzung.

Angeichts dieser Tatsachen und der verschiedenen Vorschläge zur Bekämpfung der Luftverschmutzung ersuchen die Unterzeichner den Bundesrat,

1. zu prüfen, ob nicht eine ausserordentliche, zeitlich begrenzte Sonderabgabe auf allen Emissionsquellen eingeführt werden könnte, um damit Sanierung und Pflege des kranken Waldes zu finanzieren;
2. ein umfassendes Programm aufzustellen, nach dem die Öffentlichkeit über die gravierende Situation orientiert wird, z. B. mit einer Publikation an alle Haushalte.

Testo del postulato del 11 dicembre 1986

Il rapporto Sanasilva sulla situazione delle foreste svizzere del novembre 1986 ha messo in evidenza le drammatiche condizioni dei nostri boschi. La situazione è ancora peggiorata: ora un albero su 2 è malato. I pericoli che una simile situazione rappresenta per l'ambiente e l'uomo sono noti e il citato rapporto li illustra chiaramente. Pure noti sono i costi economici che tale situazione comporterà per la collettività, in specie tenuto conto della funzione protettiva dei nostri boschi. La causa principale del grave deterioramento dello stato delle nostre foreste è pure conosciuta: è l'inquinamento atmosferico.

I sottoscritti, visto quanto sopra e richiamate le varie proposte per combattere l'inquinamento atmosferico, chiedono al Consiglio federale:

1. di studiare la possibilità di una tassa straordinaria speciale limitata nel tempo su tutte le fonti inquinanti destinata a finanziare tutte le opere di ripristino e cura dei boschi malati;

2. di mettere a punto un programma di informazione capillare dell'opinione pubblica sulla grave situazione dei nostri boschi, attraverso ad esempio una pubblicazione a tutti i fuochi.

Texte du postulat du 11 décembre 1986

Le rapport Sanasilva sur la situation de nos forêts, paru en novembre 1986, a mis en évidence les conditions dramatiques dans lesquelles se trouvent celles-ci. On note encore une aggravation, puisque maintenant, un arbre sur deux est malade. On sait quels dangers cela représente pour l'environnement et pour l'homme, et le rapport précité le montre clairement. On n'ignore pas non plus ce qu'il en coûtera à la collectivité, surtout compte tenu de la fonction protectrice de nos forêts. Or, la cause principale de cette détérioration de la situation est bien connue: il s'agit de la pollution atmosphérique.

Vu ce qui précède et se référant aux diverses propositions présentées aux fins de combattre cette pollution, les sous-signés demandent au Conseil fédéral

1. d'examiner la possibilité d'instituer une taxe extraordinaire et spéciale, limitée dans le temps, sur toutes les sources de pollution, taxe destinée à financer toutes les opérations d'assainissement et de remise en état des forêts malades;
2. de mettre au point un programme d'information systématique de l'opinion publique au sujet de la grave situation dans laquelle se trouvent nos forêts, par exemple au moyen d'une publication distribuée dans tous les foyers.

Mitunterzeichner – Confirmatari – Cosignataires: Brélaz, Friedli, Longet, Magnin, Rebeaud, Robbiani, Ruffy (7)

Schriftliche Begründung – Motivazione scritta – Développement par écrit

L'autore rinuncia agli sviluppi e desidera una risposta scritta.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates vom 18. Februar 1987

Dichiarazione del Consiglio federale del 18 febbraio 1987
Déclaration écrite du Conseil fédéral du 18 février 1987
 Il Consiglio federale è disposto ad accettare il postulato.

86.175

Motion Hess

Waldschäden

Dégâts aux forêts

Wortlaut der Motion vom 19. Dezember 1986

Der Bundesrat wird beauftragt, sofort die erforderlichen Massnahmen für eine weitere nachhaltige Senkung der Schadstoffemissionen in der Luft zu treffen, insbesondere

1. zeitlich raschere Verschärfung der Abgasvorschriften für Dieselfahrzeuge;
2. zeitlich raschere Verschärfung der Abgasvorschriften für Motorräder und Motorfahräder;
3. Umrüstung, eventuell gestaffelte Ausserverkehrsetzung von Altfahrzeugen;
4. Fortführung von Tempo 80/120 über den 31. Dezember 1987 hinaus;
5. Verschärfung der Luftreinhalte-Verordnung (LRV) durch Revision der Sanierungsbestimmungen der LRV mittels Aufhebung oder Einschränkung der Erleichterungen für bestehende Feuerungsanlagen;
6. Förderung der Entwicklung neuer Verfahrens-, Feuerungs- und Abgasreinigungstechniken mit dem Ziel, die Emissionsgrenzwerte für Feuerungsanlagen herabzusetzen;
7. Verstärkte Förderung alternativer, einheimischer und erneuerbarer Energien;
8. Einwirkung auf die wenigen säumigen Kantone, allenfalls durch Androhung von Ersatzmassnahmen, Vorschriften über den Wärmeschutz von Gebäuden, die Dimensionierung

und Ausrüstung von haustechnischen Anlagen sowie die verbrauchsabhängige Heiz- und Warmwasserkostenabrechnung zu erlassen.

Texte de la motion du 19 décembre 1986

Le Conseil fédéral est chargé de prendre immédiatement les mesures nécessaires pour que les émissions polluant l'atmosphère soient réduites davantage encore et de façon durable, notamment

1. en arrêtant dans des délais plus brefs que prévus, des dispositions plus strictes qu'actuellement, sur les émissions produites par les véhicules à moteur diesel;
2. en arrêtant dans des délais plus brefs que prévus, des dispositions plus strictes qu'actuellement, sur les émissions produites par les motocycles et les cyclomoteurs;
3. en assurant la transformation, voire la mise hors service par étapes des vieux véhicules;
4. en maintenant après le 31 décembre 1987, la limitation de vitesse à 80/120 km/h;
5. en renforçant les dispositions prévues dans l'ordonnance sur la protection de l'air (OPair) par la révision des prescriptions de cette ordonnance relatives aux mesures d'assainissement, de manière à supprimer les facilités prévues pour les installations de chauffage existantes ou à en réduire la portée;
6. en encourageant l'application de techniques et de procédés nouveaux en matière de chauffage et d'épuration des fumées, aux fins d'abaisser les valeurs-limites fixées pour les émissions provenant d'installations de chauffage;
7. en renforçant la promotion du recours à des énergies de remplacement renouvelables provenant du pays;
8. en faisant en sorte que les rares cantons n'ayant pas encore arrêté des dispositions sur l'isolation thermique des immeubles, le dimensionnement et l'équipement d'installations domestiques et le compte de chauffage et d'eau chaude fondé sur la consommation, ne tardent plus à prendre les dispositions nécessaires, le cas échéant en les menaçant d'édicter des mesures de remplacement.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Ammann-St. Gallen, Basler, Bäumlin, Biel, Blunschy, Borel, Braunschweig, Brélaz, Bühler-Tschappina, Bundi, Bürer-Walenstadt, Camenzind, Cantieni, Carobbio, Chopard, Cincera, Clivaz, Cumberg, Cotti Gianfranco, Dirren, Dünki, Eggenberg-Thun, Eggli-Winterthur, Eng, Eppenberger-Nesslau, Euler, Fehr, Fierz, Fischer-Sursee, Früh, Geissbühler, Giger, Gloor, Günter, Hari, Herczog, Hofmann, Humbel, Jaeger, Jung, Keller, Kühne, Künzi, Landolt, Lanz, Leuenberger-Solothurn, Leuenberger Moritz, Longet, Loretan, Lüchinger, Maeder-Appenzell, Maitre-Genève, Meier Fritz, Meizoz, Meyer-Bern, Morf, Müller-Aargau, Müller-Bachs, Müller-Scharnachtal, Müller-Meilen, Nauer, Nebiker, Nef, Neukomm, Nussbaumer, Oehen, Oester, Ogi, Ott, Petitpierre, Pini, Pitteloud, Rebeaud, Rechsteiner, Rubi, Ruckstuhl, Ruffy, Rutishauser, Sager, Schmidhalter, Schnider-Luzern, Schnyder-Bern, Schüle, Seiler, Stamm Judith, Stamm Walter, Stappung, Steffen, Steinegger, Tschuppert, Vannay, Wanner, Weber Monika, Weber-Arbon, Wick, Widmer, Wyss, Zbinden, Zehnder, Zwygart (100)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

1. Die im November 1986 veröffentlichten Ergebnisse der Waldschadeninventur 1986 zeigen auf, dass der Anteil der geschädigten Bäume in der Schweiz innert Jahresfrist von 36 Prozent auf 50 Prozent zugenommen hat. Gemäss heutigem Wissensstand muss die zivilisationsbedingte Luftverschmutzung als Hauptursache dieser unheilvollen Entwicklung betrachtet werden. Sie beeinträchtigt die Vegetation und führt über Niederschläge zu einer drastischen Verschlechterung der Bodenqualität und damit des Nährstoffhaushalts von Bäumen und Pflanzen. Die Luftverschmutzung hat aber auch schädliche Auswirkungen auf die Gesundheit von Mensch und Tier, auf die Qualität der Gewässer und auf Gebäude und Materialien. Im Vordergrund stehen vor allem die Primärschadstoffe

Schwefeldioxid (SO₂), Stickoxide (NO_x) und Kohlenwasserstoffe (HC). Sie können einerseits direkt schädigend auf Bäume und Pflanzen einwirken, andererseits sind sie die wesentlichen Ausgangsstoffe für die Bildung von Sekundärschadstoffen wie saure Niederschläge (Vorläufersubstanzen: SO₂ und NO_x) und Photooxidantien/Ozon (Vorläufersubstanzen: NO_x und HC). Während die Schwefeldioxid-Emissionen aufgrund strengerer Vorschriften seit Anfang der 80er Jahre kontinuierlich abnehmen, weisen die Stickoxid- und Kohlenwasserstoff-Emissionen nach wie vor einen steigenden Trend auf. (Quelle: Luftreinhalte-Konzept des Bundesrates vom 10. September 1986)

2. Die Belastung unserer Umwelt durch die Luftverschmutzung hat bedrohliche Ausmasse angenommen. Wenn wir uns noch eine Chance ausrechnen wollen, einem katastrophalen Waldsterben zuvorzukommen, müssen wir rasch handeln: Taten statt Worte sind nun gefragt. Insbesondere das Minimalziel für die Rückführung der Stickoxid- und Kohlenwasserstoff-Emissionen (Stand 1960 bis 1995) muss höher angesetzt werden.

3. Die Erfahrungen mit der Einführung der US-83-Abgasvorschriften für benzinbetriebene Motorwagen lehren uns, dass die befürchteten Schwierigkeiten für die Automobilindustrie nicht eingetreten sind. Die Technik ist heute gewillt und in der Lage, eine schnellere Gangart einzuschalten, vorausgesetzt man stellt ihr sachlich und zeitlich klar definierte Anforderungen.

4. Im Zusammenhang mit der Prüfung und Auswahl von Massnahmen vermag der Einwand, es fehlten zusätzliche Mittel für die Förderung von Umweltschutz- und Energiesparmassnahmen, nicht zu überzeugen. Sollte Artikel 24 septies BV nicht als hinreichende Verfassungsgrundlage beurteilt werden oder fehlen hinreichende gesetzliche Grundlagen, so ist es Aufgabe des Bundesrates, dem Parlament unverzüglich entsprechende Vorlagen zu unterbreiten. Im Rahmen der Prioritätensetzung und einer umfassenden Interessenabwägung muss heute der Entscheid klar und vorbehaltlos zugunsten der Umwelt ausfallen.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 18. Februar 1987

Rapport écrit du Conseil fédéral du 18 février 1987

Der Bundesrat hat in den letzten Jahren mehrere umfangreiche Massnahmenpakete zur Verminderung der Luftverschmutzung verabschiedet. 1985/86 hat er nochmals zusätzlich 28 Massnahmen geprüft, von denen er annahm, dass sie einen Beitrag zur Verminderung der Luftverschmutzung leisten könnten. Bei der Prüfung dieser Massnahmen hat sich der Bundesrat von den Kriterien Wirksamkeit und Realisierbarkeit leiten lassen. Entsprechend dem Ergebnis dieser Prüfung wurden im Luftreinhalte-Konzept zwei weitere Massnahmenpakete geschnürt:

A. Massnahmen, die der Bundesrat möglichst rasch zu verwirklichen gedenkt, und

B. Massnahmen, die der Bundesrat je nach Ergebnis der noch laufenden Abklärungen ergreifen wird.

Die bisher vom Bundesrat ergriffenen Massnahmen sowie die zusätzlichen Massnahmen des Luftreinhalte-Konzeptes bringen landesweit eine Reduktion der Luftverschmutzung, die als beachtlich zu bezeichnen ist. Die bisherige stete Zunahme der Emissionen kann trotz weiteren Wirtschaftswachstums gebrochen und ein merkbarer Rückgang der Emissionen erreicht werden. Beim Schwefeldioxid kann davon ausgegangen werden, dass bereits bis Anfang der neunziger Jahre die heute noch bestehenden Ueberbelastungen weitgehend abgebaut werden. Bei den Stickoxiden und Kohlenwasserstoffen wird eine deutliche Trendwende erreicht. Trotzdem werden aber bei diesen beiden Schadstoffen, die vor allem aus den Quellengruppen Verkehr bzw. Industrie und Gewerbe stammen, zusätzliche Anstrengungen erforderlich sein, um die angestrebten lufthygienischen Ziele zu erreichen.

Um auch die Stickoxid- und Kohlenwasserstoff-Emissionen mindestens auf den Stand von 1960 zu reduzieren, sind zusätzlich einschneidende Massnahmen unumgänglich.

Das Ausmass der erforderlichen Reduktion ist vor allem in den Städten und Agglomerationen besonders hoch. Der Bundesrat legt deshalb grössten Wert darauf, dass die Kantone und Gemeinden die in ihrer Kompetenz liegenden Massnahmen im Rahmen des Vollzugs der Luftreinhalte-Verordnung innerhalb der gesetzlichen Frist so rasch als möglich ergreifen, um die übermässige Luftbelastung in den Städten und Agglomerationen zu vermindern.

Der Bundesrat ist der Auffassung, dass zuerst diese Möglichkeiten auszuschöpfen sind und das Verminderungspotential dieser regional bzw. lokal zu treffenden Massnahmen im Rahmen der Massnahmenplanung der Kantone und Gemeinden eingehend abzuklären ist. Er erklärt sich aber bereit, weitere Massnahmen, die in seiner eigenen Kompetenz liegen, ins Auge zu fassen. Aufgrund einer ersten und summarischen Machbarkeitsprüfung ist der Bundesrat in der Lage, Punkt 7 des Vorstosses als Motion, die anderen als Postulat entgegenzunehmen.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, Punkt 7 als Motion, die anderen Punkte als Postulat entgegenzunehmen.

86.188

Interpellation Spälti

Umweltschutz in der Schweiz und im Ausland

Défense de l'environnement en Suisse et à l'étranger

Wortlaut der Interpellation vom 18. Dezember 1986

In bezug auf die Erhaltung einer gesunden Umwelt hat in der Schweiz ein sichtbares Umdenken stattgefunden. Der Bundesrat hat mit gesetzgeberischen Massnahmen ein Dispositiv aufgebaut, um den im eigenen Land liegenden Ursachen und Problemen entgegenzutreten. Die Schweiz ist jedoch immer noch starken Umweltverschmutzungen, insbesondere der Luft, ausgesetzt, die grenzüberschreitend unser Land betreffen und die durch uns gesetzgeberisch als auch durch eigene Massnahmen nicht beeinflussbar sind. Während in den Ostblockstaaten Umweltinvestitionen offensichtlich untergeordnete Bedeutung haben, sind viele westeuropäische Industriestaaten nicht in der Lage oder noch nicht willens, die beunruhigende Umweltbelastung, insbesondere die Luftverschmutzung aus verschiedenen Gründen, zu reduzieren. Damit sind für die Schweiz die Immissionen aus dem Ausland zu einem höchst beunruhigenden Problem geworden.

1. Wie beurteilt der Bundesrat im internationalen Vergleich die eigenen schweizerischen Massnahmen und deren Wirksamkeit?

2. Wie weit werden die Fremdeinwirkungen erfasst und wie beurteilt der Bundesrat die Erfolgchancen unserer eigenen Massnahmen mit Bezug auf diese Fremdeinwirkungen?

3. Was geschieht auf zwischenstaatlichem Gebiet, um auf eine Verringerung der ausländischen Umweltbelastung, auch derjenigen aus den Ostblockstaaten, zu drängen und damit unsere eigenen Umweltschutzmassnahmen wirksamer werden zu lassen?

Texte de l'interpellation du 18 décembre 1986

En Suisse, un revirement d'opinion manifeste peut être observé, pour ce qui a trait à la sauvegarde d'un environnement hygiénique et salubre. A la faveur de mesures d'ordre législatif, le Conseil fédéral a édifié un dispositif de défense, de manière à parer aux causes et aux problèmes d'origine interne.

Néanmoins, la Suisse, encore et toujours, est exposée à des pollutions graves de l'environnement, notamment dans l'atmosphère, lesquelles affectent notre pays par-delà les frontières et ne peuvent être influencées par nous ni sur le plan de la loi, ni par nos propres mesures en la matière, qui plus est! Tandis que les pays du bloc de l'Est semblent bien n'accorder que fort peu d'importance aux investissements

dont profite l'environnement, bon nombre d'Etats occidentaux industrialisés ne sont pas à même, ou simplement ils n'ont pas encore la volonté requise (ou nécessaire) pour réduire les atteintes croissantes au milieu ambiant – en particulier la pollution atmosphérique imputable à différents produits. De la sorte, les émanations provenant de l'étranger sont passées, pour la Suisse, au rang de problème extrêmement inquiétant.

1. Comment le Conseil fédéral considère-t-il, par comparaison avec l'étranger, les mesures mises en oeuvre par notre pays, ainsi que leur efficacité?

2. Jusqu'à quel point ces retombées d'origine étrangère sont-elles enregistrées et quelles sont, de l'avis de notre gouvernement, les chances de succès de nos propres mesures, par rapport à ces influences exogènes?

3. A l'échelon inter-étatique, que se passe-t-il dans le but de faire pression aux fins d'obtenir une diminution des atteintes polluantes venant du dehors, de celles ayant leur source dans les Etats d'Europe orientale également; mais aussi dans le dessein de permettre à nos propres mesures de protection anti-pollution d'avoir plus d'efficacité, par le fait même?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Basler, Bonny, Bremi, Bundi, Bürer-Walenstadt, Cincera, Dünki, Eppenberger-Nesslau, Fischer-Hägglingen, Flubacher, Früh, Graf, Hess, Jeanneret, Künzi, Landolt, Loretan, Massy, Müller-Meilen, Müller-Wiliberg, Nef, Neuenschwander, Oester, Ogi, Revac-lier, Rubi, Sager, Steffen, Stucky, Tschuppert, Wanner, Weber-Arbon, Wellauer, Widmer, Wyss, Zehnder, Zwingli (37)

86.196

Interpellation Lüchinger

Luftreinhalte-Verordnungen

Lutte contre la pollution atmosphérique. Chauffages

Wortlaut der Interpellation vom 18. Dezember 1986

Nach einem vom Gesundheitsamt der Stadt Zürich eingeholten Fachgutachten über die Erfüllung der eidgenössischen Luftreinhalte-Verordnung in der Stadt Zürich werden nach Durchsetzung der US-Norm 83 für Personenwagen 65 Prozent der verbleibenden Stickoxidbelastung aus Heizungen und anderen Wärmeanlagen stammen und nur noch 35 Prozent von Motorfahrzeugen. Diese Feststellung ist auch für den Schutz der Wälder wesentlich.

1. Ist der Bundesrat bereit,

a. in Zusammenarbeit mit den Kantonen die rasche Durchsetzung aller heute schon möglichen Massnahmen zur Verringerung des Schadstoffausstosses der Heizungen zu veranlassen;

b. durch Forschungsbeiträge und andere Hilfen die technische Entwicklung neuer Vorrichtungen zur optimalen Beseitigung des Schadstoffausstosses der Heizungen zu fördern;

c. nach einer erfolgreichen Entwicklung solcher Vorrichtungen die allgemeine Verwendung derselben durch rechtliche Bestimmungen vorzuschreiben?

2. Welche Massnahmen hat der Bundesrat ergriffen und wird er in naher Zukunft noch vollziehen, um in Zusammenarbeit mit den übrigen europäischen Staaten und im Kontakt mit der europäischen Automobilindustrie zusätzliche Verbesserungen der Schadstoffbekämpfung bei den Motorfahrzeugen zu erreichen, mit dem Ziel, die auch nach der generellen Durchsetzung der US-Norm 83 in der Schweiz verbleibende stark reduzierte Schadstoffbelastung der Motorfahrzeuge noch weiter zu reduzieren?

Texte de l'interpellation du 18 décembre 1986

Selon un rapport d'experts concernant l'exécution de l'ordonnance sur la protection de l'air de Zurich, rapport établi à la demande de l'Office de la santé publique de la ville de Zurich, la pollution due aux oxydes d'azote qui subsistera

lorsque les normes US-83 auront été introduites pour les voitures automobiles proviendra pour 65 pour cent des chauffages et d'autres installations servant à la production de chaleur et pour 35 pour cent seulement des véhicules à moteur. Cette constatation est importante pour la protection des forêts également.

1. Le Conseil fédéral est-il prêt

a. à faire le nécessaire, en collaboration avec les cantons, pour que toutes les mesures qui visent à réduire les émissions polluantes des chauffages et qui peuvent être prises aujourd'hui déjà soient appliquées rapidement;

b. à encourager, au moyen de contributions en faveur de la recherche et d'une aide accordée sous d'autres formes, le développement de nouveaux dispositifs servant à éliminer dans toute la mesure du possible les émissions polluantes des installations de chauffage;

c. à élaborer des dispositions légales rendant obligatoire le recours à de tels dispositifs lorsqu'ils seront au point?

2. Quelles mesures le Conseil fédéral a-t-il prises ou entend-il appliquer à bref délai pour arriver, en collaboration avec les autres pays d'Europe et après avoir pris contact avec l'industrie automobile européenne, à rendre encore plus efficace la lutte contre la pollution due aux véhicules à moteur, notamment aux poids lourds, aux fins de réduire encore davantage la pollution par les véhicules à moteur qui subsistera lorsque les normes US-83 seront appliquées de façon généralisée en Suisse?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Allenspach, Cincera, Giger, Graf, Künzi, Loretan, Müller-Meilen, Nef, Oester, Pfund, Schüle, Villiger, Wanner (13)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

1. Mit der Luftreinhalte-Verordnung hat der Bundesrat einen entscheidenden Schritt zur Verbesserung der Luft geleistet.

2. Der Bund kann aber die Erfüllung der Grenzwerte der Luftreinhalte-Verordnung nicht einfach den Kantonen überlassen. Die Aufgabe ist zu gross und für das ganze Land zu wichtig.

3. Die nach Durchsetzung der US-Norm 83 bei den Personewagen verbleibende Stickoxidbelastung wird in den grossen Städten zu rund zwei Dritteln von den Heizungen und anderen Wärmeanlagen stammen. Hier muss daher ein Haupteinsatz der Sanierung erfolgen. Heizungsfachleute erklären, dass es möglich sein sollte, innert weniger Jahren Heizungsanlagen mit stark reduziertem Schadstoffausstoss, auch beim Stickoxid, zu entwickeln. Diese Aufgabe sollte vom Bund massiv gefördert werden. Nach Erreichung des Ziels ist die allgemeine Verwendung der neuen umweltfreundlichen Vorrichtungen rechtlich vorzuschreiben, insbesondere über die Typenprüfung nach Artikel 20 LRV.

4. Aber auch bei den Motorfahrzeugen ist die Entwicklung zur Verminderung des Schadstoffausstosses noch lange nicht abgeschlossen, vor allem nicht im Bereiche des Schwerverkehrs und der Motorräder. Auch hier muss der Bund in Zusammenarbeit mit anderen europäischen Staaten den Kontakt mit der europäischen Automobilindustrie herstellen, wo auf dem Gebiete der Schadstoffbekämpfung weitere technische Entwicklungen im Gang sind. Für die Kantone ist es im Hinblick auf die Erfüllung der Luftreinhalte-Verordnung von grosser Bedeutung, über sich abzeichnende neue technische Entwicklungen und über weitere geplante Grenzwertverschärfungen des Bundes periodisch orientiert zu werden.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 9. März 1987

Rapport écrit du Conseil fédéral du 9 mars 1987

1a) Der Bundesrat hat sich bereits am 19. November 1986 mit einem Schreiben an die Kantonsregierungen gewandt und diese dringend aufgerufen, die im Rahmen des Vollzugs der Luftreinhalte-Verordnung notwendigen Massnahmen so rasch als möglich zu ergreifen, um die Luftbelastung zu reduzieren. Er hat im Rahmen der Luftreinhalte-Verordnung auch Anforderungen an Heizungsanlagen und an den

Schwefelgehalt von Brennstoffen gestellt, die zu den strengsten der Welt gehören.

1b) Im Augenblick wird abgeklärt, welche Möglichkeiten zur Förderung von Forschung und Entwicklung technischer Massnahmen zur Emissionsminderung bestehen. Das Vorhaben bezieht sich auf stationäre Quellen und schliesst dabei auch Heizungen ein.

1c) Nach erfolgreicher Entwicklung und Erprobung entspricht ein Verfahren dem aktuellen Stand der Technik. Erfüllt es auch die übrigen Anforderungen der Umweltschutzgesetzgebung, so wird der Bundesrat die Verordnungsbestimmungen entsprechend anpassen.

2) Das mit der Ausarbeitung neuer Abgasvorschriften für Motorfahrzeuge beauftragte EJPD unterhält seit jeher Kontakte zu anderen Staaten, zur Industrie und zu wissenschaftlichen Instituten im In- und Ausland. Diese Zusammenarbeit wird auch in Zukunft gepflegt und nach Möglichkeit weiter ausgebaut. Es ist u. a. diesen engen Kontakten zuzuschreiben, dass die Schweiz zurzeit in Europa die fortschrittlichsten Bestimmungen über Abgase von Motorfahrzeugen besitzt.

Im weiteren hat der Bundesrat am 22. Oktober 1986 beschlossen, eine Verschärfung der Abgasvorschriften für Motorräder und Lastwagen vorzubereiten. Damit soll verhindert werden, dass die Lastwagen innerhalb der Quellengruppe Verkehr in den kommenden Jahren zum Hauptemittenten von Stickoxiden und Partikeln werden.

86.813

Motion Oehler

Luftreinhalte-Verordnung. Verschärfung

Lutte contre la pollution atmosphérique. Renforcement des dispositions

Wortlaut der Motion vom 19. Dezember 1986

Der Bundesrat wird aufgefordert, die im Umweltschutzgesetzten Rahmenbedingungen über die Vorschriften zum Schadstoffausstoss in der Luftreinhalte-Verordnung sofort und umfassend zu berücksichtigen.

Texte de la motion du 19 décembre 1986

Le Conseil fédéral est chargé de tenir immédiatement compte, dans l'ordonnance sur la protection de l'air, de l'ensemble des conditions générales concernant les prescriptions relatives aux émissions polluantes, telles qu'elles sont fixées en matière de protection de l'environnement.

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 9. März 1987

Rapport écrit du Conseil fédéral du 9 mars 1987

Die Rahmenbedingungen zu den Vorschriften über den Schadstoffausstoss in die Luft sind im Umweltschutzgesetz vom 7. Oktober 1983 festgelegt, welches am 1. Januar 1985 in Kraft getreten ist. Das Parlament hat die Kompetenz zum Erlass der entsprechenden Ausführungsvorschriften an den Bundesrat delegiert. Der Bundesrat hat diesen Auftrag wahrgenommen und mit der Luftreinhalte-Verordnung vom 16. Dezember 1985 detaillierte Emissionsbegrenzungen beschlossen. Dabei hat er sich selbstverständlich an die im Umweltschutzgesetz festgelegten Rahmenbedingungen gehalten und diese umfassend berücksichtigt.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

86.834

Motion Schüle

Altfahrzeuge. Reduktion der Schadstoffemissionen

Véhicules immatriculés selon les anciennes normes. Réduction des nuisances

Wortlaut der Motion vom 19. Dezember 1986

In der Sondersession vom Februar 1985 haben die eidgenössischen Räte den Bundesrat mit der Ausarbeitung eines Luftreinhalte-Konzeptes beauftragt, das der Bundesrat am 10. September 1986 in Berichtsform vorgelegt hat. Der Bundesrat bekräftigt darin die Notwendigkeit «einschneidender Massnahmen», um die lufthygienischen Ziele zu erreichen. Der Bundesrat wird in diesem Sinne eingeladen, dem Parlament Bericht und Antrag vorzulegen zur gezielten Reduktion der Schadstoffemissionen im Bereiche der sogenannten Altfahrzeuge, bei deren Zulassung die heute gültigen Abgasnormen noch nicht erfüllt worden sind. Dabei sind insbesondere die folgenden Massnahmen zu prüfen und gegebenenfalls vorzuschlagen:

1. Überprüfung der Abgasvorschriften für alle Altfahrzeuge;
2. Förderung der Ausmerzungen der schadstoffintensiven Altfahrzeuge;
3. Umgestaltung der kantonalen Motorfahrzeugsteuern bzw. Einführung einer Bundes-Motorfahrzeugsteuer, so dass die Steuerbelastung nach Massgabe der effektiven Schadstoffemissionen (errechnet aus Fahrleistung und Abgaswerten) festgesetzt werden kann;
4. Einführung differenzierter Geschwindigkeitslimiten in dem Sinne, dass die die US-Norm 83 erfüllenden Personewagen mit Tempo 100/130 und alle anderen Personewagen lediglich mit Tempo 80/120 verkehren dürfen.

Texte de la motion du 19 décembre 1986

Les Chambres fédérales ont chargé le gouvernement, lors de la session spéciale de février 1985, d'élaborer une stratégie de lutte contre la pollution atmosphérique; le Conseil fédéral a fait rapport à ce sujet le 10 septembre 1986. Il y réaffirme la nécessité de «mesures radicales» pour atteindre les objectifs fixés en ce qui concerne la qualité de l'air.

Le Conseil fédéral est en conséquence chargé de présenter au Parlement un rapport accompagné de propositions, sur la réduction, par des mesures adéquates, des émissions de substances nocives provenant des véhicules immatriculés selon les anciennes normes, lesquelles ne tenaient pas compte des exigences actuelles relatives aux gaz d'échappement.

Il importe d'envisager notamment les mesures suivantes et, le cas échéant, de proposer leur adoption:

1. Révision des dispositions concernant les gaz d'échappement pour tous les véhicules susmentionnés;
2. Encouragement des mesures visant à écarter du trafic les véhicules particulièrement polluants;
3. Modification des impôts cantonaux prélevés sur les véhicules à moteur voire institution d'un impôt fédéral y relatif, de façon à ce que l'imposition fiscale soit établie en fonction des émissions effectives de substances nocives (calculées en prenant en considération les prestations des véhicules d'une part et l'importance des émissions d'autre part);
4. Différenciation des règles applicables aux limitations de vitesse, les voitures de tourisme conformes aux normes américaines de 1983 devant être autorisées à rouler à 100/130 km/h, alors que les autres voitures de tourisme ne devraient pas dépasser 80/120 km/h.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Auer, Eppenberger-Nesslau, Loretan, Petitpierre, Spoerry, Steinegger, Villiger (7)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

In seinem Luftreinhalte-Konzept bekräftigt der Bundesrat die lufthygienische Zielsetzung, bei den Schwefeldioxid-Emissionen bis 1990 den Stand von 1950 und bei den

Stickoxid- und Kohlenwasserstoff-Emissionen bis 1995 den Stand von 1960 anzustreben, was – über die bereits beschlossenen Massnahmen hinaus – erhebliche zusätzliche Anstrengungen erfordern wird.

Von besonderer Bedeutung ist dabei der Bereich des Motorfahrzeugverkehrs. Da die verschärften Abgasvorschriften lediglich für die neu in Verkehr gesetzten Fahrzeuge Anwendung finden und die Erneuerung des Motorfahrzeugbestandes im Durchschnitt lediglich innert zehn Jahren stattfindet, tritt die beabsichtigte Reduktion der Schadstoffbelastung der Luft erst nach einer langen Uebergangsfrist ein. Um diese Zeit zu verkürzen und den Uebergang auf abgasarme Fahrzeuge zu beschleunigen, drängen sich gezielte zusätzliche Massnahmen auf. (z. B. verschärfte Abgasvorschriften für Altfahrzeuge, Förderung der Ausmusterung abgasintensiver Fahrzeuge). In Anwendung des Verursacherprinzips könnte die Belastung der Fahrzeuge mit einer emissionsbezogenen Motorfahrzeugsteuer auf der Basis der effektiven jährlichen Fahrleistung und der typenbezogenen Abgaswerte erfolgen. Die Höhe der Steuer wäre nach diesem System direkt an die effektive Schadstoffmenge gebunden. Nachdem die jährliche Abgaskontrolle verwirklicht ist, könnte die Bestimmung der effektiven Schadstoffmenge ohne grossen administrativen Aufwand den konzessionierten Garagebetrieben im Rahmen der normalen Abgaskontrolle überbunden werden. Um Widerhandlungen möglichst auszuschliessen, wären drastische Sanktionen im Falle von falschen Angaben über die Schadstoffemissionen vorzusehen. Den Umstieg auf abgasarme Fahrzeuge fördern würde im Bereiche der Personenwagen auch der Erlass differenzierter Geschwindigkeitslimiten.

Die Höchstgeschwindigkeiten 80/120 sind ausdrücklich aus Umweltschutzgründen eingeführt worden, so dass sich die Wiedereinführung der alten Tempolimiten für Personenwagen nach US-Norm 83 absolut rechtfertigt. Der Einwand, dass sich Geschwindigkeitskontrollen schwierig gestalten würden, mag zwar grundsätzlich berechtigt sein, doch ist dem die unzweifelhaft positive Wirkung auf das Umsteigen auf abgasarme Fahrzeuge gegenüberzustellen, die jene steuerlicher Sanktionen bei vielen Automobilisten bei weitem übertreffen dürfte. Die Erschwernisse im Vollzug müssten daher wohl in Kauf genommen werden, um so mehr, als im Falle der Verwendung von Spikes-Reifen dieselbe Problematik bereits heute besteht und bewältigt wird. Auch hier wären Sanktionen vorzusehen für den Fall, dass der Vermerk «abgasarmes Fahrzeug» missbräuchlich verwendet wird.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 9. März 1987

Rapport écrit du Conseil fédéral du 9 mars 1987

Der Bundesrat hat in den letzten Jahren mehrere umfangreiche Massnahmenpakete zur Verminderung der Luftverschmutzung verabschiedet. 1985/86 hat er nochmals zusätzlich 28 Massnahmen geprüft, von denen er annahm, dass sie einen Beitrag zur Verminderung der Luftverschmutzung leisten könnten. Bei der Prüfung dieser Massnahmen hat sich der Bundesrat von den Kriterien Wirksamkeit und Realisierbarkeit leiten lassen. Entsprechend dem Ergebnis dieser Prüfung wurden im Luftreinhalte-Konzept zwei weitere Massnahmenpakete geschnürt:

A. Massnahmen, die der Bundesrat möglichst rasch zu verwirklichen gedenkt, und

B. Massnahmen, die der Bundesrat je nach Ergebnis der noch laufenden Abklärungen ergreifen wird.

Die bisher vom Bundesrat ergriffenen Massnahmen sowie die zusätzlichen Massnahmen des Luftreinhalte-Konzeptes bringen landesweit eine Reduktion der Luftverschmutzung, die als beachtlich zu bezeichnen ist. Die bisherige stete Zunahme der Emissionen kann trotz weiterem Wirtschaftswachstum und Verkehrswachstum gebrochen und ein merkbarer Rückgang der Emissionen erreicht werden. Beim Schwefeldioxid kann davon ausgegangen werden, dass bereits bis Anfang der neunziger Jahre die heute noch bestehenden Ueberbelastungen weitgehend abgebaut werden. Bei den

Stickoxiden und Kohlenwasserstoffen wird eine deutliche Trendwende erreicht. Trotzdem werden aber bei diesen beiden Schadstoffen, die vor allem aus den Quellengruppen Verkehr bzw. Industrie und Gewerbe stammen, zusätzliche Anstrengungen erforderlich sein, um die angestrebten lufthygienischen Ziele zu erreichen.

Um auch die Stickoxid- und Kohlenwasserstoff-Emissionen mindestens auf den Stand von 1960 zu reduzieren, sind zusätzlich einschneidende Massnahmen unumgänglich. Das Ausmass der erforderlichen Reduktion ist vor allem in den Städten und Agglomerationen besonders hoch. Der Bundesrat legt deshalb grössten Wert darauf, dass die Kantone und Gemeinden die in ihrer Kompetenz liegenden Massnahmen im Rahmen des Vollzugs der Luftreinhalte-Verordnung innerhalb der gesetzlichen Frist so rasch als möglich ergreifen, um die übermässige Luftbelastung in den Städten und Agglomerationen zu vermindern.

Der Bundesrat ist der Auffassung, dass zuerst diese Möglichkeiten auszuschöpfen sind und das Verminderungspotential dieser regional bzw. lokal zu treffenden Massnahmen im Rahmen der Massnahmenplanung der Kantone und Gemeinden eingehend abzuklären ist. Er erklärt sich aber bereit, weitere Massnahmen, die in seiner eigenen Kompetenz liegen, ins Auge zu fassen. Aufgrund einer ersten und summarischen Machbarkeitsprüfung ist der Bundesrat in der Lage, Punkt 2 des Vorstosses als Motion, die anderen als Postulat entgegenzunehmen.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, Punkt 2 als Motion, die anderen Punkte als Postulat entgegenzunehmen.

Angesichts der Bedeutung des Bestandes an Altfahrzeugen für den Erfolg des Luftreinhalte-Konzeptes scheint es unumgänglich, diese Massnahmen nicht nur alternativ, sondern kumulativ vorzusehen. Sofern ein freiwilliger Einbezug der Kantone allenfalls in Konkordatsform im Bereiche der Motorfahrzeugsteuern nicht möglich sein sollte, wäre die Einführung einer ergänzenden und schadstoffbezogenen Bundes-Motorfahrzeugsteuer vorzusehen.

86.809

Postulat Günter

Luftreinhalte-Konzept. Ergänzung

Stratégie de lutte contre la pollution atmosphérique

Wortlaut des Postulates vom 19. Dezember 1986

Der Bundesrat wird beauftragt, seinen Bericht «Luftreinhalte-Konzepte» mit einer Liste weiterer Massnahmen zu ergänzen, die eine Erreichung des Minimalziels (Stand der Luftverschmutzung von 1960) auch für die NOx- und HC-Emissionen erwarten lassen.

Texte du postulat du 19 décembre 1986

Le Conseil fédéral est chargé de compléter son rapport sur la stratégie de lutte contre la pollution de l'air par une liste de mesures d'appoint qui permettent d'espérer que l'on parviendra à atteindre l'objectif minimal qu'on s'est fixé – à savoir le degré de pollution atmosphérique de 1960 – pour les émissions de NOx et de HC également.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Dünki, Grendelmeier, Jaeger, Maeder-Appenzell, Weber Monika, Zwygart (6)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Als Minimalziel nennt der Bericht «Luftreinhalte-Konzept» die Reduktion der Emissionen auf den Stand von 1960. Dieses Minimalziel wird aber nur bei den SO₂-Emissionen erreicht. Bei den NOx-Emissionen entspricht das Minimalziel 67 200 Tonnen, die vom Bundesrat vorgeschlagenen Massnahmen bringen aber nur eine Reduktion auf 114 600 Tonnen. Bei den HC-Emissionen ergeben sich Zahlen von 146 900 bzw. 259 500 Tonnen (Prognosen für das Jahr 2000).

Der Bundesrat erreicht also sein selber gesetztes Minimalziel selbst im Jahre 2000 mit den vorgesehenen Massnahmen nicht. Wenn das Parlament und der Bundesrat sich mit diesem Resultat zufrieden geben, kommt dies einer Kapitulation vor dem Problem der Luftverschmutzung gleich.

Tabelle 1: Emissionen im Jahre 2000, Ziele und Massnahmen des Bundesrates

	Emissionen in Tonnen		
	SO ₂	NO _x	HC
Basis-Entwicklung	60 500	137 100	286 000
Ziel Totalemission gemäss Bundesrat	54 400 ¹	67 200 ²	146 900 ²
Reduktionsziel (Differenz Zeile 1 – Zeile 2)	6 100	69 900	139 100
Reduktion mit Massnahmen des Bundesrates (Massnahmen A1–A10 und B1–B9)	8 400	22 500	26 500
Zielerreichung in % Reduktionsziel	138	32	19

Quelle: Bericht Luftreinhalte-Konzept, 10. 9. 1986, S. 79f

¹ Stand 1950 ² Stand 1960

Tabelle 2: Zusätzliche Reduktionen gemäss Motionen LdU/EVP-Fraktion (Massnahmen C1, C2, C3)

	Emissionen		
	SO ₂	NO _x	HC
in Tonnen	5 040	8 700	2 350
in % Reduktionsziel	83	12	9

Quelle: Bericht Luftreinhalte-Konzept, 10. 9. 1986, S. 79f

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 9. März 1987

Rapport écrit du Conseil fédéral du 9 mars 1987

Der Bundesrat hat in den letzten Jahren mehrere umfangreiche Massnahmenpakete zur Verminderung der Luftverschmutzung verabschiedet. 1985/86 hat er nochmals zusätzlich 28 Massnahmen geprüft, von denen er annahm, dass sie einen Beitrag zur Verminderung der Luftverschmutzung leisten könnten. Bei der Prüfung dieser Massnahmen hat sich der Bundesrat von den Kriterien Wirksamkeit und Realisierbarkeit leiten lassen. Entsprechend dem Ergebnis dieser Prüfung wurden im Luftreinhalte-Konzept zwei weitere Massnahmenpakete geschnürt:

A. Massnahmen, die der Bundesrat möglichst rasch zu verwirklichen gedenkt, und

B. Massnahmen, die der Bundesrat je nach Ergebnis der noch laufenden Abklärungen ergreifen wird.

Die bisher vom Bundesrat ergriffenen Massnahmen sowie die zusätzlichen Massnahmen des Luftreinhalte-Konzeptes bringen landesweit eine Reduktion der Luftverschmutzung, die als beachtlich zu bezeichnen ist. Die bisherige stete Zunahme der Emissionen kann trotz weiterem Wirtschaftswachstum und Verkehrswachstum gebrochen und ein merkbarer Rückgang der Emissionen erreicht werden. Beim Schwefeldioxid kann davon ausgegangen werden, dass bereits bis Anfang der neunziger Jahre die heute noch bestehenden Ueberbelastungen weitgehend abgebaut werden. Bei den Stickoxiden und Kohlenwasserstoffen wird eine deutliche Trendwende erreicht. Trotzdem werden aber bei diesen beiden Schadstoffen, die vor allem aus den Quellengruppen Verkehr bzw. Industrie und Gewerbe stammen, zusätzliche Anstrengungen erforderlich sein, um die angestrebten lufthygienischen Ziele zu erreichen.

Um auch die Stickoxid- und Kohlenwasserstoff-Emissionen mindestens auf den Stand von 1960 zu reduzieren, sind zusätzlich einschneidende Massnahmen unumgänglich. Das Ausmass der erforderlichen Reduktion ist vor allem in den Städten und Agglomerationen besonders hoch. Der Bundesrat legt deshalb grössten Wert darauf, dass die Kantone und Gemeinden die in ihrer Kompetenz liegenden Massnahmen im Rahmen des Vollzugs der Luftreinhalte-Verordnung innerhalb der gesetzlichen Frist so rasch als

möglich ergreifen, um die übermässige Luftbelastung in den Städten und Agglomerationen zu vermindern.

Der Bundesrat ist der Auffassung, dass zuerst diese Möglichkeiten auszuschöpfen sind und das Verminderungspotential dieser regional bzw. lokal zu treffenden Massnahmen im Rahmen der Massnahmenplanung der Kantone und Gemeinden eingehend abzuklären ist. Er erklärt sich aber bereit, weitere Massnahmen, die in seiner eigenen Kompetenz liegen, ins Auge zu fassen. Aufgrund einer ersten und summarischen Machbarkeitsprüfung ist der Bundesrat in der Lage, das Postulat entgegenzunehmen.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, das Postulat entgegenzunehmen.

86.111

Interpellation Bühler-Tschappina

Gesundheitszustand unserer Wälder

Etat des forêts

Wortlaut der Interpellation vom 3. Dezember 1986

Angesichts der sich ständig verschlimmernden Situation beim Gesundheitszustand unserer Wälder – die neuesten Zahlen und Erkenntnisse der Sanasilva-Studie sprechen eine deutliche Sprache – stelle ich dem Bundesrat folgende Fragen:

1. Teilt der Bundesrat die Ansicht, dass die bisherigen Instrumente zur Verbesserung der Luftqualität ungenügend und vor allem zu wenig rasch wirken und daher dringend wirkungsvollere Massnahmen ergriffen werden müssen?
2. Wie beurteilt der Bundesrat die Massnahme, dass bis 1. Januar 1990 alle benzinbetriebenen Personenwagen ohne Katalysatoren aus dem Verkehr gezogen werden sollen, wobei Ausnahmen nur für Fahrzeuge bewilligt würden, die nicht mehr als höchstens 5000 km Fahrleistung pro Jahr aufweisen?
3. Teilt der Bundesrat die Auffassung, dass die grenzüberschreitende Luftverschmutzung, die offenbar grösser ist als bisher angenommen – die grossen Schäden auf der Alpensüdseite durch Einflüsse der Industrieregion Mailand beweisen dies –, bedeutend energischer gesamteuropäisch angegangen werden muss, und welche Möglichkeiten sieht der Bundesrat dazu?
4. Was gedenkt der Bundesrat insbesondere zur Abwendung der drohenden Gefahren im Berggebiet zu unternehmen?

Texte de l'interpellation du 3 décembre 1986

L'état de santé de nos forêts se dégradant constamment – les nouveaux chiffres et renseignements fournis par le rapport Sanasilva en témoignent – je prie le Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

1. Le gouvernement estime-t-il, lui aussi, que les mesures prises jusqu'ici pour améliorer la qualité de l'air sont insuffisantes et produisent leurs effets trop lentement et qu'il est par conséquent urgent d'en prendre d'autres, plus efficaces?
2. Que pense le Conseil fédéral de la mesure qui consisterait à retirer de la circulation, d'ici au 1er janvier 1990, toutes les voitures ayant un moteur à essence qui ne sont pas équipées d'un catalyseur, des exceptions pouvant être consenties uniquement pour les véhicules qui ne roulent pas plus de 5000 km par an?
3. Partage-t-il l'avis selon lequel la pollution atmosphérique transfrontière, qui est apparemment plus importante qu'on ne le pensait jusqu'ici – les gros dommages constatés sur le versant sud des Alpes et causés par la région industrielle de Milan le prouvent – doit être combattue beaucoup plus énergiquement et dans l'Europe entière? Quelles possibilités voit-il à cet effet?

4. Quelles mesures le Conseil fédéral a-t-il l'intention de prendre afin de parer aux dangers qui menacent les régions de montagne?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Geissbühler, Hari, Martignoni, Rutishauser (4)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Der Interpellant verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 9. März 1987

Rapport écrit du Conseil fédéral du 9 mars 1987

1. und 2. Der Bundesrat hat dem Parlament bereits zahlreiche Massnahmen unterbreitet, die dem Schutz unserer Wälder und der Luftreinhaltung dienen. Dies gilt auch für das Luftreinhalte-Konzept, das der Bundesrat am 10. September 1986 verabschiedet hat.

Der Bundesrat misst der parlamentarischen Behandlung des Luftreinhalte-Konzeptes grosse Bedeutung zu. Er erachtet es daher als nicht angebracht, den Beratungen und ihren Ergebnissen bzw. der Festlegung allfälliger weiterer Massnahmen vorzugreifen.

3. Wie der Bundesrat in seinem Bericht Luftreinhalte-Konzept dargelegt hat, ist die Luftverschmutzung durch Schwefeldioxid, Stickoxide und Kohlenwasserstoffe in der Schweiz, vor allem in den stark und übermässig belasteten Gebieten, zum grossen Teil hausgemacht. Die Schweiz hat daher in erster Linie auf nationaler Ebene Massnahmen zur Verringerung der Luftverschmutzung ergriffen.

Der Bundesrat teilt indessen die Auffassung, dass auch der grenzüberschreitenden Luftverschmutzung grosse Aufmerksamkeit zu schenken ist.

Die Probleme der Luftverschmutzung sowie die Massnahmen zu deren Verminderung werden in mehreren internationalen Organisationen, aber auch auf bi-, tri- und multilateraler Ebene behandelt. Zu erwähnen sind das Umweltprogramm der Vereinten Nationen (UNEP), die Europäische Wirtschaftskommission der Uno (ECE) sowie verschiedene Ministerkonferenzen. Die Schweiz zeichnete sich namentlich an internationalen Konferenzen in Ottawa, München, Helsinki und Stockholm durch politische Initiativen zur Verminderung der Luftverschmutzung aus.

Ein wichtiger Schritt dazu konnte auf internationaler Ebene mit einem im Rahmen der ECE erarbeiteten Übereinkommen getan werden. Dieses verbürgt, dass die Vertragsparteien die Schwefelemissionen oder deren grenzüberschreitenden Fluss spätestens bis 1993 um 30 Prozent verringern. Das Abkommen wurde kürzlich den eidgenössischen Räten zur Ratifikation vorgelegt und ist vom Ständerat bereits genehmigt worden.

Die Schweiz hat zudem im letzten Jahr anlässlich der Konferenz von Saas-Fee zusammen mit der Bundesrepublik Deutschland und Oesterreich die Initiative ergriffen, um durch ein entsprechendes Abkommen auch die Stickoxidemissionen reduzieren zu können.

Wichtige Arbeiten sind bezüglich der Motorfahrzeugabgase im Rahmen des sogenannten Stockholm-Clubs im Gange, bei denen die Schweiz aktiv mitwirkt.

4. Am 26. November 1986 hat der Bundesrat beschlossen, eine Koordinationsstelle für die Schutzfunktionsüberwachung des Waldes im Berggebiet für die raumrelevanten Bereiche ausserhalb des Waldareals zu errichten und Erhebungen und Untersuchungen über die Folgen des Waldsterbens, insbesondere über Erosions- und Lawinentätigkeit, einzuleiten. Die Vorarbeiten wurden vom Bundesamt für Forstwesen und Landschaftsschutz in Angriff genommen.

85.318

**Motion der christlichdemokratischen Fraktion
Amerikanische Abgasnormen**

**Motion du groupe démocrate-chrétien
Gaz d'échappement. Normes américaines**

Wortlaut der Motion vom 5. Februar 1985

Der Bundesrat wird eingeladen, das Obligatorium der amerikanischen Abgasnormen für neuzugelassene Benzinfahrzeuge (US-Norm 83) auf 1. Oktober 1986 rechtzeitig mit einer entsprechenden Verordnung zu verfügen.

Texte de la motion du 5 février 1985

Le Conseil fédéral est chargé d'édicter à temps une ordonnance rendant obligatoire dès le 1er octobre 1986 l'application des normes américaines (normes US 83) concernant les gaz d'échappement des voitures automobiles équipées d'un moteur à essence et admises pour la première fois à la circulation.

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Die Urheberin verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates
vom 25. April 1985*

Rapport écrit du Conseil fédéral du 25 avril 1985

Der Bundesrat hat bereits am 21. November 1984 beschlossen, die schweizerischen Abgasvorschriften durch den Erlass von neuen, gleich strengen Vorschriften, wie sie in den USA seit 1983/84 gelten, weiter zu verschärfen, sobald in den Nachbarstaaten eine hinreichende Versorgung mit unverbleitem Benzin sichergestellt ist. Ferner haben die Eidgenössischen Räte am 5. März 1985 ein Postulat überwiesen, mit dem der Bundesrat u. a. ersucht wird, die amerikanischen Abgasnormen 1983 rechtzeitig mit einer entsprechenden Verfügung auf den 1. Oktober 1987 für neu zugelassene Benzinfahrzeuge obligatorisch zu erklären. Die vorliegende Motion der CVP-Fraktion weicht hiervon lediglich insofern ab, als sie das Inkrafttreten der neuen Abgasvorschriften schon auf den 1. Oktober 1986 fordert.

Nach Auffassung des Bundesrates ist ein Vorziehen des Datums für das Inkrafttreten der neuen Abgasvorschriften auf den 1. Oktober 1986 jedoch nicht möglich. Weder wäre auf diesen Zeitpunkt für Fahrten im Ausland eine ausreichende Versorgung mit bleifreiem Benzin – eine absolute Notwendigkeit für Katalysatorfahrzeuge – sichergestellt, noch könnte mit einem genügenden Angebot an den neuen Vorschriften entsprechenden Fahrzeugen, vor allem kleineren Modelle, gerechnet werden.

Die Motion, die aus formellen Gründen (delegierter Rechtsetzungsbereich) ohnehin nur als Postulat entgegengenommen werden könnte, ist daher abzulehnen.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

Rapport écrit du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, die Motion abzulehnen.

86.356

Interpellation Rebeaud

Abgase. Nutzlosigkeit der Kontrollen

Gaz d'échappement. Inutilité des contrôles

Wortlaut der Interpellation vom 13. März 1986

Ich bitte den Bundesrat um Auskunft auf folgende Fragen:
1. Fürchtet er nicht, das Volk zu täuschen, wenn er die jährliche Abgaswartung bei den Garagisten, wie sie kürzlich eingeführt worden ist, als eine Massnahme zur Bekämpfung des Waldsterbens darstellt?

2. Meint er nicht, es sollte auch der Stickoxidausstoss kontrolliert werden?

3. Wie könnten jährliche Kontrollen der Stickoxid-Emissionen durchgeführt werden, und was würden diese Kontrollen ungefähr kosten?

Texte de l'interpellation du 13 mars 1986

Le Conseil fédéral est prié de dire:

1. S'il ne craint pas de tromper le peuple, en présentant le contrôle annuel des gaz d'échappement auprès des garagistes, récemment institué, comme une mesure concourant à la lutte contre le dépérissement des forêts.
2. S'il ne juge pas nécessaire de faire contrôler aussi les émissions d'oxydes d'azote.
3. Comment, et à quel coût approximatif, pourraient s'effectuer des contrôles annuels des émissions d'oxydes d'azote.

Mitunterzeichner – Cosignataire: Keine – Aucun

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Le contrôle annuel des gaz d'échappement, tel qu'il vient d'être institué par la Confédération en collaboration avec les associations de la branche automobile, permettra de mesurer exclusivement les émissions de monoxyde de carbone (CO), de gaz carbonique (CO₂) et d'hydrocarbures (HC). Les oxydes d'azote, pour des raisons de coût, ne seront pas mesurés.

Le type de contrôles prévu risque de provoquer une augmentation globale des émissions d'oxydes d'azote, du fait qu'il y a un rapport inverse entre oxydes de carbone et oxydes d'azote selon le réglage des moteurs. Pour abaisser les oxydes de carbone, les mécaniciens provoquent souvent, sans le savoir, une augmentation des oxydes d'azote. Les experts de l'Office fédéral de la protection de l'environnement confirment que le type de contrôle prévu peut, selon les constatations faites à l'étranger, aboutir à une légère augmentation des émissions d'oxydes d'azote.

Or, les oxydes d'azote sont les principaux polluants incriminés, en Suisse, dans le dépérissement des forêts. Ce qui revient à dire que les contrôles qui viennent d'être institués risquent de n'avoir aucun effet sur la santé des forêts, voire d'avoir un effet négatif.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates
vom 28. Mai 1986*

*Déclaration écrite du Conseil fédéral
du 28 mai 1986*

Contrairement à ce que pense l'auteur de l'interpellation, l'ordonnance du 13 novembre 1985 (Entretien et contrôle périodique des voitures automobiles légères en ce qui concerne les émissions de gaz d'échappement) n'a pas pour but de fixer une limite chiffrée absolue aux émissions de gaz d'échappement de chaque véhicule. Il s'agit bien plutôt de maintenir les véhicules dans un état de fonctionnement correspondant à l'état de neuf, dans lequel ils ont été homologués. On obtient ce résultat en procédant régulièrement au contrôle périodique, à l'entretien et au réglage de toutes les parties du véhicule jouant un rôle important en matière d'émissions de gaz polluants.

Comme la proportion des diverses substances entrant dans la composition des gaz d'échappement est stable, un entretien correct, assurant le respect des valeurs de références indiquées pour le monoxyde de carbone (CO) et les hydrocarbures (HC), garantit également le non-dépassement des limites fixées pour les émissions d'oxydes d'azote (NOx). Le Conseil fédéral peut donc répondre de la manière suivante aux différentes questions posées:

1. Il demeure persuadé que la solution adoptée contribuera efficacement à réduire la pollution atmosphérique, les dépenses nécessaires restant raisonnables par rapport au profit escompté.
2. Dans le cadre de l'entretien obligatoire du système anti-pollution, le Conseil fédéral juge inutile et impraticable toute mesure supplémentaire des émissions d'oxydes d'azote. En effet, les quantités d'oxydes d'azote rejetées dans l'atmosphère par un moteur tournant au ralenti ou à vide sont si infimes qu'il n'est pas possible de les mesurer dans le cadre

d'un atelier de garage. En outre, vu les raisons indiquées en préambule à nos réponses, la mesure des émissions d'oxydes d'azote au ralenti ne fournit aucune indication supplémentaire sur l'état ou le réglage d'un moteur.

3. Actuellement, il n'est possible qu'en laboratoire de mesurer les oxydes d'azote de manière concluante. A cet effet, le moteur doit fonctionner en charge, dans des conditions bien précises, conditions qui nécessitent un banc d'essai à rouleaux en plus des installations d'analyse proprement dites. Dès lors, l'utilité d'une mesure généralisée des émissions d'oxydes d'azote, telle qu'elle vient d'être décrite, ne justifierait pas son coût.

Il n'existe actuellement, même sous forme de projet, aucune méthode permettant de telles mesures hors d'un laboratoire. Il faudrait donc mettre d'abord une méthode au point avant que l'on puisse chiffrer les coûts d'une installation de mesure appropriée et d'un contrôle individuel.

85.325

**Postulat der freisinnig-demokratischen Fraktion
Luftreinhaltung. Indexwirkung der Massnahmen**

**Postulat du groupe radical-démocratique
Lutte contre la pollution. Effets sur l'indice**

Wortlaut des Postulates vom 5. Februar 1985

Massnahmen zur Bekämpfung der Luftverschmutzung, die mit einer finanziellen Belastung des Verbrauchs verbunden sind, bleiben in der Regel wirkungslos, wenn die Belastung des Verbrauchers über den Indexmechanismus automatisch wieder aufgehoben wird. Veränderungen der Position «flüssige und feste Brennstoffe» und «Benzin» sind darum aus dem Waren- und Gewichtsschema des Landesindex der Konsumentenpreise auszunehmen, soweit sie im Rahmen energie- und umweltpolitischer Massnahmen und insbesondere im Falle der Erhebung neuer oder zusätzlicher Abgaben den Indexstand beeinflussen würden.

Texte du postulat du 5 février 1985

Les mesures contre la pollution atmosphérique qui sont liées à des prélèvements sur la consommation restent en général sans effet lorsque ceux-ci sont supprimés automatiquement par le mécanisme de l'indice. C'est pourquoi il faut exclure, dans le tableau des marchandises et des poids de l'indice suisse des prix à la consommation, toute modification des positions «combustibles liquides et solides» et «essence» qui influencerait sur le niveau de l'indice, dans le cadre des mesures de la politique concernant l'énergie et l'environnement, notamment en cas de perception de nouvelles taxes ou de taxes supplémentaires.

Sprecher – Porte-parole: Schüle

Le président: Je vous rappelle que la Conférence des présidents de groupe avait prévu un débat organisé.
M. Hubacher demande la parole pour une motion d'ordre.

*Ordnungsantrag der sozialdemokratischen Fraktion
Motion d'ordre du groupe socialiste*

Hubacher: Im Auftrag der sozialdemokratischen Fraktion vertrete ich die Meinung, dass wir hier eine offene Debatte führen sollten. Wir haben ein Geschäftsreglement, in dem an sich eine Redezeit von zehn Minuten das untere Mittel darstellt. Inzwischen haben wir uns bereits an eine Redezeit von fünf Minuten gewöhnt. Das ist jetzt offensichtlich die Hausregel geworden. Bei dieser organisierten Debatte sind nun aber 26 Rednerinnen und Redner eingeschrieben, die eine Redezeit zwischen 3 und 4 Minuten zugeteilt erhielten. Offenbar haben einzelne Fraktionen Mühe gehabt, der Nachfrage zu genügen und sind zu Redezeiten von 3 1/2 Minuten gekommen. Ob das noch mit der parlamentarischen Würde – wenn man dieses Wort überhaupt gebrauchen darf – zu vereinbaren ist, ist fraglich. Das Ganze sieht

bald einmal aus wie die Resultatliste einer Ski-WM-Abfahrt: man minutierte! Der arme Vorsitzende muss die Stoppuhr bei sich haben, um nötigenfalls sekundengenau abwinken zu können.

Wir fragen uns, ob es nicht gescheiter wäre, hier eine offene Debatte zu führen mit dem Risiko – das ist aber unserer Meinung nach nicht einmal sehr gross –, dass die Debatte länger dauern könnte. Es gibt ja auch Fraktionen, welche die zugeteilte Redezeit à tout prix konsumieren wollen. Das haben wir auch gehört. Aber es gibt vor allem keine offene, freie Debatte mehr, wenn keine spontanen Redemeldungen möglich sind, wenn niemand mehr auf einen Vorredner oder eine Vorrednerin reagieren darf, weil sie oder er nicht auf der Liste mit den minutierte Redezeiten eingetragen ist. Wir laufen damit nach unserer Auffassung Gefahr, dass unsere Debatten steril werden. Sie sind vorprogrammiert. Jegliche Aktualität und jegliches Ueberraschungsmoment fällt weg. Wer nicht eingetragen ist, ist in der Regel bei der Debatte «pensioniert».

Deshalb geben wir zu überlegen, ob wir hier nicht doch etwas zu weit gehen mit der Selbstbeschränkung, wenn wir dann umgekehrt – das ist kein Vorwurf, sondern eine Feststellung – gegenüber den Bundesräten sehr grosszügig sind. Diese Grosszügigkeit wird unterschiedlich zur Kenntnis genommen. Es gibt Bundesräte, die lange reden. Wir dulden das. Unsere eigene Redezeit handhaben wir aber immer strenger und strenger und sind jetzt schon bei Halbminuteneinteilungen angelangt.

Wir sind der Meinung, da wäre die offene Debatte besser.

Le président: M. Hubacher propose donc de renoncer au débat organisé et de laisser le débat ouvert.

La Conférence des présidents de groupes ne juge pas opportun de multiplier les débats organisés. Elle a cependant, avec votre président, le souci de liquider les objets prévus à notre programme sans devoir abuser des sessions extraordinaires. C'est pourquoi, dans des cas exceptionnels, nous estimons devoir recourir au débat organisé comme nous y autorise d'ailleurs l'article 64a de notre Règlement. La Conférence des présidents a estimé que le présent objet se prêtait à un débat organisé. Mon devoir de président est d'attirer votre attention sur les conséquences de l'adoption de la motion d'ordre qui nous est proposée.

Premièrement, la liste des orateurs prévus au point 3 du scénario distribué ne serait plus valable puisque le droit de parole serait ouvert à chacun. Il conviendrait donc que ceux d'entre vous qui entendent s'exprimer, s'inscrivent.

Deuxièmement, le temps de parole serait attribué de la manière suivante: porte-parole des groupes 15 minutes, orateurs individuels 5 minutes.

Troisièmement, compte tenu de l'importance des débats à prévoir et des impératifs du programme de la session, il convient de terminer l'examen de cet objet lundi.

Or, vous pouvez constater que le débat organisé permet déjà une durée totale de huit à neuf heures. Si nous suivons M. Hubacher, il faut donc prévoir de siéger jusque tard dans la soirée de lundi.

Je tenais simplement à vous fournir ces renseignements au nom de la Conférence des présidents de groupes, afin que vous puissiez vous prononcer en toute connaissance de cause.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Hubacher	58 Stimmen
Dagegen	61 Stimmen

Mme Deneys, rapporteur: Avant d'aborder les trois parties de mon exposé introductif à la Stratégie de lutte contre la pollution atmosphérique, je voudrais adresser une pensée de reconnaissance à M. Egli, ancien Président de la Confédération, pour son activité et son engagement en faveur de la protection de l'environnement.

Dans une première partie, j'examinerai la situation actuelle de la pollution atmosphérique et ses conséquences princi-

pales sur l'être humain et l'environnement. Un deuxième chapitre sera consacré à l'analyse de la Stratégie que nous présente le Conseil fédéral, en réponse à la motion que nous lui avons transmise il y a deux ans, et sur laquelle il souhaite entendre notre avis. Enfin, en troisième lieu, je vous présenterai les propositions de la commission.

La situation actuelle confirme les craintes émises ici même, il y a deux ans, lors de la session extraordinaire sur le dépérissement des forêts. Cet hiver, on a mesuré un peu partout en Suisse, notamment dans les grandes villes, des immissions nettement supérieures aux valeurs limites fixées dans l'ordonnance sur la protection de l'air. Un grand nombre de nos concitoyens et concitoyennes ont pu constater *de visu* la formation de smog et les effets d'une pollution atmosphérique élevée sur la santé. Aussi leurs préoccupations rejoignent-elles maintenant celles des 3500 médecins qui ont adressé une pétition au Conseil fédéral car ils estiment «qu'une nouvelle forme de fragilité contre les maladies, inconnue jusque-là, fait son apparition. La pollution provoque une intoxication qui pénètre principalement par les voies respiratoires et dont les divers symptômes dépendent de la nature du polluant, de la durée de l'exposition et de la sensibilité individuelle. Les êtres les plus faibles sont les plus touchés, nourrissons et jeunes enfants, personnes âgées ou atteintes d'une maladie pulmonaire.»

Les constatations faites indiquent que les maladies des voies respiratoires sont plus fréquentes. Les petits enfants souffrent plus fréquemment de bronchites et de pneumonies à évolution prolongée. Certains groupes d'adultes, aux poumons préalablement atteints, bronchiteux chroniques, asthmatiques, fumeurs voient leur maladie s'aggraver.

En 1985, le Parlement s'était surtout préoccupé du dépérissement des forêts, sans trop s'attarder sur les conséquences de la pollution pour la santé humaine. Vous avez donc tous lu sans doute le rapport Sanasilva 1986 sur les dégâts aux forêts. J'en rappelle les principales conclusions: «L'état des forêts s'est sensiblement détérioré de 1985 à 1986. La proportion des arbres atteints a passé de 36 à 50 pour cent, l'augmentation est plus forte chez les feuillus que chez les résineux. Les dégâts ont augmenté dans toutes les régions mais surtout dans les Alpes, où la situation a nettement empiré puisque l'on a dénombré 60 pour cent d'arbres atteints, soit 17 pour cent de plus qu'en 1985.»

Les conséquences du dépérissement des forêts ont été maintes fois évoquées ici même. On sait, en particulier, que l'exploitation des forêts coûte plus cher et rapporte moins à la vente d'où difficultés financières croissantes pour les propriétaires. C'est un aspect du problème. De plus, le dépérissement éclaircit les forêts ou y ouvre des trouées, ce qui accroît fortement les risques d'avalanches à l'intérieur des forêts.

Ainsi la lutte menée depuis plus de 100 ans pour améliorer leur rôle de protection naturelle contre l'érosion risque de se trouver anéantie en quelques années. Au risque accru d'avalanches s'ajoutent les altérations du régime hydrologique et l'augmentation des chutes de pierres. L'étude commandée au bureau Basler et Partner évaluée à quelque 44 milliards de francs pour les vingt à quarante prochaines années le coût total des mesures compensatoires nécessaires et des dommages consécutifs à une telle évolution. Les collectivités publiques auraient à prendre en charge la plus grande partie de ces dépenses, les cantons et les communes les plus touchés devant assumer des charges croissantes au titre de la protection contre les catastrophes naturelles. Mais – et j'insiste sur ce fait – certaines altérations du milieu vital, certaines évolutions sont irréversibles et ne se corrigent pas avec de l'argent, quels que soient les montants que nous puissions consacrer à la remise en état de l'environnement. Le dépérissement des forêts n'est lui-même que le symptôme le plus visible, le plus apparent des effets de la pollution atmosphérique sur le milieu naturel. En réalité, d'autres atteintes sont de plus en plus perceptibles chez nous, en Europe et en Amérique du nord. Ce sont les dommages aux cultures causés par l'ozone, les altérations des sols et de la végétation naturelle en général, l'acidification des eaux sou-

terraines, l'eutrophisation des régions marines. La pollution de l'air est un des maillons de la chaîne, il serait faux de la considérer isolément et de répéter les erreurs commises il y a une vingtaine d'années en matière de lutte contre la pollution des eaux.

La réponse humaine aux problèmes que nous nous sommes créés est aussi un des éléments de la réalité actuelle qu'il nous faut prendre en considération, c'est la prise de conscience croissante qui se manifeste dans la population. J'écoute souvent ce que les gens se racontent. Il y a deux ans, la plupart contestaient violemment les causes scientifiquement établies de la pollution atmosphérique et accusaient le chaud de l'été, le froid de l'hiver, l'humidité du printemps, la sécheresse de l'été ou de l'automne, le manque de soin aux forêts ou une exploitation insuffisante. Aujourd'hui, le discours a nettement changé. Les gens admettent que les activités humaines sont la source majeure des pollutions constatées, même s'ils continuent à rejeter la responsabilité sur autrui, notamment sur le Conseil fédéral et le Parlement qui ne font rien ou justement autre chose que ce qu'il faudrait.

J'en viens ainsi à l'évaluation de la Stratégie que nous présente le Conseil fédéral et dont nous aurons formellement à prendre acte. La grande majorité des membres de la commission partage pleinement son analyse de la situation. C'est donc essentiellement sur les mesures destinées à rétablir la qualité de l'air à son niveau de 1950-1960 que les discussions ont porté. Nous avons examiné en détail chacune des mesures proposées sous lettre A et B, de manière plus générale celles figurant sous lettre C et D. Globalement, la commission constate toutefois que l'objectif fixé dans la motion adoptée il y a deux ans et qui est à la base de la Stratégie n'est pas atteint avec les mesures envisagées. C'est pourquoi elle a eu comme première préoccupation, de ne pas ralentir davantage la mise en application des mesures que le Conseil fédéral peut prendre, en vertu de ses compétences. Il serait, en effet, absurde et grave que nous nous plaignions de la lenteur de la procédure parlementaire et que nous empêchions, nous-mêmes, le gouvernement d'aller de l'avant. La Stratégie constitue, en fait, un deuxième ensemble de propositions, après les mesures déjà décidées depuis 1985. Elle devra nécessairement être suivie de propositions supplémentaires. Elle constitue donc, aux yeux de la commission, une étape qui doit nous permettre, le plus tôt possible, de nous rapprocher du but poursuivi. Les membres de la commission ont donc dû travailler très vite, trop vite sans doute aux yeux de certains et j'aimerais les remercier de l'effort qu'ils ont consenti afin que le Conseil national puisse traiter la stratégie durant cette session de printemps, c'est-à-dire dans le délai le plus court possible. Les votes auxquels nous avons procédé dans la commission étaient de nature purement consultatifs. A l'unanimité, la commission recommande au Conseil fédéral de mettre immédiatement en oeuvre les mesures A1, A2, A5, A6, A7, A8 et A9. Il y a eu quelques abstentions et oppositions s'agissant des mesures A3, A4 et A10. Elles sont dans l'ensemble acceptées.

La série B concerne des mesures que le Conseil fédéral prendra au vu des examens en cours. La mesure B3 est déjà réalisée et la mesure B4 devient sans objet, elles ne sont donc plus en discussion actuellement et il n'y aura pas de guerre des vélomoteurs.

Le maintien du régime 80/120 km/h. est considéré par 15 membres de la commission, contre une 1 voix et 3 abstentions, comme une mesure qu'il faut maintenir au-delà du 31 décembre 1987. La mesure B6 est l'objet d'une étude approfondie et elle pourra donner lieu à des propositions dès que les résultats seront connus et analysés. La mesure B7 est repoussée par le Conseil fédéral lui-même et la mesure B9 est admise, à vrai dire, avec 9 voix contre 9 et 3 abstentions. Le paquet des mesures C est considéré par le Conseil fédéral comme actuellement difficile à mettre en oeuvre pour des raisons politiques. La commission ne partage pas absolument cette vision et estime, au contraire, que certaines de ces mesures doivent faire l'objet d'examen

plus attentifs; c'est pourquoi elle en a repris trois dans la motion qu'elle vous présente et que je développerai tout à l'heure. De la catégorie D, la commission a repris dans sa motion principale le point D3 et dans son postulat, demandant l'examen de mesures plus radicales, le point D4.

D'une manière générale, il faut souhaiter que les dispositions de l'ordonnance sur la protection de l'air soient constamment adaptées aux technologies les plus récentes et jouent dans toute la mesure du possible un rôle moteur, générateur de progrès en matière technique et industrielle. Par son accord avec le programme que le Conseil fédéral a établi, la commission admet que les budgets des années prochaines devront prendre en considération les besoins nouveaux de l'administration fédérale, de telle sorte que les intentions manifestées dans une ambiance quelque peu pré-électorale se transforment en actions concrètes et efficaces. La protection de l'environnement deviendra une de nos tâches prioritaires et devra disposer, à ce titre, des ressources financières et du personnel nécessaires.

En conclusion de son rapport, le Conseil fédéral constate que les émissions d'anhydride sulfureux pourront être ramenées d'ici 1990 à leur niveau de 1950 environ. Toutefois, il faut ajouter que la part de l'industrie et du commerce dans ce type d'émission reste élevée, celle des transports risque, à nouveau, de s'accroître, à cause de l'augmentation prévisible du nombre de véhicules et des qualités d'essence qui pourraient se détériorer. Les émissions d'oxyde d'azote atteindront en 1995 un niveau double de celui de 1960 et quadruple de celui de 1950. La réduction obtenue sur les transports sera appréciable, quoique insuffisante. Mais on pourrait constater une certaine croissance en ce qui concerne les émissions des ménages, de l'industrie et du commerce. Cela signifie qu'il faudra encore chercher à agir plus précisément sur ces deux secteurs. Il en va exactement de même pour les hydrocarbures. Ces prévisions sont représentées graphiquement aux pages 86 à 88 du rapport en langue française et indiquent évidemment des tendances. Restent toutefois à évaluer, comme le précise le Conseil fédéral, les résultats supplémentaires que l'on pourrait obtenir si, d'une part, les cantons appliquaient de manière rigoureuse, systématique et cohérente les dispositions fédérales, s'ils s'efforçaient, d'autre part, de tenir compte au maximum de la protection de l'environnement dans leurs propres domaines de compétence.

Il appartient aussi aux parlementaires fédéraux, qui sont nombreux à détenir quelque pouvoir en matière de politique cantonale ou communale, de s'engager fermement en faveur d'un strict respect des normes fédérales. Le rôle des partis – les partis gouvernementaux à l'échelon fédéral le sont aussi à l'échelon cantonal et dans les communes – le rôle des organisations professionnelles, des organisations de consommateurs n'est pas négligeable non plus si nous voulons vraiment que les dispositions fixées sur le papier se transforment en comportements conformes à la protection du milieu vital. Si l'on prenait par exemple comme indicateur de la volonté des cantons de faire respecter les normes fédérales, le contrôle des vitesses sur les routes et les autoroutes, on devrait bien convenir qu'il y a là un problème majeur que nous devrions résoudre.

Quoi qu'il en soit, nous voyons que la Stratégie ne permet pas d'arriver aux buts fixés et c'est pourquoi la commission vous présente diverses propositions qui devraient accentuer les effets des mesures déjà décidées. Il s'agit en premier lieu d'une motion principale adoptée à l'unanimité et dont le premier paragraphe, seul, a le caractère péremptoire de la motion, les points mentionnés sous chiffres 1 à 11, repris pour la plupart de propositions antérieures, abandonnées, refusées, jugées trop difficiles à mettre en oeuvre devant servir d'éléments prioritaires. Cette liste n'est donc ni absolue ni exhaustive.

Le point 8 mérite une attention particulière. Il faut en effet être conscient que la population du pays est constituée, grosso modo, de 60 pour cent d'habitants de grandes agglomérations et de 40 pour cent d'habitants disséminés sur le territoire exploitable restant. Or, on a tendance à considérer

que si certaines mesures ne conviennent pas à la seconde catégorie d'habitants, il faut immédiatement les abandonner pour la première également. A l'évidence, et le Conseil fédéral le dit textuellement dans son rapport, «c'est généralement dans les villes et les agglomérations que les émissions dues aux polluants primaires sont les plus élevées alors qu'on enregistre des concentrations excessives de polluants secondaires, issus des premiers, dans les zones rurales. C'est pourquoi l'importance de la réduction à obtenir est particulièrement grande dans les villes et les agglomérations, ne serait-ce que dans l'intérêt des zones rurales. Il est donc essentiel que les cantons et les communes soient exactement informés de leurs compétences et, d'autre part, que des compétences supplémentaires puissent leur être attribuées dans le domaine de la lutte contre la pollution de l'air. Par exemple, là où l'offre de transports en commun est bonne, on doit pouvoir prendre non seulement des mesures incitatives en faveur des transports publics mais aussi des mesures dissuasives en ce qui concerne le trafic privé. Le point 2 de la motion est justifié par la constatation faite dernièrement, qu'un grand nombre d'automobilistes continuent à utiliser de l'essence super alors qu'ils pourraient parfaitement rouler avec de l'essence sans plomb. Ce problème disparaîtra à mesure que les voitures seront équipées de catalyseur, mais on peut penser qu'une différence de prix nettement plus importante inciterait davantage au changement.

Le point 5 de la motion est repris et complété dans un postulat adopté à une majorité de 11 voix contre 7 demandant au Conseil fédéral d'examiner la transformation des frais fixes – impôts cantonaux et primes d'assurances – en frais variables liés à la consommation d'essence, de telle sorte que ceux qui roulent peu paient peu et que ceux qui roulent beaucoup paient beaucoup. Il est vrai que les grandes variations du prix de l'essence, auxquelles les automobilistes se sont habitués, et l'importance des zones frontalières constituent des obstacles difficiles à contourner. La commission estime qu'il faut également renforcer les mesures touchant le trafic à moteur lourd – points 7 et 9 de la motion – et rendre celui-ci plus efficace en encourageant les efforts de rationalisation entrepris afin de limiter les transports à vide.

Les points 6 et 10 ont fait, à maintes reprises, l'objet de propositions généralement admises, encore que leur concrétisation paraisse très lente à venir. La diminution du nombre de kilomètres parcourus par les véhicules privés est considérée par la majorité des membres de la commission comme un objectif prioritaire. Elle vous propose donc d'accepter une motion concernant le trafic transalpin des marchandises sur rail, un postulat réclamant une amélioration de l'offre de base des trains régionaux, sur toutes les lignes CFF – qu'une minorité de la commission propose de transmettre sous forme de motion – ainsi qu'un postulat plus général demandant des propositions en vue de transférer une plus grande part du trafic marchandises à grande distance, de la route au rail.

On a vu que la part des émissions d'hydrocarbures produites par l'industrie, les arts et métiers et les ménages a tendance à s'accroître, malgré les décisions prises jusqu'ici. Il est donc absolument indispensable d'agir dans ce domaine, en vue notamment de réduire la consommation de solvants organiques. C'est le but du postulat, que vous avez également sous les yeux, intitulé «Solvants».

La commission n'oublie pas que les recherches sur l'évolution du climat restent indispensables et qu'elles devraient être financées sur la base du principe du pollueur-payeur. Elle vous propose un postulat dans ce sens. Elle souhaite d'autre part qu'une évaluation des résultats obtenus en matière de lutte contre la pollution de l'air soit établie d'ici la fin de l'année 1990.

Enfin, la commission a adopté, avec la voix déterminante de la présidente, un postulat demandant l'examen de mesures plus draconiennes, telles que le rationnement ou le contingentement de l'essence et des huiles de chauffage, le bonus écologique ou des jours sans voiture. Ces mesures sont

sans conteste impopulaires et sont considérées par un grand nombre comme irréalistes et irréalisables. Pourtant, nous avons toujours su, en période de crise, nous astreindre à des sacrifices considérables. Nous vivons aujourd'hui la crise du milieu naturel et cette crise est indubitablement aussi grave que les précédentes. C'est pourquoi je vous prie, au nom de la majorité de la commission, d'accepter également ce postulat.

Une proposition de minorité vous est en outre transmise par Mme Grendelmeier sous la forme d'un postulat demandant au Conseil fédéral d'imposer la limite du 100 kilomètres à l'heure sur les autoroutes.

En conclusion, je résumerai en trois directives les positions de la commission: Premièrement, les mesures qui relèvent du Conseil fédéral doivent être prises sans tarder. Deuxièmement, celles qui nécessitent des changements légaux ou constitutionnels doivent être soumises au Parlement, au peuple le cas échéant, dans les meilleurs délais. Troisièmement, des mesures supplémentaires, comme celles que la commission formule dans ses diverses propositions, doivent être présentées le plus tôt possible sous la forme d'un programme d'action complémentaire à la Stratégie du 10 septembre 1986.

Frau Spoerry, Berichterstatterin: Ich werde meine Ausführungen in vier Kapitel gliedern:

Zum ersten erfolgt eine kurze Umschreibung der Ausgangslage.

Zum zweiten werden Präzisierungen zum Bericht des Bundesrates angebracht, wie sie sich in den Kommissionsberatungen ergeben haben.

In einem dritten Teil werde ich die Kommissionsmotion vorstellen.

Im vierten und letzten Teil werde ich eine kurze Beurteilung der weiteren Kommissionsvorstösse vornehmen.

Zum ersten Teil: Die Kommission für Gesundheit und Umwelt hat in zwei Sitzungen den Bericht des Bundesrates zum Luftreinhalte-Konzept besprochen. Wie bekannt, ist dieser Bericht die Antwort des Bundesrates auf den Auftrag des Parlaments, der ihm anlässlich der Wald-Session Anfang 1985 überbunden worden ist. Danach hatte der Bundesrat bis spätestens Ende 1985 ein Konzept vorzulegen, in dem festgehalten wird, auf welchen Stand die Luftbelastung zurückgeführt und mit welchen Massnahmen sowie nach welchem Zeitplan dieses Ziel erreicht werden soll. Der Bundesrat hat diesen Bericht am 10. September 1986 erstattet.

Es wäre der Kommission für Gesundheit und Umwelt bei aller Anerkennung der sachlichen Dringlichkeit terminlich kaum möglich gewesen, die Behandlung dieses Berichtes so voranzutreiben, dass das Geschäft bereits in der Dezember-Session des vergangenen Jahres hätte traktandiert werden können. Erschwerend für die Arbeit der Kommission hat sich zudem der Rücktritt von Herrn Bundesrat Egli ausgewirkt, so dass beschlossen wurde, die Sitzungen im Beisein des neuen Departementsvorstehers durchzuführen. Das ist am 23. Januar und 19. Februar dieses Jahres geschehen. In einer ausführlichen Eintretensdebatte schloss sich die Kommission der Beurteilung des Bundesrates über den Ist-Zustand der Luftbelastung an. Auch wenn der Zusammenhang zwischen der Luftverschmutzung und den zunehmenden Waldschäden anteilmässig nicht bis auf die letzte Kommastelle bewiesen werden kann, so ist doch keinesfalls in Abrede zu stellen, dass aufgrund unserer gesamten zivilisatorischen Tätigkeit jährlich enorme Mengen an Luftschadstoffen in die Atmosphäre abgegeben werden und in Form von Niederschlägen auch in den Boden gelangen. Würde man dieser Entwicklung freien Lauf lassen, so müssten über kurz oder lang irreversible Schäden für die Vegetation, die Bodenbeschaffenheit, aber auch für die menschliche Gesundheit auftreten. Eine erhebliche Verminderung der Luftbelastung ist daher ein dringliches Gebot.

Der Bundesrat formuliert denn auch im Luftreinhalte-Konzept die notwendige Zielsetzung. Für die drei Hauptschadstoffe werden die folgenden gesamtschweizerischen Emis-

sionsziele vorgegeben: Bei den Schwefeldioxid-Emissionen soll bis 1990 der Stand von 1950 und damit das Maximalziel erreicht sein. Bei den Stickoxid- und Kohlenwasserstoff-Emissionen soll bis 1995 als Minimalziel der Emissionsstand von 1960 erreicht sein. Die Massnahmen, die der Bundesrat zur Erreichung dieser Zielsetzung ins Auge fasst, werden in vier verschiedene Kategorien eingeteilt:

Erstens in Massnahmen, die der Bundesrat möglichst rasch zu verwirklichen gedenkt (Massnahmenpaket A).

Zweitens in Massnahmen, die der Bundesrat je nach Ergebnis der noch laufenden Abklärungen ergreifen wird. (Massnahmenpaket B).

Drittens in Massnahmen, die nach Ansicht des Bundesrates gegenwärtig kaum realisiert werden können (Massnahmenpaket C).

Viertens in Massnahmen, die aus heutiger Sicht bis zum Jahre 2000 keinen Beitrag zur Verbesserung der lufthygienischen Situation leisten können (Massnahmenpaket D).

Nach dem vom Bundesrat im Bericht zu den einzelnen Massnahmen gemachten Angaben über die Schadstoffreduktion vermögen die Massnahmen der Gruppen A und B beim Schwefeldioxid das Maximalziel sicherzustellen. Hingegen wird bei den Stickoxid- und den Kohlenwasserstoff-Emissionen selbst das Minimalziel nicht erreicht werden. Die Abweichung ist beträchtlich, indem gemäss Massnahmenpaket des Bundesrates die Emissionswerte beim Stickoxid im Jahre 1995 den Stand von 1960 um das Doppelte überschreiten werden, bei den Kohlenwasserstoffen um gut zwei Fünftel.

Man muss sich zwar bewusst sein, dass sowohl der angegebene Emissionsstand von 1960 und von 1950 wie auch die durch die vorgesehenen Massnahmen erreichte Reduktion der heutigen Luftbelastung auf Schätzungen beruhen und damit einen gewissen Streubereich aufweisen. Die Abweichung des Resultates vom vorgegebenen Ziel ist jedoch derart gross, dass die Nicht-Erreichbarkeit der Zielsetzung offensichtlich wird.

Die Kommission war sich rasch darüber einig, dass man es bei dieser Feststellung nicht bewenden lassen kann, sondern dass zusätzliche Anstrengungen nötig sind. Da zum vorgelegten Bericht des Bundesrates keine Änderungen möglich sind, sondern dieser lediglich zur Kenntnis genommen werden kann, formulierte die Kommission für Gesundheit und Umwelt entsprechende Vorstösse, die den Bundesrat beauftragen, das als richtig anerkannte Ziel auch bei den Stickoxiden und den Kohlenwasserstoffen zu erreichen.

Zum zweiten Teil meiner Ausführungen: Bevor ich diese Vorstösse kommentiere, liegt mir daran, noch ein paar Präzisierungen zum Bericht des Bundesrates anzubringen, wie sie sich im Verlaufe der Kommissionsberatungen ergeben haben. Zum ersten ist festzuhalten, dass der Beitrag der Kantone zur Luftverbesserung im Rahmen der Luftreinhalteverordnung im Konzept nicht quantifiziert ist. Damit fällt die Gesamtbilanz wohl negativer aus, als sie sich im Jahre 1995 tatsächlich präsentieren sollte. Wie Sie wissen, sieht die Luftreinhalteverordnung für die Bekämpfung der Luftverschmutzung ein zweistufiges Verfahren vor. Zum ersten eine vorsorgliche Emissionsbegrenzung für das ganze Gebiet der Schweiz und zum zweiten eine verschärfte Emissionsbegrenzung dort, wo übermässige Immissionen bestehen. Für die Gebiete, in denen trotz genereller Emissionsgrenzwerte infolge der Konzentration der verschiedenen Emissionsquellen – Industrie, Gewerbe, Haushalt, Feuerungen und Verkehr – die zulässigen Immissionen nach wie vor zu hoch sind, muss bis zum 1. März 1989 ein Plan vorliegen, welcher aufzeigt, mit welchen Massnahmen die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden können. Innerhalb von weiteren fünf Jahren – also bis zum Jahre 1994 – sind diese Pläne zu verwirklichen.

Von diesen Massnahmen, die vor allem in Agglomerationsgebieten Anwendung finden werden, verspricht sich der Bundesrat einen beachtlichen Beitrag zur weiteren Reduktion der Emissionen. Er hat aber darauf verzichtet, diesen Beitrag in seinem Konzept in Tonnen auszuweisen, weil er dazu keine zuverlässigen Angaben machen kann, bevor die

entsprechenden Massnahmenpläne der Kantone vorliegen. Des weiteren möchte ich ein paar Präzisierungen oder Ergänzungen zu den vom Bundesrat in seinen vier Kategorien diskutierten Massnahmen anbringen. Mit Bezug auf die Verschärfung der Abgasvorschriften für Motorräder und Motorfahrräder, welche Sie unter der Massnahme A2 finden, ist nicht nur über die erste Stufe entschieden worden, sondern die weitere Verschärfung dieser Abgasvorschriften wird noch im Laufe dieses Jahres eingeleitet, womit die Massnahme B3 ebenfalls als bereits erfüllt betrachtet werden kann. Das Resultat dieser neuen Abgasvorschriften wird mit Bezug auf die Schadstoffverminderung als so gut bezeichnet, dass der Bundesrat die Heraufsetzung des Mindestalters für Mofafahrer auf 18 Jahre aus Gründen des Umweltschutzes als nicht mehr notwendig beurteilt und damit die Massnahme B4 absetzt. Diese Mitteilung wurde in der Kommission mehrheitlich mit Befriedigung zur Kenntnis genommen, weil die Massnahme mit Rücksicht auf all jene jungen Menschen, die für ihren Schul- oder Arbeitsweg ein Mofa benötigen, ohnehin als unverhältnismässig beurteilt worden ist.

Zur Massnahme A3, Verzicht auf den Weiterausbau des beschlossenen Nationalstrassennetzes, sei der Vollständigkeit halber festgehalten, dass für den Bundesrat die noch offenen und vom Parlament kürzlich erneut bestätigten Teilabschnitte nicht unter diesen Verzicht fallen, sondern dass darunter eine grundsätzliche Erweiterung des Autobahnnetzes zu verstehen ist. Kleinere Korrekturen zur Behebung von chronischen Engpässen sollten jedoch gemäss Bundesrat nicht zuletzt auch im Interesse der Luftqualität möglich bleiben (Stichwort Grauholz).

Zu einer recht eingehenden Diskussion in der Kommission hat die vom Bundesrat unter B1 angegebene Massnahme geführt: die Verschärfung der Luftreinhalte-Verordnung. Es war unklar, was darunter verstanden werden muss, da doch diese Verordnung eben erst in Kraft getreten ist und mit ihren scharfen Vorschriften die heutigen Möglichkeiten zur Emissionsreduktion bei neuen stationären Quellen voll ausschöpft. Die Verwaltung hat daraufhin für die Kommission einen kurzen Zusatzbericht zu dieser Frage ausgearbeitet, der auch an dieser Stelle nochmals verdankt sei.

Dieser Bericht präzisiert, dass es sich bei der Massnahme B1, Verschärfung der Luftreinhalte-Verordnung, um einen verkürzten Titel handelt, der folgendes zu bedeuten hat: Es geht bei der Massnahme B1 um eine Ueberprüfung der Möglichkeiten zur Verschärfung bzw. dynamischen Anpassung der Luftreinhalte-Verordnung an die neuen technischen Möglichkeiten, wie dies aufgrund des Umweltschutzgesetzes vorgesehen ist. Im Rahmen der Massnahme B1 werden gemäss den erfolgten Präzisierungen insbesondere auch die Möglichkeiten zur Förderung von Forschung und Entwicklung von technischen Emissionsverminderungsmassnahmen geprüft, die die Voraussetzungen für eine allfällige Verschärfung der Luftreinhalteverordnung darstellen. Es wird in diesem Zusammenhang nicht zuletzt auch an strengere Vorschriften bei den Kohlenwasserstoff-Emissionen gedacht, wo bei Industrie und Gewerbe, aber auch bei den Haushalten noch beachtliche Emissionsüberschüsse festgestellt werden müssen, vor allem weil die technischen Möglichkeiten zur Reduktion noch nicht ausreichend bekannt sind.

Zur Massnahme B9, Lenkungsabgabe auf fossiler Energie (Brenn- und Treibstoffe) muss präzisiert werden, dass sie in dieser generellen Form im Paket der Massnahmen, die der Bundesrat je nach Ergebnis der noch laufenden Abklärungen ergreifen wird, nicht ganz richtig plaziert sein dürfte, weil zur Einführung einer generellen Lenkungsabgabe ohne Zweifel neue rechtliche Grundlagen geschaffen werden müssen. Für Einzelfälle jedoch, z. B. in Form einer grösseren Preisdifferenz zwischen bleifreiem und bleihaltigem Benzin, dürften die weiteren Abklärungen ausreichen.

Auf eine Beurteilung der vom Bundesrat in die Kategorien C und D eingeteilten Massnahmen möchte ich an dieser Stelle verzichten und nur kurz festhalten, dass die Kommission diese Zuteilung bei weitem nicht für alle Massnahmen als

richtig beurteilt hat. Das kommt bei der Kommissionsmotion deutlich zum Ausdruck.

Noch ein letzter Punkt genereller Art zum Bericht des Luftreinhalte-Konzeptes: Der Bundesrat hält in diesem Bericht fest, dass der Vollzug der Massnahmen dem Bund bedeutende zusätzliche Aufgaben überbindet, deren Erfüllung mehr Personal voraussetzt. Es wird im Bericht ausführlich begründet, dass der Bundesrat für die wahrzunehmenden Aufgaben im Jahre 1987 fünfzehneinhalb und im Jahre 1988 sechs zusätzliche Etatstellen benötigt und dass die personellen Einsparmöglichkeiten heute ausgeschöpft seien.

Die Kommission hat diesen Fragenkomplex nicht diskutiert, und es geht auch heute nicht darum, diese Stellen zu bewilligen. Aber im Sinne einer vollständigen Berichterstattung über den Ihnen vorgelegten Bericht muss ich diesen Hinweis anbringen und Sie auf diese Konsequenzen hinweisen.

Zum dritten Teil, der Erläuterung der Kommissionsmotion: Mit der Kommissionsmotion möchte die Kommission für Gesundheit und Umwelt einstimmig den Bundesrat beauftragen, so rasch als möglich ein zusätzliches Massnahmenpaket vorzulegen, welches weitere Massnahmen enthält, die nötig sind, um das Ausmass der Emissionen auch bei den Stickoxiden und den Kohlenwasserstoffen auf den Stand von 1960 zu senken und im weiteren darzulegen, wie der Vollzug der beschlossenen Massnahmen sichergestellt werden kann. Eigentlich wollte die Kommission ein fixes Datum für die Erfüllung der Motion festlegen. Auf Wunsch des Bundesrates hat man dann aber darauf verzichtet. Der Beitrag der Kantone zur Emissionsverringerung ist ein wichtiger Posten in der Bilanz, und es kann heute nicht mit Sicherheit gesagt werden, wann dieser Beitrag quantifizierbar ist. Der Bundesrat hat aber glaubhaft versichert, dass er den Kommissionsauftrag auch ohne Festlegung einer Frist zügig an die Hand nehmen und beförderlich behandeln will. Wenn Sie heute die Kommissionsmotion unterstützen, worum wir Sie bitten, so bekräftigen Sie damit den Auftrag für ein zusätzliches Massnahmenpaket.

Das ist der Inhalt der Motion. Für die Ausgestaltung dieses Massnahmenpaketes wird dem Bundesrat ein grosser Spielraum zubilligt. Die von der Kommission im Motionstext vorgeschlagenen Massnahmen haben weder einen verpflichtenden noch einen abschliessenden Charakter. Der Bundesrat kann Massnahmen daraus nach näherer Prüfung ablehnen oder den Katalog – wenn nötig – durch weitere Massnahmen ergänzen. Dabei kann er auch bereits abgelehnte Massnahmen wieder aufgreifen, sofern ihm dies erforderlich erscheint.

Der von der Kommission zusammengestellte Katalog hat den Charakter einer Leitlinie und umfasst diejenigen Massnahmen, welche für die Kommission im Vordergrund stehen. Es sind die Massnahmen, die nach unserer Ansicht mit einem Minimum an Nachteilen ein Maximum an Wirkung für die Umwelt erzielen könnten. Bei den Beratungen in der Kommission haben wir rasch feststellen müssen, dass es kaum Schritte zur Reduktion der Umweltbelastung gibt, die nicht auch gewisse Nachteile aufweisen, welche häufig nicht für alle Teile unserer Bevölkerung gleich stark ins Gewicht fallen. Bei den von der Kommission in der Motion vorgeschlagenen Massnahmen handelt es sich um solche, wo sich die Nachteile am ehesten in Grenzen halten und die möglichst gerecht für alle Anwendung finden können. Deshalb finden Sie im Katalog der Kommissionsmotion bestimmte Massnahmen nicht: die autofreien Sonntage, die Benzinrationierung sowie die Ueberwälzung der Versicherungsprämien auf den Benzinpreis. Diese Massnahmen sind nach Ansicht der Mehrheit der Kommission mit vielen Nachteilen und Schwierigkeiten verbunden, so dass sie nicht im Vordergrund stehen können und zumindest noch weiter fundierte Abklärungen benötigen. Ebenfalls finden Sie im Katalog der Kommission die Massnahmen nicht, die der Bundesrat ohnehin möglichst rasch zu verwirklichen gedenkt und die in der Kommission unbestritten blieben. Ich denke beispielsweise an die leistungsabhängige Schwerver-

kehrsabgabe oder an die dynamische Anpassung der Luftreinhalte-Verordnung gemäss Umweltschutzgesetz.

Lassen Sie mich kurz die von der Kommission als sinnvoll betrachteten Massnahmen noch etwas näher erläutern. Es ist wohl nirgends bestritten, dass die Katalysator-Technik eine drastische Senkung der beim Individualverkehr erzeugten Schadstoffe erreichen kann. Bei einem Gesamtwagenpark von rund 2,4 Millionen Personenwagen finden sich in der Schweiz aber heute erst rund hunderttausend Katalysatorautos. Eine raschere Umstellung des Wagenparks ist daher erwünscht. Ein Mittel dazu kann die Einführung einer grösseren Preisdifferenz zwischen verbleitem und unverbleitem Benzin sein. Dies würde zwar auch alle jene Automobilisten begünstigen, die nicht mit Katalysator fahren, aber bleifrei tanken können. Zugleich sind aber auch diejenigen Autos betroffen, die man mit einem vertretbaren Aufwand umrüsten könnte; also soll man das tun. Da vor allem die schadstoffintensiven Altwagen die Luft belasten, ist es wünschbar, für diese eine bestimmte Frist zu setzen, nach welcher sie aus dem Verkehr zu ziehen sind.

Der fünfte Punkt des von der Kommission vorgeschlagenen Massnahmenkatalogs betrifft die Ueberwälzung der kantonalen Motorfahrzeugsteuern auf den Treibstoffpreis, wobei davon ausgegangen wird, dass den Kantonen die Ausfälle, die sie dadurch erleiden, zurückerstattet werden.

Punkt 5 war in der Kommission am meisten umstritten. Einerseits wurde befürchtet, dass die Bewohner der grenznahen Gebiete für das Tanken ins Ausland ausweichen, andererseits machte man eine Benachteiligung jener Regionen geltend, die mit dem öffentlichen Verkehr schlecht erschlossen sind. Diese Bedenken sind nicht von der Hand zu weisen. Die Motion nennt daher auch die Möglichkeit eines Ersatzes der Motorfahrzeugsteuer durch eine Steuer, die nach der Schadstoffbelastung oder eventuell auch nach dem Benzinverbrauch berechnet wird. Auch die Einführung einer Schadstoffvignette kann in diesem Zusammenhang diskutiert werden. Wichtig ist, dass ein Anreiz für den zurückhaltenden Benzinverbrauch geschaffen wird. Wenn weniger Treibstoff und weniger Heizöl verbraucht würden, könnte die Luftbelastung am schnellsten gesenkt werden. Es muss betroffen machen, dass trotz grosser und öffentlich immer wieder bekundeter Besorgnis um unsere Umwelt der Benzinverbrauch 1986 gegenüber dem Vorjahr wiederum um gut 4 Prozent zugenommen hat.

Mit der freiwilligen Beschränkung scheint es beim Individualverkehr leider nicht zu klappen, weshalb finanzielle Anreize helfen sollen, das Auto sparsam einzusetzen. Aber auch beim Heizöl gibt es sicher noch ein Sparpotential, das beispielsweise mit besserer Wärmedämmung der Gebäude oder mit individuellen Heizkostenabrechnungen besser ausgenutzt werden könnte. Hier ist an fiskalische Anreize zu denken.

Der Punkt 7 des Katalogs geht von der Tatsache aus, dass der technische Umweltschutz beim Schwerverkehr noch in den Anfängen steckt und die Stickoxidbelastung aus dem Verkehr in den neunziger Jahren zu einem beachtlichen Teil aus dem Schwerverkehr stammen wird. Eine bessere Ausnützung technischer Möglichkeiten auf diesem Gebiet ist daher dringend.

Auch der Punkt 9 der Motion steht im Zusammenhang mit dem Schwerverkehr. Er unterscheidet sich von der Massnahme C2, Ferngüterverkehr auf die Schiene, die im bundesrätlichen Konzept bei den politisch nicht realisierbaren Massnahmen eingereiht ist, dadurch, dass damit nicht gemeint ist, generell seien alle Gütertransporte, die in der Schweiz auf der Strasse eine Distanz von 100 oder mehr Kilometer zurücklegen, zwingend auf der Schiene durchzuführen, sondern der kombinierte Verkehr soll dort gefördert werden, wo es zweckmässig und sinnvoll geschehen könne. Wenn gleichzeitig erreicht werden könnte, dass die heute schon angebotenen Dienstleistungen zur Verminderung von Leerfahrten im Güterverkehr auf der Strasse besser und von mehr Firmen genutzt würden, so könnte mit all diesen Massnahmen eine sicher bedeutsame Senkung der Schadstoffe aus dem Schwerverkehr erzielt werden.

Der Punkt 8 des Massnahmenkatalogs soll die Kantone so gut wie möglich in die Lage versetzen, den von ihnen erwarteten Beitrag zur Luftreinhalteverordnung auch tatsächlich zu leisten.

Der Punkt 10 enthält die bereits mehrmals erhobene Forderung, dass alternative einheimische und erneuerbare Energien die notwendige Förderung erfahren sollen.

Der elfte und letzte Punkt des Katalogs der Kommission umfasst die internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Umweltschutzes. Die Tatsache, dass dieses Begehren am Schluss der Liste steht, heisst keineswegs, dass man ihm wenig Bedeutung zumisst, sondern ganz im Gegenteil. Gewisse Massnahmen im Umweltschutz können in einem kleinen Land wie der Schweiz, mitten im Herzen eines Kontinents, sinnvollerweise erst dann überhaupt diskutiert werden, wenn die grenzüberschreitende Koordination und Zusammenarbeit gewährleistet ist.

Zum vierten und letzten Teil, der Beurteilung der weiteren Kommissionsvorstösse. Neben dieser Kommissionsmotion liegen noch sieben Kommissionspostulate, eine weitere Kommissionsmotion und ein Postulat der Kommissionsminderheit vor. Ein Teil dieser Postulate, die aus persönlichen Vorstössen hervorgegangen sind, hat in der Kommission eine geschlossene oder eine grossmehrheitliche Unterstützung gefunden: das Postulat, das vom Bundesrat bis Ende 1990 einen Bericht über die lufthygienischen Massnahmen der Kantone und des Bundes sowie über deren Resultate verlangt; ohne Gegenstimme hat die Kommission auch das Postulat verabschiedet, wonach eine geeignete und soweit wie möglich verursachergerechte Finanzierung der in internationaler Zusammenarbeit geplanten Untersuchung der Klimaveränderung gesucht werden soll. Es müsste dabei mit Aufwendungen von rund 10 Millionen Franken gerechnet werden.

Von Bedeutung erscheint der Kommission der Vorstoss hinsichtlich der Problematik rund um die Lösungsmittel. Diese belasten die Umwelt mit Kohlenwasserstoffen oder zum Teil sogar mit chlorierten Kohlenwasserstoffen. Dieser Komplex scheint noch wenig bearbeitet zu sein. Die Kommission erachtet hier zusätzliche Informationen und geeignete Massnahmen als wichtig.

Auch das Postulat «Ferngüterverkehr auf der Schiene» fand breite Unterstützung, wobei – wie beim kombinierten Güterverkehr im Massnahmenkatalog der Kommissionsmotion – das Kriterium nicht eine fix bemessene Distanz sein soll, sondern es geht darum, generell mehr Güterverkehr auf die Schiene zu bringen.

Beim Postulat «Angemessenes Basisangebot an Regionalzügen auf allen SBB-Linien» sind noch weitergehende Angebote anvisiert, als sie zum Teil seit Anfang dieses Jahres eingeführt worden sind. Die dafür notwendigen Aufwendungen wurden vom Urheber des Vorstosses mit rund 30 Millionen Franken beziffert.

Bei der Motion «Alpentransit-Güterverkehr auf die Schiene» beantragt eine Minderheit der Kommission die Umwandlung in ein Postulat, vor allem weil die Erfüllung der Motion mit hohen Kosten verbunden ist und diese eingehende Abklärungen erfordern. Die Mehrheit der Kommission beurteilt aber das Problem als so bedeutungsvoll, dass die verbindliche Form der Motion in der Kommission obsiegte.

Stark umstritten war in der Kommission das Postulat «Einschneidende Massnahmen». Ebenso gab es gegen das Postulat «Uebergang von fixen zu variablen Kosten im Motorfahrzeugverkehr» Opposition, weil dieses auch die Versicherungsprämien für die Ueberwälzung auf den Benzinpreis miteinbezieht. Die Mehrheit der Kommission unterstützt jedoch die Ueberweisung dieser beiden Postulate. Dabei ist aber zu betonen, dass beide nicht die Einführung dieser anvisierten Massnahmen fordern, sondern lediglich das Studium dieser Massnahmen und einen Bericht über die Vor- und Nachteile einer Verwirklichung.

Die Kommissionsminderheit möchte mit ihrem Postulat die Einführung von Tempo 100 auf Autobahnen erreichen.

Damit bin ich am Schluss meiner Ausführungen angelangt und bitte Sie im Namen der einstimmigen Kommission, vom

Bericht des Bundesrates über das Luftreinhalte-Konzept Kenntnis zu nehmen und die Kommissionsmotion mit der Forderung nach einem zusätzlichen Massnahmenpaket zu überweisen.

Die sieben vorhin erwähnten Kommissionspostulate und die eine zusätzliche Motion fanden ebenfalls die mehrheitliche Unterstützung in der Kommission, die Ihnen empfiehlt, auch diese Vorstösse an den Bundesrat zu überweisen.

Frau **Grendelmeier**, Sprecherin der Minderheit: Frau Spoerry hat es wieder einmal gesagt, und ich wiederhole es: Das Prinzip Freiwilligkeit hat versagt. Was wir brauchen, ist offensichtlich ein heilsamer Zwang in der Form von bindenden Vorschriften, die eingehalten, durchgesetzt und kontrolliert werden.

Ich stehe nun zum dritten Mal in drei Jahren mit demselben Anliegen, mit Tempo 100, hier vorne; dabei könnten wir durchaus freiwillig den Bleifuss vom Pedal nehmen. Aber eben, es klappt nicht.

Wenn Sie sich nun die eben erwähnten Kommissionsmotionen und Postulate genau anschauen, dann müssen sie Ihnen eigentlich fast alle ausserordentlich bekannt vorkommen. Es sind Forderungen, die bereits 1983 im Massnahmenpaket der LdU/EVP-Fraktion enthalten waren und eingereicht wurden. Das war in der ersten Session nach den Wahlen. 1985 wurden alle einschneidenden Massnahmen von der bürgerlichen Mehrheit in diesem Rate abgeschmettert. Aber nun, 1987, werden sie von eben dieser bürgerlichen Mehrheit wieder vorgelegt. Diesmal allerdings in der dritten Session vor den Wahlen. So hoffe ich ganz zuversichtlich, dass diese Forderungen mit grossem Mehr überwiesen werden.

Ich gebe gerne zu: Ich liebe diese Wahlen. Schade eigentlich, dass sie nicht öfters stattfinden. Sie haben eine gar wundersame, eine gewissermassen katalysatorische, das heisst eine beschleunigende Wirkung auf Umdenkprozesse in bürgerlichen Köpfen. Dafür bin ich sehr dankbar.

Dankbar bin ich ganz besonders Herrn Kollege Mühlemann, der mir in diesen Tagen mehrfach und mit entzückender Offenheit gestanden hat, dass die Bürgerlichen im allgemeinen und die FDP im speziellen in Sachen Umweltschutz wörtlich unsere «Trittbrettfahrer» seien. Das freut uns natürlich ausserordentlich, und ich kann Ihnen versichern, meine Damen und Herren von der bürgerlichen Seite, Sie sind hochwillkommen auf diesem Trittbrett. Aber ich warne Sie: Es handelt sich um einen Schnellzug, und ich hoffe, dass Sie dann auch nach den Wahlen noch oben sitzen und sich nicht vom etwas zugigen Wind herunterfegen lassen.

Spass beiseite – Eile tut not. Wir haben wertvolle Zeit verloren. Auch wenn wir diese Kommissionsmotionen und -postulate überweisen werden, wird sich vorerst an unserer Luft nichts, aber auch gar nichts verbessern; denn es handelt sich ausschliesslich um mittel- und langfristige Massnahmen, die einige Zeit brauchen, bis sie überhaupt wirken können. Was fehlt, sind die Sofortmassnahmen, die zwingend zu einer ganzheitlichen Behandlungsmethode gehören. Was wir brauchen – ich habe es hier vorne schon öfter gesagt –, ist eine Therapiekette, und zwar nicht als höfliche Empfehlung; denn als solche liest sich das Luftreinhalte-Konzept des Bundesrates leider, wenn alle einschneidenden und somit auch schmerzhaften Massnahmen, die vor allem unter C und D aufgelistet sind, für den Bundesrat entweder politisch nicht realisierbar, das heisst also politisch nicht opportun, sind, weil die Akzeptanz – um das wunderschöne Wort wieder einmal zu gebrauchen – dafür angeblich fehlt oder weil sie ebenso angeblich keinen Beitrag zur Luftverbesserung bringen.

Es kann nun endgültig nicht mehr die Aufgabe dieses Rates sein, von einem solchen Bericht einfach Kenntnis zu nehmen, ein Bericht, der lediglich feststellt, dass wir das Ziel mit den vorgeschlagenen Massnahmen in keiner Weise erreichen. Aufgabe dieses Parlaments scheint mir zu sein, eine Zielvorgabe zu formulieren und daran festzuhalten. Der Bundesrat muss dann die dazu notwendigen Mittel einsetzen, um es zu erreichen.

Aber fangen wir doch ums Himmels willen endlich an, und zwar mit einer ersten, einfachsten Massnahme, die noch nicht einmal unserer tätigen Unterstützung, der Unterstützung dieses Rates, bedürfte! Der Bundesrat könnte es in eigener Kompetenz heute beschliessen und morgen oder übermorgen in Kraft treten lassen: Tempo 100 auf den Autobahnen ist eine der ganz wenigen Massnahmen, die nicht nur nichts kostet, sondern, im Gegenteil, noch jedem einzelnen Automobilisten einen gesparten Batzen ins höchstteigene Portemonnaie bringt. Er ist ein erster, wenn auch bei weitem nicht der einzige, aber ein hochwirksamer Schritt zur Verminderung des Treibstoffverbrauchs. Denn jeder nicht verbrauchte Liter Benzin ist ein guter Liter Benzin. Das gilt nebenbei bemerkt auch für Katalysatorautos. Auch diese sind nicht einfach gesunde und unschädliche Autos. Sie sind etwas weniger schädlich als die anderen.

Tempo 100 hat aber noch weitere Vorteile: Diese Massnahme braucht nicht erst im Labor geprüft zu werden. Sie braucht nicht erfunden zu werden. Sie wurde 1973/1974 im Massstab 1 zu 1 auf den Schweizerstrassen mit Erfolg durchgeführt. Es wurde weniger Benzin verbraucht, sonst hätten wir es damals, als es um die Knappheit ging, nicht gemacht. Eine überprüfbare Wirksamkeit fehlt also nicht. Ein weiteres Plus dieser Massnahme ist, dass sie jederzeit rückgängig gemacht werden könnte, sollte es sich eines Tages herausstellen, dass wir anfangen, unter allzu gesunder Luft zu leiden.

Ich weiss inzwischen aus Erfahrung, dass ein solches Ansinnen, dass Tempo 100 – das die Automobilistenseele ins Mark trifft – als eine infame Attacke auf das unstillbare Freiheitsbedürfnis des Schweizers gilt. Deshalb wende ich mich nun an Sie, liebe Kolleginnen und Kollegen der bürgerlichen Mehrheit. Mit Ihnen als neuen Kampfgefährten müsste es nun endlich gelingen, die Schweizer Automobilisten davon zu überzeugen, dass dies der allermildeste und erste Schritt der Therapiekette ist; die schmerzhafteren werden folgen.

Ich muss Sie daran erinnern, dass der Stadtrat von Zürich einen Brief an unsere Kommission geschickt hat, worin er schreibt: «..., dass auch auf Bundesebene weitergehende Massnahmen ins Auge zu fassen sind, dass insbesondere die Benzinrationierung, die Einführung eines Oeko-Bonus, die Umlagerung aller Fixkosten auf den Treibstoff und die Einführung motorfahrzeugfreier Tage diejenigen Massnahmen sind, die kurzfristig die grössten Beiträge zur Senkung der Luftschadstoffe haben.» Es sind alles Massnahmen, die Sie auch in unserem Massnahmenpaket für diese Diskussion finden.

Gemessen an diesen harten Vorschlägen – aus einer Stadt übrigens, die nicht im Ruf steht, überrissen «grün» zu sein –, müsste es uns jetzt endlich gelingen und ein Leichtes sein, diesen ersten harmlosen Schritt von Tempo 100 auf Autobahnen durchzuführen, und zwar sofort.

Präsident: Herr Mühlemann hat das Wort für eine persönliche Erklärung verlangt.

Persönliche Erklärung – Déclaration personnelle

Mühlemann: Es stimmt natürlich, dass wir hier und da mit entwaffnender Offenheit Gespräche in den Couloirs führen. Ich habe dabei auch durchaus anerkannt, dass die Partei des Landesrings verschiedentlich interessante Vorstösse im Zusammenhang mit dem Umweltschutz gemacht hat. Aber ich habe keineswegs damit gesagt, dass die freisinnig-demokratische Fraktion nicht auch Vordenker in diesem Gebiet hätte.

Die freisinnig-demokratische Fraktion hat ihr eigenes Konzept, das durch gesunden Menschenverstand geprägt ist; sie bemüht sich dabei, möglichst nicht immer über Ziele hinauszuschiessen.

86.188

Interpellation Spälti

Spälti: Ich bin aufgefordert, meine Interpellation vom 18. Dezember 1986 mit dem Titel «Umweltschutz in der Schweiz und im Ausland» zu begründen. Ich werde das angesichts des gedrängten Zeitplanes sehr kurz tun.

Wir wissen, dass die im umliegenden Ausland ergriffenen Massnahmen zum Schutze der Umwelt sehr unterschiedlich, aber wohl weitgehend ungenügend sind. Gleichzeitig erreichen uns dramatische Zahlen über die produzierten Schadstoffe, so zum Beispiel mit Bezug auf Schwefeldioxid (SO₂): In der Bundesrepublik sind es 3 Millionen Tonnen pro Jahr, in der Tschechoslowakei 3,6 Millionen, in der DDR 4,9 Millionen, in der Schweiz rund 95 000 Tonnen pro Jahr. Es ist deshalb immer wieder von der Luftverschmutzung, die grenzüberschreitend unser Land trifft, die Rede. Von vielen Kreisen wird der vom Ausland stammende Anteil als ausserordentlich wesentlich für die Immissionen in unserem Land bezeichnet.

Auf der anderen Seite zeigen Informationen, die auch im Bericht des Bundesrates zum Luftreinhaltekonzept veröffentlicht wurden, dass zum Beispiel die Schwefeldioxid- und die Stickstoffdioxid-Immissionen in unserem Land weitgehend hausgemacht sind. In dieser Situation ist es sehr wichtig, dass der Öffentlichkeit die wirklichen Verhältnisse korrekt und umfassend dargestellt werden.

Ohne etwa die eigenen Massnahmen einschränken zu wollen, müssen angesichts der Fremdeinwirkungen die Grenzen der Wirkungsmöglichkeit der eigenen Massnahmen dargestellt werden. Es muss aber auch allenfalls klar dargestellt und nachgewiesen werden, dass die eigenen, schweizerischen Massnahmen für die Korrektur der heutigen Immissionen von entscheidender Bedeutung sind. Dies würde dann wohl auch zu einer breiteren und besseren Akzeptanz tiefgreifender Massnahmen führen.

Schliesslich ist im ganzen Umfeld auf eine verbesserte internationale Zusammenarbeit zu drängen. Denn viele Massnahmen, die heute im Raum stehen, könnten gar nicht im Alleingang realisiert werden. In diese Richtung zielt ja auch Ziffer 11 der Kommissionsmotion.

In diesem Sinne sind die in meiner Interpellation gestellten Fragen zu verstehen.

85.325

Postulat der freisinnig-demokratischen Fraktion

Postulat du groupe radical-démocratique

Schüle: Umweltschutz ist in aller Regel nicht gratis, und auch diejenigen, die den Umweltschutz politisch für sich gepachtet haben, müssen ihren persönlichen Pachtzins erst noch leisten.

Massnahmen zur Bekämpfung der Luftverschmutzung verursachen erhebliche Kosten. Diese Kosten müssen von jemandem getragen werden. Sie setzen – volkswirtschaftlich betrachtet – einen Verzicht voraus und vermindern die verfügbaren Einkommen der Haushalte und die Gewinne der Unternehmen. Diese Feststellung trifft auf den ganzen Bereich des technischen Umweltschutzes zu.

Nehmen wir, um diese Indexproblematik zu beleuchten, das Beispiel des Katalysators, der die marktgängigen Autos im Durchschnitt um rund einen Zehntel verteuert. Diese Kosten sind jedoch Bestandteil des Warenkorbes, der zur Berechnung des Landesindex der Konsumentenpreise dient. Weil die Anschaffung von Personenwagen mit einem Anteil von 3,3 Prozent in diesem Index enthalten ist, wird dieser Index nun ebenfalls um einen Zehntel oder gut 0,3 Prozent ansteigen und am Jahresende einen entsprechenden zusätzlichen Teuerungsausgleich in dieser Höhe auslösen. Wer also 50 000 Franken verdient, erhält in Zukunft eine jährliche Katalysatorzulage von etwa 165 Franken, wer 100 000 Franken verdient, eine solche von 330 Franken. Wer kein Auto besitzt, kommt ebenfalls dauernd in den Genuss einer solchen Zulage. Die ganze Last des Umweltschutzes

wird auf diese Weise den Unternehmungen zugeschoben, wird der Wirtschaft überbunden.

Im Umweltschutzbereich wird dieser Mechanismus jedoch äusserst fragwürdig, denn Umweltschutz kann und darf nicht gratis sein. Er verlangt einen entsprechenden Verzicht jedes einzelnen: Nur wenn jeder einzelne einen Teil dieser Lasten übernimmt und persönlich trägt, dann muss er sich auch in seinen Konsumgewohnheiten effektiv einschränken. Jeder sollte seine Umweltschutzzlast tragen, z. B. indem er weniger Autokilometer zurücklegt. Ja, er kann damit sogar noch zusätzliche Ersparnisse erzielen.

Diese Indexwirkung von Umweltmassnahmen muss ganz besonders dort beachtet werden, wo der Staat in der Form von sogenannten Lenkungsabgaben eingreifen und unsere Lebensgewohnheiten verändern will.

Gerade im Umwelt- und Energiebereich wird ja heute wieder viel von solchen Lenkungsabgaben gesprochen, die meist auch als marktwirtschaftliche Instrumente bezeichnet werden. Ohne dass wir aber eine Umweltabgabe oder eine Energiesteuer ganz aus diesem Indexmechanismus herauslösen, werden wir kaum je eine echte und dauerhafte Sparwirkung erreichen. Der Konsument erhält über den Indexmechanismus mit geringer zeitlicher Verzögerung jenen Ausgleich zurückerstattet, um dieselbe Energiemenge weiterhin zu konsumieren. Sein Verhalten muss also trotz einer solchen Lenkungsabgabe nicht umweltgerechter werden. Sowohl im Umwelt- wie im Energiebereich können wir daher sinnvollerweise über Lenkungsabgaben nur dann diskutieren, wenn auf jede Art der Rückzahlung ganz verzichtet wird. Sonst trifft es über die indexbedingten Kostensteigerungen zum Schluss doch wieder die Wirtschaft, ohne dass der einzelne sich umweltgerechter zu verhalten hat oder zum effektiven Energiesparen gezwungen würde.

Mit diesem Postulat der FDP wollen wir dieses wichtige Problem der Indexwirkung von Massnahmen im Umweltbereich und Energiebereich angehen und transparent machen. Jedem hier im Saal, der von Lenkungsabgaben spricht, müsste dieses Postulat ein ganz besonders ernstes Anliegen sein.

Ich bitte Sie um Ueberweisung dieses Postulates.

Präsident: Das Wort für eine persönliche Erklärung hat Frau Mauch.

Persönliche Erklärung – Déclaration personnelle

Frau Mauch: Wir betrachten das Postulat der freisinnig-demokratischen Fraktion als reine Augenwischerei und als einen Nebenkriegsschauplatz. Solange sie sich nicht tatkräftig für Lenkungsabgaben ausspricht, können wir uns Diskussionen darüber ersparen, ob solche Abgaben dem Index unterstellt werden sollen oder nicht. Zum Beispiel hat sich die Freisinnig-Demokratische Partei bei der Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens zum neuen Energieverfassungsartikel unzweideutig gegen eine Energieabgabe ausgesprochen. Was soll also dieses Postulat? Sagen Sie doch bitte zuerst einmal klipp und klar und mit Mehrheitsentscheid, Sie seien für Lenkungsabgaben, und dann reden wir wieder über die Modalitäten.

Präsident: Es beginnt nun die organisierte Debatte. Die Fraktionen waren frei, die Zeit unter ihren Mitgliedern aufzuteilen. Ich nehme an, Sie wollen es dem Präsidenten nicht zumuten, halbminutenweise Ihre Redner zu kontrollieren. Ich werde niemanden abläuten, aber die Minuten, die pro Fraktion überzogen werden, werde ich notieren, damit am Schluss der Rednerliste die entsprechenden Reduktionen gemacht werden können.

Wer sich also nicht diszipliniert an die zugeteilte Zeit hält, riskiert, dass der eine oder andere Redner seiner Fraktion nicht mehr zu Worte kommt. Ich glaube, das ist ein faires Angebot.

Wick: Die Fraktion der CVP hat einstimmig in zustimmendem Sinne vom Luftreinhalte-Konzept Kenntnis genommen.

Sie ist nicht gewillt, die Hände in den Schooss zu legen und vor der Tatsache zu resignieren, dass die vorgesehenen Ziele nicht erreicht werden können. Es muss etwas Mutiges geschehen, damit unsere Umwelt wieder gesunden kann, damit unsere Wälder wieder grünen und damit auch der nachweisliche Rückgang der landwirtschaftlichen Erträge aufgehalten wird.

Dieser Rückgang ist bis jetzt noch kaum zur Sprache gekommen. Kein Wunder bei unsern Ueberschüssen. Dennoch ist diese Tatsache ein weiteres alarmierendes Zeichen des angeschlagenen Zustandes unserer natürlichen Umwelt.

Die Fraktion unterstützt deshalb einstimmig oder mit grosser Mehrheit die verschiedenen Vorstösse der Kommission, mit Ausnahme des Punktes 5 der Kommissionsmotion betreffend Ueberwälzung der kantonalen Motorfahrzeugsteuern auf den Treibstoffpreis.

Wir haben uns aber damit nicht zufriedengegeben, sondern uns überlegt, ob nicht rascher greifende Massnahmen möglich wären. In diesem Sinn haben wir eine Motion unserer Fraktion gestern deponiert.

Wer oder was ist eigentlich schuld am Zustand unserer Umwelt, am Waldsterben? Die Antwort heisst, wenn Sie etwas herumhören: «die anderen» – die Industrie, das Gewerbe, die Lastwagen, das Auto schlechthin und, wie wir letzte Woche einmal mehr gehört haben, die Ausländer natürlich. Man hat Angst, man ist besorgt, aber kaum über sein eigenes Verhalten. Der Mensch ist schuld, der Mensch wie du und ich in seinen Ansprüchen, mit seinen Defiziten wie Verlust von Gott, Verlust der Mitte, Verlust des Nächsten, Verlust der sozialen Bezüge, Vereinzelung, Vereinsamung. Diese Defizite werden kompensiert durch neue Kulte: Kult des Mammons, Kult des Wohlstandes, Kult des Konsums, Kult der sogenannten Selbstverwirklichung, Kult der Mobilität, das Auto als – man staune – «gothische Kathedrale unserer Zeit», wie das letzte Woche in einer Zeitung zu lesen war. Alle diese Pseudoreligionen unserer angeschlagenen Zivilisation sind – auch wenn das ganz banal tönt –, enorm energieaufwendig und umweltbelastend.

Beispiel: Früher war im typischen Wohnhaus ein Zimmer neben der Küche geheizt. Die ganze, meist vielköpfige Familie hat sich dort zusammengefunden. Wenn man dann ins Bett gekrochen ist, hat man als Gipfel des Luxus einen Kirschensteinsack, im Kachelofen vorgewärmt, mitgenommen, damit man seine Füsse wärmen konnte. Heute gehen wir auf Distanz. Wir ertragen uns häufig nicht einmal mehr in der Familie. Kaum geht man in die Lehre, muss eine eigene Wohnung her. Die Wohnfläche pro Person nimmt dauernd zu, die Bewohner pro Wohnung nehmen dauernd ab. In Basel wird eine Wohnung durchschnittlich von 1,9 Personen bewohnt. Sozialer, lies wirtschaftlicher Aufstieg, bedeutet Wohnen mit mehr Prestige, ein neues Haus, Zweitwohnung oder Drittwohnung usw. Also immer mehr Energie, immer mehr Umweltbelastung!

Oder dann ein grösseres, stärkeres, schnelleres Auto. Irgendwie muss man ja standesgemäss aus dem Grünen zur Arbeit kommen oder aus der Agglomeration zur Zweitwohnung fahren. Nebenbemerkung: Womit können Macht- oder Ohnmachtgefühle besser ausgedrückt werden als mit einem Druck auf das Gaspedal, das möglichst viele PS freisetzt? Beobachten Sie doch selbst einmal, wer die grössten Wagen fährt!

Das Auto ist geradezu zum Symbol eines Kultes geworden, je nach Standpunkt zum Abgott oder zum Teufel. Glauben Sie das nicht? Lesen Sie gewisse Briefe in der Automobilrevue des ACS oder Zuschriften in den Mitteilungen des VCS. Ich will keinem Mitglied irgendeiner dieser Organisationen zu nahe treten. Aber könnte man nicht manchmal auf den Gedanken kommen, ACS heisse Autoanbetungsclub und VCS Verteufelungsclub? Dabei wird bei beiden Haltungen dem Auto viel zuviel Ehre angetan.

Das Auto sollte nichts anderes sein als ein fahrbarer Untersatz. Es ist eine nicht rückgängig zu machende Folge unserer Hauptsünde, nämlich der Zersiedelung unserer Landschaft. Das Ziel muss sein, dass wir wieder lernen, mit dem

Auto vernünftig umzugehen. Keinesfalls darf zugelassen werden, dass das Auto weiterhin unsere Umwelt über Gebühr belastet. Gerade das macht aber das Auto in seiner heutigen Technologie, wie die Studien des Bundesamtes für Umweltschutz unwiderlegbar gezeigt haben.

Der grösste Anteil der Stickoxidemissionen und damit auch des sekundären Schadstoffes Ozon entstammt den Auspuffen. Dazu kommt ein beträchtlicher Teil der unverbrannten Kohlenwasserstoffe, Emissionen, die unter dem Einfluss des ultravioletten Sonnenlichtes ebenfalls zur Ozonproduktion beitragen. Nachdem gerade diese Schadstoffe die Pflanzenwelt am stärksten beeinträchtigen, ist hier rasche Remedur nötig.

Den Kolleginnen und Kollegen, die das immer noch nicht glauben wollen, will ich nur sagen, dass der Katalysator nicht ohne Grund im sonnigen und übermotorisierten Kalifornien zuerst entwickelt und dann gesetzlich verbindlich erklärt wurde.

Vielleicht darf man wohl einmal dem Bundesrat danken, dass die Schweiz in diesen Fragen den Alleingang in Europa gewagt hat. Trotz starkem Druck unserer Handelspartner haben wir in bezug auf den Schwefelgehalt im Heizöl, besonders aber bei der gesetzlichen Einführung der Abgasnormen und der Katalysator-Technik eine Vorreiterrolle in Europa gespielt. Dem internationalen Umfeld muss aber weiterhin die nötige Aufmerksamkeit geschenkt werden.

Dazu ebenfalls ein Beispiel: Als um den 10. Januar herum eine extreme Inversionslage in Basel herrschte und die Schwefeldioxidkonzentrationen auf 460 Mikrogramm pro m³ anstiegen, war nachweisbar mehr als 50 Prozent dieser Immission importiert. Anders herum: wenn wir alle Heizungen und übrigen Energiezentralen, die auf Erdöl basieren, in der Region Basel abgeschaltet hätten, hätten zwei Drittel unserer Einwohner massivstens gefroren; die Immissionsgrenze der Luftreinhalte-Verordnung wäre aber immer noch um mehr als das Doppelte überschritten gewesen. In der Bundesrepublik Deutschland heisst eben Smog-Voralarm Werte über 600 Mikrogramm pro m³, und Smogalarm wird erst bei über 1200 Mikrogramm pro m³ Schwefeldioxid ausgelöst.

Internationale Vereinbarungen zur Begrenzung der Emissionen sind deshalb vordringlich, vor allem was Schwefeldioxid betrifft. Die Haltung Englands, der DDR, Polens und der Tschechoslowakei, um einige Beispiele in dieser Frage zu nennen, war bis anhin geradezu skandalös. Das soll uns aber nicht hindern, vor der eigenen Tür zu wischen. Stickoxide, Kohlenwasserstoff, Ozon sind hausgemachter Dreck. Dabei sollten wir auch keine Angst vor Utopien haben. Utopia war bekanntlich die erdichtete Insel des Lordkanzlers Thomas Morus, auf der alles bestens geregelt war.

Die Fraktion der CVP stellt Ihnen einen solchen Vorschlag, den Sie vielleicht als Utopie bezeichnen, in ihrer Motion vor. Wir verlangen darin ein Stickoxid-Ozon-Alarmsystem, das die Hauptverursacher auf Zeit ausschaltet, wenn die Immissions- oder Alarmsgrenzwerte überschritten sind. Uns schwebt ein regionales Rückkopplungssystem vor. Wenn z. B. die Region Basel Stickoxid und Ozon im Uebermass produziert, werden die hauptsächlichen Schadstoffemittenten, in diesem Falle alle Verbrennungsmotoren, die die US-Norm 83 nicht erfüllen, in der Region Basel abgestellt, nicht etwa im Wallis oder im Urntal und umgekehrt. Die Messstellen sollen in den Schadenzonen der betreffenden Regionen aufgestellt werden, also Ozon auf den Jurahöhen, Stickoxide in den Nebelzonen der Berghänge und Bannwälder oder Stickoxide und Ozon in den entsprechenden Kulturlandschaften.

Die Vorteile einer solchen Lösung sind: das Umsteigen auf umweltfreundliche Transportmittel wird nachhaltig erzwungen, und zwar ohne Diskriminierung der Rand- und Berggebiete, die nicht über die Bahn- und Buslinien der Agglomerationen verfügen. Bezogen auf die Bedrohung durch das Ozon sind da nicht einige Sonntage autofrei, sondern alle sonnigen Tage autoarm. Dies nützt unseren Pflanzen bedeutend mehr, als wenn viele Automobilisten plötzlich ihr kontingentiertes oder rationiertes Benzin an Sonnentagen

geballt zur Ozonproduktion einsetzen oder gar ein reger Benzintourismus der zwei Millionen Einwohner unseres Landes, die in unmittelbarer Grenznähe wohnen, einsetzt. Ein solches Alarmsystem muss automatisiert sein. Eine spezielle Administration braucht es nicht. Bundesdeutsche Grossstädte haben durchaus Erfahrung, wie man das durchführt. Wir können davon profitieren. Deswegen bitten wir den Bundesrat und seine Experten, aber auch Sie, diesen Vorschlag eingehend und vorurteilslos zu studieren und im gegebenen Zeitpunkt zu übernehmen.

Nun noch ein Wort zu Frau Grendelmeier: Sie sprachen von Trittbrettfahrern. Der Begriff ist etwas falsch gewählt. Wenn Sie die Vorstösse betreffend Benzinrationierung und -kontingentierung meinen, wäre das Wort «Schwarzfahrer» wohl viel angebrachter; denn alle Bewohner der Grenzregion gehen dann über die Grenze; 10 Liter sind überhaupt nicht kontrollierbar; sie müssen das nur zwei-, dreimal pro Woche machen, dann können sie soviel tanken wie bisher und bekommen dafür am Ende des Jahres den Oekobonus ausbezahlt – auf Kosten der übrigen Schweizer.

Herczog: Selbstverständlich begrüsst die Fraktion der PdA/PSA/POCH diesen Bericht des Bundesrates, namentlich die Lageanalyse, die eigentlich eine klare Einschätzung der üblen Situation ermöglichen sollte. Nur, was soll man von einem Bericht des Bundesrates halten, in welchem der Bundesrat zugibt, nicht einmal seine eigenen Ziele erfüllen zu können? Mit anderen Worten: Die Quintessenz dieses Berichtes ist nicht auf Wirksamkeit, sondern auf vermeintliche Opportunität angelegt, das heisst die Konsequenzen orientieren sich gewissermassen am nassen Finger im Wind, anstatt am eigenen politischen Entscheidungswillen.

Wir halten bei derart klarer Ausbreitung der Facts der Luftverschmutzung zum Bericht folgendes fest:

1. Die Ziele sind zuwenig situationsgerecht;
2. Die Massnahmen sind absolut ungenügend;
3. Das Nichtergreifen von Sofortmassnahmen ist zumindest unverständlich.

Zu den Zielen: Wir halten das bundesrätliche Minimalziel, die Stickoxid- und Kohlenwasserstoffimmissionen bis 1995 auf die Werte des Jahres 1960 zu senken, für ungenügend. Die letzten Schadstoffmessungen z. B. in der Stadt Basel und auch die Messungen der letzten Jahre zeigen – Sie können das im bundesrätlichen Bericht nachlesen –, dass die Schadstoffkonzentrationen, vor allem im Bereich von stark frequentierten Strassen, unzumutbar oft über den Immissionsgrenzwerten liegen.

Immissionsgrenzwerte sind nicht irgendwelche und allenfalls zu beachtende Richtlinien. Immissionsgrenzwerte sind gemäss Luftreinhalte-Verordnung verbindliche lufthygienische Ziele, deren Ueberschreitung zwei Dinge signalisiert: erstens erhöhtes Risiko für gesundheitliche Schädigungen und zweitens Notwendigkeit und Dringlichkeit für wirksame Eindämmung der jeweiligen Schadstoffe.

Kritisch sind ja gerade die Belastungen durch Stickoxide und Ozon, das bekanntlich durch fotochemische Prozesse aus Stickoxiden und Kohlenwasserstoffen gebildet wird. Sie sind je nach Wetterlage nicht nur in den urbanen oder städtischen Lagen, sondern auch in ländlichen Gebieten anzutreffen. Gerade bei den Stickoxiden – Krankheitssymptom: Atemwegkrankung –, Kohlenwasserstoffen – Krankheitssymptom: Krebserregung – müssen die Emissionen auf die Werte von 1950 gesenkt werden.

Zu den Massnahmen: Das bundesrätliche Massnahmenpaket ist weder geeignet, die eigenen bundesrätlichen Ziele der Schadstoffsenkung noch die eigentlich notwendigen Immissionsbeschränkungen zu erreichen. Die Umweltorganisationen – ich komme auf sie nur als Gedankenstütze zurück – haben aufgezeigt, dass allein bei den Stickoxiden nur schon zur Erreichung des bundesrätlichen Minimalziels zusätzliche Massnahmen für eine Emissionsreduktion von gegen 63 000 Tonnen pro Jahr notwendig wären.

Wir brauchen also ein Massnahmenpaket, das erstens frühere und zweitens zusätzliche Schadstoffsenkungen

erreicht. Für unsere Fraktion stehen nebst Massnahmen im Energiebereich – also Schwefeldioxidreduktion – vor allem Massnahmen innerhalb der Verkehrspolitik im Vordergrund, also Reduktion der Stickoxide. Sie wissen, dass diese sich seit 1950 um das Neunzehnfache vergrössert haben, und die Stickoxidbelastung kommt zu über 70 Prozent vom privaten Automobilverkehr her.

Für die Verkehrspolitik muss eine einzige Leitlinie gelten, nämlich die Reduktion des Motorfahrzeugverkehrs ohne Wenn und Aber. Das heisst: Für uns stehen mehrere Sofortmassnahmen im Vordergrund, von denen sechs mit den gegenwärtigen rechtlichen Mitteln sofort durchgeführt werden können:

1. Stopp dem Strassenbau, und zwar sofortiger Stopp des Nationalstrassenbaus und der Hochleistungsstrassen.
2. Temporeduktion 80/100 auf den Autobahnen und Ermöglichung von Tempo 30 innerorts in den Gemeinden.
3. Schwerverkehrsverlagerung auf die Schiene.
4. Reduktion des Privatverkehrs im Agglomerationsbereich.
5. Weitere Verschärfung der Abgasnormen.
6. Befristete – ich unterstreiche: befristete – Kontingentierung der Treibstoffverbrauchs.

Zusammenfassend heisst das, dass der Bund und auch die Kantone vor allem eine widerspruchsfreie Verkehrspolitik machen müssen. Das heisst, man kann nicht auf der einen Seite auf «Teufel komm heraus» noch Strassen bauen und auf der anderen Seite die Milliarden suchen, die für «Bahn 2000» nötig wären. Es genügt auch nicht, sich hier als Fan von Katalysatoren auszugeben, weil Katalysatoren kaum den Weg ins Umweltparadies ebnen werden.

Zu den bundesrätlichen Massnahmen möchte ich soviel sagen: Wir sind im grossen und ganzen damit einverstanden, nur sind sie ungenügend. Speziell mit fünf sind wir aber nicht einverstanden:

1. Die Massnahme A3, wie sie so schön heisst, Verzicht auf den Weiterausbau der Nationalstrassen. Das ist keine Massnahme. Hier ist der Touring-Club selbstverständlich auch einverstanden. Wir sind der Ansicht, dass der Strassenbau jetzt gestoppt werden muss.
2. Wir sind gegen die Massnahme A10, Fernwärme aus bestehenden Atomkraftwerken. Ich erinnere Sie nur an bestimmte Stichworte, wie wir sie z. B. aus dem Kanton Aargau kennen: Anschlusszwang, horrenden Investitionskosten, Sachzwang für AKW-Risiko, unrationelle Infrastrukturerstellung, da Sie praktisch die ganze Infrastruktur für die Leitung bereits in den Boden verlegen müssen und sie dann über Tarife zu finanzieren haben, bevor überhaupt die ganze Anlage gebraucht werden muss.
3. Weiter – diese Meinung teilt der Bundesrat offenbar jetzt auch – sind wir gegen das Mofa-Alter 18; man muss nicht die jungen Leute gegen die Autolobby ausspielen.
4. Wir sind auch dagegen, dass jetzt Tempo 80/120 noch lange abgeklärt wird; ich habe gesagt, wir sind für Tempo 80/100.

Nun zu den Sofortmassnahmen: Auf Seite 23 hält der Bundesrat selber einen Sollzustand fest, nämlich, die Luftverschmutzung habe in der Schweiz einen Stand erreicht, der eine erhebliche Verminderung der Luftbelastung dringend erfordere. Also: In einem offensichtlichen Notstand müssen auch Notstandsmassnahmen ergriffen werden. Hierzu fehlen aber dem Bundesrat leider die Worte.

Ich möchte Sie daran erinnern, dass im November und Dezember 1973 mit Berufung auf die kriegswirtschaftliche Vorsorge einerseits und auf die Oelscheits andererseits der Bundesrat für drei Sonntage ein allgemeines Fahrverbot für den individuellen Motorfahrzeugverkehr erlassen hat. Die Wirksamkeit war und ist unbestritten; ich erwähne nur zwei Berichte. Ich habe ein Papier der Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich, die klar ausgewiesen haben, wie weit der öffentliche Verkehr privilegiert werden kann. Ein zweiter Bericht, den der Bund selber erstellt hat, sagt aus, dass die Akzeptanz für derartige Massnahmen relativ rasch gestiegen ist.

Nun dürfte also heute kaum jemand bestreiten, dass die Luftvorsorge weniger wichtig wäre als die Vorsorge für

Treibstoff. Wir brauchen hier Sofortmassnahmen im Sinne von Notstandsrecht.

Zum Luftreinhalte-Konzept des Bundesrates folgende Schlussfolgerungen:

1. Jenes Denkmuster, welches immer noch das Wachstum des Bruttosozialproduktes mit Wohlstand gleichsetzt, ist antiquiert. Wir brauchen eine Gesundheitskrumpfung der Oekonomie zugunsten der Oekologie.
2. Selbstverantwortung und Freiwilligkeit im Bereich der Umwelterhaltung erwiesen sich als Illusion. Wir brauchen hier im wörtlichen Sinne lebensnotwendige weitere Regelungen.
3. Der so gern gefällte magistrale Spruch, dass Politik die Kunst des Möglichen sei, ist für die aktuelle Lage passé. Für heute muss es lauten: Politik ist die Kunst des Nötigen. Ich bitte Sie, in diesem Sinne vom Bericht Kenntnis zu nehmen und die Vorstösse zu überweisen.

Lanz: Die sozialdemokratische Fraktion hält vorab ausdrücklich fest, dass sie den analytischen Teil des vorliegenden Berichtes sowie die Sanasilva-Studie als seriös und vertrauenswürdig anerkennt und sich voll hinter diese stellt. Hingegen ist der Massnahmenteil des Luftreinhalte-Konzeptes für die SP-Fraktion absolut ungenügend, weil – es wurde schon gesagt – damit der Bundesrat sein eigenes Emissionsziel für die Hauptschadstoffe bei weitem nicht erreicht. Angesichts des rasant fortschreitenden Waldsterbens wie der zunehmenden Atemwegkrankungen – insbesondere bei Kindern und bei alten Leuten – erachtet unsere Fraktion das gravierende Massnahmendefizit des Berichtes als nicht akzeptierbar und als keineswegs verantwortlich. Ein zusätzliches Massnahmenpaket zum vorliegenden LRK ist also dringend nötig.

Die SP-Fraktion begrüsst die Anträge der Kommission und sieht darin den kleinsten gemeinsamen Nenner intensiver Arbeit. Wenn all diese Kommissionsanträge vom Rat übernommen werden, ist zwar ein weiterer Schritt in der richtigen Richtung getan. Die Emission von Luftschadstoffen jedoch wird immer noch viel zu hoch bleiben. Wir verlangen von Bundesrat und Parlament Massnahmen, die ermöglichen, die Emission von Luftschadstoffen möglichst rasch so weit zu senken, dass der Stand erreicht wird, wie er vom Bundesamt für Umweltschutz für die fünfziger Jahre errechnet wurde. Das heisst die Schadstoffmengen müssen auf jenen Stand gesenkt werden, der aufgrund der Jahrring-Analysen an Waldbäumen noch keine Schäden verursacht. Das Minimalziel des Bundesrates kann für uns lediglich als Zwischentappe akzeptiert werden.

Es liegt in der Natur der Dinge, dass die Luftverschmutzung nicht in jeder Region unseres Landes die gleiche Bedeutung hat. Am prekärsten ist die Immissionssituation in den Städten und Agglomerationen. Dort sind die grössten Emissionsdichten zu verzeichnen, dort wohnen aber auch ungefähr zwei Drittel unserer Bevölkerung. Eine Differenzierung nach Agglomerations- und Peripherieregionen drängt sich deshalb im Problembereich der Luftverschmutzung und der Luftreinhaltepolitik auf, dies insbesondere im Hinblick auf regional und lokal festzulegende Verkehrslenkungs- und Verkehrsbeschränkungsmassnahmen. Gerade in diesem Bereich sind zusätzliche, vom Bund, den Kantonen und Gemeinden einzuräumende Kompetenzen notwendig.

Neben der Forderung nach zusätzlichen Kompetenzen und Massnahmen ist dem alles entscheidenden Massnahmenvollzug grösste Aufmerksamkeit zu schenken. Auf allen Handlungsebenen – Bund, Kantone und Gemeinden – liegt beim Vollzug noch sehr vieles im argen. Es fehlen vielerorts die personellen, die finanziellen und auch technischen Mittel zur Durchsetzung der bereits beschlossenen Massnahmen. Es ist für unsere Fraktion darum selbstverständlich, dass die vom Bundesrat in Kapitel 6 des Berichtes angemeldeten Personalbedürfnisse bewilligt werden müssen.

Wie schon gesagt, ein zusätzliches Massnahmenpaket zum Luftreinhalte-Konzept ist dringend notwendig. Die SP-Fraktion unterstützt darum die von den Umweltorganisationen gemachten Vorschläge ausdrücklich. Obwohl bei Schwefel-

dioxid sogar das Maximalziel des Bundesrates erreichbar zu sein scheint, sind weitere Anstrengungen zur SO_2 -Reduktion in erster Linie im Hinblick auf lokale Ueberschreitungen der Immissionsgrenzwerte unbedingt erforderlich, und zwar durch eine weitere Reduktion des Schwefelgehaltes im Treib- und Brennstoff, eine konsequente Energiesparpolitik und den Einsatz erneuerbarer Energieträger. Insbesondere eine konsequente Energiesparpolitik beeinflusst die Schadstoffreduktion generell positiv, indem gleichzeitig mit dem SO_2 auch NO_x -Emissionen aus den Heizungen eliminiert werden können.

Die Stickoxide stellen heute einen Hauptschadenfaktor dar. Dabei stammen fast drei Viertel der NO_x -Emissionen aus dem Strassenverkehr. Die von den Umwelt- und Naturschutzorganisationen vorgelegten Massnahmenvorschläge machen deutlich, dass die notwendigen massiven Emissionsreduktionen, die bei weiterer Zunahme des Waldsterbens sehr rasch erreicht werden müssen, nur durch erhebliche Treibstoffreduktion zu verwirklichen sind. Mit zusätzlichen Massnahmen im Verkehrsbereich muss es gelingen, eine Reduktion der NO_x -Emissionsmenge auf den Stand von 1950 zu erreichen.

Komplex stellt sich die Situation bei den Kohlenwasserstoffen dar. Das Reduktionsziel muss nach Meinung der SP-Fraktion auch hier das Maximalziel des Bundesrates sein, nämlich Rückführung der Kohlenwasserstoff-Emissionen auf den Stand von 1950. Dieses Ziel ist nach Aussagen verschiedenster Fachleute nur mit Kontingentierungsmassnahmen zu erreichen. So müssten die organisch-flüchtigen Lösungsmittel um rund einen Drittel reduziert werden können.

Für die Reduktion der Kohlenwasserstoff-Emissionen ist quantitativ eine Doppelstrategie notwendig: Einerseits müssen die Stoffkreisläufe geschlossen werden, um Verluste zu vermeiden, und andererseits muss die verwendete Gesamtmenge herabgesetzt werden. Eine qualitative Verbesserung bringt der Ersatz von gefährlichen durch weniger gefährliche Kohlenwasserstoffe.

Selbst wenn Sie jetzt Massnahmen beschliessen, mit denen in den nächsten 10 bis 15 Jahren das Maximalziel des Bundesrates (Senkung der Luftverschmutzung auf den Stand von 1950) erreicht werden könnte, hätten Sie Ihrer ökologischen Verantwortung noch nicht Genüge getan. Unser Wald stirbt heute. Er wird sich von unseren Absichten, die Luftverschmutzung bis ins Jahr 2000 merklich zu senken, wohl kaum beeindrucken lassen. Wenn wir unseren Kindern und Enkeln eine lebenswerte Umwelt erhalten wollen, müssen wir rasch und gezielt handeln. Mit halbherzigen Massnahmen, bei denen hohe Akzeptanz und Rücksichtnahme auf viele Wenn und Aber im Vordergrund stehen, ist den kränkelnden Menschen und dem Wald kurzfristig nicht zu helfen.

Wir befinden uns heute in einem Notstand der Luft, der mit grosser Wahrscheinlichkeit entsprechende Notstandsmassnahmen, d. h. zeitweise einschneidende Massnahmen verlangen wird.

Für NO_x und HC ist die dringlich notwendige Senkung der Luftverschmutzung ohne Kontingentierungsmassnahmen, wie sie von der vorberatenden Kommission mittels Postulat dem Bundesrat zum Studium – nicht zum Vollzug! – und zur Berichterstattung übertragen wird, wohl kaum erreichbar. Der Notstand unserer Umwelt macht leider unpopuläre Entscheide unumgänglich. Die SP-Fraktion ist dazu bereit.

Tschuppert: Ich möchte eingangs erwähnen, dass ich die ganze Problematik des Umweltschutzes als Praktiker beurteile, denn als Landwirt weiss ich natürlich, was saubere Luft und gesunder Boden für mich bedeuten. Ich traue mir aber auch zu, beurteilen zu können, was machbar und was wünschbar ist.

Im November 1984 veröffentlichte der Bundesrat einen ersten Bericht über das Waldsterben. Neben den bekannten Tatsachen der notorischen Ueberalterung des Baumbestandes als Folge einer viel zu geringen Nutzung wurde erstmals offiziell auch auf die Einflüsse einer zunehmenden Luftver-

schmutzung durch die Abgase des Motorfahrzeugverkehrs und aus den Feuerungen in Haushalt und Industrie hingewiesen. Zwar konnte ein direkter Einfluss der schlechten Luftqualität auf den Zustand des Waldes keineswegs zuverlässig quantifiziert werden. Ueberhaupt ist die Schadenssituation allzu lange an den Wäldern beurteilt worden.

Die Schadstoffbelastung in der Luft hat in den letzten 20 bis 30 Jahren massiv zugenommen und überschreitet in gewissen Gebieten zeitweise die Grenzwerte, die allerdings im Vergleich zum Ausland tief angesetzt sind. Mensch und Umwelt leiden unbestritten Schaden.

Es ist richtigerweise bekannt geworden, dass eine Senkung der Luftbelastung dringend wird. Entsprechende Anstrengungen auf gesetzlicher Ebene wurden vorangetrieben. Heute stehen die Luftreinhalte-Verordnung für Haushalte und Industrie sowie die Abgasverordnung für Personenwagen in Kraft. Ziel aller Anstrengungen ist die Senkung des Schadstoffausstosses aus Feuerungsabgasen (Schwefeldioxid) und der Treibstoffrückstände (Stickoxide, Kohlenwasserstoffe). Erste Erfolge dieser technischen Eingriffe sind bereits feststellbar.

Der Bundesrat hält im Luftreinhalte-Konzept, das er im Auftrag des Parlaments ausgearbeitet hat, unmissverständlich fest, dass bei den Schwefeldioxid-Emissionen bis 1990 der Stand von 1950 und bei den Stickoxid- und Kohlenwasserstoff-Emissionen bis 1995 der Belastungsgrad auf den Stand von 1960 herabgesetzt werden müsse. Die Landesregierung stellt in ihrem Bericht aber auch fest, dass die bereits ergriffenen und noch in Aussicht genommenen Massnahmen A und B dieses Berichtes zur Erfüllung dieser Aufgabe nicht genügen. Leider ist im Luftreinhaltekonzept der Beitrag der Kantone zur Schadstoffverminderung weder berücksichtigt noch quantifiziert.

Die somit negativ ausgefallene Gesamtbilanz präsentiert sich schlechter, als unter Berücksichtigung der Kantonsbeiträge angenommen werden darf. Der Bericht ist aber eine wertvolle Grundlage für weitere Massnahmen und verdient unsere volle Anerkennung.

Die FDP-Fraktion ist bereit, vom Bericht «Luftreinhalte-Konzept» in zustimmendem Sinne Kenntnis zu nehmen.

Die Kommission für Gesundheit und Umwelt fordert nun den Bundesrat in einer Motion auf, zusätzliche Massnahmen aufzuzeigen, die es ermöglichen sollten, die gesteckten lufthygienischen Ziele fristgerecht zu erreichen. Sie verlangt also, dass die Landesregierung konkrete Angaben nachliefern soll, die nötig wären, damit wir 1995 wieder ähnlich saubere Luft atmen könnten wie 1960.

Bei den aufgelisteten Massnahmen stehen jene im Vordergrund, die hinsichtlich der technischen Machbarkeit und der politischen Akzeptanz am meisten versprechen. Es besteht durchaus die Möglichkeit, die Schadstoffbelastung mit technischem Umweltschutz und finanziellen Anreizen noch weiter zu senken, z. B. mit Förderung von Katalysatorfahrzeugen, grösserer Preisdifferenz zwischen verbleitem und unverbleitem Brennstoff, Nachrüstung von Altfahrzeugen, Ausmerzung von schadstoffintensiven Altfahrzeugen usw. Die Frage ist bloss: Reicht dies wirklich aus? Wird nämlich der Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen, wie er auch als Verfassungsziel verankert ist, ernst genommen, so bedingt das die Bereitschaft, allenfalls auch andere Restriktionen in Kauf zu nehmen, wie sie ebenfalls im zweiten Teil der Motion aufgelistet sind.

Aus politischen Gründen entschied man sich bis anhin beim Umweltschutz für Emissionsvorgaben. Es ist aber eine Illusion zu glauben, mit staatlichen Massnahmen allein lasse sich ein wirksamer Umweltschutz erzwingen. Die Ursachen für die Umweltschäden liegen nämlich primär im menschlichen Verhalten. Dazu muss jeder einzelne in seinem Bereich tätig werden. Die Wirklichkeit zeigt leider, dass dies nicht der Fall ist. Und Hand aufs Herz: Wer ist bereit, einschneidende Beschränkungen seiner persönlichen Bewegungsfreiheit in Kauf zu nehmen, um damit sein Scherlein an etwas mehr saubere Luft ohne Zwang beizusteuern?

Staatliche Massnahmen in Bereichen wie Ausbildung, Information und Schadstoffvorschriften, ausgerichtet auf das

Vorsorge- und das Versorgungsprinzip, sind daher unumgänglich. Von perfektionistischen Detailregelungen ist dabei abzusehen. Wichtig ist eine sachlich und terminlich klar definierte Zielsetzung. Entscheidend sind wirksame Massnahmen, die sich auch tatsächlich vollziehen lassen und gerecht sind.

Deshalb finden Sie im Katalog der Kommissionsmotion, die von der FDP-Fraktion unterstützt wird, keine Forderungen wie Benzinrationierung, Umlagerung der Versicherungsprämie auf den Benzinpreis usw. Solche Massnahmen wären schwerlich durchführbar. Sie müssten von einer Mehrheit der Bevölkerung getragen werden. Es macht manchmal fast den Eindruck, als würden gewisse Parteien Auswahlendungen anbieten, an deren Durchführbarkeit sie selbst nicht glauben. Die Sache ist zu ernst und erfordert daher Ehrlichkeit.

Obwohl wir grosse Bedenken gegenüber der Umlagerung von Motorfahrzeugsteuern auf den Benzinpreis haben, nicht zuletzt wegen der Probleme in grenznahen Gebieten und der Benachteiligung der Berg- und Randregionen, sind wir für deren Prüfung. Sind allenfalls die Hindernisse doch zu gross, bestünde die Möglichkeit, mit einer Schadstoffvignette ähnliche Resultate zu erzielen. Wichtig scheint uns, dass vor allem Anreize für zurückhaltenden Treibstoffverbrauch geschaffen werden. Bei der Förderung alternativer einheimischer und erneuerbarer Energien scheint uns der Hinweis wichtig, dass beispielsweise keine Giesskannensubventionen ausgerichtet, sondern wirksame Schwerpunkte und Prioritäten in der Forschung gesetzt werden. Zur internationalen Zusammenarbeit hat bereits Herr Spälti einige Ausführungen gemacht.

Noch einige Bemerkungen zu den weiteren Kommissionsvorstössen:

Die FDP-Fraktion unterstützt die Postulate «Lufthygienische Massnahmen», «Schweizerisches Klimaprogramm», «Lösungsmittel und Ferngüterverkehr auf die Schiene».

Beim Postulat «Angemessenes Basisangebot an Regionalzügen auf allen SBB-Linien» möchten wir unbedingt auch den öffentlichen Verkehr auf der Strasse miteingeschlossen haben. Der Motion «Alpentransitverkehr auf die Schiene» stimmen wir nur in Form des Postulates zu.

Das Grundanliegen des Postulates «Uebergang von fixen zu variablen Kosten im Motorfahrzeugverkehr» ist bereits in der Kommissionsmotion Punkt 5 enthalten und wird somit dort geprüft. Deshalb lehnen wir das Postulat ab.

Ebenfalls ablehnen werden wir das Postulat «Einschneidende Massnahmen». Gerade hier ist Ehrlichkeit nötig. Die Benzinrationierung insbesondere kann nur durchgeführt werden, wenn im Volke eine gewisse Akzeptanz vorhanden wäre. Das ist heute nicht der Fall; andernfalls käme es sehr rasch zu missbräuchlichen Umgehungen. Getroffen wären dann in erster Linie die wirtschaftlich Schwächeren. Dazu gehören auch wir Bauern. Verbunden mit dieser Massnahme wäre ebenfalls eine unerhört grosse Bürokratie. Ungerechtigkeiten wären nicht zu vermeiden, weil die Bewohner der Grenzgebiete auf das Ausland ausweichen könnten.

Schliesslich gibt es einen allgemeinen Erfahrungsgrundsatz: Ein im Ueberfluss vorhandenes Gut lässt sich auf die Dauer nicht kontingentieren. Dazu kommt, dass ein Touristenland – wie wir es sind – sich im Alleingang solche Rosskuren kaum leisten kann, ganz abgesehen von den Problemen, die es erneut beim Schwerverkehr geben würde. Motorfahrzeugfreie Tage bringen ausser dem Bewusstsein umweltschutzmässig nicht viel. Der Preis für wirtschaftliche Nachteile in abgelegenen Regionen wäre dafür sehr gross. Das Postulat der Kommissionsminderheit schliesslich, Tempo 100 auf den Autobahnen, lehnt die Fraktion ebenfalls mehrheitlich ab. Der Bundesrat wird sowieso nach Ablauf der Versuchsperiode diese Frage nochmals prüfen müssen.

Basler: Kernstück dieses gut gegliederten Luftreinhalte-Konzepts ist seine Zielsetzung. Bis Mitte der neunziger Jahre soll die Luftverschmutzung wieder auf den Stand vor 1960 zurückgeführt werden. Die Fraktion der Schweizeri-

schen Volkspartei unterstützt diese Richtgrössen. Grösstenteils ist sie auch mit all jenen Massnahmen einverstanden, die der Bundesrat möglichst rasch verwirklichen will, und mit jenen, die in laufender Abklärung stehen, ausgenommen die Lenkungsabgabe B9.

Gemessen an den über 200 000 t Stickoxiden und über 300 000 t Kohlenwasserstoff, die wir jährlich in die Atmosphäre deponieren, ist die Verminderung der beiden Schadstoffe von je etwa 17 000 t, welche alle diese Massnahmen bringen, enttäuschend wenig. Natürlich fehlen noch die Ziffern für den Ausstoss der Dieselfahrzeuge und für jene Beiträge, die sich bei den Kantonen aus dem Vollzug der Massnahmen der Luftreinhalte-Verordnung ergeben werden. Wir werden aber dennoch weit vom gesteckten Ziel entfernt sein.

Daher unterstützt die SVP auch die Kommissionsmotion, nämlich den Bundesrat mit einem zweiten zusätzlichen Massnahmenpaket zu beauftragen, das uns zur Luftqualität der fünfziger Jahre hinführt. Die bei dieser Motion in den Vordergrund gestellten Massnahmen haben dabei Postulatscharakter. Sie konnten nicht einzeln ausdiskutiert werden. Es fehlen uns dazu auch die Unterlagen.

Im künftigen Massnahmenpaket werden Lenkungsabgaben eine Schlüsselrolle spielen. Schon im neuen aufgelegten Energieartikel taucht eine so begründete neue Verfassungskompetenz auf. Unsere Haltung dazu ist folgende:

Wir wehren uns nicht gegen Massnahmen mit Lenkungscharakter, aber gegen mehr Steuern unter dem Deckmantel des Umweltschutzes. Wir sind gegen Steuern, die im Kaufpreis verdeckt eingepackt sind und unter dem Indexmechanismus in Form von höheren Löhnen und Renten zurückerstattet werden. Neue, lenkende Abgaben müssten daher andernorts voll kompensiert werden. Die Fiskalbelastung darf nicht mehr erhöht werden. Das ist das Korrelat zu den Lohnprozenten, die die Obergrenze auch erreicht haben. Eine Ausnahme bildet die Ueberwälzung von zusätzlichen Kosten aus Umweltschutzmassnahmen auf die Verursacher, wenn es dazu überhaupt des Bundes bedarf. Solche Abgaben müssten aber zweckgebunden sein, zum Beispiel als Entsorgungsgebühren.

Das Musterbeispiel einer gut gestalteten Lenkungsmassnahme ist die von uns eingebrachte Preisdifferenz zwischen bleihaltigem und bleifreiem Benzin. Die Massnahme ist für den Bund und die Volkswirtschaft kostenneutral und eliminiert sich noch selbst, wenn voll auf bleifrei umgestellt worden sein wird.

Die Erfahrung mit dieser Massnahme zeigt aber auch, dass Preissignale eine gewisse Höhe haben müssen, um Lenkungsfunction zu übernehmen. Heute könnte die Hälfte aller Automobilisten bleifrei tanken; es tut dies aber noch kein Viertel. Wir empfehlen dem Bundesrat, die heutige Preisdifferenz von 6 Rappen je Liter zu verdoppeln.

Die Kriterien sinnvoller Lenkungsmassnahmen – nämlich keine Erhöhung der Fiskalquote und keine Veränderung des Lebenskostenindex – würden auch erfüllt, wenn die Verkehrssteuern und die Haftpflichtprämien auf den Treibstoffpreis umgelagert würden.

Mit dem Kommissionspostulat Uebergang von fixen zu variablen Kosten im Motorfahrzeugverkehr ersuchen wir daher den Bundesrat, die Vor- und Nachteile darzulegen. Dazu noch folgende Vorstellungen:

Auch für jeden einzelnen Kanton müsste zunächst der bisherige Verkehrssteuerertrag bleiben. Sollten im Verlaufe einer längeren Zeitspanne die in den einzelnen Kantonen registrierten Motorfahrzeuge oder die Strassennetze als Kriterium der Rückvergütung gewählt werden oder beides, so soll auch dann die Gesamtbelastung des Motorfahrzeugverkehrs nicht grundlos erhöht, sondern die eingefrorene Verteilung nach objektiven Kriterien verändert werden. Ein weiteres Kriterium könnte auch die unterschiedliche Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr sein, die zwischen den Agglomerationen einerseits und den Rand- und Bergregionen andererseits besteht.

Die Nachteile dieses Wechsels von Fixkosten zu variablen Kosten entstehen erstaunlicherweise nicht so sehr in der

Durchführung, allerdings unter Beibehaltung bisheriger Strukturen (auch im Versicherungswesen), sondern im Benzinspreisgefälle an der Grenze. Aus diesem Grunde enthält das Postulat auch den Wunsch, teilweise Umlagerungen abzuklären. Gemeint ist dabei, die Treibstoffbelastung nicht so weit zu treiben, dass ein namhafter Benzintourismus entsteht. Man könnte die eine Massnahme ohne die andere einführen. Es ist auch anzunehmen, dass der Bundesrat mit den Nachbarstaaten Gespräche führen wird, um eine Angleichung der Treibstoffkosten zu bewirken. Die Interessen sind ja gleich gelagert.

Aber zu den Vorteilen eines Uebergangs von fixen auf leistungs- und wegabhängige Kosten gehört doch folgendes: Feste Kosten geben falsche Marktsignale im Vergleich zum öffentlichen Verkehr, der direkt streckenabhängig taxiert wird. Vielfahrer werden gegenüber Wenigfahrern begünstigt, sie erhalten systembedingt einen Mengenrabatt. Neben dem Anliegen der Luftreinhaltung ist die vorgeschlagene Lösung gleichzeitig eine Energiesparmassnahme, denn Wagen mit geringerem Treibstoffverbrauch werden gegenüber jenen mit höherem Verbrauch bevorzugt. Ueberhaupt dienen solche Marktsignale der haushälterischen Nutzung unserer Ressourcen. Zu diesen gehören nicht nur die Erdölprodukte, sondern auch der Strassenraum. Vom Ziel der Schadstoffverminderung her ist die Massnahme erwünscht, von der Energiepolitik her begrüssenswert und von der Durchführung her einfach, wenn man die anvisierten Massnahmen durch die Betroffenen selbst erarbeiten lässt.

Schliesslich möchte ich noch das Postulat zum schweizerischen Klimaprogramm begründen. Wir Menschen sind daran, unsere Atmosphäre global zu verändern. Die Menschheit hat zwar die Talente und die datenverarbeitenden Grossrechner, um in fachübergreifender, grenzüberschreitender Anstrengung diese Klimaauswirkungen zu erforschen. In der Schweiz haben sich unter Führung der Naturforschenden Gesellschaft die Fachkräfte aller angesprochenen Institute, Anstalten, Universitäten und Hochschulen zusammengetan. Sie haben sich ein koordiniertes Programm für die Klima- und Atmosphärenforschung gegeben. Seine Finanzierung geht aber weder über die Ressortforschung der Bundesverwaltung – weil es vorwiegend Grundlagenforschung ist – noch über den Schweizerischen Nationalfonds wegen zu langer Laufzeit. Eine Finanzierungsgrundlage ist daher nötig.

Denn trotz allen heute und künftig zu beschliessenden Massnahmen werden wir die Zusammensetzung der Atmosphäre früherer Zeiten nie mehr erreichen. Seit Beginn des Industriezeitalters haben wir den Kohlendioxidgehalt der Atmosphäre bereits um einen Drittel angereichert. Wir sind daran, innerhalb weniger Generationen das wieder freizusetzen, was sich über Jahrtausende hin als organischer Kohlenstoff in den Sedimenten eingelagert hat. In keiner Periode der Menschheit sind solche abrupte Veränderungen von klimabeeinflussenden Spurengasen entstanden.

Es gibt natürliche Archive der Luftverunreinigung; Polareis oder Tiefseesedimente gehören dazu. Daraus erkennt man bereits, dass schon geringere Einflüsse als heute zu Klimakatastrophen geführt haben. Für Europa würde eine Verschiebung des Golfstroms bereits genügen, um eine Völkerwanderung nie dagewesenen Ausmasses auszulösen.

Man vermutet, dass sich unsere Atmosphäre umschichtet. Oben in der Ozonschicht entstehen Lücken über den beiden Polarregionen, in Tieflagen beobachten wir eine Ozonzunahme. Wir leben dank unserer Atmosphäre und den Ozeanen auf einem derart bevorzugten Planeten, dass Leben und eine grossartige Entwicklung dieser Lebewesen möglich wurde. Wir gefährden aber mit zu hohem Energieverbrauch das delikate Gleichgewicht in der Natur. Jede Einschränkung des Energieeinsatzes – wie auch immer sie erreicht wird – bedeutet deshalb einen schonenderen Umgang mit der Natur und somit letztlich Ehrfurcht vor dem Leben.

Jaeger: Die LdU/EVP-Fraktion bewertet das Luftreinhalte-Konzept des Bundesrates sehr differenziert. Mit Bezug auf

die Diagnose möchten wir dem Bericht eine sehr gute Note ausstellen, stellt doch diese Bestandesaufnahme eine ausgezeichnete Analyse dar. Was die Therapie anbelangt – mit Bezug auf die drei Massnahmenbündel A, B und C –, ist unser Urteil eher vernichtend. In diesem Bereich ist der Bericht ein Dokument der Hilflosigkeit.

Ich komme aus einer Stadt, in der die Luftbelastung – verglichen mit anderen Schweizer Städten – einen der höchsten Werte erreicht hat. Dieser Zustand hat in unserer Stadt grosse Unruhe ausgelöst. Tausende von Menschen sind auf die Strasse gegangen, um für eine bessere Luft und vielleicht auch gegen das Versagen der Politiker zu demonstrieren. Das Versagen der politischen Parteien zeigt sich gegenüber dem grössten Problem unserer Zeit, mit dem wir schon seit Jahren – nicht erst seit heute – konfrontiert sind. Die Demonstranten waren keine Linken, keine Systemveränderer, auch nicht solche, die Katastrophenstimmung machen, wie das immer wieder behauptet wird. Es waren betroffene Frauen, Männer und Kinder. Diese Leute erwarten von uns jetzt, dass wir nicht «Luftreinhalte-Rhetorik» betreiben, sondern dass wir hier Entscheidungen fällen und Massnahmen beschliessen.

Da habe ich mit Bezug auf die Vorschläge der Kommission meine Zweifel, denn es sind Postulate – Sie haben es selber gesagt, Frau Spoerry –, die Unverbindlichkeiten enthalten, um dem Bundesrat noch gewisse Optionen offenzulassen. Das mag seine Vorteile haben; aber ich glaube, es ginge hier eigentlich darum, dass wir jetzt handeln. Handeln können wir aber nur aufgrund von ganz konkreten Entscheidungen. Ich habe es bereits angetönt: Im Luftreinhalte-Konzept scheint die Diagnose richtig zu sein. Der Notstand ist erkannt. Der Patient ist schwer krank. Aber wenn es um die Therapie geht, wird alles wieder zweifelhaft, und wir stellen nach genauem Durchrechnen fest, dass selbst unter Einschluss der C-Massnahmen nur etwa ein Sechstel bis ein Fünftel der Minimalziele erreicht werden kann. Es braucht dringend auch die Vorschläge der Kommission, und es braucht sie in verbindlicher Form, damit wir das Minimalziel, das an sich richtig gestellt ist – Senkung auf die Werte der fünfziger Jahre bis 1990 –, erreichen können. Im Masstab 1 zu 1 werden wir selbst mit diesen Vorschlägen nicht das erreichen, was wir eigentlich wollen; die Sammelmotion wie auch die einzelnen Vorschläge, die ihr flankierend zur Seite stehen, müssten eigentlich allesamt als Motionen, als verbindliche Sofortaufträge, überwiesen werden. Ueber eines müssen wir uns im klaren sein: Technische Strategien allein – das hat sich jetzt leider herausgestellt – werden nicht ausreichen, um aus dieser Falle herauszufinden. Es wird leider nicht ohne eine Reduktion der gefährlichen Kilometer und der verbrauchten Treibstoffliter gehen; denn nur so ist es möglich, unsere Luft kurz- bis mittelfristig zu verbessern. Ich habe in den letzten Wochen in Inseraten anderer Parteien immer wieder gelesen – ich habe es auch von Kollegen, von Parteipräsidenten grosser bürgerlicher Parteien gehört –, wir seien Katastrophenpolitiker, wir würden in Panik machen. Dieser Vorwurf richtete sich an Sozialdemokraten, an Grüne, an Landesring-Exponenten. Ich kann diese Vorwürfe natürlich begreifen. Es ist ein Zeichen der eigenen Hilflosigkeit und vielleicht auch des schlechten Gewissens wegen dem, was man jahrelang verpasst hat. Wenn man nun heute sagt: «Packen wir's an, hören wir auf mit jammern», so kann ich nur sagen: Hätten Sie's doch früher angepackt, hätten Sie früher weniger gejammert, als wir beispielsweise marktwirtschaftliche Massnahmen vorschlugen.

Wenn hier von den Lenkungsabgaben gesprochen wird, wenn hier von der Variabilisierung der fixen Motorfahrzeugkosten gesprochen wird, so sind das alles Dinge, die wir schon vor Jahren vorgeschlagen haben. Ich bin einerseits glücklich darüber, dass unsere damaligen Vorschläge heute aufgenommen werden. Ich habe in der letzten Zeit tagtäglich Motionen und andere Vorstösse von Kollegen lesen können; darunter habe ich einiges wiederentdeckt, das ich hier schon vor Jahren zur Diskussion gestellt habe.

Es geht darum, jetzt wirklich Farbe zu bekennen; ich stelle

gerne fest, dass Umweltschutz offensichtlich salonfähig geworden ist. Ueber das, was man uns als Katastrophenscimmungsmache angelastet hat, kann man heute offensichtlich – allerdings leider zu spät – sprechen. Als Schnellschüsse hat man das früher deklariert und uns vorgeworfen, wir würden damit den Wohlstand und Arbeitsplätze gefährden!

Wenn Sie all diese Vorschläge, auch die technischen Massnahmen, überprüfen, so werden Sie feststellen, dass mit solchen Emissionsstandards auch Arbeitsplätze geschaffen werden können. Das wären Anreize, Arbeitsplätze im Dienste des Umweltschutzes zu schaffen. Etwas Besseres kann uns ja gar nicht passieren.

Hier zeigt es sich, dass Oekonomie und Oekologie tatsächlich versöhnt werden könnten, dass wir beide Ziele, Umweltstabilität und Wirtschaftsstabilität, erreichen können. Es ist ein sehr schwieriger Weg, und es ist eben auch ein Weg, der etwas kostet. Die Marktwirtschaft soll nicht einfach nur für Sonnentage und dort, wo sie einen Profit bringt, gelten, sondern auch dort, wo Marktwirtschaft bedeutet, soziale und ökologische Kosten als Verursacher zu tragen und sie nicht auf Dritte abzuwälzen mit der Begründung, das seien nur neue Steuern unter dem Umweltschutzdeckmantel.

Es geht darum, dass wir echte Bereitschaft zeigen, die Marktwirtschaft in den Dienst des Umweltschutzes, in den Dienst der Beseitigung von ökologischen Ungleichgewichten zu stellen. Es ist unergiebig, hier eine Diskussion über Erstgeburtsrechte zu führen. Das ist nicht die Frage, das interessiert niemanden mehr. Hingegen möchte ich all jene, die jetzt – vor den Wahlen – mit grünen Forderungen aufwarten, bitten, dies auch nach den Wahlen noch zu tun. Ich hoffe, es kommt nicht so heraus, wie sich Herr Ogi in einem Versprecher einmal geäussert hat, als es sagte: «Unser Programm gilt mindestens bis zu den nächsten Wahlen.» Nein, diese Programme müssen auch die nächsten vier Jahre Gültigkeit haben.

Im übrigen muss ich sagen, dass wir spät dran sind. Für die heutige Situation liegt die Verantwortung bei den bürgerlichen Mehrheitsparteien. Sie hätten schon vor Jahren die Möglichkeit gehabt, die nötigen Entscheidungen zu fällen. Wenn wir erst heute handeln, müssen wir uns des folgenden bewusst sein: Die volkswirtschaftlichen Kosten für zu spät erlassene Massnahmen sind höher als für rechtzeitig erlassene, sanfte marktwirtschaftliche Massnahmen. Auch die ordnungspolitischen Implikationen sind viel gewichtiger, der Freiheitsentzug ist grösser, wenn wir in der Notsituation eine Kontingentierung des Treibstoffes einführen müssen. Auch die Effizienz solcher Massnahmen wird immer mehr eingeschränkt.

Mit anderen Worten: Wir müssen erkennen, dass wir zwar weiterhin marktwirtschaftliche Umweltschutzmassnahmen anvisieren müssen, dass wir aber leider – weil wir soviel verpasst haben – nicht darum herumkommen, auch einschneidende Verhaltensvorschriften auf uns zu nehmen. Das ist der Preis, den wir für die jahrelange Trödelei bezahlen müssen.

Ich appelliere an Sie, im Interesse der Umwelt mindestens für die nächsten vier Jahre den Mut zu haben, diesen Preis zu bezahlen.

M. Thévoz: Le goupe libéral tient à souligner d'entrée de cause la qualité et l'objectivité du rapport du Conseil fédéral. Ce rapport est réaliste et la plupart des mesures proposées par le gouvernement, notamment celles figurant sous les lettres A et B, paraissent réalisables. C'est donc dans un esprit positif que notre groupe déclare entrer en matière sur l'étude de ce rapport.

Il n'est pas contestable que le problème posé par la protection du milieu vital, contre les attaques dont il est victime du fait de notre civilisation industrielle est, pour notre pays en particulier, l'un des soucis majeurs de la fin du vingtième siècle.

Dans ce contexte, il est incontestable que l'état préoccupant de nos forêts constitue la toile de fond qui sensibilise le plus l'opinion publique. Mais à ce propos, il importe de dire

combien de citoyens, conscients de leurs responsabilités, éprouvent un malaise face aux prises de positions contradictoires des spécialistes.

C'est donc pour le moins gênant que le dernier rapport, publié par Sanasilva sur les dégâts aux forêts constatés en 1986 et relevant le sérieux de la situation, ait suscité des réactions pour le moins réservées de plusieurs ingénieurs forestiers. Même en tenant compte des différences de sensibilité incontestables ressenties à ce sujet, de part et d'autres de la Sarine, il est quand même étonnant de lire dans un journal aussi sérieux que la *Terre romande*, sous la signature de scientifiques à l'autorité reconnue, des articles faisant part de leur perplexité, c'est le moins que l'on puisse dire, face aux constatations des spécialistes de l'Office fédéral des forêts.

C'est pourquoi, pour en avoir si possible le coeur net, notre groupe a tenu à avoir, sur ce sujet controversé, un entretien avec M. Maurice de Coulon, directeur de l'Office fédéral des forêts. Nous le remercions d'avoir accédé à notre désir.

Voici en substance la déclaration faite en conclusion de cet entretien. «Le dépérissement des forêts ne doit pas être imputé à la seule pollution atmosphérique car de multiples facteurs conjuguent leurs effets de synergie. Mais – ajoute-t-il – la grande majorité des scientifiques d'Europe centrale sont catégoriques: sans la pollution atmosphérique, on ne parlerait pas de dépérissement des forêts». Nous prenons acte de ces déclarations autorisées. Elles doivent être connues, car elles sont de nature à sensibiliser le peuple, afin d'inciter les citoyens à collaborer spontanément et activement à l'application des mesures qui doivent indiscutablement être prises pour réduire la pollution atmosphérique.

Il importe, en effet, de réaliser un large consensus populaire autour de ce programme d'action d'une importance vitale pour notre pays. Dans cet ordre d'idées, nous pensons qu'il est heureux que le Conseil fédéral ait renoncé à envisager l'adoption de mesures du genre «rationnement des carburants» ou «dimanches sans voitures». Celles-ci seraient ressenties par l'écrasante majorité de nos concitoyens comme intolérables dans le climat politique et économique actuel. Sauf en cas de crise grave, il serait faux de pénaliser aussi lourdement le transport individuel et de porter atteinte, d'une manière autoritaire, au libre choix des moyens de transports. Nous approuvons aussi le fait que le Conseil fédéral ait renoncé à relever à 18 ans l'âge minimum pour la conduite des cyclomoteurs. Cette mesure aurait surtout pénalisé les régions périphériques mal desservies par les transports en commun.

D'une manière générale, nous constatons que la plupart des mesures préconisées par le Conseil fédéral, concernent le trafic automobile. Or, il est incontestable que la pollution de l'air trouve aussi sa source dans les ménages, dans l'industrie, dans le commerce.

Le phénomène du smog, qui cet hiver, lors de la période de grands froids, a touché surtout le nord du pays et notamment la ville de Bâle, prouve que les chauffages domestiques sont, eux aussi, responsables d'une bonne part de la pollution. La recommandation, faites par certaines autorités municipales, de limiter à 20 degrés la température des locaux, est à cet égard significative et éloquente.

Cela devrait inciter le Conseil fédéral à mettre davantage l'accent sur le développement du chauffage à distance à l'aide des importantes sources de chaleur existantes, et notamment celles des centrales nucléaires.

Enfin, s'il est un phénomène qui, par définition, ignore les frontières nationales, c'est bien celui des mouvements de l'air. Les vents qui balaient notre pays importent certainement autant d'air pollué qu'ils en exportent. La collaboration internationale devrait donc être intensifiée afin de réduire, grâce à des mesures coordonnées, les sources de la pollution atmosphérique.

A ce propos, deux idées parmi d'autres nous viennent à l'esprit. Chacun sait que l'essence sans plomb, indispensable aux voitures munies d'un catalyseur, a un faible degré d'octanes. Or, celui-ci peut être sensiblement amélioré par l'adjonction d'éthanol, carburant d'origine végétale, et donc

renouvelable. L'emploi de cet additif non polluant, dont le développement de la production est sérieusement envisagé dans les pays de la CEE, ne pourrait-il pas être encouragé et faire l'objet de consultations internationales?

D'autre part, le Conseil fédéral préconise aussi, et à juste titre, le développement du trafic marchandises à grande distance par le rail grâce au feroutage. Or, notre pays ne compte pas de vraies grandes distances à l'échelle européenne.

Ne pourrait-on pas, grâce à des accords internationaux, développer le feroutage nord-sud par le Saint-Gothard, entre les grands centres industriels tels que Francfort et Milan, par exemple? Ce sont autant de possibilités qui ne sont pas à négliger au moment où tout ce qui peut être raisonnablement entrepris pour assainir l'atmosphère doit l'être fait sans exclusive ni *a priori*.

Nous approuvons donc la plupart des mesures préconisées par le Conseil fédéral, notamment celles d'entre elles classées sous les lettres A et B. Elles sont raisonnables et paraissent réalistes sans entraîner de difficultés majeures. Nous approuvons aussi l'appréciation politique que le Conseil fédéral fait des mesures figurant aux lettres C et D. C'est notamment le cas pour la mesure C1, qui a trait au report éventuel sur le prix des carburants, de l'impôt sur les véhicules à moteur et des primes d'assurance.

A ce propos, le Conseil fédéral relève fort justement que ce prélèvement à la source conduirait à une perte d'autonomie des cantons et à la nationalisation des assurances privées. Il le juge donc inopportun et nous regrettons, dès lors, que cette disposition figure de justesse, grâce à la voix prépondérante de la présidente, au point 5 de la motion de la commission. Notre groupe combattra donc ce point 5.

En conclusion, nous déclarons que c'est dans un esprit positif et constructif que nous collaborerons à l'élaboration et à la mise en oeuvre des mesures préconisées par le Conseil fédéral.

Zbinden: Ich beschränke mich auf einige allgemeine Überlegungen, und meine Fraktionskollegen werden zu Spezialfragen Stellung nehmen.

Unsere parlamentarische Beratung über den Bericht Luftreinhalte-Konzept muss in einen grösseren Gesamtrahmen gestellt werden. Staat und Gesellschaft sind zusammen verantwortlich für unsere Umwelt im weitesten Sinne. Es gilt, diese Umwelt zu schonen und vor Schäden zu schützen. Zur Umwelt gehört aber die ganze Natur. Zur Natur gehört auch und vorab der Mensch, der Mensch in allen seinen Bereichen, in allen seinen Lebenslagen und in allen seinen Lebensphasen. Die Erhaltung von Mensch, Natur und Umwelt entspricht übrigens einer typisch konservativen Denkart. Konservativ wird in diesem Sinne wieder modern. Das Umweltschutzgesetz ist auf eine CVP-Motion Binder zurückzuführen. Wir sind also nicht Trittbrettfahrer, wir waren bei Beginn der Zugsfahrt aktiv dabei. In der Luftreinhalteung gilt für mich eine erste Forderung: nämlich das Uebel der Umweltschädigung an der Wurzel anzupacken. Wir müssen bestrebt sein, Schadstoffquellen selbst zu vermindern oder – wenn möglich – zu eliminieren. Die schädlichen Elemente beispielsweise aus dem Erdöl, aus Brenn- und Treibstoffen müssen reduziert werden, Schadstoffe sollen nach Möglichkeit also gar nicht erst aufkommen. Die Frage, welche Energiequellen von den fossilen Brennstoffen oder von der Elektrizität wir uns nutzbar machen wollen, bekommt schon hier ihre Bedeutung. Die Probleme der Produktzusammensetzung und der Produktverpackung im Konsumbereich sind schon an der Schadstoffquelle wenigstens zum Teil lösbar.

Wenn wir – nicht nur im Energiebereich, sondern ganz allgemein – um schadstoffhaltige Rohstoffe oder Produktionsmittel nicht herumkommen, müssen deren schädliche Emissionen vermindert werden. In diesem Bereich ist noch einiges zumutbar; denn wer mit Schadstoffen hantiert, muss dafür sorgen, dass so wenig wie möglich davon in die Umwelt gelangt. Dazu dienen beispielsweise im Strassenverkehr der Katalysator, die Geschwindigkeitslimiten, die

Abgasvorschriften, in der Industrie und in den Haushaltungen aber auch die Entschwefelungsanlagen.

Nach wie vor problematisch ist für mich persönlich die Idee der Lenkungsabgaben. Erstens erachte ich sie nur als fiskalisches Pflaster auf ein bestehendes Uebel; zweitens sind sie ein untaugliches Mittel für die Beseitigung eben dieses Übels. Den Konsum vermag die sogenannte Lenkungsabgabe eben nicht zu lenken. Stehen wir also dazu, dass man damit ganz einfach mit einer Art fiskalischer Repression umweltschädliches Verhalten bestrafen will.

Etwas ganz anderes ist die Unterstellung z. B. sämtlicher Energieträger unter die Gebrauchssteuer, so wie jedes andere Konsumgut fiskalisch belastet wird.

Wenn wir nun die vom Bundesrat in Aussicht genommenen Massnahmen und die von der nationalrätlichen Kommission gestellten zusätzlichen Anträge betrachten, dann vertrete ich die Auffassung, dass die bundesrätlichen Massnahmen noch zu wenig greifen, dass aber die Kommissionsvorschläge, die sich als eine Art Wunschzettel erweisen, zum Teil über das Ziel hinausschiessen, beispielsweise mit der Idee von Rationierung oder Kontingentierung.

Es gilt, mit der notwendigen Konsequenz neue zusätzliche Schutzvorkehrungen zu treffen und mit Besonnenheit deren Wirksamkeit und auch deren Vollziehbarkeit zu bedenken. Wir wollen auch im Umweltschutz weder einen Polizeistaat noch panische Reaktionen.

Offenbar stossen wir auch im Umweltschutzgesetz im allgemeinen und in der Luftreinhalteung im besonderen auf Vollzugsprobleme. Wir dürfen uns nichts vormachen: Der Bund kann Emissionsgrenzen festsetzen und Vorschriften erlassen. Vollziehen kann er sie nicht allein. Dazu braucht er die Kantone und die Gemeinden, denen wir daher die Motorfahrzeugsteuer nicht wegnehmen wollen. Dort sind nicht nur die Einsicht in die Notwendigkeit scharfer Massnahmen, sondern auch die Zurverfügungstellung personeller und finanzieller Mittel unterschiedlich.

Schliesslich braucht es für den Schutz unserer Umwelt und für die Reinhaltung der Luft auch die Mitwirkung der direkt betroffenen Wirtschaft, und zwar der Wirtschaft auf allen Stufen, bei der Industrie, beim Handel und beim Gewerbe. Es darf mit Genugtuung festgestellt werden, dass die Wirtschaft mehr und mehr zur Einsicht gelangt, dass Oekonomie und Oekologie zusammenleben können und dass ein sinnvoller Umweltschutz in ihrem ureigensten langfristigen Interesse liegt.

Wenn ganz am Schluss auch der direkt betroffene Konsument, jede einzelne Bürgerin und jeder einzelne Bürger, mithilft, mit unserer Natur schonend umzugehen, wenn er dann auch bereit ist, Opfer zu bringen und auf einige liebegeordnete Vorteile zu verzichten, dann, aber erst dann, können wir im wahrsten Sinne des Wortes wieder aufatmen, nämlich aufatmen in einer gesunden Luft.

Rechsteiner: Wir haben es gehört: der Bundesrat hat mit dem Luftreinhalte-Konzept einen recht brauchbaren analytischen Teil vorgelegt, ist dann aber bei den vorgeschlagenen Massnahmen weit hinter seiner eigenen Analyse zurückgeblieben. Der Bundesrat hat gewissermassen die Ziele den seiner Ansicht nach akzeptablen Mitteln angepasst und nicht umgekehrt, wie es eigentlich sein müsste, die Mittel den Zielen.

Dabei muss nach dem Bericht des Bundesrates nun definitiv allen klar sein, dass der technische Umweltschutz inklusive Katalysatortechnik zwar wichtig ist, aber bei weitem nicht genügt. Trotzdem sind einschneidende Massnahmen bis jetzt nicht ernsthaft in Betracht gezogen worden, wenn man von der rigorosen Rationierung und Kontingentierung der Redezeit absieht.

Dies gilt im Grundsatz auch für die Vorschläge der vorberatenden Kommission. Diese enthalten zwar ein paar wichtige und richtige Anregungen. Nichts kann aber darüber hinwegtäuschen, dass sie – inklusive die Sammelmotion – eigentlich nichts anderes beinhalten als einen neuen Prüfungsauftrag an den Bundesrat.

Nun ist Prüfen zwar wichtig, ich denke da an die Rationierungsmodelle oder an das bisher unterschätzte Problem der Lösungsmittel. Wichtiger als die Prüfung sind aber die Entscheide, wo sie anstehen, für das Parlament nicht weniger als für den Bundesrat. Etwas böse ausgedrückt wird der Schwarze Peter in bezug auf die Entscheide – und auf die kommt es letztlich an – mit den Prüfungsaufträgen einfach wieder dem Bundesrat zugeschoben. Nötig wäre jedoch, dass das Parlament die Entscheide selber trifft, wo es entscheiden kann und muss. Das Parlament darf sich nicht länger um die eigene Verantwortung drücken.

Die Umweltorganisationen haben mit aller wünschbaren Deutlichkeit aufgezeigt, dass in bezug auf die Luftsituation kurzfristig nur etwas erreicht werden kann, wenn beim Strassenverkehr eingegriffen wird, und dass auch langfristig – trotz allem technischen Umweltschutz – nichts gewonnen ist, wenn der Motorfahrzeugverkehr nicht ganz erheblich reduziert wird.

Es gibt eine ganze Reihe von einschneidenden Massnahmen beim Strassenverkehr, die unverzüglich getroffen werden könnten und bei denen eine neue Prüfung nur Verzögerung bedeutet: Dazu gehören nicht nur die Tempolimiten, sondern zum Beispiel auch die motorfahrzeugfreien Tage, die ja anlässlich der Oelkrise 1973 innert kürzester Zeit angeordnet worden sind und die für Lastwagen ja auch heute im Strassenverkehrsrecht verankert sind. Heute haben wir keine Oelkrise, sondern eine Luftkrise.

Dazu gehört aber auch der Nationalstrassenbau. Es ist nach der Lektüre des Luftreinhalte-Konzepts nachgerade unverantwortlich, die neuen und umstrittenen Nationalstrassenstücke im nationalstrassendichtesten Land der Welt noch bauen zu wollen. Das kann nach dem Luftreinhalte-Konzept definitiv nicht mehr mit Unschuld gemacht werden, wenn sogar der Bundesrat auf Seite 40 des Berichtes endlich selber nachweist, welchen zusätzlichen Schadstoffausstoss jedes neue Autobahnstück bringt. Die Frage wird spätestens nach den Herbstwahlen auch in diesem Parlament wieder aufgenommen werden müssen.

Schliesslich gehört auch der Agglomerationsverkehr dazu. Es ist fragwürdig, diesbezüglich einfach auf die Kantone und Gemeinden zu verweisen, wenn diesen nicht gleichzeitig die Instrumente in die Hand gedrückt werden, damit sie den Motorfahrzeugverkehr im Interesse der Gesundheit auch tatsächlich einschränken können, und zwar auch auf den besonders belasteten Durchgangsstrassen bis hin zu temporären Fahrverboten, wenn die Immissionsgrenzwerte überschritten sind.

Ich habe einen entsprechenden Antrag – nachdem die vorbereitende Kommission nicht bereit war, ihn aufzunehmen – nun der zuständigen Kommission für die Revision des SVG gesandt. Auch in dieser Frage muss das Parlament selber handeln und kann sich nicht hinter dem Bundesrat verstecken.

Ich darf zum Schluss daran erinnern, dass sich der Kanton Graubünden bis 1925 erfolgreich gegen den Einzug des Autos gewehrt hat, bis er vor der Zentralmacht, die unter der Flagge des Fortschritts segelte, kapitulieren musste. Heute wäre es ein Fortschritt, wenn der Bund den Kantonen und insbesondere den Gemeinden die Freiheit, gegen den übermässigen und gesundheitsgefährdenden Autoverkehr vorgehen zu können, wieder zurückgeben würde.

Autofahren ist kein Menschenrecht. Aber eine Luft zum Atmen, die nicht vergiftet ist, ist ein Grundrecht, ein fundamentales Recht.

M. Rebeaud: Il y a aujourd'hui, pour un écologiste, un certain nombre de raisons de se sentir satisfait, sinon heureux, et de trouver dans les discours qui ont été prononcés à cette tribune des raisons d'espérer. Le contraste est saisissant entre les propos tenus lors de la session spéciale de février 1985 sur le dépérissement des forêts et celle d'aujourd'hui. C'est un vrai plaisir – je dois l'avouer – d'entendre des personnes comme Mme Spoerry, M. Thévoz et d'autres reprendre à leur compte des suggestions proposées il y a trois ou quatre ans déjà par des organisations écologistes et

qui étaient alors taxées de gauchistes ou de subversives. Finalement, en deux ou trois ans – c'est-à-dire trop lentement à notre avis – nous avons tout de même parcouru un chemin considérable dans le domaine de la perception du problème. C'est bien. Comme vous le savez, je ne vous le répéterai pas et ne vous ennuierai pas – d'ailleurs je n'en ai pas le temps – les écologistes demandent évidemment plus que ce que propose le Conseil fédéral et mieux que ce que suggère la commission. Je soulève seulement un point sur lequel nous ne pourrions pas être d'accord. C'est la proposition de raccorder les centrales nucléaires au chauffage à distance.

Dans la situation actuelle, nous ne construirons probablement plus de nouvelles centrales nucléaires en Suisse. Il serait donc stupide, peu productif et contradictoire de vouloir faire dépendre le chauffage de quartiers importants dans nos villes de centrales condamnées à terme.

Oehen: Die Oekologisch-freiheitliche Partei der Schweiz, in deren Namen ich hier spreche, vertritt die Politik der kleinen, wenn nötig schnell aufeinanderfolgenden Schritte in die beweisbar richtige Richtung. Wir sind uns bewusst, dass sich unsere Gesellschaft nicht für grosse Sprünge gewinnen lässt. Die OefP vertritt jedoch auch das Prinzip der Offenheit: offen sein für neue Erkenntnisse, für das Begehen neuer Wege, für das mutige Anstreben neuer effizienter Lösungen und – wenn und wo nötig – für die Durchsetzung umweltgerechter Verhaltensformen.

Die OefP kämpft schliesslich für eine neue Wertordnung. An erster Stelle stellen wir die ökologischen Forderungen, die langfristige Sicherung aller Formen des Lebens, die Respektierung der naturgegebenen Grenzen. An zweiter Stelle stehen die staatspolitischen Überlegungen, also der Kampf für die politische Unabhängigkeit des Kleinstaates Schweiz mit den schützenswerten inneren Organisationsformen und für unsere Gesellschaftsordnung.

Die Prüfung des vorliegenden Berichtes auf diesem Hintergrund ergibt unsere Zustimmung für den analytischen Teil. Wir befürchten jedoch sehr ernsthaft, dass die Fixierung auf die chemische Luftverschmutzung uns für die höchst komplexen Ursachen des Waldsterbens blind macht. Es fehlt insbesondere jeglicher Hinweis auf die biophysikalische Komponente. Die möglichen Folgen der ionisierenden Strahlung und der elektromagnetischen, nicht radioaktiven Strahlung werden in unseren offiziellen Betrachtungen bedauerlicherweise überhaupt nicht einbezogen. Meine Erkundigungen haben ergeben, dass die international zugängliche Literatur in unserem Lande, die sich mit diesen Fragen beschäftigt, aufgearbeitet ist. Es kann aber kein Zweifel bestehen, dass z. B. die Arbeit von Claus E. Schulte-Uebbing, München, der etwa 120 wissenschaftliche Publikationen zur Frage des Stress- und Resistenzmangelsyndroms durch tägliche Mikrowellen erarbeitet hat, unsere Aufmerksamkeit verdient.

Auch die Arbeiten von Ing. Hommel und Prof. Käs, Professor für Elektronik und Radar, zur Frage der elektromagnetischen Verträglichkeit des Biosystems Pflanze verdienen unbedingt unsere Beachtung. Schliesslich scheint es mir unverantwortlich zu sein, die Thesen des hochqualifizierten Dr. Ing. Volkrodt zum Problem der hochfrequenten Wechselfelder einfach links liegen zu lassen. Auch der Virusforschung schenken wir kaum Beachtung.

Wir fordern deshalb den Bundesrat, in Ergänzung all dessen, was heute vorgeschlagen wird, auf: Lösen Sie Ihr Versprechen, das Sie in der Antwort vom 2. Dezember 1985 auf meine Einfache Anfrage zum Thema Waldsterben und elektromagnetische Wellen gegeben haben, ein und lassen Sie die Luftbilder der Waldgebiete, welche im Einwirkungsbereich verschiedener Radiosender liegen, endlich auswerten. Es ist bis jetzt nämlich nichts ausgewertet, obwohl Sie versprochen haben, dies bis Dezember vergangenen Jahres zu tun! Sorgen Sie dafür, dass genügend Kredite und Personal für die biophysikalische und biochemische Forschung zur Verfügung steht – dies nicht nur in den Forschungsanstalten des Bundes, sondern auch im Hochschulbereich!

Sorgen Sie dafür, dass endlich das rein materielle Wachstumsdenken verlassen wird und das Verursacherprinzip konsequent zum Tragen kommt!

Zum Schluss ein Hinweis auf eine Antwort des Bundesrates, welche uns in diesen Tagen abgegeben worden ist. Ich habe im Dezember ein Postulat «Verkehrseindämmung in den Grenzregionen» eingereicht. Darin verlangte ich, dass Mittel und Wege gesucht werden, um das Verkehrsaufkommen in den Grenzregionen einzudämmen.

Der Bundesrat hat in seiner Antwort meine Analyse grundsätzlich geteilt, sagte dann aber: «Das heutige Verfassungsrecht lässt nicht zu, dass die Grenzgängerbetriebe verpflichtet werden, ihre Arbeitskräfte mit Sammeltransporten an ihre Arbeitsplätze zu bringen. Eine solche Verpflichtung wäre nur mit einem Eingriff in die freie Wahl der Verkehrsmittel denkbar.» Und an anderer Stelle: «Massnahmen, die ausländischen Automobilisten und Transporteure, die regelmässig das schweizerische Strassennetz nutzen, zu verpflichten, ihre Fahrzeuge den schweizerischen Abgasnormen zu unterwerfen, würden internationales Recht verletzen.» Aus diesem Grunde beantragt der Bundesrat Ablehnung des Postulates.

Herr Bundesrat Cotti: Das tönt gerade so, als ob Verfassung und Gesetz nicht wandelbar wären und es nicht möglich wäre, sie den Notwendigkeiten unserer Zeit anzupassen, und als ob auch internationales Recht nicht reformfähig wäre. Mit dieser Haltung des Bundesrates, wie sie in der Antwort auf mein Postulat zum Ausdruck kommt, könnten wir unsere Diskussion ebensogut gleich abbrechen und uns nur als Zuschauer des Waldsterbens verlustieren!

Fierz: Nur eine ganz kurze fachtechnische Bemerkung: Vergiftungen gehen rascher, als man gemeinhin annimmt. Wenn bei einer kollektiven Vergiftung die ersten Todesfälle aufgetreten sind, sind weitere Todesfälle und das Absterben der ganzen betroffenen Population sehr rasch zu erwarten. Ich möchte Ihnen das am Beispiel der Alkoholvergiftung illustrieren: Bei einem oder zwei Promille verspürt man grosse Heiterkeit – bei drei Promille liegt der erste unter dem Tisch; bei vier Promille haben wir den ersten Todesfall. Jetzt sind die weiteren Todesfälle ganz rasch zu erwarten: bei sechs Promille sind nämlich alle tot!

Wir tun beim Waldsterben so, als ob wir noch lange Zeit hätten. Aber aufgrund der biologischen Gesetzmässigkeiten ist die Situation sehr, sehr dringlich.

In diesem Sinn unterstützen wir auch einschneidende Massnahmen, wobei wir als Liberale bei gleicher Wirksamkeit den marktwirtschaftlichen Instrumenten den Vorzug geben würden, nämlich Lenkungsabgaben und Subvention von Energiesparmassnahmen.

Mühlemann: Es zeigt sich im Umweltschutz immer deutlicher, dass wir mit isolierten Einzelmassnahmen nicht recht vorankommen, wenn wir nicht auf das vernetzte System von Eigenverantwortung, Anreizstrategie, Verbotspolitik und technische Innovation setzen. Nur wenn in diesem Verbund gehandelt wird, sind auch tatsächlich griffige Massnahmen möglich. Es ist enttäuschend, dass wir im Bereiche der Eigenverantwortung keine besseren Resultate erzielt haben. Wenn nur 4,5 Prozent unserer Fahrzeuge mit Katalysatoren ausgerüstet sind, genügt das nicht.

Ich darf immerhin mit Befriedigung feststellen, dass unser Kollege Kurt Müller herausgefunden hat, dass der Anteil unter den Nationalräten bei über 50 Prozent liegt. Diese Vorbildfunktion sollten wir weiterhin einnehmen!

Die Anreizstrategie ist eine Möglichkeit und Chance, um Menschen zu belohnen, die auf diesem Gebiete mehr tun als der Durchschnitt. Es ist möglich, dass ein Katalysator-Fahrzeughalter steuerlich entlastet und ein anderer, der das nicht tut, steuerlich belastet wird. Diese mögliche Situation mit Malus- und Bonus-Prämie ist etwas, was wir noch vermehrt – und wahrscheinlich mit sehr viel mehr Phantasie – ins Auge fassen müssen.

Im Bereiche der einschneidenden Massnahmen bin ich etwas skeptisch geworden, Herr Fierz. Die Verbotstrategie

hat nur dann einen Sinn, wenn wir sie auch tatsächlich im kleinen, im taktischen Bereich durchsetzen können. Die vielen Quellgruppen, wie etwa Verkehr oder Industrie, aber auch Kantone und Gemeinden, die nicht in der Lage sind, den Vollzug zu garantieren, bilden eine grosse Gefahr. In diesem Bereich dürfen wir wirklich nur Gebote und Verbote erlassen, wenn wir nachher auch tatsächlich die Gewissheit haben, dass sie eingehalten werden.

Ich bin etwas enttäuscht über die Tatsache, dass man sowohl im Bericht des Bundesrates als auch bei der Kommission die technische Innovation zu gering einschätzt. Wir haben heute ein fahrbares Elektromobil der Firma Larag in Wil. Wenn die Batterie umgestellt wird, ist die Wirksamkeit dieses Fahrzeuges in Kürze besser, mit einem viel grösseren Aktionsradius. Ich weiss nicht, ob es nicht gescheiter wäre, in der Stadt Zürich die Millionen, die man ausgibt, um Strassenbarrikaden zu errichten, für die Anschaffung von Elektromobilen zu verwenden.

Ich darf auch darauf hinweisen, dass die Rauchgasentgiftungsanlage der Firma Air Fröhlich in Arbon ihre Bewährungsprobe bestanden hat. Leider hat enttäuschenderweise der Staat diese Anlage für seine Spitäler nicht übernehmen wollen, weil sie offenbar zu wenig perfektionistisch ist. Sie hat aber immerhin die Chance, über 80 Prozent des Schwefeldioxids wegzubringen.

Ich erinnere auch daran, dass kürzlich die Solothurner Regierung die Firma Altola in Olten geschlossen hat, eine Firma, die uns Altöl im Recycling-Verfahren neu zuführt und nicht einfach verbrennt. Wir haben hier die Möglichkeit, eine neue Art von Sondermüll-technischer Erfindung zu nutzen. Ich werde diesbezüglich noch eine Motion einreichen.

Die Chancen sind da, wenn wir sie nützen. Wir müssen bei dieser Gelegenheit natürlich auf eine gewisse Subito-Mentalität in diesem Bereich verzichten. Aber wir dürfen doch feststellen, dass die Schweiz jetzt mit dieser Konzeption, die wir verabschieden, weit vorne steht und dass alles übrige auch noch im Verbund mit dem Ausland gemacht werden muss. Die Vorstellungen, die wir im Parlament entwickelt haben, sind realistisch. Wir müssen den Ball weitergeben. Kantone, Gemeinden und private Quellgruppen sind jetzt am Ball.

M. Cotti: Je remercie le Conseil fédéral qui, par le présent rapport, nous indique la voie à suivre dans la lutte contre la pollution de l'air. C'est un chemin difficile qui s'impose à nous tous, au Conseil fédéral, au Parlement, aux citoyens, et qui nous demande une discipline, une rigueur, qui n'est pas seulement de type méthodologique, et un choix important. J'approuve donc le projet du Conseil fédéral qui détermine des objectifs sur la base de critères réalistes et responsables à la fois.

Je relève les quatre étapes par lesquelles le Conseil fédéral veut atteindre ces objectifs.

Il s'agit, premièrement, d'acquérir les connaissances exactes de la situation par le biais de données scientifiques. La question est de savoir quel est le degré de pollution.

Deuxièmement, il s'agit de déterminer l'origine de la pollution. Qui la produit? Qui en est responsable?

Troisièmement, quelles sont les mesures à adopter? Quelles sont les possibilités que nous offre la science? Quelles sont les sacrifices que nous pourrions être appelés à faire, par quel canal devraient-ils être imposés? Est-ce par des dispositions constitutionnelles ou législatives?

Quatrièmement, qui doit et qui peut intervenir? Est-ce la Confédération, les cantons ou les communes ou encore les privés?

Cette dernière question me semble importante. J'en soulignerai donc un seul aspect, celui se rapportant à la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons, notamment en ce qui concerne le relevé des données, ainsi que l'origine et la cause de la pollution. C'est un domaine où il s'agit d'appliquer des techniques nouvelles continuellement en évolution dans lequel la coordination de la recherche est une tâche typique de la Confédération. A ce propos, les cantons sont appelés à accomplir des tâches

véritablement difficiles, importantes et décisives. En effet, il s'agit d'une des opérations les plus importantes de ces dernières années. Seront-ils à même de les accomplir? La question a été soulevée par les cantons eux-mêmes à l'occasion de la procédure de consultation organisée par le Conseil fédéral. Ils doivent donc être assistés par la Confédération. Elle leur doit non seulement une aide technique, mais elle devrait également se soucier de coordonner les données des différents cantons, de les comparer, de les ordonner et de rendre possible un échange d'informations. Il faudrait donc proposer des systèmes, par exemple l'uniformisation des mesures sur tout le territoire de la Confédération. Je pense précisément à la motion présentée par le PDC par l'intermédiaire de M. Wick.

Du point de vue formel, la répartition des tâches est conforme à la loi, mais les compétences s'enchevêtrent et sont interdépendantes. Les mesures que les cantons seront appelés à adopter dépendront effectivement de celles que prendra la Confédération. Pensons au trafic routier où l'assainissement est en grande partie l'affaire de la Confédération, bien que les compétences soient en principe laissées aux cantons en ce qui concerne la construction des routes. C'est dans ce genre de situation que le gouvernement fédéral, pourrait rendre accessoire des normes adoptées principalement par les cantons. Je vous rappelle le cas du tunnel de base du Gothard à propos duquel la Confédération devrait modifier la situation de principe à partir de laquelle le canton devrait prendre des mesures d'ordre écologique. Je souhaite donc, en se fondant sur les articles 36 à 40 de la loi sur l'environnement et 31 et suivants de l'ordonnance sur la pureté de l'air que la Confédération édicte des dispositions donnant des instructions précises aux cantons et fixant, dans les cas concrets d'exécution, des critères de répartition des tâches.

Hier wird die Beratung dieses Geschäftes unterbrochen
Le débat sur cet objet est interrompu

Schluss der Sitzung um 12.30 Uhr
La séance est levée à 12 h 30

Luftreinhalte-Konzept

Lutte contre la pollution de l'air. Rapport

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1987
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	86.047
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.03.1987 - 08:00
Date	
Data	
Seite	261-294
Page	
Pagina	
Ref. No	20 015 195

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.