

Halbtax-Abonnemente. Diese Ermässigungen werden nach Massgabe der Totalsumme der Bezüge eingeräumt. Bei einer Summe von 50 000 Franken und mehr an Bezügen solcher Halbtax-Abonnemente wird der Maximalrabatt von 5 Prozent gewährt – deshalb der Verkaufspreis von 95 Franken. An den Werbeaufwand der Firma Denner AG hingegen haben die SBB nicht noch zusätzlich etwas geleistet. Es wird in solchen Fällen – und wurde in diesem Falle – aber vereinbart, dass der Mengenrabatt für die Werbung zugunsten dieses Abonnementsverkaufs durch die Firma Denner AG verwendet werden soll. Das sind die Tatsachen. Der Bundesrat glaubt, dass das ein gutes unternehmerisches Verhalten der SBB darstellt.

Frage 35:

Zwygart. Abstimmungserläuterungen bei Gesetzesänderungen

Votations populaires sur des modifications de lois. Explications du Conseil fédéral

Stimmberechtigte vermissen im «Bundesbüchlein» bei Vorlagen über Gesetzesänderungen oft den bisher gültigen Wortlaut. Damit der Umfang der Erläuterungen nicht zu lang wird, frage ich den Bundesrat an, ob er es nicht sinnvoll finden würde, jeweils einen deutlichen Vermerk anzubringen, wo für Interessierte das gültige Gesetz kostenlos bezogen werden könnte?

Bundeskanzler **Buser**: Die Abgrenzung der Information, die zur Erläuterung der Abstimmungsvorlagen abgegeben wird, ist ein permanentes Problem. Dabei wird der Darstellung der Unterschiede zwischen dem geltenden Recht und der Abstimmungsvorlage in allen Fällen grosse Beachtung geschenkt. Es mag aber vorkommen – und dies war sicher der Anlass der Frage von Herrn Zwygart –, dass ein Bürger in besonderen Fällen ein zusätzliches Interesse am vollständigen geltenden Text hat. Der Bundesrat hat deshalb heute morgen die Bundeskanzlei beauftragt, bei der Erarbeitung der Abstimmungserläuterungen inskünftig von Fall zu Fall zu prüfen, ob im Text ein Hinweis auf die Bezugsquelle – und das wäre die EDMZ – angebracht ist.

86.047

Luftreinhalte-Konzept

Lutte contre la pollution de l'air. Rapport

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 261 hiervor – Voir page 261 ci-devant

Organisierte Debatte – Débat organisé

Fortsetzung – Suite

Rutishauser: Nachdem bekanntgeworden ist, dass die vom Bundesrat gesetzten Ziele bei Stickoxiden und Kohlewasserstoffen nicht erreicht werden können, waren sich alle Parteien einig, dass noch zusätzliche Massnahmen notwendig sind. Jetzt aber, wo es um konkrete Massnahmen geht, sogar wenn es sich nur um eine Prüfung oder Abklärung handelt, werden Ausreden gesucht und Anstrengungen unternommen, die Probleme zu verdrängen oder den Schwarzen Peter elegant weiterzugeben. Die einen wollen das Problem überhaupt nicht wahrhaben, andere glauben, mit technischen Mitteln lasse sich alles lösen.

Als naturverbundener Landwirt, bei dem das gründliche Beobachten von Pflanzen und Tieren zum Beruf gehört, betrachte ich die Situation der Schadstoffbelastung unserer

Luft als sehr ernst. Diese Frage muss sachlich und ohne Emotionen diskutiert werden, damit gemeinsam nach wirkamen Lösungen gesucht werden kann, auch wenn dazu unpopuläre Massnahmen, die zum Teil persönliche Einschränkungen verlangen, notwendig sind. Nicht nur der Strassenverkehr oder die Industrie, sondern auch das Gewerbe und die Landwirtschaft sowie jede Einzelperson müssen einen Beitrag leisten. Allen jenen, die vor vier Jahren behauptet haben, das Waldsterben sei im kommenden Wahljahr kein Thema mehr, muss ich sagen, dass es leider noch ein Thema ist. Die Vorwürfe an die Förster sind vielleicht kein Thema mehr, weil unterdessen andere Indikatoren, vor allem Messwerte, die Beweise für den bedenklichen Zustand liefern. Jede Uebertreibung schadet der Sache, ein Bagatellisieren ebenso wie Schwarzmalerei, weil dadurch die Leute verunsichert werden. Es ist auch falsch, wenn nur der Strassenverkehr als Sündenbock dargestellt wird. Hier sind technische Möglichkeiten vorhanden, die Schadstoffe zu reduzieren. Aber mit der Technik allein lassen sich nicht alle Probleme lösen. Die Katalysatorteknik muss unbedingt weiter gefördert werden. Ein Kat-Auto darf aber nicht als Freipass für eine unbeschränkte Kilometerzahl betrachtet werden. Der umweltfreundlichste Kilometer ist immer noch derjenige, der nicht gefahren wird. Das Auto soll nicht verketzert werden. Es muss aber vernünftig eingesetzt und benutzt werden. Die absolute Wahl des Verkehrsmittels darf nicht mehr als unbedingtes Freiheitsrecht beansprucht werden. Freiheit heisst nicht, dass jeder tun und lassen kann, was ihm persönlich gerade am meisten Spass macht. Was nützt uns die Freiheit, wenn wir daran zugrunde gehen? Persönliche Einschränkungen sind notwendig in bezug auf Mobilität, Komfort und Abfallproduktion. Die Lebensqualität kann dadurch sogar angehoben werden, wenn wir es verstehen, andere Wertmassstäbe zu setzen. Umweltgerechtes Verhalten muss honoriert werden. Ein finanzieller Anreiz allein wird aber kaum genügen. Wenn wir sehen, wie viele Rekruten heute noch mit dem Auto einrücken und Strecken von 100 bis 200 km zurücklegen, obwohl sie mit der Bahn für 5 Franken reisen könnten, und wie viele Personen täglich allein mit dem Auto zur Arbeit fahren, so muss man die Wirkung einer vorgesehenen Umlagerung der Festkosten auf die variablen Kilometerkosten bezweifeln. Dieses System würde wohl dem Verursacherprinzip gerecht; aber die Erfahrung zeigt, dass sich viele Leute sehr schnell an eine Benzinpreiserhöhung von 30 bis 50 Rappen gewöhnen. Ungerechtigkeiten würden entstehen, weil nicht jeder im gleichen Ausmass auf sein Auto angewiesen ist. Ich denke an abgelegene Gebiete und besondere Berufe. Obwohl ich überzeugt bin, dass eine Benzinrationierung im heutigen Zeitpunkt auch mit Notrecht für die Schweiz allein nicht durchführbar wäre, erachte ich es trotzdem als sinnvoll, dass Massnahmen in dieser Richtung geprüft werden. Vor allem sind Abklärungen mit den Nachbarstaaten notwendig. Eine Treibstoffkontingentierung könnte dem effektiven Bedarf am besten gerecht werden.

Solche Postulate dokumentieren den Ernst der Lage und helfen, das Bewusstsein der Bevölkerung zu aktivieren. Es ist falsch, wenn jeder, der sich ernsthaft um die Verbesserung des Zustandes unserer Umwelt bemüht, als ein Systemveränderer betrachtet und jemand, der z. B. durch weitere Abklärungen zur Reduktion des Treibstoffverbrauchs Massnahmen prüfen will, als Verfechter einer Benzinrationierung abgestempelt wird.

Mme **Vannay**: Notre débat de ce jour est la suite logique de la session spéciale de février 1985 sur le dépassement des forêts. Nous avons donc dans un premier temps reconnu le phénomène complexe de l'empoisonnement de l'air, ses causes, son ampleur, sa gravité. De nouvelles études ont permis de mieux faire l'inventaire des polluants et de leurs interactions respectives, des quantités émises par les différentes sources – domestiques, artisanales et industrielles et du trafic motorisé. Après le bilan quantitatif, le bilan qualitatif ne nous laisse aucun doute sur l'urgence des mesures à prendre encore, en plus de celles déjà prises ou proposées

jusqu'à ce jour, pour atteindre au moins le but fixé, à savoir ramener le niveau de pollution à celui des années 50-60, et cela dans un délai de quelques années. Mais la plus belle stratégie du monde n'y pourra rien si elle n'est pas comprise et admise par tous et c'est là le souci principal que j'aimerais exprimer aujourd'hui. Certains, voire beaucoup, de nos concitoyens n'ont pas encore compris ou ne veulent pas admettre la réalité sentant confusément qu'elle obligera à de nouveaux comportements. Dans certaines régions de notre pays, le problème est occulté par les médias, voire par les autorités politiques. On minimise le phénomène et son ampleur, on véhicule toutes sortes de contre-vérités, on se refuse ou on tarde à prendre les mesures déjà prescrites, on ne contrôle pas leur application.

Dès lors, à mon avis, le premier travail à entreprendre aujourd'hui est bien celui d'informer, d'expliquer, de vulgariser les connaissances que l'on a de l'empoisonnement de l'air, des conséquences de cet empoisonnement et des moyens d'y remédier. Pourquoi, par exemple, ne roulerait-on pas à 100 kilomètres à l'heure sur les autoroutes si l'on comprenait le pourquoi de cette façon de rouler? Trop de personnes pensent encore que ce sont les autres qui sont responsables, les pays étrangers, bien sûr, les cheminées des autres, les avions, les voitures des autres peut-être. Elles pensent aussi que l'on ne demande pas assez aux autres, ou toujours aux mêmes, aux automobilistes surtout, comme si chacun n'avait pas à se chauffer, comme si chacun ne devait pas travailler dans des entreprises ou ne bénéficiait pas, en tant que consommateur, du travail qui se fait dans ces entreprises-là, comme si chacun ne devait pas se déplacer au moins de temps en temps. Il est donc grand temps que chacun prenne conscience que toutes et tous nous produisons et contribuons à produire des polluants et que tous nous devons absolument en produire moins par des comportements plus adéquats dans la vie de tous les jours, et cela dans l'intérêt même de notre santé, de notre avenir et de celui de nos descendants.

C'est pourquoi je prie le Conseil fédéral de procéder sans tarder à une vraie information, à une vraie vulgarisation, à une véritable prise de conscience de nos concitoyens. On a vu, avec le problème du SIDA, les autorités fédérales capables d'information, de mise en garde, d'appel à des comportements responsables. Pourquoi n'en serait-il pas ainsi avec l'empoisonnement de l'air, pourquoi ne pas partir en guerre contre l'analphabetisme écologique de beaucoup? Ce sera là la seule façon d'obtenir l'adhésion de la population à des mesures efficaces de lutte contre la pollution, mesures individuelles, collectives, restrictives de toute évidence. Je prie donc instamment M. le conseiller fédéral de nous dire s'il entend faire une information et quelle information il pourrait faire auprès de la population.

Weder-Basel: 3500 Aerzte haben kürzlich einen Aufruf erlassen: «Das Waldsterben in unserem Land bedeutet eine nationale Katastrophe, die in wenigen Jahrzehnten auch die Gesundheit unserer Bevölkerung in einem nicht vorhersehbaren Mass in Mitleidenschaft ziehen wird. Es mehren sich die Hinweise, dass die Luftverschmutzung, die als Primärursache des Waldsterbens feststeht, den menschlichen Organismus, besonders im Kindesalter, auch direkt schädigt.» Der Wald wartet nicht mit seinem Sterben, bis wir alle notwendigen Massnahmen getroffen haben. Halbherzige Massnahmen sind nutzlos, und diejenigen, die wir jetzt vorsehen, sind zu zahl und ungenügend. Wir sollten endlich bei den Notstandsmassnahmen mit Tempo 120 wirken und dafür auf Autobahnen auf Tempo 100 zurückgehen. In Sachen Schwefeldioxid, Stickoxid, Kohlenwasserstoff und dem daraus resultierenden Ozon und in Sachen Gesamtschadstoffbelastung überschreiten wir in vielen Städten die gesundheitlich unbedenklichen Grenzwerte um das Drei- und Vierfache. Die Luft ist vielerorts «atemberaubend».

In Basel sieht das wie folgt aus: Basel erlebte als erste Stadt der Schweiz das Wunder des grauen Schnees. Kindern wurde sehr empfohlen, von diesem grauen Schnee nicht zu

essen, weil er giftig sei. In Basel ruft man aber auch Kinder und alte Leute dazu auf, zu Hause zu bleiben, die Fenster zu schliessen, die Türen zu verrammeln und zu verriegeln und nicht auf die Strasse zu gehen.

Dass Basel unter einer permanenten Dunstglocke liegt, das wissen Sie zur Genüge. Wir wissen aber auch, dass in Basel Pflanzen, Bäume und Sträucher nicht mehr wachsen, weil sie keine Grundlage mehr haben. Basel hätte diesen Winter viermal Smogalarm ausrufen müssen. Man hat es nicht getan, weil man die Bevölkerung nicht erschrecken wollte. Der letzte Rekord unserer Stadt und unseres Kantons ist, dass der einzige Wald, der uns noch übrigbleibt, zu 85 Prozent krank ist. Die Bäume sterben ab. Singvögel gibt es praktisch keine mehr. Rehe und Hasen, die wir früher dort noch sahen, sind verschwunden. Mit anderen Worten: Basel torkelt von einer Umweltkatastrophe in die andere. Dass wir über einem toten Rhein leben, das wissen Sie ja auch.

Ich prophezeie Ihnen: Es wird der Schweiz nicht besser gehen, wenn wir nicht das Steuer herumreissen, wenn wir nicht endlich dafür besorgt sind, dass Wasser, Luft und Boden gesund werden. In diesem Zusammenhang verweise ich auf die Grundrechte kommender Generationen auf eine gesunde, intakte Umwelt. Wer schützt denn die Rechte unserer Nachwelt, wer schützt die Rechte unserer kommenden Generationen? Wer schützt die Rechte von Pflanzen und Tieren? Auch sie haben Anrecht auf einen intakten Lebensraum und auf eine gesunde Umwelt.

Wir müssen endlich Einkehr halten und künftig so wirtschaften, dass unser Handeln mit der Umwelt verträglich bleibt und dass wir auch den Nachkommen eine lebenswerte Zukunft sichern. Denken wir aber auch daran, dass viele unserer Mitbürgerinnen und Mitbürger körperlich und seelisch krank werden, weil sie ohnmächtig mitansehen müssen, dass ihre Lebensgrundlagen ausgebeutet und teilweise vernichtet werden.

Unsere Fraktion – das haben die Fraktionssprecher schon gesagt – stimmt den Kommissionsmotionen selbstverständlich zu. Wir finden darin beinahe lückenlos alle unsere Vorstösse aus den vergangenen Jahren aufgelistet. Ganz besonders haben es mir die Punkte 8 und 11 der umfassenden Motion angetan, und ich bitte Sie speziell, diese gutzuheissen. Sie können damit nämlich einen Fehlentscheid aus der letzten Session korrigieren. Damals verlangte ich in einem Postulat verstärkte grenzüberschreitende Zusammenarbeit bei Umweltschutzfragen. Sie haben dieses Postulat mit grossem Mehr abgelehnt. Dabei ist die Frage für unsere Grenzregionen – seien das nun Basel, Genf, Chiasso, Schaffhausen oder die Ostschweiz – von grosser Dringlichkeit. Es gibt schon heute Regionen, die bis an die Grenze des Zumutbaren belastet sind. Das Zumutbare ist – weiss Gott – zu viel.

Ich will noch auf einen anderen Punkt hinweisen. Valentin Oehen hat letzten Donnerstag davon gesprochen: Ich hege mit ihm grosse Befürchtungen wegen der Auswirkung elektromagnetischer Felder auf das Waldsterben. Wir sollten das gründlich untersuchen. Ich wende mich direkt an Herrn Dr. Böhlen. Diese elektromagnetischen Felder sollen ja – nach Untersuchungen unabhängiger Wissenschaftler – sehr viele Auswirkungen haben. Ich weise in diesem Zusammenhang nochmals auf den Zusammenhang zwischen Radioaktivität und Waldsterben hin. Darüber gibt es Untersuchungen, die deutlich zeigen, dass hier Zusammenhänge bestehen. Ich warne dringend vor einer Verharmlosung oder einem Verdrängen dieses Problems. Ich warne auch davor, dieses Problem der Lächerlichkeit preiszugeben. (*Glocke des Präsidenten*)

Ich hätte noch gerne ein paar Worte über die Baudenkmäler gesagt, die bei uns mit grösster Geschwindigkeit zugrunde gehen. Die Luftverschmutzung ist auch daran schuld. Wir sollten auch hier vorsorgen, dass die uns folgenden Generationen zu ihrem Recht kommen.

M. Rime: L'aggravation de la pollution de l'air est un fait. Les causes sont multiples; l'importance et la gravité de certains facteurs sont difficiles à déterminer. La lutte est indispensable

ble, non seulement contre la pollution de l'air, mais aussi contre le bruit et bien d'autres dangers qui résultent des activités de la société moderne. De nombreux débats qui ont eu lieu ici et dans les commissions ont démontré que certains milieux saisissaient l'occasion pour trouver des boucs émissaires et renforcer leur plate-forme électorale. La voiture et le camion furent les premiers visés. Les milieux de l'automobile sont conscients de leurs responsabilités. Des recherches, des progrès ont été réalisés. Les efforts doivent être poursuivis pour obtenir toutes les améliorations techniques possibles.

Parmi les mesures proposées, il en est qui sont particulièrement irréalistes, notamment en ce qui concerne le transfert des transports routiers au rail. Certains raisonnements ne tiennent pas compte de l'augmentation des délais et des coûts et encore moins du maintien de la compétitivité des entreprises.

On a surtout parlé du dépérissement des forêts. Si les prévisions moyennes s'étaient réalisées, nos forêts auraient déjà disparu. Nous constatons, au contraire, que la forêt continue à croître en surface et surtout en volume sur pied, précisément parce qu'elle n'est pas exploitée rationnellement. Le pessimisme des responsables est ici en totale contradiction avec l'action. En effet, on ne coupe que 4 millions de m³ par an, alors que la capacité excède 6,5 millions de m³. La plupart des organisations forestières ralentissent les coupes pour maintenir les prix des grumes plus élevés que dans les pays voisins et concurrents. Le marché du bois est pourtant international. Les prix des grumes ne peuvent pas continuer à être plus élevés en Suisse que chez nos concurrents. La compétitivité de notre industrie du bois est ainsi anéantie au profit des importations qui augmentent d'année en année. Cette politique illogique ajoute, chaque année, 2 à 3 millions de m³ au volume des bois sur pied qui ne sont pas exploités en temps opportun.

En résumé, la forêt suisse est surtout malade des prix et de sa sous-exploitation. Son état sanitaire s'améliorera peut-être grâce à la diminution de la pollution de l'air mais, plus sûrement, si l'on applique enfin une politique cohérente, transparente et réaliste au niveau de son exploitation.

Schmidhalter: Die Kommission schlägt vor, dass der Transitgüterverkehr von der Strasse auf die Schiene umgelagert werden soll und dass der Bundesrat bis Ende 1987 Vorschläge zu unterbreiten hat. Dieses Begehren kann ich voll unterstützen.

Bei der Motion «Alpentransitgüterverkehr auf die Schiene – Uebergangslösung» – wird aber diese Forderung auf die SBB-Gotthardlinie reduziert und nur für diese Strecke, zwecks Verladehöhe, eine Anpassung der zulässigen Eckhöhen von 3.70 m auf 4 m verlangt. Der kombinierte Verkehr ist bis heute überhaupt nur auf der Gotthardlinie eingeführt. Die SBB vertreten die Auffassung, dass vorerst nur diese Linie bis an ihre Kapazitätsgrenze ausgelastet werden soll und dass nur der Ueberlauf auf die Lötschberg-Simplon-Linie umgeleitet werden wird. Der Güterverkehr auf der Bahn ist in letzter Zeit rückläufig. Der Verlust an transportierten Gütertonnen ist auf der Lötschberg-Simplon-Linie am grössten. Der Simplon verlor im Zeitraum von 1980 bis 1986 über 30 Prozent seines Güteraufkommens. Da beim heutigen Stand des Güterverkehrs auch bei der Gotthardroute die bestehende Kapazität nicht ausgeschöpft wird, entsteht kein Ueberlauf, und damit fliesst auch kein Mehrverkehr auf die Simplonlinie.

Zudem haben Bundesrat und Parlament mit dem neuen Leistungsauftrag 1987 die Gotthardlinie gegenüber den Bahnstrecken Lötschberg und Simplon in Sachen kombinierter Verkehr nochmals bevorzugt, indem im Leistungsauftrag nur die Defizite aus dem Huckepack auf der Gotthardlinie abgegolten werden. Die anderen Linien werden nicht berücksichtigt. Das Treibstoffzollgesetz würde es uns erlauben, auch Investitionen und nicht nur Betriebsbeiträge zu finanzieren. Ich habe nichts dagegen einzuwenden, dass die Gotthardlinie ausgebaut wird. Ich verlange aber, dass auch die Simplon- und Lötschberg-Linie in gleicher Weise

für den kombinierten Verkehr ausgerüstet werden. Diese Transllinien müssen dem Gotthard gegenüber nicht zurückstehen.

Im bestehenden zweiröhrigen Simplontunnel zwischen Brig und Iselle wird momentan das Geleise tiefer gelegt. Diese Tieferlegung sollte sofort umgestellt werden, da sich bei der in Arbeit befindlichen Ausführung die Raumprofile unverständlicherweise mit einer Verladehöhe von nur 3.70 m begnügen. Es sind aber auch hier mindestens 4 m zu berücksichtigen. Wir können unter keinen Umständen 25 Jahre auf eine neue Eisenbahn-Alpentransversale mit Verladehöhen von 4 m warten. Wir müssen jetzt diese Arbeiten in Angriff nehmen. Ich habe diesbezüglich auch eine Motion hinterlegt.

Auf der Gotthardstrasse und auf der Simplonstrasse nimmt der Strassen-Güterverkehr ständig zu. Diese Belastung wird unerträglich und muss durch eine Verlegung auf die Bahn abgebaut werden.

Ich bin auch der Ansicht, dass die Bundesbahnen angesichts dieser Lage eine angriffere Politik betreiben müssten. Statt einen Teil der Kraft auf den Cargo-Domizil-Verkehr zu verwenden, der nur Defizite einbringt, stände es der SBB sicher an, jene Anstrengungen zu verstärken und den Transitgüterverkehr auf allen drei internationalen Linien anzuziehen. Auf den Inlandstrecken könnte man auch andere Containersysteme, wie zum Beispiel das Transliftsystem, anwenden.

Kurz zusammengefasst meine ich: Förderung des kombinierten Güterverkehrs nicht nur am Gotthard, sondern auch – und zwar sofort – auf der Linie Basel–Bern–Lötschberg–Simplon und Vallorbe–Lausanne–Brig–Simplon, das heisst, auf allen drei Transllinien sowie im Inland. Soviel Güterverkehr wie nur möglich auf die Schiene im Interesse unserer Luft, selbst wenn es etwas kostet!

Hari: Als im Berggebiet lebender Bürger bin ich täglich mit den Schutzfunktionen des Waldes konfrontiert. Ich denke an den Schutz vor Steinschlag, Lawinen, Hochwasser, Verödung, Bodenerosion usw. Aus diesem Grunde bin ich – und glücklicherweise auch grosse Teile unseres Volkes – an einer gesunden Luft und einem gesunden Wald interessiert. Ich unterstütze alle wirkungsvollen Massnahmen, die rasch und zuverlässig zu einer Abnahme der Schadstoffe in der Luft beitragen, auch dann, wenn sie viel kosten und nicht angenehm sind. Meines Erachtens müssen diese Massnahmen aber wirksam und griffig sein, und nicht einzelne Bevölkerungsgruppen je nach Wohnort bevor- oder benachteiligen.

Ich denke vorab an Punkt 5 der Kommissionmotion: Mit der Ueberwälzung der kantonalen Motorfahrzeugsteuern auf den Treibstoffpreis würden grosse Ungerechtigkeiten geschaffen. Ein Grossteil unserer Bevölkerung lebt in den Städten entlang unserer Landesgrenze. All den in Grenznähe Wohnenden wäre die Möglichkeit geboten, ihre Motorfahrzeuge im Ausland zu einem weit billigeren Preis aufzutanken. Dies hätte zur Folge, dass die Zentral- und Inner-schweizer die kantonalen Motorfahrzeugsteuern für alle Schweizer zu berappen hätten.

Aus diesem Grunde beantrage ich, Punkt 5 aus der Kommissionmotion zu streichen.

Im weiteren wende ich mich gegen das Postulat III. In diesem Postulat wird der Bundesrat beauftragt, die Benzin- und Heizölrationierung oder motorfahrzeugfreie Tage zu prüfen. Bei der Benzinrationierung gelten dieselben Gründe, wie ich sie bereits bei der Bekämpfung von Punkt 5 der Kommissionmotion dargelegt habe. Eine Treibstoffrationierung kann nur dann wirksam werden, wenn sie mindestens ganz Europa umfasst. Autofreie Tage würden wiederum umgangen, und in den Randstunden wäre eine kaum zu bewältigende Verkehrszunahme zu befürchten. Der Bundesrat hat bis jetzt bezüglich Massnahmen zur Verbesserung der Luft vieles geprüft und auch verwirklicht. Wenn wir den Bundesrat in seinen Bestrebungen unterstützen wollen – was wir im Interesse der Gesamtheit tun müssen –, dürfen wir keine

Forderungen stellen, deren Prüfung wohl viel Arbeit gibt, die aber zum vornherein zu nichts führen.

Abschliessend stelle ich nochmals fest, dass ich alle Anträge, die zu einer raschen Verbesserung der Luft führen, unterstütze, sofern diese durchführ-, kontrollierbar und nicht mühelos zu umgehen sind.

M. Bonnard: La pollution atmosphérique ne connaît pas de frontières. Nous importons celle des autres et nous exportons la nôtre. Pour la réduire, nous devons donc agir à l'intérieur et sur le plan international. Le rapport du Conseil fédéral est exhaustif en ce qui concerne notre action à l'intérieur du pays. En revanche, il est à peu près muet, Monsieur le Conseiller fédéral, en ce qui concerne l'action sur le plan international. Est-ce bien ainsi? Nous en doutons. Vous vous rappelez que nous avons fait des expériences désagréables, telle la vignette autoroutière. Faut-il vraiment continuer à faire de telles expériences?

Sur le plan international, nous devons chercher notre voie entre deux écueils aussi périlleux l'un que l'autre. D'une part, nous devons ménager notre indépendance et le souci de tous les Suisses de régler leurs propres affaires eux-mêmes. Cela peut nous conduire à imaginer nos propres solutions aux problèmes à résoudre. D'autre part, nous devons éviter l'isolement que pourrait entraîner la multiplication de solutions originales. Cela peut nous conduire à nous aligner sur des décisions prises à l'étranger. En cherchant notre voie entre ces deux obstacles, nous nous gardons de tout schématisme théorique. Nous examinerons dans chaque cas où est notre vrai intérêt. Il y aura des cas dans lesquels nous aurons visiblement intérêt à nous aligner sur l'étranger. Il y en aura d'autres, en revanche, où notre intérêt sera d'imaginer notre propre solution. Ni l'une ni l'autre de ces voies ne doit être érigée en système. Les libéraux, Monsieur le Conseiller fédéral, ne suivraient plus le gouvernement si de manière systématique, entraîné par un souci excessif d'indépendance, le gouvernement ne proposait plus que des solutions s'écartant des normes internationales en négligeant l'intérêt que nous avons à collaborer avec les autres Etats.

Permettez-moi une deuxième remarque: le Conseil fédéral propose un certain nombre de mesures administratives, par exemple en matière de police des constructions ou de renforcement des prescriptions de l'ordonnance sur la lutte contre la pollution de l'air. Nous ne contestons pas ces mesures dans leur principe, nous désirons en revanche attirer l'attention du gouvernement sur l'esprit qui devrait présider à leur élaboration et à leur application. Nous avons déjà une certaine expérience de mesures analogues. Je vous rappelle les innombrables prescriptions qui régissent nos installations de chauffage central, notamment les brûleurs à mazout et les chaudières ou les citernes. Ces normes ne cessent de se modifier. Les malheureux propriétaires d'installations de chauffage, qui ont construit en respectant scrupuleusement les normes, s'aperçoivent, quelques années plus tard, qu'ils ne sont plus en ordre et doivent procéder à de nouveaux investissements. Cela provoque de la mauvaise humeur, les propriétaires sont agacés, ils pestent contre l'Etat. Les entreprises auxquelles sont confiés les travaux de contrôle commencent à avoir de la peine à recruter du personnel tant ces travailleurs sont souvent mal reçus par les clients lors des contrôles. Les cantons se rendent compte de cette situation, la Commission de gestion pourrait vous en parler savamment, Monsieur le Conseiller fédéral, et certains cantons commencent à appliquer avec souplesse, pour ne pas dire plus, les règles fédérales.

Cette situation est malsaine, elle nuit à la cause de la protection de l'environnement et nous craignons qu'avec les nouvelles mesures prévues par le Conseil général elle se généralise. Cela serait profondément regrettable. La protection de l'environnement n'aurait qu'à y perdre. Les mesures nécessaires doivent être pensées et appliquées de telle manière qu'elles développent la confiance du citoyen en l'Etat au lieu d'aiguiser sa méfiance envers lui. A cet effet,

une certaine continuité dans les exigences du gouvernement et de l'administration est indispensable. Nous demandons modestement au Conseil fédéral de bien vouloir se le rappeler.

J'avais un troisième point, celui de l'information, mais Mme Vannay a raison de demander au Conseil fédéral d'informer plus et mieux que ne le font les médias aujourd'hui. Il est évident que dans ce domaine l'information est particulièrement difficile car les effets de la pollution atmosphérique sont pernicieux, ils sont lents à se manifester de manière tangible pour l'homme de la rue. La conséquence est claire: nombre de nos concitoyens, qui ont entendu les propos alarmistes de certains milieux, comme ceux que tenaient tout à l'heure M. Weder, mais qui ne voient pas se concrétiser les dangers annoncés comme l'apocalypse, sont devenus sceptiques. Cette situation n'est pas bonne. Nous demandons au Conseil fédéral de développer sa politique d'information, de manière que chacun prenne conscience dans notre pays que la situation en matière de pollution est devenue sérieuse et qu'elle ne sera redressée qu'avec le concours de tous.

Zwingli: Aus dem Luftreinhalte-Konzept des Bundesrates ergeben sich für uns die folgenden Schlussfolgerungen: Die Unterlagen bilden für unser Handeln eine seriöse und sachliche Grundlage; sie bestätigen die gravierende Zunahme der Luftverschmutzung aus Haushalten, Industrie, Gewerbe und Verkehr seit 1950.

Wir stimmen den zur Durchführung vorgeschlagenen Massnahmen mit wenigen Bemerkungen zu und erwarten, dass diese Massnahmen baldmöglichst in die Tat umgesetzt werden. Leider kann auch mit diesen Massnahmen die Luftverschmutzung nicht auf den notwendigen Stand vermindert werden. Wir wollen aus diesem Grund den Bundesrat beauftragen, uns zur Erreichung der fixierten Zielsetzungen ein weiteres Massnahmenpaket vorzuschlagen. Wir sind uns bewusst, dass zur Erreichung der gesteckten Ziele auch einschneidende Massnahmen notwendig sind. Wir haben eine regelrechte Gratwanderung vor uns. Auf der einen Seite stehen jene, die immer noch nichts Wirksames tun wollen. Ebenso gefährlich ist meines Erachtens das Paket jener Vorschläge, die unpraktikabel oder unkontrollierbar sind. Diese tragen wenig zur echten Sanierung, jedoch sehr viel zur Emotionalisierung des Problems bei. Wir wollen dem Bundesrat in der Auswahl des zusätzlichen Massnahmenpakets grundsätzlich freie Hand lassen. Wir erlauben uns jedoch, für die auszuwählenden Massnahmen einige Grundforderungen aufzustellen:

1. Verschiedene Massnahmen sind bereits im Vollzug. 28 Massnahmen werden im Luftreinhalte-Konzept vorgeschlagen und diskutiert. Wir beauftragen nun den Bundesrat, weitere Massnahmen vorzuschlagen. Ausserdem erwarten wir, dass die Kantone zusätzliche Massnahmen beschliessen und durchführen. Aus dieser Situation heraus ist ein Gestrüpp von Massnahmen zu erwarten, das den Bürger verunsichert und bockbeinig macht. Wir erwarten deshalb vom Bundesrat ein wirksames, kompaktes, widerspruchsfreies und gut koordiniertes Massnahmenpaket. Wir verlangen ausserdem die notwendige Koordination zwischen verschiedenen Bundesstellen und zwischen Bund und Kantonen.

2. Vernünftiges, selbstverantwortliches Handeln steht offenbar nicht mehr sehr hoch im Kurs. So bleibt nur die Wahl, entweder Gebote und Verbote oder Anreize zu schaffen. Anreize müssen wirksam sein. Wir haben eine sehr empfindliche Stelle: unser Portemonnaie. Weiter müssen wir an jene denken, die schon bisher sparten und die nicht die Dummen der Nation werden wollen. Allfällige Massnahmen zur Verminderung des Verbrauchs von Heizöl oder Benzin dürfen nicht auf den bisherigen Verbrauch abgestützt werden. Das sollten wir aus der Regelung der Milchkontingentierung in der Landwirtschaft gelernt haben.

3. Die Massnahmen müssen vollziehbar, wirksam und kontrollierbar sein. Die heute vorliegenden Vorschläge für eine Benzinrationierung sind nicht vollziehbar. Bevor über die Benzinrationierung entschieden werden kann, müssten praktikable Lösungen gefunden werden.

4. Die Massnahmen müssen ausgewogen und gerecht sein. Massnahmen zur Verminderung der Luftverschmutzung müssen an Haushalte, Industrie, Gewerbe und Verkehr verhältnismässige und ausgewogene Anforderungen stellen. Auch innerhalb des Verkehrs müssen Personenwagen, schwere Motorfahrzeuge und zweirädrige Motorfahrzeuge gleichermaßen zur Verbesserung der Situation beitragen. Der Ruf nach gerechten Massnahmen zwingt uns, in Agglomerationen mit einem reichlichen Angebot an öffentlichem Verkehr andere Forderungen als in ländlichen Gebieten mit mangelhafter Verkehrserschliessung zu stellen.

Frau Mauch: «Luft ist nicht nichts», war der Slogan der Albatros-Initiative zur Schadstoffreduktion aus Motorfahrzeugen vor ein paar Jahren. Luft ist also nicht nichts, aber sie ist nach wie vor weitestgehend gratis, und das ist wohl der Hauptgrund dafür, dass die Luft trotz neuerdings umfangreicher gesetzlicher Vorschriften immer noch und auch in Zukunft eine gewaltige Schadstoffsenke ist. Die Luft ist einer unserer wichtigsten Abfallkübel, und was wir einatmen, ist unser eigener Abfall.

Und nun macht dieser Abfall nicht nur die Bäume krank, sondern auch uns selbst, vor allem unsere Kinder. Trotzdem stellen wir mit dem Bundesrat fest, dass Dutzende von Massnahmen nicht ausreichen, um uns wieder unbelastete Luft zum Atmen zu verschaffen. Mit anderen Worten: Wir kapitulieren vor unseren eigenen Untaten, und das ist unverantwortlich und keinesfalls akzeptierbar. Wir legen uns zwar eine dauernd grösser werdende Umweltregelungsdichte zu, glauben aber wohl selber nicht mehr daran, dass das alles auch vollzogen werden kann. Dem Notstand der Umwelt folgt der Notstand der Gesetzgebung und insbesondere der Notstand des Gesetzesvollzugs. Der Aufruf des Bundesrates im Luftreinhalte-Konzept an Kantone und Gemeinden, doch ja die Luftreinhalteverordnung zu vollziehen, ist ein Schrei der Hilflosigkeit. Denn die im Luftreinhalte-Konzept errechneten Emissionsminderungen setzen voraus, dass die Luftreinhalte-Verordnung strikte vollzogen wird. Sonst wäre das Resultat ja noch viel weiter vom Ziel entfernt und somit noch viel verheerender.

Wir glauben, dass auch mit einem immer umfangreicheren Massnahmenpaket der Umweltbelastung nicht beizukommen ist, solange die Umweltpolitik nicht endlich so in die Marktwirtschaft eingebettet wird, dass jegliche Umweltbelastung nicht mehr rentiert. Das heisst: Wir brauchen mit grösster Dringlichkeit marktkonforme Instrumente, welche bei allen Tätigkeiten zur Internalisierung der externen Umweltkosten führen, oder kurz: Wir brauchen Lenkung durch Ressourcensteuern. Selbstverständlich werden dadurch alle technischen Vorschriften, alle Gebote und Verbote nicht überflüssig, aber ursächlich ist die Luftbelastung sowie die gesamte Umweltbelastung nur über wirtschaftliche Steuerungsinstrumente zu bekämpfen.

Wir verlangen, dass die Produktionsfaktoren Rohstoffe, Energie und Umwelt durch ein System von Lenkungsabgaben so verteuert werden, dass ihr Verschleiss unrentabel wird. Ein solches Steuerungssystem kann so ausgestaltet werden, dass es sozial gerecht ist. Gleichzeitig könnte auf Steuern auf dem Erwerbseinkommen und auf Sozialabgaben, die an Erwerbsarbeit gebunden sind, verzichtet werden. Der Bundesrat soll angesichts der dicken Luft nicht kapitulieren oder Appelle ins Land hinausschicken, sondern innovativ Globalsteuerungsinstrumente erarbeiten, die das Umweltübel an der Wurzel packen.

Innerhalb der ausgetretenen Umweltgesetzgebungspfade ist der Schutz der Umwelt nicht mehr gewährleistet. Das wenigstens zeigt uns das Luftreinhalte-Konzept mit den Schlussfolgerungen des Bundesrates in aller wünschbaren Deutlichkeit. Die gesamte Finanz- und Steuerpolitik muss deshalb in Zukunft so ausgestaltet werden, dass die Rationali-

sierungsinvestitionen nicht mehr in die Wegrationalisierung von menschlicher Arbeit, sondern in die Wegrationalisierung von Rohstoff-, Energie- und Umweltverschleiss fliessen.

Wellauer: Nach dem Bericht des Bundesrates über das Luftreinhalte-Konzept können die gesteckten Emissionsziele nur gerade beim Schwefeldioxid, nicht aber bei den Stickoxid- und Kohlewasserstoffemissionen erreicht werden. Zusätzliche Anstrengungen sind unbedingt notwendig, um diese Zielsetzungen gesamthaft zu erfüllen.

Für uns Politiker geht es heute nicht darum, nur die Risiken zu dramatisieren und die Bürger zu verängstigen, sondern wir sollten alles daransetzen, unser Wissen und unseren Mut in sachgerechte Entscheide zu investieren. Unter «sachgerechten Entscheiden» verstehe ich alle technischen, finanziellen und auch psychologischen Massnahmen, die tatsächlich eine Schadstoffverringerung bringen und auch durchgesetzt werden können. Es ist nämlich falsch zu glauben, mit dem Erlass einer Vielzahl von Verordnungen und Vorschriften sei die Verminderung der Luftverschmutzung schon garantiert. Erst der Vollzug durch die zuständigen Instanzen auf allen drei Ebenen von Bund, Kantonen und Gemeinden bringt entsprechende Erfolge.

Die Bemühungen, die erlassenen und noch zu treffenden Vorschriften in die Tat umzusetzen, sind deshalb auf allen Ebenen effizient voranzutreiben. In diesem Sinne ist auch das zusätzliche Massnahmenpaket, welches die Kommission in ihrer Motion vorschlägt, zu unterstützen.

Hingegen sind Vorschläge, wie z. B. Benzinrationierung, autofreie Sonntage, Oekobonus usw., abzulehnen, weil der Vollzug nicht gewährleistet werden kann, die Massnahmen unsozial sind, da sie Klassen von Privilegierten schaffen, und zur Schadstoffverringerung nichts oder nur wenig beitragen. Da bringt eine Temporeduktion von 120 km/h auf 100 km/h auf Autobahnen weit mehr, kann durchgesetzt werden und trägt erst noch zum Umdenken bei.

Das Umdenken hat bei vielen Menschen noch nicht stattgefunden. Der Durchschnittsschweizer liebt ein behagliches Leben in Wohlstand, Ruhe und Bequemlichkeit. Wenn es ihm ernst wäre, müsste er doch sein Konsumverhalten verändern und sich in vielem, was ihm lieb und teuer ist, einschränken. Umweltschutz heisst Verzicht, Verzicht auf Energie, auf Wohlstand und auch auf Mobilität. Der Bürger sieht zwar die Notwendigkeit ein, aber er verhält sich vielleicht erst entsprechend, wenn es der Nachbar auch tut. Jeder Schweizer verbraucht noch seine 500 l Wasser pro Tag, welche in kostspieligen Kläranlagen und mit viel Energie wieder aufbereitet werden müssen. Jeder Bürger beansprucht 40 m² Wohnfläche, benötigt 2000 kg Erdölprodukte pro Jahr und verbraucht 6000 kWh Strom und viele Rohstoffe. Er produziert davon wieder 400 kg Abfälle pro Jahr. Neben alle technischen und finanziellen Massnahmen, die wir für die Luftreinhaltung beschliessen und fordern, gehört deshalb auch eine stärkere Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit durch Information, Beratung und Schulung. Hier, meine Damen und Herren, liegt für uns eine Betätigungsfeld vor den Wahlen dieses Jahres.

M. Kohler: Trois remarques seulement, compte tenu du temps de parole qui m'a été accordé!

Premièrement, notre loi sur la protection de l'environnement et les ordonnances mises en vigueur ou encore en préparation sont, dans l'état actuel des choses, et de l'avis des spécialistes, les plus avancées et les plus progressistes du monde. Plutôt que de vouloir rajouter de nombreuses autres prescriptions pour réduire le niveau de la pollution de l'air, il serait de loin préférable que toutes les instances compétentes, à tous les degrés, exécutent ou contrôlent l'exécution, dans les plus brefs délais et avec toute la rigueur nécessaire, des tâches inscrites dans la législation sur la protection de l'environnement qui relève de leur compétence.

Deuxièmement, pour qu'une mesure soit efficace, il importe que celui à qui elle s'applique soit convaincu de son utilité et

de sa nécessité. Or, le large éventail des mesures supplémentaires proposées de divers côtés, telles que le rationnement du carburant, les dimanches sans voitures, l'abaissement des limitations de vitesse ou le renoncement à l'achèvement du réseau des routes nationales sont loin de rencontrer une acceptation suffisante au sein de la population.

Il y a lieu de craindre que, si ces mesures supplémentaires sont ordonnées, elles ne fassent qu'augmenter le scepticisme que manifestent déjà de larges couches de la population, à l'égard des mesures légales arrêtées ou élaborées jusqu'à fin 1985.

Dans un but d'efficacité, il me paraît plutôt souhaitable, d'une part, de ramener à cinq ans au lieu de huit le délai fixé dans l'ordonnance sur la protection de l'air, pour l'élimination des immissions excessives, en particulier pour les installations existantes, c'est-à-dire que celles-ci devraient être éliminées d'ici 1991 au lieu de 1994, et, d'autre part, d'exiger le respect des normes US 83 concernant les gaz d'échappement des véhicules à moteur, non seulement pour les voitures nouvellement importées, mais pour l'ensemble des véhicules en circulation, et cela dans des délais raisonnables, mais néanmoins plus courts.

Troisièmement, on a observé que les concentrations d'immissions de polluants primaires sont beaucoup plus élevées dans les agglomérations urbaines qu'à la campagne. Une des mesures que le Conseil fédéral entend voir mises en oeuvre dès que possible, pour améliorer la qualité de l'air, est l'étoffement des horaires des transports publics en trafic régional. Qui dit étoffement de l'horaire dit presque inévitablement augmentation du matériel roulant. Les Chambres fédérales seront saisies prochainement d'une demande de crédit de programme en faveur des entreprises de transports concessionnaires.

Je vous prie, Monsieur le Conseiller fédéral, de vouloir bien veiller à ce que les moyens financiers qui seront mis à disposition à cette occasion soient affectés, en priorité, aux entreprises de transports qui s'engageront à faire un effort d'étoffement de leur horaire dans le trafic d'agglomération.

Stamm Walter: Dem Bericht und Massnahmenkatalog des Bundesrates kann entnommen werden, dass vor allem in den beiden Bereichen «Güterschwerverkehr» und «stationäre Anlagen in Industrie und Gewerbe» durch zusätzliche Anstrengungen eine wesentliche Reduktion der Emission an Stickoxiden und Kohlenwasserstoffen erreicht werden muss.

Es ist deshalb unverständlich, dass im Luftreinhalte-Konzept, in dieser Absichtserklärung des Bundesrates, mit keinem Wort die von den Verbänden des Ferngüterverkehrs geforderte Uebernahme der EG-Normen bezüglich Breite von 2,3 m auf 2,5 m und der Höchstgewichte von 28 t auf 38 t bzw. 44 t – also noch breitere und noch schwerere Fahrzeuge – erwähnt wird. Diese Massnahme würde eine massive Bevorzugung namentlich des Strassenschwerverkehrs bedeuten. Der ohnehin – gemäss Strassenrechnung – nicht kostendeckende Schwerverkehr würde bei der öffentlichen Hand zu neuen, bedeutenden Strassenbauinvestitionen führen. Laut bundesrätlicher Botschaft sind heute mindestens 20 Prozent der Kantonsstrassen und 35 Prozent der Gemeindestrassen für die EG-Normen nicht geeignet. Zudem würden die neu zu schaffenden Strassendimensionen bei unseren besonderen topographischen Verhältnissen unschöne Eingriffe in die gewachsenen Orts- und Landschaftsbilder bedeuten. Eine Verbreiterung von LKW und Car hätte eine wesentlich stärkere Unfallgefährdung namentlich der schwächeren Verkehrsteilnehmer zur Folge. Die Uebernahme der EG-Normen liegt völlig quer in der umwelt- und verkehrspolitischen Landschaft und darf deshalb nicht geschehen.

Noch eine grundsätzliche Bemerkung zu den auf Seite 53 unter B1, «Verschärfung der Luftreinhalteverordnung», beschriebenen Massnahmen, die vor allem die Emissionsbegrenzung in den Bereichen Industrie und Gewerbe betreffen: Die Formulierung, dass die zu machenden Auflagen «technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich trag-

bar sein müssen» und welche zudem bei bestehenden Anlagen Erleichterungen vorsieht, ist nicht gerade eine Einladung an die Luftverschmutzer, mehr zu forschen und zu investieren. Wer das Recht für sich in Anspruch nimmt, unsere Luft, unsere Umwelt zu vergiften, sollte mindestens für die entstandenen Schäden kostenpflichtig sein. In diesen Fällen ist für die Schadenvergütung strikte das Verursacherprinzip anzuwenden, wie es zum Beispiel in Japan praktiziert wird.

Ich bitte den Bundesrat, diesen Vorschlag zu prüfen und das Verursacherprinzip rechtlich einwandfrei in unserer Gesetzgebung zu verankern.

Giger: Vorerst möchte ich dem Bundesrat und den zuständigen Experten für diesen umfassenden und informativen Bericht bestens danken.

Als Gemeindepräsident bin ich auch für einige hundert Hektaren Gebirgswald verantwortlich. Wenn man die Probleme in diesen Wäldern kennt, begrüsst man verschiedene Aktionen, welche in diesem Bericht vorgeschlagen werden. Ich bin jedoch mit dem Bundesrat der Meinung, dass nur Massnahmen ergriffen werden sollen, die realistisch sind und sich nicht in utopischen Sparvorstellungen versteigen. Obwohl mit diesen Anordnungen die anvisierten Ziele leider nicht erreicht werden können, müssen sie doch als guter Wille, unsere Umweltprobleme zu lösen, gewertet werden. Unter den rasch zu verwirklichenden Massnahmen finden wir unter Kennziffer A10 «die Auskoppelung von Fernwärme aus bestehenden Kernkraftwerken». Ich bin aber der Meinung, dass die zentrale Wärmeversorgung überhaupt unbedingt gefördert werden sollte. Natürlich lässt sich dies im Moment am besten bei den bestehenden Kernkraftwerken realisieren. In dichtbesiedelten Gebieten oder Neuüberbauungen könnten solche Heizzentralen mit Oel, Gas oder Kohle und später gar mit einem Heizreaktor betrieben werden. Diese Zentralen lassen sich ohne weiteres als Wärmekraftkopplungs-Anlagen konzipieren, das heisst, in diesen Zentralen könnte sowohl Wärme als auch Strom produziert werden, und die Anlage liesse sich mit optimalem Wirkungsgrad betreiben.

Wie ich letzte Woche gelesen habe, sind solche Fernwärmekampagnen sowohl in der Stadt St. Gallen wie in der Stadt Bern – und dort erst noch von der Elektrowirtschaft lanciert – im Gange. Ich bitte den Bundesrat, diesem Punkt besondere Beachtung zu schenken und solche Heizzentralen mit Wärmekraftkopplungs-Anlagen in die Position A10 aufzunehmen.

Für mich ist ebenfalls die Verwendung der sommerlichen Ueberschüsse aus der einheimischen Elektrizitätsproduktion unter Kennziffer B7 im Umwetalphabet etwas weit nach hinten gerückt. Diese Massnahme ist für den Anwender sicher mit einigen Investitionen verbunden, wie das übrigens bei den Fernwärmenetzen auch der Fall ist. Die sommerliche Verwendung von Produktionsüberschüssen aus unseren Kern- und hydraulischen Kraftwerken für die Warmwasseraufbereitung durch elektrische Boiler wäre eine äusserst sinnvolle und umweltschonende Substitution von fossilen Brennstoffen. Schon aus energiepolitischen Ueberlegungen verdient diese Massnahme besondere Beachtung, sind doch die Sommerüberschüsse ein beliebter Aufhänger der Kernkraftgegner.

Ich bitte darum den Bundesrat, die Frage der sinnvollen Verwendung überschüssiger Sommerenergie sorgfältig abzuklären und bei den Sofortmassnahmen – also unter die Massnahmengruppe A – einzustufen.

Zur Kommissionsmotion «Alpentransitgüterverkehr» werde ich bei deren Behandlung Stellung beziehen.

Hess: Ziel meiner Intervention ist es, mich für ein verstärktes Engagement des Bundes im Bereich der Energieforschung, ja für ein nationales Energieforschungsprogramm einzusetzen. In seinem Bericht zum Luftreinhalte-Konzept spricht sich auch der Bundesrat zugunsten von Fördermassnahmen aus. Fördern will er unter anderem regenerierbare, neue Energien, beispielsweise durch einen Rahmenkredit

von 20 Millionen Franken für Pilot- und Demonstrationsanlagen in Bundesbauten oder durch Projekte im Bereich Energieholz- und Erdwärme. Ich verweise auf Ziffer A9. Dieses Bekenntnis zur Notwendigkeit von Forschung und Entwicklung wird jedoch wieder relativiert, wenn es darum geht, direkte Beiträge zur Verstärkung solcher Massnahmen einzusetzen. Hier wirkt sich angeblich der Mangel an zusätzlichen finanziellen Mitteln für die Förderung von Umweltschutz und Energiesparmassnahmen aus, obwohl z. B. Artikel 24septies BV Subventionen für die Bekämpfung der Luftverunreinigung ausdrücklich zulässt.

Gestatten Sie, dass ich in dieser Frage Japan als Musterbeispiel heranziehe. Seit 1978 haben das Wirtschaftsministerium und die Agentur für Industriegewissenschaft und Technologie verschiedene Forschungsprojekte in Auftrag gegeben. Von grundlegender Bedeutung ist das Moonlight-Projekt, mit welchem durch Einsatz von Spitzentechnologie eine rationellere Energienutzung angestrebt wird. Hier sticht vor allem das Zusammengehen mit der privaten Wirtschaft hervor, sowohl durch verstärkte Kooperation wie auch durch finanzielle Unterstützung. Erste Erfolge konnten bereits realisiert werden, so eine neue Technik zur Abwärmenutzung und die Entwicklung einer magnethydrodynamischen Energieerzeugung. Heute wird schwergewichtig in folgenden Bereichen gearbeitet: Entwicklung von Gasturbinen mit erhöhtem thermischen Wirkungsgrad, neue Systeme zur Stromspeicherung in Batterien und Hochleistungshitze-pumpen und Entwicklung eines neuen Vielstoffmotors mit erhöhter Leistung und umweltfreundlichem Verbrennungsvorgang.

Ich rufe den Bundesrat und die verantwortlichen Stellen in der Verwaltung auf, auch in unserem Lande analog zu Japan einen mutigen Schritt zugunsten einer intensiveren Energieforschung zu tun. Lassen Sie dabei nebensächliche und eher formelle Bedenken, wie sie in Ziffer C3 Ihres Berichts geäussert werden, auf der Seite. Sie bringen dort zur Kenntnis, dass aufgrund von Modellrechnungen durch jährliche Subventionen von 190 Millionen Franken der Beitrag neuer Energien zur Emissionsverminderung im Jahre 2000 mehr als verdreifacht werden könnte. Angesichts des uns von der Natur aufgezwungenen, äusserst gedrängten Zeitplans und im Hinblick auf die Schäden in Milliardenhöhe, die uns durch die Umweltbelastung drohen, sind Zögern und Abwarten nicht mehr zu rechtfertigen. Ihre Zusage, Herr Bundesrat, Ziffer 7 meiner Motion entgegenzunehmen, könnte dazu einen ersten Schritt darstellen.

Graf: Wir diskutieren hier über eine Luftqualität, wie sie 1960 oder noch besser 1950 bestanden haben soll. Das wäre durchaus sinnvoll, wenn wir die Schadstoffbelastungen der Luft in diesen beiden Stichjahren kennen würden. Das Problem liegt jedoch darin, dass niemand – ich betone niemand – die Schadstoffbelastungen der Luft in den Jahren 1960 bzw. 1950 kennt. Es kann sie auch niemand kennen, weil es damals noch keine Messgeräte zur Ermittlung der Schadstofftypen und Schadstoffmengen gab. Was uns heute als angeblicher Richtwert vorliegt, sind lediglich Berechnungen und Schätzungen, angestellt aufgrund der heute gemessenen Schadstofftypen und Schadstoffmengen.

Ich verhehle nicht, dass ich in den letzten Jahren gegenüber Schätzungen, Berechnungen und Voraussagen äusserst skeptisch geworden bin. Sie werden sicher verstehen, wenn ich gegenüber Berechnungen auf einem – wie ich meine – auch ideologisch derart mit Schadstoff belasteten Gebiete wie der Luft erst recht grösste Zurückhaltung übe. So stehen zum Beispiel dem Bericht des BUS mit den Berechnungen über die Wirksamkeit von Tempolimiten zur Entlastung der Luft völlig diametral lautende Analysen durch weltweit führende Autohersteller gegenüber. Zweifelsfrei hat der Grossversuch mit Tempo 100 auf den deutschen Autobahnen ergeben, dass gegenüber den nicht limitierten Tempi eine Reduktion der Schadstoffe um lediglich ein einziges winziges Prozent resultierte. Mehr nicht!

Dazu noch etwas, das nachdenklich stimmt: Nach der Katastrophe im 2000 Kilometer entfernten Tschernobyl wurde

eindringlich vor dem Verzehr von Frischgemüse und auch von Fischen aus dem Luganersee gewarnt – wegen einer viel zu hohen Belastung durch nuklearen Staub. Geht es aber um die Schadstoffe aus dem Auto- und Motorfahrzeugverkehr, ist der Schadstoffanfall offensichtlich ausschliesslich hausgemacht!

Könnte er indessen angesichts unserer ständigen Nord-West- und Südwindlage nicht zumindest teilweise auch aus dem Ausland stammen?

Frau Grendelmeier hat am Donnerstag gesagt, sie freue sich auf die nächsten Wahlen. Wir wissen, dass der Landesring rigorose Tempolimiten, Benzinrationierungen und einen Treibstoffzuschlag von mindestens einem Franken pro Liter durchsetzen will. Wenn wir weiter solche Massnahmen beschliessen, die ausschliesslich den Motorfahrzeugverkehr ins Visier nehmen, die anderen Schadstoffemittenten aber ungeschoren lassen, dann, Frau Grendelmeier, freuen sich ganz bestimmt auch noch andere auf die nächsten Wahlen. Ich denke da zum Beispiel an die Autopartei, die in mehreren Kantonen mit eigenen Listen in den Kampf ziehen will. Wollen Sie etwa dieser Organisation das Geschäft besorgen?

Gewisse Leute betreiben heute Umweltschutz als Mittel zum Klassenkampf. Nachdem man mit anderen Vorstössen und in anderen Bereichen Schiffbruch erlitten hat, wird jetzt der Umweltschutz als Vehikel vor den Karren gespannt. Das ist nicht gut, ist nicht korrekt; denn die heile Umwelt ist für uns alle, für die gesamte Menschheit so wertvoll – weil eben lebensnotwendig –, dass jedermann, das heisst wir alle, zu ihr Sorge tragen, sie schützen und behüten, bewahren und für die Nachwelt erhalten wollen und müssen. Ich glaube deshalb nicht, dass jene die besten Umweltfreunde sind, die sich am lautesten und quasi als grüne Wunder verkaufen und unsereinen als schäbigen Rest abqualifizieren. Machen wir dem Spuk ein Ende! Umweltschutz darf kein Mittel zum Klassenkampf oder zur Umverteilung sein!

Maeder-Appenzell: In den vergangenen Wochen und Monaten ist die chronische Luftvergiftung in unserem Land besonders eindrücklich spür- und sichtbar geworden. Ich werde die Stimme jener Aerztin nicht vergessen, die über Radio DRS den Müttern mit Kleinkindern in der Region Basel riet, nicht ins Freie zu gehen und die Wohnungsfenster nicht oder nur kurz zu öffnen. Meldungen von grauem Schnee häuften sich – nicht nur in der Region Basel – und auch die Mahnungen, Kinder dürften ihn ja nicht essen, er sei sehr giftig. Einsichtige Kreise, darunter die Umweltorganisationen und auch die LdU/EVP-Fraktion, haben vor den Folgen der Luftvergiftung schon lange gewarnt, ohne Erfolg, wie wir wissen.

Dass Menschen in einer vergifteten Luft, die Bäume sterben lässt, nicht gesund leben können, ist inzwischen vielen klar geworden.

Bundesrat Egli nannte im Frühjahr 1985 das Waldsterben einen nationalen Notstand. Wie haben die Politiker auf diesen nationalen Notstand reagiert? Sie beschlossen den Bau neuer Autobahnen! Wie hat ein Teil des Volkes auf diesen Notstand reagiert? Durch eine Steigerung des Benzinverbrauchs und Blitzkäufe von Autos ohne Katalysator, als die neuen Luftreinhalte-Vorschriften bekannt wurden! Alle Appelle zur Selbstverantwortung und Selbstbeschränkung haben die unheilvolle Entwicklung nicht bremsen können. Die vom Bundesrat in seiner Auflistung vorgeschlagenen Massnahmen sind richtig, aber ungenügend. Das zusätzliche Massnahmenpaket der Kommission ist gut, aber es reicht nicht aus, um das anvisierte Ziel bei der Luftqualität zu erreichen.

Ohne harte Massnahmen wird es nicht gehen. Ich halte den Luftnotstand für so schwerwiegend, dass ich mich den Forderungen der Umweltschutzorganisationen und dem Aufruf der 3500 Aerzte «Luft ist Leben» ohne Zögern anschliesse. Einige seiner wichtigsten Punkte sind:

1. Eine breite Aufklärungskampagne des Bundes über die ganzen Zusammenhänge, vergleichbar der wirkungsvollen Aids-Kampagne.

2. Drastische Herabsetzung des Treibstoff-Ueberschusses: Rationierung, autofreie Tage, eventuell Oekobonus.

3. Strenge Abgasvorschriften für Dieselfahrzeuge, Motorräder und Mofas; Ferngüterverkehr soweit wie möglich auf die Schiene.

4. Massive Reduktion des Verbrauchs organischer Lösungsmittel in Industrie und Gewerbe. (Ich denke vor allem auch an die sehr giftigen chlorierten Kohlenwasserstoffe, die nicht nur die Luft, sondern auch unser Grundwasser vergiften.)

5. Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen 100 km.

6. Verzicht auf die Fertigstellung des beschlossenen Nationalstrassennetzes.

Zum Schutz von Land und Leuten darf auch die Regierung eines demokratischen Staatswesens nicht zögern, unbequeme, einschneidende Massnahmen anzuordnen.

Noch ein Wort zum leider hier nicht anwesenden Herrn Wick, der die Durchführung einer Benzinrationierung in Grenzregionen für nicht realisierbar hält. Technisch ist dieses Problem leicht lösbar. Ich gebe Interessenten gerne Auskunft.

M. Etique: Le sérieux et la détermination avec lesquels nous devons mettre en place notre stratégie de lutte contre la pollution atmosphérique ne doivent pas nous faire occulter les faits ou éléments d'appréciation suivants.

Premièrement, les mesures à prendre doivent s'inspirer de critères d'efficacité, de proportionnalité et de causalité suffisamment pris en compte si l'on veut que ces mesures soient acceptées et appliquées de manière satisfaisante par les intéressés.

Deuxièmement, le but poursuivi ne pourra être atteint que si l'on exige une contribution proportionnelle de tous les agents pollueurs. Dans cette optique, il ne faudrait pas que notre stratégie se résume en un certain nombre de mesures punitives frappant en priorité le trafic routier. A ce propos, notons que les objectifs pourront être atteints, s'agissant des voitures automobiles, en 1995 pour les hydrocarbures et avec un léger retard pour les oxydes d'azote. La contribution des automobilistes à la lutte contre la pollution se chiffrera alors à quelque 2 milliards de francs.

Troisièmement, jusqu'à présent, plusieurs mesures contre la pollution ont été prises. Sans nier la nécessité d'en prendre de nouvelles, veillons aussi à une application complète, rapide et efficace des mesures existantes.

Quatrièmement, la pollution étant par essence un phénomène qui ne connaît pas de frontières, soyons conscients des limites de toute action en solitaire. Toute stratégie antipollution doit s'inscrire dans le contexte plus général de mesures à prendre aussi par nos voisins directs et plus lointains, notamment par les pays de l'Europe de l'Est. A ce point de vue, la tâche de persuasion qui incombe au Conseil fédéral est incommensurable.

S'agissant des mesures proposées par le Conseil fédéral et pratiquement toutes acceptées par la commission, quelques-unes appellent de ma part les réflexions suivantes.

La renonciation au développement du réseau des routes nationales, c'est la mesure A3, ne doit pas se faire au détriment des régions périphériques et ne doit pas non plus être la cause d'une circulation routière qui, en ne diminuant pas, deviendrait plus difficile, c'est-à-dire plus dangereuse et plus polluante.

Deuxièmement, s'agissant de la mesure A9, la Confédération peut jouer un rôle stimulant dans le domaine des foyers à bois déchetés par exemple. A ce propos, j'attends toujours le rapport de l'administration fédérale pour le chauffage au bois des casernes de la place d'armes de Bure. Le dossier traîne depuis bientôt quatre ans.

Troisièmement, je ne suis pas du tout convaincu, et de loin pas, que le maintien du régime actuel des vitesses soit une mesure efficace et que les critères de causalité et de proportionnalité y trouvent leur compte.

Enfin, je dis mon hostilité, tout à la fois aux taxes incitatives, ainsi qu'au report, sur le prix des carburants, de l'impôt sur

les véhicules et des primes d'assurance. Indépendamment des difficultés d'exécution d'une telle mesure, j'y vois une pénalité supplémentaire pour les régions peu, pas ou mal desservies par les transports publics. Il me paraît tout simplement injuste de frapper d'une pénalité kilométrique le citoyen qui doit utiliser sa voiture pour se rendre à son travail, alors que le citoyen peut, lui, bénéficier d'un réseau performant de transports publics, à des conditions toujours plus avantageuses. La lutte contre la pollution atmosphérique ne doit pas être une source d'inégalités de traitement entre les citoyens en ce qui concerne les moyens de transports auxquels ils doivent encore et toujours pouvoir accéder librement et à des conditions équivalentes.

Persönliche Erklärung – Déclaration personnelle

Frau **Grendelmeier:** Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen, lieber Herr Graf, wann nehmen Sie und Ihre Kreise endlich zur Kenntnis, dass die Umwelttherapie eine Kette ist, und dass wir vor drei Jahren bereits gesagt haben: Wir brauchen Massnahmen auf dem Gebiet der Oelfeuerungen, der Industrie und des Autos. Nicht einmal ein Drittel unserer Vorstösse betreffen das Auto. Aber Sie müssen es vielleicht endlich zur Kenntnis nehmen und wissen, dass Sie einer selektiven Wahrnehmung erliegen.

Nussbaumer: Unser Umweltschutzgesetz verlangt unter anderem, dass die Fruchtbarkeit des Bodens erhalten bleiben muss. Der Bundesrat hat im März 1984 ein Postulat Kühne entgegengenommen, welches nun im Rahmen dieses Berichtes abgeschrieben werden soll. Ich stelle fest, dass das Postulat nicht abgeschrieben werden darf. Der Bundesrat muss nämlich einen Bericht erstellen, der mögliche Schäden am Kulturland regional erfasst und Massnahmen aufzeigt, mit denen das Kulturland und die Pflanzen geschützt werden können. Der vorliegende Bericht vermag diesem Postulat nicht gerecht zu werden.

In der Botschaft zum Bundesgesetz über den Umweltschutz von 1979 wird ein gesamtheitliches Denken und eine gesamtheitliche Betrachtung postuliert. Heute, acht Jahre später, stellen wir fest, dass der Bodenschutz trotz Luftreinhalteverordnung und der Verordnung über Schadstoffe im Boden zu kurz kommt. In der Forschungsanstalt Liebefeld sollen ab 1988 lediglich zwei Stellen für die Untersuchung der Schadstoffe im Boden geschaffen werden. Das sogenannte Nabo-Beobachtungssystem wird zwar zusammen mit den Kantonen durchgeführt. Aber auch in den Kantonen können Bodenuntersuchungen nur sporadisch vorgenommen werden.

Ein spezielles Problem in diesem Zusammenhang stellt die Kontamination der Böden entlang der stark befahrenen Strassen dar. Eine kürzlich vom Regionaljournal Aargau/Solothurn ausgestrahlte Meldung lässt aufhorchen. Danach sind im Kanton Solothurn – anderswo wird es nicht anders sein – die Richtwerte für Blei und Cadmium im Boden längs der Strassen auf einer Breite von beidseits 15 Metern massiv überschritten. Wenn wir annehmen müssen, dass zirka 12 000 Hektaren Kulturland heute schon einen zu hohen Schwermetallgehalt aufweisen und die Schadstoffgrenze überschritten ist, dann müsste für Landschaftspflege und Brachlegung dieser Flächen jährlich 100 Millionen Franken ausgegeben werden. Trotz dieser Sachlage sind bis heute noch keine Beiträge aus der Strassenbauforschung geflossen, obwohl das gemäss Artikel 37 des Treibstoffzollgesetzes vorgesehen wäre. Dieser lautet nämlich: «Der Bund fördert Forschungsarbeiten über die Auswirkungen des Strassenverkehrs». Die Verantwortlichen für den Bodenschutz müssen zu den Treibstoffzollfonds-Verwaltern betteln gehen. Das ist ein unwürdiger Zustand. Da entscheiden Strassenbaufachleute darüber, ob dem Umweltschutz entlang der Strassen Raum gegeben werden soll oder nicht. Ich erwarte, dass endlich entsprechende Abklärungen über den Einsatz dieser Mittel vorgenommen werden. Ich frage Sie, Herr Bundesrat, sind Sie bereit, dafür zu sorgen, dass Artikel 37 des Gesetzes endlich angewendet wird? Herr

Graf, wir müssen sagen, es sind nicht die bösen «ändern», die Blei und Cadmium neben Ihre Strassen streuen. Ich werde den Eindruck nicht los, der präventiven Verhütung der Umweltschäden werde in unserem Land ein zu wenig hoher Stellenwert beigemessen. Im Interesse des Wirtschaftswachstums werden neue Umweltbelastungen in Kauf genommen. Man nennt diese Wachstumsfreudigkeit Fortschritt. Zum echten Begriff «Fortschritt» gehört für mich die Verheissung von etwas Besserem. Unser quantitatives Wirtschaftswachstum ist nur noch ein Fortschritt ohne Verheissung, der in der langfristigen Gesamtbilanz mehr Kosten als Nutzen verursacht.

Steffen: Der vorliegende Bericht Luftreinhalte-Konzept trägt nicht nur die Unterschrift von Bundesrat Alphons Egli, auch seine umweltfreundliche Gesinnung ist noch in und zwischen den Zeilen erkennbar. Wie stark der Gesamtbundesrat allfällige weitergehende Vorstellungen seines Mitgliedes zusammengestutzt hat, ist mir nicht bekannt. Es ist jedenfalls das Verdienst unserer Kommission, zwischen den Zeilen gelesen und die Lage als weit ernster beurteilt zu haben. Folge dieser Beurteilung des bedrohlichen Ist-Zustandes ist der bunte Strauss von Kommissionsvorstössen, die zwar nicht zum direkten Handeln zwingen, vom Bundesrat jedoch die Abklärung zusätzlicher Massnahmen verlangen. Aber eben: Um die angestrebten Ziele, nämlich Luftqualitätsstand 1950 bzw. 1960 zu erreichen, braucht es mehr als nur positive Anstrengungen, Berichte und Konzepte. Es sind Eingriffe in die persönliche Freiheit unumgänglich. Weil die meisten Menschen in unserem Lande immer dichter zusammenleben, genügen auch die Appelle und Ermahnungen, sich umweltgerechter zu verhalten, längst nicht mehr. Dieser moderne Mensch – von ein paar Aussteigern abgesehen – blickt sehr genau auf seine nähere und fernere Umgebung. Nur selten wird er zu einem persönlichen Verzicht bereit sein, schon gar nicht dann, wenn seine Mitmenschen massenweise in gewohntem Verhalten weiterwursteln. Es wird also nicht ohne neue Gesetze, Verordnungen und Strafbestimmungen gehen. Das Parlament ist aufgerufen, Mutiges und Unbequemes zu veranlassen und den Bundesrat zu animieren, dort auf dem Verordnungsweg zu handeln, wo er die Kompetenz besitzt.

Nun noch zu zwei Einzelfragen:

1. Der Bundesrat könnte, gestützt auf Artikel 14 und 25 des Strassenverkehrsgesetzes auf dem Verordnungsweg eine Anhebung des Mindestalters der Mofa-Fahrer verfügen. Dabei müsste es nicht unbedingt ein Verlegen auf 18 Jahre sein, wie dies im Katalog der flankierenden Massnahmen angeführt ist. Warum nicht in einem ersten Schritt auf 16 Jahre festlegen? Ausnahmegewilligungen für weite Schulwege wären vorzusehen. Ich weiss, dies ist kein populärer Vorschlag, und unser Rat hat diese Frage auch schon diskutiert. Ich glaube aber, dass eine notwendige erzieherische Massnahme längst am Platze wäre. Wie wollen wir von den heutigen Jungen, von den künftigen Erwachsenen also, erwarten, dass sie sich selber einschränkende Massnahmen persönlicher oder gesetzgeberischer Art zur Verbesserung der Luft auferlegen, wenn wir den 14-Jährigen weiter erlauben, ihr Bewegungsbedürfnis zum Plausch mit Benzinmotorenkraft unter dem Hintern zu decken? Ist es da erstaunlich, wenn bereits in diesem Alter das Töffli zum begehrten Statussymbol wird? Später wird es doch zwangsläufig das Auto sein, oder?

In diesem Zusammenhang frage ich den Bundesrat auch, warum er nicht geprüft hat, das Mindestalter für Autofahrer von 18 auf 20 anzuheben?

2. Ich bin erstaunt, dass sich der Bundesrat im vorliegenden Konzept keine Gedanken über den Anteil der zivilen und der militärischen Luftfahrt an der Luftverschmutzung macht. Mag sein, dass konkrete parlamentarische Impulse hierzu fehlen. Das sollte aber den Bundesrat nicht hindern, Abklärungen in dieser Richtung zu veranlassen. Oder ist diese Frage eben doch ein politisches Tabu?

Abschliessend möchte ich Sie höflich ersuchen, die Vor-

stösse der Kommission zu unterstützen und die Anträge Müller-Scharnachtal, Thévoz und Hari abzulehnen.

Meier Fritz: Die Kommission des Nationalrates verlangt vom Bundesrat ein Massnahmenpaket, das bis 1995 ermöglichen soll, die Schadstoffemissionen in unserer Aussenluft auf den Stand von 1960 zu senken.

Unter Punkt 1 wird die Förderung der Umstellung auf Katalysatorautos verlangt. Ich bin sehr erstaunt, dass der Regierungsrat des Kantons Zürich ein gleichlautendes Postulat zur Förderung von Katalysatorautos mit folgender Begründung ablehnte: «Die Ausrichtung eines Pauschalbeitrages von 800 Franken an Halter und Käufer von Katalysatorfahrzeugen ist ein untaugliches Mittel zur Beschleunigung des Ersatzes von Nichtkatalysatorfahrzeugen durch schadstoffarme Katalysatorfahrzeuge.» Soweit der Standpunkt einer Kantonsregierung, die schliesslich für den Vollzug der Luftreinhalte-Verordnung verantwortlich sein wird!

Ein Problem hat die Kommission im vorgeschlagenen Massnahmenkatalog allerdings elegant umgangen: den Einfluss der Bevölkerungszunahme auf die Umweltbelastung. Nachdem die Zahl der ausländischen Einwanderer von 280 000 im Jahr 1950 unter Einbezug aller Einbürgerungen auf 1,35 Millionen Ende 1986 anstieg, ist das ein Fünftel der Gesamtbevölkerung. Ob es Ihnen passt oder nicht, an den gesamt-schweizerischen Schadstoffemissionen von jährlich 208 000 Tonnen Stickoxiden, 340 000 Tonnen Kohlenwasserstoffen und 95 000 Tonnen Schwefeldioxyden ist die eingewanderte Wohnbevölkerung mit 20 Prozent beteiligt.

Es ist interessant festzustellen, dass alle Parteien, die sich heute ein mehr oder weniger grünes Mäntelchen zulegen, bei der Bekämpfung der 1970er Ueberfordungsinitiative der NA, die eine Begrenzung der Masseneinwanderung verlangte, an vorderster Front standen. Zehn Jahre später allerdings schrieb Bigadirektor Bonny im «Blick»: «Wir zahlen heute für die Sünden der sechziger Jahre, als man zu Hunderttausenden billige Gastarbeiter ins Land holte.» Dem bleibt nichts beizufügen.

M. Longet: Nous notons, dans cette salle, un accord général sur le constat et sur les objectifs fixés en matière de pollution de l'air.

A partir de cela, nous pouvons souligner, avec le Conseil fédéral, que le programme de mesures proposé par notre gouvernement ne permet pas d'atteindre le but visé. Dès lors, que peut-on faire de plus pour atteindre les objectifs que personne ne conteste? Cette question s'inscrit en filigrane dans ce débat. Il se trouve que les organisations suisses de protection de l'environnement l'ont fait étudier. Elles sont parvenues à la conclusion – il est important de la mentionner ici – qu'en plus de toutes les mesures techniques déjà prises ou encore à prendre il nous faut réduire la circulation automobile d'un tiers. Ce constat, qui est aujourd'hui scientifiquement étayé, est aussi une réponse à ceux qui, ici ou ailleurs, se complaisent encore dans l'illusion que les mesures techniques suffiront, qu'elles nous permettront de faire l'économie d'un changement de comportement et qu'il sera possible de continuer de jouir d'une mobilité quasi absolue érigée en droit social.

Ces illusions doivent être dénoncées. Les problèmes d'environnement ne se laissent pas résoudre à coup de compromis helvétiques. Nos arbres ne sont pas d'accord de négocier comme des partenaires sociaux le taux de pollution qu'ils sont disposés à accepter. Ils meurent et c'est tout.

D'un autre côté, on peut dire qu'un tiers de moins de circulation signifie que deux tiers des déplacements automobiles pourront continuer, à supposer que toutes les mesures techniques soient prises. On est donc loin de vouloir supprimer la voiture, comme certains cherchent à nous le faire dire. La diminution d'un tiers de la circulation automobile est un objectif possible à obtenir.

Il m'importe de dire ici très clairement que cette réduction ainsi chiffrée concerne tout d'abord les régions urbaines et non les zones d'habitat décentralisé dont certains représentants ont exprimé des craintes ici même. L'essentiel des

déplacements dans notre pays a lieu dans les agglomérations et c'est dans celles-ci que l'effort doit d'abord être entrepris. C'est là qu'il a le plus de sens. C'est dans les agglomérations qu'il faut mettre en place des alternatives sur le plan du transport pour permettre ce transfert du tiers du trafic automobile actuel.

Le rationnement dont l'étude est demandée aujourd'hui ne s'imposera que dans la mesure où l'offre améliorée des transports publics d'agglomération n'aurait pas lieu suffisamment vite. La balle est donc bien dans le camp de ceux qui détiennent la responsabilité dans le domaine des transports dans les agglomérations.

J'aimerais rappeler que, si nous prenons des mesures restrictives, nous ne le faisons pas par plaisir de contraindre ou de pourchasser les automobilistes que nous sommes tous. Il faut cesser de pleurnicher sur l'automobiliste vache à lait, éternel puni de la société. Nous sommes tous à la fois des pollueurs et des pollués. Ces mesures sont dans notre intérêt à tous. Nous voulons les mesures que la situation exige, ni plus ni moins. Il ne faut plus faire de la voiture un objet sacralisé, mais un outil de travail que l'on apprend enfin à utiliser intelligemment.

Malheureusement, on doit constater qu'une partie de la population, surtout en Suisse romande, se sent, du moins actuellement, moins menacée par la pollution que par les mesures à prendre contre celle-ci. C'est un peu comme le malade qui aurait davantage peur du docteur et de la potion qu'il pourrait prescrire que de sa maladie.

Mme Vannay a parlé d'analphabétisme écologique et d'autres orateurs ont demandé une campagne d'information, notamment M. Bonnard. J'aimerais soutenir très fermement cette demande auprès du Conseil fédéral qu'il se déroule sur le plan national une campagne développant la même motivation que celle qui a été lancée à propos du SIDA. Il faut une campagne expliquant largement les causes et les conséquences de la pollution de l'air, car on doit bien constater que, sans approbation, sans participation et sans mobilisation populaire, nos décisions ne serviront pas à grand-chose.

Reich: Zunächst ein Wort zu Frau Mauch, die vorhin wiederum energisch ein System mit Lenkungsabgaben vertreten hat. Wir haben ein Umweltschutzgesetz, das die Lenkungssteuern nicht vorsieht, und haben stattdessen ein Konzept mit polizeirechtlichen Verordnungen, mit ganz extrem hoher Regelungsdichte. Nach Aussagen von Experten, die keinen eindeutigen parteipolitischen Standort einnehmen – nach Aussagen von echten Experten also –, ist es so, dass unser System, wie wir es jetzt mit diesen Verordnungen und der hohen Regelungsdichte haben, wenig Spielraum für solche Lenkungsabgaben offenlässt. Wenn man nach Frau Mauch verfahren wollte, müsste man also nochmals grundlegend über die Bücher gehen.

In dieser apodiktischen Form, wie sie von Frau Mauch dargelegt wurde, ist die These zurückzuweisen, respektive auf das Feld der politischen Aussagen zu verweisen. Auf diesem politischen Feld haben wir nun eine Debatte, in der die Rollen sehr klar, aber auch ein wenig einseitig verteilt sind: auf der einen Seite die «Helden», die es schon immer gewusst haben – die Rufer in der Wüste –, auf der anderen Seite die bürgerlichen Regierungsparteien, die alles verschlafen haben sollen und erst im Vorfeld der Wahlen aufgewacht sind. So einfach ist es!

Gewässerschutz seit 30 Jahren, intensiver, planmässiger Immissionsabbau in der Industrie seit drei Jahrzehnten, zwanzigjähriges Ringen um einen tragfähigen Verfassungsartikel und ein realisierbares Gesetz für den Umweltschutz – das alles ist offenbar von selbst entstanden!

Unser Wahlsystem bringt es mit sich, dass es grosse und kleine Fraktionen gibt. Die grossen bilden die Regierung und prägen die Detailarbeit in der Gesetzgebung, die kleinen sind sozusagen der «Pfahl im Fleisch». Sie können schon deshalb früher und härter Forderungen stellen, weil sie nie Gefahr laufen, den Tatbeweis dafür antreten zu müssen. Sie können Massnahmen verlangen, die auf den

ersten Blick bestechend sind und sich erst beim zweiten Blick als unrealisierbar erweisen. Das können und das dürfen sie. Niemand nimmt es ihnen übel. Im Gegenteil: indem sie Forderungen stellen, die über das Ziel hinausschiessen, spielen sie manchmal sogar eine Vorreiterrolle, bereiten sie das Klima vor, welches den Boden für konkrete Lösungen im gesamtpolitischen Rahmen darbietet.

Wenn andererseits Herr Jaeger am Donnerstag den Bericht des Bundesrates als Dokument der Hilflosigkeit apostrophiert hat, dann müsste gerade er es eigentlich besser wissen. Er müsste wissen, wie gross der Schritt von der Theorie zur Praxis im Umweltschutz ist. Als die Migros-Genossenschaft vor den Toren St. Gallens das miraculöse Sântiszentrum eröffnete mit seinem Riesenaufwand an Energie, mit seinem Riesenansturm an zusätzlichem Autoverkehr, blieb Herrn Jaeger schliesslich nichts anderes übrig als die Protesthaltung der Absenz von der Einweihungsfeier. Auch das ist Theorie und Praxis im Umweltschutz.

Wir machen ihm und anderen daraus keinen Vorwurf. Aber wir lassen uns nicht dauernd als Schlafmützen der Nation hinstellen, nach Jahrzehnten mühseliger Detailarbeit im Umweltschutz, angesichts des täglichen Kampfes, die Probleme wirklich genau zu klären, damit ihre Lösungen nach Mass erfolgen können und dadurch auch wirklich durchsetzbar werden.

M. Berger: Les causes de la pollution atmosphérique sont connues; notre société contemporaine consomme trop d'énergie d'origine fossile pour nos véhicules, nos chauffages et nos industries. Le rapport en discussion propose une série très importante de mesures et de moyens pour rétablir les conditions nécessaires pour protéger la pureté de l'air. Il nous interpelle, il nous place devant l'impérieuse nécessité de nous adapter à ces nouvelles exigences. L'industrie de la fonderie quitte le mazout pour l'électricité; la fabrique de revêtement d'isolants en fait de même; les transports urbains en commun s'intensifient; le chemin de fer augmente ses prestations de service; les installations nécessaires à protéger notre milieu vital recourent à l'énergie non polluante. L'énergie conditionne toute activité. S'en passer est illusoire, mais son gaspillage devient irresponsable. Toutefois, imaginer ou espérer une limitation de la consommation demeure une illusion.

Nous partageons pleinement l'avis selon lequel il faut assurer la protection de l'air. Depuis longtemps, nous agissons pour un meilleur équilibre de nos sources de ravitaillement énergétique car c'est là que réside la cause du mal que nous subissons aujourd'hui.

Par contre, nous sommes plus mitigés quant aux multiples moyens proposés pour y parvenir. Ne serait-il pas plus judicieux de concentrer nos efforts sur quelques points forts? En nous dispersant dans une multitude d'interventions, nous prenons le risque d'agacer l'usager, de le muserler plutôt que de le motiver, sans obtenir de résultats concrets. L'élément fort de toute stratégie de lutte contre la pollution réside en premier lieu dans la promotion d'énergie non polluante en suffisance.

A ce sujet, nous reprochons à ce rapport de trop s'appuyer sur des hypothèses et de ne pas présenter de programme concret. Il ne définit ni le volume des besoins à venir ni l'équilibre des formes et des sources d'énergie à respecter pour protéger la pureté de l'air. Promouvoir des sources d'énergie nouvelles et renouvelables est indispensable.

Cependant que recouvre cette phrase-slogan, que représente cette formule bien connue? Mis à part la géothermie et quelques découvertes intéressantes en expérimentation, il ne se présente pratiquement pas d'autre source d'énergie propre, exploitable à court terme que l'électricité. Chacun s'accorde à prendre des mesures contre la pollution, mais trouvera-t-on de l'énergie propre en suffisance pour réaliser ces buts? Demeurons donc objectifs et conséquents avec nous-mêmes dans notre réponse.

Un moyen simple pour rétablir la pureté de l'air serait de réserver les énergies fossiles à l'utilisation mobile, c'est-à-dire aux véhicules à moteur, tout en renforçant la dépollu-

tion de ceux-ci et de réserver l'énergie propre aux chauffages et à l'industrie. Le catalyseur est entré dans la pratique, mais sommes-nous certains de son efficacité, notamment pour les petites cylindrées? Pourquoi ne pas encourager le moteur diesel, moins polluant et plus économique? Cette mesure aurait le mérite de permettre de franchir les obstacles que l'automobiliste rencontre à l'extérieur de nos frontières car, si lutter contre la pollution de l'air est impératif, coordonner nos efforts dans ce domaine avec nos voisins l'est tout autant. Sur ce point-là je partage entièrement les soucis de M. Bonnard.

Toutefois, dans toute cette stratégie il y a lieu de garder son sang-froid, de bâtir sur des bases solides et simples, avec des moyens crédibles, expérimentés, et d'user de beaucoup d'objectivité dans notre information. Ces moyens nécessaires, pour y parvenir, sont là. Notre économie est capable d'y parvenir, sans qu'il soit nécessaire de recourir à des mesures policières ou alarmistes. Encourager la production et l'utilisation de l'énergie électrique est irréversible pour le court terme. Un tel programme ne se réalisera toutefois pas sans concessions, ni courage politique. Pourtant, la qualité de notre environnement en dépend.

Ammann-St. Gallen: Der Bundesrat gibt zu, mit den von ihm vorgeschlagenen Massnahmen bei den Stickoxiden und den Kohlenwasserstoffen nicht einmal seine eigenen Minimalziele zu erreichen. Angesichts der Zunahme der Waldschäden – bereits ist jeder zweite Baum geschädigt; in den Alpen sind es gar 60 Prozent – und der Atemwegserkrankungen beim Menschen ist dies ein deprimierendes Eingeständnis. Statt nun aber aus dem Notstand entsprechende Konsequenzen zu ziehen oder wenigstens zu prüfen, verschanzte sich die Regierung hinter dem fragwürdigen Begriff der «Akzeptanz». Solche Führungsschwäche zwingt uns vollends in die direkte Mitverantwortung.

Die Kommission ist deshalb auf dem richtigen Weg, wenn sie eine schärfere Gangart und einschneidendere Massnahmen fordert. Dies gilt namentlich auch für den privaten Strassenverkehr, der nun einmal über 70 Prozent der gesamten Stickoxidemissionen verursacht. In diese Richtung zielen unter anderem auch die Massnahmen A6 (Tarifmassnahmen und Fahrplanverdichtungen) sowie C2 (Ferngüterverkehr auf die Schiene).

Das Umsteigen von Personen und das Umlagern von Gütern auf den umweltfreundlichen öffentlichen Verkehr wird von immer breiteren Bevölkerungskreisen befürwortet. Solche Postulate scheinen mir aber solange kaum realistisch, als dafür zum Teil die notwendigen Voraussetzungen fehlen. Ohne attraktives Angebot bleiben aber alle gut gemeinten Ratschläge und Diskussionen akademisch. Was not tut, ist unter anderem die Bereitstellung eines angemessenen Basisangebots an Regionalzügen auf allen SBB-Linien sowie die Schaffung der technischen Voraussetzungen für die baldige Umlagerung des Alpen transitgüterverkehrs auf die Schiene. Entsprechende Vorschläge wurden von uns in der vorberatenden Kommission eingebracht. Sie werden Ihnen nunmehr in Form eines Postulates und einer Motion unterbreitet.

Zum günstigen Fahrpreis gehört ein attraktives Fahrplanangebot. Deshalb wurden nebst den Tarifierleichterungen im öffentlichen Verkehr richtigerweise auch gewisse Fahrplanverdichtungen vorgeschlagen und von den Räten bereits gebilligt. Vorab auf Nebenlinien ist die Lage aber zum Teil nach wie vor sehr unbefriedigend.

In Übereinstimmung mit dem gemeinsamen Programm der vier Bundesratsparteien vom Dezember 1985 und im Sinne einer Ergänzung zur Massnahme A6 schlagen wir Ihnen deshalb vor, im Hinblick auf den nächsten Zweijahresfahrplan 1989/1991 ein weiteres Paket von Mehrleistungen im Regionalverkehr vorzusehen. Damit soll ein landesweites Basisangebot geschaffen werden, das auch in Randregionen die legitimen Grundbedürfnisse, zum Beispiel der Pendler mit Schichtwechsel um 06, 14 und 22 Uhr sowie der Spätheimkehrer – ich denke da an die Rückkehr von Ausflügen, sportlichen und auch politischen Veranstaltungen –,

abdeckt. Das Auto muss wenigstens teilweise entbehrlich werden.

Verschiedene Formen der Globalsteuerung, auch die Variabilisierung von Fixkosten des Autos haben sodann für ländliche Regionen und Berggebiete gewisse Härten zur Folge, die nur durch ein solches Basisangebot gemildert werden können. Die Kommissionsminderheit erachtet diese Massnahme sogar als so zentral, dass sie Ihnen beantragt, hier an der Form der Motion festzuhalten.

Die Frage des Ferngüterverkehrs ist schliesslich nicht erst seit den jüngsten Hilferufen aus dem Kanton Uri akut. Sicher handelt es sich beim grössten Teil des bahngerechten Strassenfernverkehrs um Transitverkehr. Dieser aber gehört zweifellos auf die Schiene. Die Ozonbelastung ländlicher Gebiete, die Zerstörung der Bannwälder in den Alpentälern lässt uns keine andere Wahl. Hier stehen wir nicht nur im Wettlauf mit der Zeit, sondern auch mit der technischen Entwicklung im EG-Raum, die uns stets grössere «Brummer» beschert. Seit Jahren geht hier der Trend eindeutig in Richtung Eckhöhe 4 m. Damit ist aber am Gotthard nur noch gut ein Drittel dieser Fahrzeuge huckepackgängig. Als unmittelbare Sofortmassnahme mag eine Anpassung von 3,70 m auf 3,80 m wohl genügen. Der Ausbau auf 4 m duldet aber sicher keinen Aufschub bis zur Inbetriebnahme einer neuen Alpen transversale in vielleicht 20, 25 Jahren.

Deshalb bitten wir Sie auch um Zustimmung zur Motion «Alpen transitgüterverkehr» der Kommission, die eine mittelfristige Uebergangslösung zum Ziele hat. Mit einer Bauzeit von etwa acht Jahren (Kostenfolge 350 bis 450 Millionen Franken) würde uns in der zweiten Hälfte der neunziger Jahre eine fast perfekte Uebergangslösung für den Huckepackverkehr zur Verfügung stehen.

Zum Schluss: Mutige, politische Entscheide sind ein Gebot der Stunde. Wann kommen wir endlich zur Besinnung auf das Wohl der Mitwelt, der Umwelt und jener, die nach uns kommen?

Kühne: Eine besonders wirksame Massnahme zur Reduktion der Luftbelastung ist die Förderung des öffentlichen Verkehrs. Gut frequentierte Züge, Trams und Busse sind in bezug auf Energieverbrauch viel sparsamer als der Individualverkehr, und sie scheiden wenig oder keine Schadstoffe aus. Damit der öffentliche Verkehr einen massgeblichen Anteil des Gesamtvolumens einnimmt, ist dessen Attraktivität zu steigern. Damit kann eine Stabilisierung und allenfalls sogar eine Reduktion des Individualverkehrs erreicht werden. Zum Glück müssen wir nicht beim Stande Null beginnen.

1986 hat die Bundesversammlung die weitreichendsten Entscheide für den Schienenverkehr seit der Pionierzeit der Eisenbahnen getroffen. Hier sind Taten und nicht nur Worte erfolgt – dies nicht zuletzt auch zu Ihrer Beruhigung, Frau Grendelmeier –, nämlich mit dem Beschluss für eine grundsätzliche Modernisierung der Schiene mit dem Konzept «Bahn 2000». Mit dem Leistungsauftrag 1987 wurde die Gleichbehandlung von Schiene und Strasse bei den Infrastrukturlasten vorgenommen. Mit gezielten Tarifvergünstigungen wurde der Personenverkehr – am besten mit dem 100-Franken-Halbtaxabonnement – gefördert. Diese Vergünstigungen sind nun seit dem 1. Januar in Kraft, und erste Erfolge bleiben zum Glück nicht aus.

700 000 dieser Halbtax-Abonnements sind nun im Umlauf. Im Januar durften die SBB eine Zunahme von 20 Prozent bei den Personenkilometern verzeichnen. Es ist zu hoffen, dass sich diese erfreuliche Entwicklung fortsetzt.

Es ist nun an jedem einzelnen, die vielgepriesene Eigenverantwortung wahrzunehmen und sich auch vor Antritt einer Reise die Wahl des Verkehrsmittels zu überlegen. Eine geschickte Wahl des Reisezeitpunktes kann wesentlich zur Annehmlichkeit dieser Reise beitragen; dies vor allem auch beim öffentlichen Verkehr. Man kann die Spitzenfrequenzen umgehen; das gleiche versucht man ja auch mit dem PW. Auf den 31. Mai 1987 wird eine 12prozentige Zunahme der Zugsleistungen für Abhilfe bei den Engpässen sorgen. Zudem werden verschiedene Fahrplanlücken zu Randzeiten

geschlossen; damit wird das Postulat VII der Kommission teilweise erfüllt. Die zusätzlichen Angebote müssen im Zugverkehr aber auch ausreichend benützt werden. Das Fahren mit leeren Zügen ist noch kein Beitrag zum Umweltschutz. Verschiedene Massnahmen sind also eingeleitet worden; sie müssen nun zielstrebig weitergeführt werden. Was die Erneuerung von Rollmaterial, Bahn- und Publikumsanlagen betrifft, so besteht – übrigens auch bei den Privatbahnen – noch ein grosser Nachholbedarf. Dazu dient die Vorlage über den 7. Rahmenkredit für die konzessionierten Transportunternehmungen.

Die schnelle Verwirklichung des Konzepts «Bahn 2000» ist Voraussetzung für eine nachhaltige mittel- und langfristige Förderung des öffentlichen Verkehrs. Die «Bahn 2000» ermöglicht einen idealen Fahrplan und bringt dem Bahnfahrer gleichwertige Bedingungen, wie sie auf der Strasse selbstverständlich sind. Bei einem Scheitern dieses Konzeptes wird der Schienenverkehr um zusätzliche Jahre zurückgeworfen. Er wird seine ihm zugeordnete Rolle für die Reinhaltung der Luft so nicht erfüllen können. Wer seine Unterschrift auf die Referendumsbogen setzen will, soll sich zuerst mit der Situation befassen, den Ausbaustand der Verkehrsträger Schiene und Strasse vergleichen und sich über ausländische Entwicklungen informieren. Nachher wird er nicht oder nur mit schlechtem Gewissen unterschreiben.

Für den Nord-Süd-Verkehr kommt dem Bau einer neuen Alpentransversale Rückgratfunktion zu. Die Schweiz hat hier als Drehscheibe in der europäischen Verkehrsabwicklung die Verantwortung wahrzunehmen.

Frau Morf: Der Bundesrat sagt bei den rasch zu verwirklichenden Massnahmen ja zur Förderung erneuerbarer Energiequellen. Bravo! Man ist versucht zu sagen: «Spät kommt ihr, doch ihr kommt.» Aber dann liest man ein paar Zeilen weiter unten, beim Titel «Gegenwärtig kaum zu realisierende Massnahmen», dass der Bundesrat zur verstärkten Förderung erneuerbarer Energiequellen nein sagt. Das ist enttäuschend! Wenn es dem Bundesrat mit der Rückführung der Luftbelastung auf den Stand von 1950 oder 1960 ernst ist, dann kommt er gar nicht darum herum, bei den Haushalt-, Gewerbe- und Industrieemissionen den Hebel kräftig anzusetzen, also mit verstärkten Massnahmen; alles andere sind Wischiwaschi-Proklamationen.

An der Smog-Bildung ist vor allem das Schwefeldioxid schuld, und das stammt in der Stadt Zürich zu 80 Prozent aus Ölheizungen. Gerade diese Belastung der Luft kann mit erneuerbarer Energie, mit dem Einsatz von Sonnenenergie vor allem, ganz wesentlich verringert werden, auch in unserem Klima! In Rotterdam, das ein womöglich noch mieseres Klima hat als wir, gibt es – und dies nur als Beispiel – eine grosse Ueberbauung, in der 70 Prozent der Energie für Heizung und Warmwasserverbrauch durch Sonnenenergieanlagen abgedeckt werden; das ist über das ganze Jahr gerechnet. Das bedeutet: 70 Prozent weniger Schwefeldioxidausstoss pro Jahr.

Die Zusammenhänge zwischen Heizung und Luftverschmutzung sind ja auch dem Bundesrat klar. Fehlt es also an gutem Willen, weil er – allen handfesten Lehren aus Tschernobyl zum Trotz – offenbar immer noch mit seiner alten Liebe «Atomenergie» flirrt? Oder hat er Geldsorgen, weil das forcierte Umstellen auf einheimische Energien etwas kosten würde? Immerhin würde dies lange nicht so viel kosten, wie uns die Luftverschmutzung kostet, und auch nicht soviel, wie die irren Ausgaben für Atomenergie seit gut 30 Jahren. Aber die Investitionskosten für die Entwicklung erneuerbarer Energien sind natürlich nicht gleich null, auch wenn das Produkt später für den Konsumenten praktisch gratis sein wird. Sollte der Bundesrat mit der dringend nötigen, verstärkten Förderung erneuerbarer Energien nur wegen der Finanzierung Sorgen haben, dann kann ich ihm das Rezept zur Geldbeschaffung gerne liefern. Es soll niemand sagen, wir Parlamentarier brächten keine neuen Ideen in die Luftreinhaltedebatte ein.

Ich habe mit Unterstützung der sozialdemokratischen Fraktion bereits einen diesbezüglichen Vorstoss eingereicht. Er bezieht sich auf die Heizölkosten des Bundes. Heizöl kostet heute weniger als die Hälfte des Preises von vor eineinhalb Jahren. In Zürich zahlte man Anfang März für grössere Mengen noch 30 Franken pro 100 Kilo. Daraus ist ohne jedes Wenn und Aber zu schliessen, dass der Bund und auch seine Betriebe all die Zeit enorme Einsparungen gemacht haben. Diese eingesparten Summen, die ja leicht zu ermitteln sind, sollten nicht einfach versickern. Sie sollten dazu dienen, dass ähnliche Einsparungen auch später noch realisiert werden können, und zwar auch dann, wenn das Heizöl wieder teurer wird. Nicht nur die finanzielle Belastung, sondern auch die Luftbelastung sollte dadurch reduziert werden; also zwei Fliegen auf einen Schlag!

Wie macht man das? Indem man die Einsparungen bei den Heizölkosten zum einen Teil für energietechnische Sanierungen von Bundesbauten verwendet und zum anderen Teil einen Fonds eröffnet, aus dem umsteigewillige Bürgerinnen und Bürger auf zehn Jahre rückzahlbare, zinslose Darlehen als Beihilfe erhalten können an die Investitionskosten für Sonnenenergieanlagen (passivsolar, Kollektoren, Fotovoltaik) und andere Anlagen mit erneuerbarer Energie, wie z. B. Biogas, Wind und Umweltenergien. Diese Idee habe ich mir nicht aus den Fingern gesogen. Ein solcher Fonds wurde – flankiert mit einer Informationskampagne der dortigen Elektrizitätswerkfilialen – in der Toscana, in der Provinz Pisa, geöffnet und in kürzester Zeit aufgebraucht. Jetzt sehen Sie in jener Gegend – wenn Sie das Auge dafür haben – immer mehr Sonnenenergieanlagen. Die guten Ergebnisse dieser Pionieranlagen haben sich herumgesprochen.

Ich möchte also den zuständigen Bundesrat in aller Form fragen: Sind Sie gewillt unsere Anregung aufzugreifen und zu handeln? Ich versichere Ihnen: Eine so preisgünstige Idee zu einem so idealen Zeitpunkt wird Ihnen nicht so bald wieder vorgelegt werden.

Le président: Je donne la parole à M. Oehler qui remplace M. Schnider-Luzern victime d'un accident et auquel nous adressons nos vœux.

Oehler: Am letzten Donnerstag und in den vergangenen Stunden sind uns verschiedene brauchbare und auch unbrauchbare Vorschläge zur Gesundung unserer Luft vorgelegt worden. Wir haben festgestellt, dass es scheinbar einfacher ist, auf das Auto und die Töffli – generell auf den Individualverkehr – loszugehen, als allenfalls von der Industrie entsprechende Massnahmen zu verlangen.

Herr Reich hat heute nachmittag dargelegt, dass die Industrien nicht die Schlafmützen unserer Nation sind; ich möchte ihm hier beipflichten. Wenn der Bundesrat in seinen Massnahmen verlangt, dass das schwere und das leichte Heizöl einen bestimmten Schwefelgehalt aufweisen, gehe ich mit ihm einig, dass das eine Massnahme ist, unsere Luft gesund zu erhalten. Das ist aber nur die eine Seite der Medaille. Viel wichtiger ist es doch zu wissen, welcher und wieviel Dreck aus den Kaminen – sei es der Industrie, sei es der Hausbrand – herauskommt. Ich bin der Meinung, dass der Bundesrat hier die gesetzlichen Vorschriften, wie sie im Umweltschutzgesetz vorgeschrieben sind, nicht einhält. Dieses Gesetz verlangt klar und unmissverständlich, dass der Bundesrat all jene Massnahmen zu verordnen hat, welche technisch machbar und finanziell verkraftbar sind. Wenn wir die technischen Gegebenheiten in der Industrie und in unserer Wirtschaft generell betrachten, stellen wir bald einmal fest, dass in den vergangenen Jahren Installationen und Techniken entwickelt wurden, die massgeblich dazu beitragen, den Schwefeldioxidausstoss spürbar zu verbessern. Der Bundesrat hat in den vergangenen Jahren aus mir unerklärlichen Gründen einen weiten Umweg um den Erlass solcher Massnahmen gemacht. Ich möchte Ihnen das aufgrund von drei Beispielen beweisen:

Es gibt in der Schweiz drei Anlagen, die mit einer Rauchgasreinigungsanlage ausgerüstet sind. Die eine Anlage steht in der Milchpulverfabrik im thurgauischen Sulgen, die andere

in Thayngen bei Knorr und die dritte bei einer Textilfabrik in der Umgebung von St. Gallen. In diesen drei Anlagen konnte durch den Einbau einer Rauchgasreinigungsanlage der Schwefeldioxid ausstoss, Herr Bundesrat Cotti, um ganze 90 Prozent reduziert werden! Das bedeutet, dass heute nicht mehr 336, sondern nur noch 30 Tonnen Schwefeldioxid pro Jahr ausgestossen werden; das ist zwar immer noch viel, aber dank solcher Anlagen sind wir in der Lage, dort täglich, jahrein, jahraus, weniger Schwefeldioxid auszustossen. Ich weiss, dass ich hier eher *pro domo* rede, weil diese Anlagen – in unserem Land sind sie scheinbar nicht gefragt, aber vor allem in unseren Nachbarländern und in den USA – von einer meiner Unternehmungen entwickelt wurden. Bis anhin hat noch niemand vom Bund Zeit und Gelegenheit gehabt, diese Anlagen zu besichtigen. Ich weiss nicht warum, Herr Bundesrat, ich glaube aber, wenn wir unseren Uebernamen, «verbale Umweltneurotiker» zu sein, abstreifen wollen, müssen wir dort eingreifen, wo es wirklich etwas nützt, und das ist nicht bei den Töfflis; sondern wir müssen beispielsweise mit richtigen Vorschriften für einen geringeren Schadstoffausstoss bei Industriekaminen sorgen. Rauchgasentschwefelungen sind keine Erfindung der jüngsten Vergangenheit, sondern in solche Anlagen hat man Hunderte von Millionen Franken investiert. Der Bundesrat hat hievon scheinbar keine Kenntnis genommen. Ich lade Sie ein, Herr Bundesrat Cotti, mit mir ein solches Kamin zu besteigen; oben können wir miteinander riechen, ob immer noch Gift herauskommt. Ich bin überzeugt, dass wir beide munter hinunterlachen werden, weil die Kamine gar nicht mehr notwendig sind, sondern weil die ganze Angelegenheit sauber ist. Das ist der effektive Beitrag, den die Industrie leisten kann. Es braucht aber – und das sei beigefügt – eine klare und unmissverständliche Vorschrift des Bundesrates.

Stucky: Ich möchte mich zuerst mit der Bitte an den Bundesrat wenden, dass die Berechnungsgrundlagen für die Industrie, das Gewerbe und die Haushalte auch einmal vorgelegt werden. Das BUS hat einen Bericht über die Berechnung des Umwelteintrags für den Verkehr herausgegeben, aber die anderen Rechnungen fehlen. Das halte ich für einen Mangel. Wir wissen zum Beispiel nicht, ob die Verluste an Methan aus den Erdgasleitungen überhaupt eingerechnet worden sind; wenn ja – bei der Industrie oder den Haushalten? Wir wissen z. B. auch nicht, ob die vermehrte Verbrennung von Holz, die vorgeschlagen wird, berechnet worden ist.

Eine zweite Bitte betrifft ebenfalls die Berechnungen: Es fehlen uns Unterlagen über die Immissionen aus dem Ausland für das NO_x und die unverbrannten Kohlenwasserstoffe. Wir haben nur solche für das SO₂. Wir stellen anhand eines Berichts der OECD fest, dass die Schweiz punkto SO₂ von allen OECD-Staaten die sauberste Luft, den drittiefsten Gehalt an NO_x und den sechstiefsten an unverbrannten Kohlenwasserstoffen hat. Es ist folglich zu vermuten, dass die Immissionen aus dem Ausland einen respektablen Anteil ausmachen. Wenn wir international tätig werden wollen, sollten wir die Grössenordnung dieser Anteile kennen. Ich weise darauf hin, wie wichtig diese Kenntnis, z. B. für das Tessin, im Verhältnis zu Oberitalien wäre.

Ich möchte noch ein Wort zur Verlagerung der Motorfahrzeugsteuern der Kantone auf den Treibstoff sagen. Es ist eine Massnahme, die schon vor zehn Jahren gefordert wurde und damals von der Kommission zur Erarbeitung einer Gesamtenergiekonzeption und von Experten im Detail untersucht wurde. Man hat festgestellt, dass sie praktisch zu keiner Energieersparnis führt. Man muss sich deshalb fragen, ob es nicht richtig sei, dass diese Steuer bei den Kantonen bleibe. Die Kantone finanzieren damit ihren Strassenunterhalt und ihren Strassenausbau. Sie gehen nach dem Grundsatz, dass der Verursacher auch für die Strassenkosten aufkommen soll, die Steuer ist also berechtigt. Sie ist es auch dann, wenn ein Autofahrer wenig oder gar nicht fährt, denn der Kanton respektive die Gemeinde muss das Strassennetz unterhalten, respektive immer bereithalten. Und dafür scheint mir eine Abgabe, wie sie heute als

Strassenverkehrssteuer in allen Kantonen konzipiert ist, durchaus richtig. Für falsch halte ich die Annahme, man könne eine solche Steuer einfach auf den Betrieb überwälzen.

Zudem: Ist es richtig, eine weitere Steuer zu zentralisieren? Wie soll dann der Verteilschlüssel sein? Heute wird diese Steuer in vernünftigem Rahmen erhoben. Sie bietet auch administrativ keine Schwierigkeiten mehr.

Auf den Treibstofftourismus, der dadurch entstehen würde, hat Kollege Hari schon hingewiesen. Es käme zu einer Benachteiligung der Berggebiete.

Zum Schluss der Hinweis: Wenn man die Verkehrssteuern der Kantone beim Bund zentralisieren wollte, würde das eine Verfassungsänderung bedingen, der von seiten der Kantone – das kann ich Ihnen garantieren – erbitterter Widerstand erwachsen würde. Die Kantone haben nämlich erfahren, was es heisst, eine Steuer an den Bund abzutreten. Ich erinnere daran, dass sie den Alkoholzehntel und die Stempelsteuer an den Bund abgetreten haben mit dem Resultat, dass der Bund, kaum hatte er Geldknappheit, die Steueranteile der Kantone gestrichen hat.

Bircher: Man muss dem Bundesrat in bezug auf dieses Luftreinhalte-Konzept zwei entscheidende Vorwürfe machen: Einmal erscheint dieser Bericht praktisch mit einem Jahr Verspätung. Das könnte man wegen der Komplexität des Themas noch in Kauf nehmen. Wir müssen aber auch noch einen zweiten Vorwurf, der gravierender ist, erheben: Die vom Parlament gestellte Aufgabe ist nur teilweise erfüllt worden. Der Bundesrat ist mit den aufgezeigten Massnahmen mitten auf der Wegstrecke zum Ziel steckengeblieben. Der Bundesrat hätte es doch mit seinen eigenen, laufend erschienenen Berichten in der Hand gehabt, zielgerichtete Massnahmen vorzuschlagen. Ich erwähne hier nur die Ihnen allen bekannten Sanasilva-Programme mit den Walderkrankungen. Die Anzahl der erkrankten Bäume betrug nach den offiziellen Angaben des Bundes 1983 noch 18 Prozent, ein Jahr später bereits 34 Prozent, und im letzten Sanasilva-Bericht sind wir bei 50 Prozent oder 100 Millionen kranken Bäumen angelangt. Es bleibt dann einfach die lapidare und resignierende Feststellung von Forstfachleuten: «Wir stehen in Zeitnot, der eidgenössische Fahrplan für den Wald ist zu langsam.» Ähnlich warnende Stimmen ertönen immer mehr auch aus Aertzkreisen in bezug auf die Gesundheit der Menschen, vor allem der älteren und ganz jungen Menschen. Wenn wir nun wieder den Bundesrat daran erinnern, dass die uns aufgezeigten Massnahmen nicht genügen, um auf den Stand der Luftbelastung von 1960 herunterzukommen, so möchte ich doch auf zwei Bereiche hinweisen, wo die Belastung noch ganz wesentlich reduziert werden könnte.

Wenn wir gegenüber dem Schwerverkehr nicht mehr unternehmen, landen wir bis zum Jahr 2000 bei einer Stickoxidmenge, die zweimal so gross ist wie jene des Personenwagenverkehrs. Der zweite Bereich, wo viel mehr getan werden könnte, ist der städtische Agglomerationsverkehr, wo trotz Katalysatoren die Luftverschmutzung bis ins Jahr 2000 längst nicht genügend reduziert werden kann, um uns Menschen ein gesundes Leben zu ermöglichen. Da fehlt nicht nur der Massnahmenkatalog des Bundesrates, es fehlen auch die Beschlussesentwürfe. Herr Bundesrat Cotti, Sie erinnern sich selbst aus den Diskussionen in der Verkehrskommission: Warum ist der Bundesrat nicht in der Lage, endlich einen Beschlussesentwurf vorzulegen, wonach der Ferngüterverkehr, vor allem der Transitverkehr, auf die Schiene gewiesen werden könnte? Im Ständerat und bei uns wurden Motionen überwiesen, wir haben diesen Grundsatz jahrelang in einem Verfassungsentwurf zur koordinierten Verkehrspolitik festgeschrieben, und es wird einfach nichts getan. Im Gegenteil! Wenn dieser Artikel erst einmal geboren respektive durch die Volksmühle hindurch gegangen ist, müssen wir noch ein Gesetz schaffen, um diesen Ferngüterverkehr auf die Schiene weisen zu können, obwohl hier sehr wahrscheinlich ein wesentlicher Konsens besteht. Der Bundesrat schreibt in seinem Bericht, es müss-

te dann im Hinblick auf das Gesamtinteresse entschieden werden, ob diese Massnahme durchgesetzt werden könnte. Dabei wird gerade in diesem Bereich die Luftbelastung wesentlich reduziert, und es ist auch eine klassische Massnahme, für die der Bund allein zuständig ist.

Oder ich erinnere an die Abgasvorschriften für schwere Dieselfahrzeuge. Auch hier ist kein Grund einzusehen, weshalb nicht auch die Grenzwerte, wie sie für den Personenwagenverkehr massgebend sind, für den schweren Dieselverkehr angewendet werden. Auch da ist Bundesrätin Kopp komischerweise umgekippt. Die entsprechenden Vorschläge lagen vor, aber sie hat sich nicht durchringen können, selbst nicht für die schweren Dieselfahrzeuge mit ihrer sehr hohen Emission von Russ- und anderen Partikeln, die notwendigen Beschlüsse zu fassen. Da müssen an die Adresse des Bundesrates doch schwerwiegende Vorwürfe erhoben werden.

Eine letzte Inkonsequenz des Bundesrates, die ich allerdings mit einem Lob einleiten will: Wir haben die lobenswerten Beschlüsse zu «Bahn 2000» sowie zu den Tariferleichterungen. Es fehlen aber die entscheidenden gesetzlichen Vorbereitungen zu solchen flankierenden Massnahmen für den weiten Bereich des Agglomerationsverkehrs. Ich habe vorhin aufgezeigt, wie dort die Schadstoffmenge gravierende Ausmasse angenommen hat. Hier wären Beihilfen des Bundes notwendig für die Tarifverbände in den Regionen, aber auch gesetzliche Grundlagen im Strassenverkehrsgesetz für entscheidende strassenverkehrsrechtliche Massnahmen, zur Strassenraumgestaltung, zur Parkraumbewirtschaftung oder zur Ausscheidung von Fussgänger- und Velozonen. Nachdem wir jahrzehntelang nichts anderes gemacht haben, als dem Autoverkehr die Verkehrsflächen zuzuweisen, könnte man auch einmal das Gegenteil tun und den Velo- und Fussgängerverkehr mit entsprechenden Strassenflächen beglücken. Hier entscheidet sich, ob die hohe Luftverschmutzung im Agglomerationsbereich herunterzubringen ist. Aber auch da, Herr Bundesrat, liegt leider aus dem Departement von Bundesrätin Kopp eine Strassenverkehrsgesetzrevision vor, die – obwohl alle Artikel angerufen werden können – nichts anderes Wesentliches bringt als den Vorschlag an unser Parlament, die Lastwagenbreiten von 2,30 m auf 2,50 m gesetzlich festzuschreiben. Das ist die konsequente Haltung des Bundesrates! Wenn Sie hier als für den Umweltbereich neu zuständiger Bundesrat nicht Gegensteuer geben, sind selbst die schön gemeinten Deklarationen in diesem Luftreinhalte-Konzept nicht glaubwürdig.

Müller-Scharnachtal: Gestatten Sie dem zweiundfünfzigsten Votanten eine kurze Vorbemerkung. Schade, sehr schade, dass es dem Büro nicht gelungen ist, die Behandlung dieses wichtigen Geschäftes und der damit verbundenen Vorstösse geordnet und nach Sachgebieten strukturiert zu traktandieren. Geordnet ist lediglich die gerechte Aufteilung der Behandlungszeit auf die Fraktionen.

Es ist für die Sprecher, für die übrigen Ratsmitglieder, den Bundesrat und für die Medienvertreter bemüht, sich ein solches Potpourri mit zahlreichen da capos anhören zu müssen. So reden wir einer müden Cocktailparty vergleichbar, statt die zahlreichen Probleme systematisch zu behandeln und darüber Beschluss zu fassen.

Nun zur Sache: Ich danke der Verwaltung und dem Bundesrat für dieses Luftreinhalte-Konzept. Es schliesst an die bereits beschlossenen und in Kraft getretenen Massnahmenpakete an. Das Konzept ermöglicht es ferner den Kantonen, den Vollzug bereits gültiger Massnahmen konsequent an die Hand zu nehmen. Zudem wird der Rahmen abgesteckt, innerhalb dessen die Kantone selbst aktiv werden können. Aufgabenteilung und Zusammenarbeit zwischen Bund und Kantonen zeichnen sich deutlich ab. Das Konzept stellt nach meiner Auffassung die Basis zu einem Minimalprogramm dar. Abstriche dürfen angesichts der bedrohlichen Lage grundsätzlich nicht vorgenommen werden.

Die hier und in der Hauptmotion signalisierten Massnahmen sind, von einigen Ausnahmen abgesehen, im Sinne des Umweltschutzgesetzes zum grössten Teil technisch mach-

bar und finanziell zu verantworten. Hingegen werden von seiten der Kommission und einzelner Parlamentarier in weiteren Vorstössen weitergehende Forderungen gestellt, welche nicht alle erfüllbar sind. Es sind nicht nur ordnungspolitische, technische oder finanzielle Vorbehalte, welche mich zu dieser Aussage führen. Ueberladen wir nämlich diesen ohnehin überlasteten Wagen, so laufen wir Gefahr, dass insbesondere die Kantone in einen eklatanten Vollzugsnotstand geraten. Das Ergebnis wäre Resignation oder gar Obstruktion infolge Ueberforderung.

Die Lage ist schon jetzt ausserordentlich angespannt und ernst. Ich bitte Sie, bei Ihren Forderungen und Entscheidungen Vernunft walten zu lassen.

Im weiteren haben wir die heilige Pflicht, unser Volk von der Notwendigkeit einschneidender Massnahmen zu überzeugen. Eindeutig schikanöse oder in ihrer Wirksamkeit fragwürdige Massnahmen würden uns in der soliden und speditiven Erfüllung unserer Aufgaben nur bremsen, so beispielsweise die Verwirklichung der Forderung nach autofreien Sonntagen. Obwohl hierüber schon wiederholt debattiert und entschieden worden ist, haben die Fremdenverkehrskreise der Schweiz erneut eingehende Abklärungen vorgenommen. Sie kommen wiederum zu eindeutigen Ergebnissen. Dasselbe gilt für die Forderungen nach Benzinrationierung und Oekobonus. Ich werde dann in der Begründung meines Ablehnungsantrages beim betreffenden Postulat näher darauf eingehen.

Ich bitte Sie, bei den Beschlussfassungen die Kriterien Wirksamkeit, technische Realisierbarkeit, finanzielle Tragbarkeit sowie die Probleme beim Vollzug im Detail zu beachten.

Schüle: Frau Mauch hat vorhin marktkonforme Instrumente – Lenkungsabgaben und Ressourcensteuern – gefordert, als Ergänzung zu den bestehenden technischen Vorschriften. In der Tat, neben staatlichen Auflagen in der Form von Vorschriften und gepaart mit der Selbstverantwortung jedes einzelnen brauchen wir solche Anreize. Wir brauchen wirksame Anreizstrategien, um die gesteckten Ziele im Umweltschutz möglichst rasch zu erreichen. Sie bilden eine echte Alternative zu den unrealistischen Forderungen nach Rationierung der Erdölprodukte. Aber eben, Frau Mauch ist gedanklich wieder auf halbem Wege stehen geblieben und hat, anknüpfend an ihre sogenannte persönliche Erklärung vom Donnerstag, eine «sozial gerechte» Ausgestaltung dieser Abgaben verlangt. Sie hat sich mit dieser Formulierung heute wieder um die Frage gedrückt, wer die Kosten letztendlich tragen soll. Solange aber das Problem der Indexwirkung solcher Massnahmen nicht gelöst ist, haben diese Forderungen mehr mit Umverteilung des Volkseinkommens als mit effektivem Umweltschutz zu tun.

Es geht bei der Forderung nach Ausklammerung der Lenkungsabgaben aus dem Index nicht um blosses Modalitäten, sondern darum, die Voraussetzungen für solche Steuern zu schaffen, die Voraussetzungen dafür, dass die gewünschte Wirkung zugunsten unserer Umwelt auch tatsächlich eintritt. Diese Instrumente werden aber erst dann marktkonform, wenn alle Verursacher die entsprechenden Umweltkosten effektiv und auch definitiv selbst zu tragen haben.

Anreizstrategien müssen aber beileibe nicht immer das Portemonnaie anvisieren. Differenzierte Geschwindigkeitslimiten zum Beispiel würden das Umsteigen auf Katalysatorfahrzeuge wohl noch viel mehr beschleunigen als alle fiskalischen Massnahmen. Darum haben wir diese Forderung schon in der Sondersession 1985 gestellt. Weil ihr Schadstoffausstoss sehr viel geringer ist, sollen Katalysatorfahrzeuge wieder innerhalb der alten Tempolimiten fahren dürfen. Dass dies administrativ ohne grosse Probleme zu bewältigen sein wird, haben uns die Erfahrungen mit den Spikesreifen gelehrt.

Ich bitte Sie daher, diese Forderung zu unterstützen und Ihre administrativen Bedenken dem positiven Umsteigeeffekt hinten zu stellen. Sie leisten damit einen Beitrag dazu, die stickstoffträchtigen Altfahrzeuge rascher auszumutzen.

Ich bin dem Bundesrat im übrigen dankbar, dass er den ganzen Problemkomplex der schadstoffintensiven Altfahr-

zeuge nunmehr gezielt anzugehen bereit ist, wie wir das in unserer Motion verlangen.

Seiler: Eigentlich wissen heute fast alle – einige üben sich noch im Verdrängen –, dass unser Leben und Ueberleben von einem verständnisvollen Umgang mit der Natur abhängt. Trotzdem wird nach wie vor stündlich, täglich, Monat um Monat an der Ausbeutung und Zerstörung unserer natürlichen Lebensgrundlagen gearbeitet. Unsere zukünftigen Generationen werden uns einmal fragen, warum wir dies zuließen. Warum wir unter Beteuerung des Umweltschutzes, des wirtschaftlichen Wohlstandes zuließen, dass vor unseren Augen alles kaputt gemacht wurde. Darauf werden wir keine Antwort haben!

Unsere Umwelt wird nur überleben, wenn wir sie nicht weiter mit den gefährlichsten Giften verseuchen. Unsere Wälder werden uns nur erhalten bleiben, wenn wir die Emissionen unserer Industrieanlagen, unserer Heizungen und Motorfahrzeuge schnellstens spürbar verringern. Daran führt kein Weg vorbei. Es ist vollkommen illusorisch zu glauben, dass wir durch kleine kosmetische Korrekturen an unserer Politik schon über den Berg kommen. Pflästerchen und Salben helfen nicht mehr genügend. Es genügt auch nicht, unser Gewissen mit der Hoffnung zu beruhigen, dass wissenschaftlich-technischer Fortschritt schon Lösungen finden werde, bevor die Gefahr akut wird. Diese Hoffnung lässt sich nicht begründen.

Notwendig sind einschneidende Massnahmen, die auch einschneidende Veränderungen zur Folge haben werden und zur Folge haben müssen. Das Massnahmenpaket des Bundesrates genügt nicht; das stellt der Bundesrat selber fest. Mit dieser Feststellung ist es aber nicht getan; das Massnahmenpaket muss ergänzt werden. Wir müssen die Wege, die aus der Gefahr führen und die nicht erst seit heute ohne Schwierigkeiten zu erkennen sind, auch tatsächlich beschreiten. Wir haben die Pflicht, alle Chancen, die zum Besseren führen, zu nutzen, auch wenn damit Opfer verbunden sind. Eine rein ordnungsrechtlich geprägte Umweltpolitik ist aber nicht ausreichend. Unsere heutige Lage ist zu einem grossen Teil das Ergebnis von Mängel und Versagen unseres marktwirtschaftlichen Systems, das dem Bedürfnisse des Einzelnen zuungunsten der langfristigen Bedürfnisse der Gemeinschaft den Vorzug gibt. Insbesondere ist die Natur gewissermassen «rechtlos». Sie hat keinen Preis. Die Kosten dafür werden der Allgemeinheit oder zukünftigen Generationen aufgebürdet. Besonders in diesem Punkte müssen die bisherigen Spielregeln unserer Wirtschaftsordnung revidiert werden. Es ist Aufgabe des Staates, externe Kosten wirtschaftlichen Handelns dem Verursacher aufzuladen, das heisst externe Kosten in interne umzuwandeln. Wir müssen unsere soziale Marktwirtschaft durch einen ökologischen Rahmen ergänzen. In diesen Rahmen gehören nicht nur Auflagen, Verbote und Vorschriften, sondern auch Lenkungsabgaben, steuerliche Anreize für umweltschonendes Verhalten bzw. eine höhere steuerliche Belastung für Umweltverschmutzung, und dazu gehört allenfalls auch eine Haftung für Umweltgefährdungen.

Kurz zusammengefasst: Wir dürfen es nicht mehr zulassen, dass Umwelt als freies Gut behandelt wird. Wir brauchen nicht nur ein Luftreinhalte-Konzept, sondern wir brauchen auch Konzepte für eine umweltverträgliche Entwicklung von Wirtschaft und Gesellschaft. Schlussendlich müssen wir eine Rechtsordnung schaffen, welche dafür sorgt, dass Umweltschutz aus Eigennutz betrieben wird.

M. Brélaz: Jeudi passé, M. Rebeaud a affirmé être un écologiste heureux après avoir entendu les premiers orateurs venus exprimer leur opinion à cette tribune. Aujourd'hui, je dois sérieusement nuancer cette position face à certains propos entendus.

Premièrement, je m'adresse à MM. Giger et Berger pour qui la seule solution consiste en une électrification forcée de la Suisse, c'est-à-dire un développement rapide des centrales nucléaires. Je ne sais pas, comme l'a dit M. Kohler par exemple, quel est le seuil d'acceptation d'une telle mesure,

mais ce dont je suis sûr c'est qu'une telle politique revient à soigner la peste par le choléra ou, si vous préférez, la maladie des forêts par Tchernobyl.

Pour parler d'un autre domaine, je dirai que certains orateurs m'ont donné l'impression d'être là surtout pour placer leur marchandise. Par exemple, M. Kohler affirme qu'il n'y a aucun seuil d'acceptation pour renoncer à construire de nouvelles routes nationales – sous-entendu la N 5 – et simultanément qu'il n'y aurait aucun problème pour faire appliquer immédiatement à tous les Suisses les normes US 83, c'est-à-dire mettre leur voiture actuelle au rancart. Personnellement, je pourrais être favorable à l'une et à l'autre de ces mesures. Mais, il ne faudrait pas s'amuser à vouloir présenter comme sages des mesures qui sont au moins aussi discutables que d'autres.

Troisièmement, je m'adresse à M. Rime qui nous a affirmé que le problème principal était celui de l'exploitation rationnelle des forêts. Si je suis parfaitement d'accord que l'on exploite des forêts, car le bois est une matière première indigène et une source d'énergie renouvelable, je signale à M. Rime que pendant des dizaines de millions d'années, si ce n'est durant des centaines de millions, il n'était pas là avec ses amis pour les entretenir. Malgré tout, elles ont survécu. Dans cette logique, comment des personnes peuvent-elles expliquer leur argumentation selon laquelle il suffirait d'entretenir les forêts?

Finalement, tous ces éléments montrent à quel point il est indispensable que non seulement certains parlementaires mais aussi le peuple suisse dans son ensemble, car il est encore bien moins renseigné, soient mieux informés et que le Conseil fédéral reprenne l'idée qui lui avait paru inopportune il y a deux ans, à savoir celle d'expliquer par l'intermédiaire de brochures informatives distribuées au peuple, au besoin par tous-ménages, quelle est exactement la situation et quels sont les risques potentiels que nous courons. Plus on attendra, plus les mesures à prendre seront dures. Si certaines avaient déjà été prises il y a cinq ou six ans, peut-être aurions-nous pu éviter toute mesure pénible. Je crains qu'aujourd'hui cela soit impossible.

M. Clivaz: La pollution de l'air est une maladie de notre société moderne, l'une des plus graves sans doute mais peut-être aussi l'une des moins difficiles à combattre techniquement car les causes en sont parfaitement connues. Nous n'avons malheureusement pas eu le courage jusqu'ici d'administrer les remèdes qui s'imposaient, nous avons laissé la maladie se développer sans réagir jusqu'au moment où la forêt a montré des signes d'agonie. Depuis lors, nous avons décrété ici même un certain nombre de mesures, notamment dans le secteur des transports, des mesures qui ont été jusqu'ici appliquées avec succès – je pense en particulier aux allègements tarifaires dont les effets attendus ont été réalisés. La première étape de la mise en vigueur du projet de RAIL 2000 à partir du 31 mai de cette année va encore accentuer ces effets.

En ce qui concerne le trafic marchandises, les propositions de la commission me semblent aller dans le bon sens, afin notamment de transférer une plus grande partie du trafic de la route vers le rail. A cet égard, la promotion du ferroutage et du trafic combiné est un moyen de provoquer un tel transfert. Il faudra toutefois procéder à certains aménagements des transports publics tels qu'ils sont envisagés dans la motion de la commission. Des poids lourds continueront, néanmoins, à circuler sur nos routes. Dans son rapport, le Conseil fédéral propose, au chapitre B2, de rendre progressivement plus sévères les prescriptions concernant les gaz d'échappement des véhicules à moteur diesel. La réglementation envisagée me paraît cependant insuffisante. Selon le rapport de l'Office fédéral pour la protection de l'environnement sur les émissions de produits toxiques par les véhicules privés, l'oxyde d'azote provenant des poids lourds dépassera celui des voitures à partir de 1995. C'est pourquoi les valeurs limites pour les gaz d'échappement des véhicules à moteur diesel doivent être abaissées conformément

aux prescriptions valables aux Etats-Unis, mais pas avec plusieurs années de retard.

L'important est de fixer sans plus tarder des objectifs précis. Les valeurs limites pour les oxydes d'azote comme pour les particules de suie devraient être fixées immédiatement. La qualité du carburant aussi a une influence déterminante sur les gaz d'échappement. Il conviendrait ici également de fixer une limite précise.

Les mesures d'ordre technique concernant les véhicules devraient être prises conjointement à celles en matière de politique des transports, qui restent, sans aucun doute, les plus efficaces. MM. Bircher, Ammann et Kühne ont d'ailleurs énuméré ici un certain nombre de décisions qui devraient être prises à cet égard. A mon avis, on n'échappera pas finalement à certaines mesures contraignantes. La fameuse liberté du commerce et de l'industrie ne résistera pas à la longue aux nécessités de la lutte contre la pollution, car la liberté perdrait tout son sens face à une pollution mortelle.

M. Savary-Vaud: La discussion sur cet objet montre qu'aujourd'hui chaque parlementaire reconnaît que des mesures doivent être prises pour lutter contre la pollution de l'air. Pourtant, il y a d'énormes divergences dans le choix et l'importance des moyens à mettre en place pour parvenir à des résultats satisfaisants. Il y a ceux qui veulent absolument restreindre, punir, et il y a ceux qui veulent promouvoir. Je me range résolument de ce côté-là.

En regardant de très près toutes les mesures proposées, il faut reconnaître qu'il est trop souvent question de restrictions, de taxes, de contrôles. Les utilisateurs de véhicules à moteur, on l'a dit, sont particulièrement visés puisque, sur les 19 mesures proposées dans les paquets A et B, 14 concernent le trafic; la même proportion se retrouve dans les motions et postulats.

En revanche, la promotion des énergies propres n'est que peu citée et trop peu encouragée. Il y a pourtant, aujourd'hui, un énorme intérêt pour la géothermie, le chauffage à distance, le bois, l'éthanol carburant, et j'en passe. Ce qui manque, c'est incontestablement un peu d'argent afin que les collectivités publiques ou des investisseurs privés se lancent dans des réalisations concrètes. Si le Conseil fédéral, par exemple, mettait à disposition de la promotion des énergies propres et renouvelables les quelque 300 millions encaissés l'année dernière par la majoration des droits de douane sur le mazout et le gaz, nous aurions rapidement des résultats concrets et chiffrables. Il n'y avait pas de base légale pour les percevoir, je crois qu'il n'y en a pas besoin non plus pour les redonner.

Nous avons fait un premier pas, au mois de décembre, avec le programme des installations énergétiques pilotes et la couverture du risque des forages géothermiques. Mais c'est encore insuffisant si l'on veut des résultats rapides. C'est dans cet esprit que nous devons agir et je vous invite à promouvoir, plutôt qu'à trop pénaliser nos concitoyens.

Evitons aussi ces mesures tracassières que les cantons ne peuvent que difficilement contrôler. Je pense aux 100 kilomètres à l'heure sur les autoroutes, au relèvement de l'âge minimal pour les cyclomotoristes. Il sera difficile de faire comprendre aux automobilistes qui ont fait les frais de catalyseurs qu'ils doivent, en plus, abaisser leur vitesse sur les autoroutes. Ces mesures irritent et, comme elles seront peu respectées, elles n'auront aucune influence sur la pollution de l'air. Par conséquent, laissons-les de côté.

Oester: Unsere Debatte segelt unter falscher Flagge. Mensch und Wirtschaft können nicht gesünder sein als die Lebensgrundlagen. Unsere Massnahmen haben sich am Ziel und nicht an der Akzeptanz zu orientieren. Diese drei Thesen sind Ausgangspunkt der Ueberlegungen, die ich Ihnen namens der EVP-Vertreter unserer Fraktion kurz erläutern darf.

1. Zunächst zur Flagge: Die Mammutdebatte, die wir führen, wäre doch nicht nötig, wenn es um blosse Luftreinigung ginge. Es geht längst um viel mehr, nämlich darum, die lebensbedrohend verschmutzte Atemluft mit grossen

Anstrengungen wieder einigermaßen rein zu machen. Wäre unsere Luft nicht in untragbarer Weise durch giftige Schadstoffe belastet, hätten nicht 500 Aerzte dem Zürcher Stadtrat und hätte der Zürcher Stadtrat nicht dem Bundesrat in grosser Sorge geschrieben! Wir haben es zum Notstand kommen lassen. Darum braucht es viel mehr als nur Massnahmen zur Luftreinhaltung, nämlich solche zur Luftsanierung.

2. Zu den entscheidenden Zusammenhängen, von denen wir im Umweltschutz und in der Politik überhaupt ausgehen. Der Mensch hat in der Schöpfung, in die er hineingestellt ist, als verantwortlicher Haushalter, nicht als willkürlicher Dominator und Ausbeuter zu handeln. Aus dieser Einsicht heraus hat für uns die Erhaltung der Lebensgrundlagen auch dann Priorität, wenn sie beträchtliche Kosten verursacht oder uns Beschränkungen und Verzicht auferlegt. Denn auf die Dauer ist gesundes menschliches Leben, ist eine starke und gesunde Wirtschaft nur denkbar, wenn wir den Lebensgrundlagen ganz anders Sorge tragen, als das bisher meist der Fall war.

Gewisse Verzichte, die Anwendung intelligenterer Methoden und finanzielle Aufwendungen für den Umweltschutz sind unerlässliche Voraussetzungen für künftige Gesundheit und für das Wohlergehen von Mensch und Wirtschaft. Nur von kurzfristigen Geldinteressen getriebenes Denken kann heute noch einen Gegensatz zwischen Oekonomie und Oekologie konstruieren.

3. Zum gefährlichen Schlagwort Akzeptanz: Wer mit uns der Ueberzeugung ist, dass Parlament und Bundesrat heute vor der ersten Aufgabe stehen, einem Notstand zu begegnen, Verantwortung für die kommenden Generationen zu übernehmen, darf nicht fragen, was für Massnahmen wohl auf allseitige Gegenliebe stossen würden. Wir müssen – auch in einem Wahljahr – das tun, was im Kampf um saubere Luft wirklich Erfolg verspricht. Unser Ziel ist es, rasch eine spürbare Verminderung der zum Teil katastrophalen Luftbelastung zu erreichen. Dunstglocken, Atemwegkrankungen, Waldsterben und Bodenverseuchung lassen uns gar keine andere Wahl.

Wir sind ganz entschieden der Meinung, dass der Bundesrat in seinem Bericht zwar eine zutreffende Analyse vorlegt, aber leider nur ungenügende Massnahmen vorschlägt. Wir werden deshalb allen Punkten der Kommissionen zustimmen. Wir wollen, dass das gesteckte Minimalziel in wenigen Jahren erreicht wird. Das Parlament hat eine Führungsrolle zu spielen und – wo nötig – im Volk Aufklärungsarbeit zu leisten. Bis heute war oft das beschämende Gegenteil der Fall.

Neben Beschämendem ist auch Erfreuliches zu vermerken. Grund zur Freude und Genugtuung für die LdU/EVP-Fraktion ist der Mut unserer vorberatenden Kommission. Es ist in der Tat bemerkenswert, dass sie in ihrer Motion auch den Punkt 5 (Ueberwälzung von fixen Motorfahrzeugkosten auf den Treibstoffpreis) aufgenommen hat. Da hat offenbar bei einigen ein Gesinnungswandel stattgefunden, über den wir uns nur freuen können. Noch in der Walddebatte vom Februar 1985 ist eine nahezu gleichlautende Motion unserer Fraktion, die ich damals zu vertreten hatte, auf breite Opposition gestossen. Nicht einmal Diskussion ist bewilligt worden. Inzwischen hat sich allem Anschein nach auch auf anderen Bänken die Einsicht durchgesetzt, dass die Verwirklichung der Idee, möglichst viele fixe Motorfahrzeugkosten in fahrleistungsabhängige umzuwandeln, einen namhaften Beitrag zur Sanierung der Luft zu leisten vermöchte. Für uns steht ausser Zweifel, dass diese auf dem Verursacherprinzip fussende Massnahme beträchtliche Anstrengungen, insbesondere die Schaffung einer entsprechenden Verfassungsgrundlage, rechtfertigt. Sie ist aber nur in Zusammenarbeit mit den Nachbarstaaten sinnvoll zu verwirklichen. Dass sie verschiedene, nicht leicht zu lösende Probleme aufwirft, wissen wir. Das ist jedoch kein Grund, um sie abzulehnen. Unsere Aufgabe ist es ja, Probleme zu lösen. Es braucht nur etwas Phantasie und guten Willen. Wenn es zutrifft, dass die Variabilisierung der Motorfahrzeugkosten zur Zeit nicht auf genügende Akzeptanz stösst,

dann ist eben die nötige Aufklärungsarbeit zu leisten. Wir beteiligen uns gerne, denn die Vernunftgründe liegen klar auf der Seite der Befürworter.

Zum Schluss eine dringende Bitte: Stimmen Sie heute abend nicht nur für harmlose, sondern auch für wirklich griffige Massnahmen, die rasch etwas bringen! Weiteste Kreise unseres Volkes erwarten das. Sie werden unsere Arbeit nicht nach der Länge der Debatte, sondern nach unseren Entscheiden beurteilen. Solche sind im wahren Sinne des Wortes notwendig: Notwendend. Ich danke Ihnen dafür auch namens der LdU/EVP-Fraktion.

M. Carobbio: Permettetemi di esprimermi in italiano, non fosse altro che per far sentire la voce di un cantone anche lui alle prese con il problema dell'inquinamento. Basterebbe citare qui i risultati del recente rapporto Sanasilva sullo stato delle foreste in Ticino. Come altri, anch'io sono dell'opinione che la situazione in materia di inquinamento dell'aria domanda misure urgenti. Esse devono essere praticabili, efficaci, in grado di correggere il più rapidamente possibile la situazione e in grado anche, sono d'accordo, di trovare il consenso più largo possibile. Dietro questo concetto generale non vorrei però che si celasse – in quanto l'ho sentito da molti, questo richiamo al consenso – un tentativo di dilazionare ulteriormente misure che sono diventate ormai urgenti. Penso, anzi, che si sia già perso troppo tempo. Sono infatti in gioco non solo i problemi relativi alla morte delle foreste, alla qualità della vita, ma anche problemi relativi alla salute. Perciò le misure atte a riportare l'inquinamento atmosferico ai valori degli anni 50-60 devono avere, a mio parere, oggi come oggi, un'assoluta priorità su altre considerazioni d'ordine economico e finanziario, che certo vanno tenute presenti, ma che non possono essere elementi tali da far rinviare delle decisioni. E in questo senso mi ha abbastanza preoccupato l'intervento di diversi colleghi – come il collega Savary, il collega Reich – che tende ad essere molto più prudenti nel domandare misure in questo settore. In quest'ordine di idee il rapporto del Consiglio federale in discussione costituisce un documento certo interessante e valido ma, a mio parere, insufficiente nella parte propositiva; e dirò dopo il perché. Interessante e valido perché la sua analisi della situazione è documentata, e, anche per certi aspetti, spietata. Esso indica qual'è la realtà della situazione e qual'è la sua gravità, quali le cause e anche, in parte, quali le responsabilità: industria, trasporti, economie domestiche. E soprattutto indica l'inderogabile necessità di misure ampie, multiple, coordinate. Sarebbe auspicabile, ed è del resto il contenuto di un mio postulato, che il Consiglio federale accetti – e in questo senso si sono già espressi altri colleghi, collega Bonnard –, che il Consiglio federale si impegnasse veramente a diffondere fra la popolazione, il più ampiamente possibile, queste sue analisi, non fosse altro che per dare un ulteriore contributo alla presa di posizione, alla presa di coscienza sulla necessità di cambiare molto nei comportamenti dei cittadini. Mi scuso per la voce. La campagna elettorale ticinese fa questi scherzi, insieme a tanti altri! Dicevo però che il rapporto, per quanto interessante e valido, è ancora insufficiente proprio nella parte che più ci interessa: quella delle misure da prendere. Se si possono capire difficoltà poste dal problema, le questioni politiche che l'adozione di misure solleva – e ne abbiamo avuto qualche esempio in questa sala, per gli interessi che sono toccati – tuttavia mi sembra di avvertire una contraddizione fra l'analisi e le misure concrete. Così ho qualche dubbio che le varie misure ventilate siano sufficienti per raggiungere gli obiettivi minimi fissati dallo stesso governo. In particolare, per concludere, tre mi sembrano le lacune maggiori:

Anzitutto la prudenza con la quale si prospettano misure atte a modificare radicalmente la struttura dei traffici. Basti qui pensare alla questione dei trasporti di merce per ferrovia che a mio parere dovrebbe essere resa quasi obbligatoria. Condivido l'intervento e la critica fatta a questo proposito al collega Bircher. E appello al Consigliere federale Cotti, ticinese, perché su questo punto, che interessa particolar-

mente noi, prenda posizione. Alla fine dei conti è giunto il momento che le lunghe colonne di autocarri pesanti, che sono una delle cause principali dell'inquinamento, possano cessare di circolare sulle nostre strade in Ticino.

Penso poi alla vaghezza delle misure nel settore della politica di risparmio energetico, di incentivazione d'energie rinnovabili.

E penso per finire all'assenza, di chiare e vincolanti misure di controllo delle varie attività inquinanti delle industrie, una fonte di inquinamento importante che non sembra meritare o rientrare nel novero di quelle che devono essere chiaramente previste e combattute con misure radicali per lottare contro la situazione pericolosa dell'inquinamento. Spero che il Consigliere federale, nella sua risposta, voglia su questi punti dare maggiori chiarimenti e maggiori garanzie.

Lüchinger: Auf Seite 13 des Berichtes über das Luftreinhalte-Konzept finden Sie eine Tabelle mit den unterschiedlichen Luftbelastungen in alpinen, in ländlichen und in städtischen Gebieten. Sie ersehen daraus, wie sehr viel höher die Belastungen der Agglomerationen und wie extrem diejenigen der Stadtzentren sind.

Ich bin der Meinung, dass der Bundesrat daraus nicht die nötigen Konsequenzen zieht. Aus einer im Auftrag des Zürcher Stadtrates von der Elektrowatt durchgeführten Untersuchung geht hervor, dass nach der integralen Durchsetzung der US-Norm 83 für die Personenwagen – in der Annahme, dass bei den übrigen Emissionsquellen nichts passiert – 65 Prozent der verbleibenden Stickoxidbelastung in der Stadt Zürich von den Hausfeuerungen und den übrigen Feuerungen, insbesondere Kehrlichtverbrennung, 19,5 Prozent von den Lastwagen und nur noch 14,5 Prozent von den Personenwagen stammen werden.

Ich habe mich im Dezember aufgrund dieser Erkenntnisse in einer Interpellation erkundigt, was der Bundesrat angesichts dieser Voraussagen bei den Feuerungsanlagen und bei den Lastwagen vorzukehren gedenke. Ich bin von der Antwort nicht befriedigt, weil ich den Eindruck habe, dass man beim BUS über die neuesten technischen Entwicklungen, vor allem bei den Feuerungen, nicht genügend informiert ist. Zwei Hinweise:

1. Es sind neue Spezialbrenner entwickelt worden, die zurzeit im Versuchsbetrieb bei Grossfeuerungsanlagen die Stickoxidemissionen um 50 bis 60 Prozent reduzieren. Die Industrie rechnet damit, dass sie in zwei bis drei Jahren gleichwertige Brenner auch für die normale Hausfeuerung zur Verfügung haben wird.

2. Im Anhang 5 der Luftreinhalte-Verordnung wird vorgeschrieben, dass ab 1. Juli 1992 der Schwefelgehalt von Heizöl «Extra leicht» 0,2 Prozent nicht übersteigen darf. Das ist für die Landschaft sehr schön, für die Städte ungenügend. In einer von der City-Vereinigung Zürich eingesetzten Expertengruppe für Luftreinhalte-Fragen hat der Vertreter der schweizerischen Niederlassung einer der grossen, weltweit tätigen Oelfirmen erklärt, dass es technisch möglich wäre, innerhalb der gleichen Frist beim Heizöl «Extra leicht» den Schwefelgehalt auf 0,1 Prozent zu reduzieren – also zu 50 Prozent besser. Er rechnet mit Mehrkosten von Fr. 2.50 pro 100 kg Heizöl. Ich habe mir das heute morgen vom Generaldirektor der entsprechenden Firma noch ausdrücklich bestätigen lassen. Um diese Gelegenheit zu nutzen, müssten sich die schweizerischen Städte zusammenschließen und mit einer Raffinerie einen Liefervertrag mit einer Spezialfinanzierung abschliessen. Ich bin der Meinung, dass der Bund da mithelfen soll.

In der Motion von Kollege Hess ist die Feuerung ausdrücklich angesprochen. Er spricht auch die Frage der Lastwagen an, wo – wie ich gezeigt habe – eine grosse Belastung auf uns zukommen wird. Ich bitte Sie, diese und die übrigen Punkte der Motion von Kollege Hess als Motion und nicht nur als Postulat zu überweisen, wie der Bundesrat es vorschlägt.

Blocher: Es ist hier gesagt worden, wir hätten eine Notstandssituation; Tod der Kreatur, Menschen in grosser

Gefahr, Alarmsituation – das waren die Stichworte. Wenn wir zu dieser Lagebeurteilung kommen, dann verstehe ich nicht, warum hier nicht verlangt wird, dass wir den Ausnahmezustand erklären, ein Vollmachtenregime einführen, sofort alle oder einen grossen Teil der Autos verbieten, zwangsweise die Heizungen reduzieren und verschiedene Industrien stilllegen. Das wäre konsequent. Negative Folgen müssten in Kauf genommen werden, und sie würden vom Volk auch in Kauf genommen. Das Volk hat Notstandsmaßnahmen immer unter grossen Opfern und Verzicht zugestimmt, wenn der Feind an der Grenze gestanden ist. Dass solche Massnahmen im Wahljahr nicht gefordert werden und dass das Volk da nicht mitmacht, zeigt, dass es am Ende vielleicht doch nicht ganz so verheerend ist. Das wissen auch jene, die es heute im Grunde genommen anders darstellen. Ich muss etwas grob werden: Es kommt mir langsam vor wie ein grossangelegtes Gesellschaftsspiel oder noch schlimmer: wie eine grossangelegte Heuchelei. Indizien, dass man es nicht ganz ernst meint, sind leider vorhanden!

Es ist mir unbegreiflich, dass EVP-Stadtrat Aeschbacher eine Benzinrationierung für den einfachen Bürger fordert, wenn er selbst fünf Autos besitzt und einer der ganz wenigen ist, die eine Zufahrtsbewilligung ins autofreie Fextal haben. Ich erlaube ihm das alles, doch sollte er sich dann nicht gleichzeitig mit Velos und Veloklammern abbilden lassen und sagen: Ich bin umweltfreundlich. Oder: Wie kann ein Präsident einer grossen Umweltschutzorganisation im übrigen Gemeindegebiet schön im Grünen wohnen und fordern, dass bei der Ueberbauung endlich Remedür geschaffen wird? Wie können Aerzte für Gesundheit 2000 beim Regierungsrat eines Kantons vorsprechen und ihm Vorwürfe machen, dass man nichts gegen den Autoverkehr tue, wenn jeder der vier an diesen Hauptort, der einen guten Bahnhof hat, mit seinem eigenen Auto fährt, und zwar mit einem ohne Katalysator? Sie fordern hier, in diesem Saal, weniger Wohlstand; jetzt sei Wohlfahrt und Wohlbefinden gefragt! Wer in diesem Saal will weniger Wohlstand? Sie fordern die 35-Stunden-Woche bei gleichem Lohn. Es sind Realloohnerhöhungen mit einer grossen Selbstverständlichkeit durchgegangen. Alle wollen mehr! Die Parlamentarier führen ihre eigene Pension ein und sagen trotzdem: Jetzt ist endlich fertig, jetzt wollen wir weniger Wohlstand! Für den Arbeiter, der an der Werkbank steht, ist der Wohlstand etwas anderes. Er ist von Massnahmen, die die Wirtschaft nicht zerstören, abhängig. Wer den Lebensstandard der anderen senken will, muss seinen eigenen auch senken. Einzelne haben sich zu Wort gemeldet, die ihren Lohn bis 65 zementiert haben, denen der Teuerungsausgleich und ihre Lohnklassen sicher sind. Sie fordern vom einfachen Mann auf der Strasse weniger Wohlstand.

Und das Parlament? Vor vier Jahren – es war ein Wahljahr (lesen Sie ihre eigenen Voten zum Förderungsprogramm der schweizerischen Wirtschaft, das noch nicht einmal abgeschlossen ist, nach) – haben Sie ziemlich genau das Gegenteil dessen gesagt, was Sie heute sagen. Oder lesen Sie die Protokolle zum Jahrhundertwerk der Autobahnen nach! 1965 hat der Landesring erklärt: «Wir müssen gute Strassen und billiges Benzin anbieten, so dass die Schweiz als Durchgangsland wirtschaftlich interessant ist und unsere Strassen mit möglichst geringen Kosten befahren werden können.» Herr Bundesrat Tschudi musste damals erklären: «Im Strassenbau können wir unseren Lebenswillen und unseren Optimismus beweisen. Wir wollen und wir dürfen an dieser Aufgabe nicht scheitern.»

Meine Damen und Herren, Sie fordern Dinge, die, wenn sie durchgeführt würden, unverantwortlich wären. Man würde schon in vier Jahren, Herr Bundesrat Cotti, auf Ihnen herumhacken, wenn Sie solche Massnahmen treffen würden. Gehen Sie Ihren Weg so weiter, wie Sie ihn mit Ihrem Konzept begonnen haben.

Wir haben gesehen, dass wir zu viele Schadstoffe in der Luft haben. Wir können sie nur durch technische Massnahmen beseitigen; das werden wir auch – ich habe keine Angst davor. Ich habe selber vier pausbäckige Kinder, sie sind alle

gesund. Diesen wünsche ich eine Zukunft in Wohlstand, Wohlfahrt und Wohlbefinden. Das ist aber nicht die Marschrichtung, wie sie hier extrem aufgezeigt worden ist.

Letzten Samstag hat mir ein Bauer gesagt – und diese Debatte hat die Richtigkeit bestätigt: «Als der liebe Gott die Welt schuf, hat er nichts Unvollkommenes geschaffen; aber als er die Politiker schuf, war er nahe dabei!» Daran habe ich bei dieser Debatte denken müssen.

Euler: Hätten wir schon vor zehn Jahren die Forderung nach einer rationellen und umweltverträglichen Energienutzung durchsetzen können, wie dies meine Freunde und ich innerhalb und ausserhalb dieses Hauses immer wieder verlangt haben, so wäre die Situation heute, was z. B. den Smog in Ballungszentren betrifft, weit weniger dramatisch.

Bei der Durchsicht des Berichtes «Luftreinhaltekonzept» springt einem – ich verweise auf die Zusammenstellung auf Seite 78 – in die Augen, welche wesentlichen Beiträge die reinen energiepolitischen Massnahmen (A8 Wärmeschutz von Gebäuden, A9 Förderung alternativer Energiequellen, B8 Rationelle Energieverwendung und C3 Verstärkte Förderung alternativer Energien) zur Schadstoffemissionsverminderung leisten können. Dabei sind dies nur vier von 23 Massnahmen.

Der Verkehr ist in dieser Betrachtung ausgeklammert. Selbstverständlich sind aber beim Verkehr griffige Sofortmassnahmen unerlässlich, wie dies bereits von unserer Seite gefordert worden ist.

Gestatten Sie mir zwei Detailbemerkungen:

1. Im Abschnitt A8, Wärmeschutz der Gebäude, wird bedauerlicherweise, Herr Bundesrat Cotti, in der Frage der Realisierung der Schwarze Peter zwischen Bund und Kantonen hin- und hergeschoben. Dass sich die kantonalen Energiedirektoren letzten August nur für einen allgemein gehaltenen Energieverfassungsartikel ausgesprochen haben und nicht für weitergehende Massnahmen, z. B. ein Elektrizitätsspargesetz, kommt nicht von ungefähr. Die Energiedirektoren – sie vertreten übrigens nicht die Kantone, sondern sprechen für sich selber – sitzen in den verschiedenen Elektrizitätsunternehmen und verteidigen deren Interessen, statt generell eine rationelle Energienutzung in ihren Kantonen voranzutreiben, um weniger Primärenergie zu verbrauchen. Der Bund muss in dieser Hinsicht in einem neuen Energieartikel das Heft selber in die Hand nehmen, wenn sich der Föderalismus an partikularen Interessen aufreibt und viele Kantone handlungsunfähig bleiben.

2. Zum Abschnitt C3, verstärkte Förderung alternativer einheimischer und erneuerbarer Energien: Der Bundesrat beurteilt diese aus lufthygienischer und energiepolitischer Sicht erwünschten Massnahmen leider als unrealisierbar, solange nicht zusätzliche finanzielle Mittel für Umweltschutz und Energiesparmassnahmen zur Verfügung stehen. In der heutigen Notsituation – und es ist eine Notsituation – geht diese Betrachtungsweise schlicht nicht an. Frau Morf hat bereits darauf hingewiesen. Wir pfeifen doch finanziell nicht aus dem letzten Loch, beileibe nicht. Im letzten Jahrzehnt gingen praktisch alle Gelder in die Kernenergie. Emissionsverminderung und Energieeinsparung durch Massnahmen, wie sie unter C3 (verstärkte Förderung alternativer Energien) umschrieben sind, könnten gegenüber den leicht realisierbaren Massnahmen unter A9 mehr als verdreifacht werden. Die 190 Millionen Subventionen pro Jahr für die Massnahmen unter C3 auf ungefähr zehn Jahre, bis ins Jahr 2000, sind volkswirtschaftlich, lufthygienisch und energiepolitisch wesentlich besser angelegt als mit einem Kernkraftwerk von etwa 5 bis 6 Milliarden Franken Kosten und einer zusätzlichen milliardenschweren Fernwärmeversorgung aus einem Atomkraftwerk, deren Beitrag an die Schadstoffemissionsverminderung dazu noch lächerlich klein wäre. Es ist einmal mehr sichtbar, wie die Atomenergiepolitik auch für die Luftreinigung «danebenliegt».

Abschliessend möchte ich Sie aufrufen, allen Anträgen für zusätzliche und verstärkende Massnahmen zuzustimmen. Sehr viele Menschen bei uns und vor allem unsere Kinder werden es Ihnen zu danken wissen.

M. Magnin: MM. Herczog et Carobbio ont déjà exprimé l'opinion de notre groupe sur ce rapport. Aussi me limiterai-je à quelques remarques personnelles.

Ce qui me frappe c'est que sur la trentaine de mesures énoncées sous les lettres A, B, C et D il n'y en a qu'une dizaine dont l'application est envisagée dans un avenir plus ou moins proche, et encore! Le Conseil fédéral nous dit en effet que ce sont des mesures qu'il entend «voir mises en oeuvre dès que possible». C'est plutôt vague pour ce qui devrait être des mesures d'urgence. D'autre part, la grande majorité des mesures évoquées concernent le trafic motorisé, comme s'il était le seul en cause. C'est vrai qu'il constitue une source très importante de pollution de l'air et que des mesures sévères doivent être prises dans ce domaine, mais il ne faudrait pas oublier les autres domaines. La pollution industrielle existe aussi. Les émissions d'hydrocarbures, par exemple, qui ne cessent d'augmenter, proviennent à 60 pour cent de l'industrie et du commerce. Or, le rapport est très discret sur les mesures à prendre dans ce secteur. Est-ce parce que l'on se heurte là à des milieux trop puissants? En ce qui concerne la pollution due au chauffage, qui n'est pas négligeable non plus, on reste aussi assez évasif, si ce n'est une proposition irréaliste de chauffage à distance par les centrales nucléaires existantes.

Ce qui me frappe encore, c'est le flou dans lequel se tient le Conseil fédéral quant à l'engagement financier des pouvoirs publics dans cette lutte contre la pollution de l'air. Pour donner un exemple, il est évident qu'un engagement financier plus important, à la fois sur le plan fédéral et cantonal, en faveur des transports publics, serait une importante contribution à la diminution du trafic privé. Des premiers pas, très timides, ont été faits dans ce domaine, il faut aller beaucoup plus loin. Il faut rendre les transports publics attractifs – sur le plan financier et sur le plan de leur fréquence – et notamment les transports urbains, afin qu'ils constituent vraiment une incitation à abandonner les véhicules privés.

Je ferai encore une autre remarque. Je ne crois pas que tout puisse être résolu par la technique, mais l'exemple du catalyseur dont l'efficacité n'est pas contestable montre que les possibilités sont grandes dans cette voie. Prenons le problème du chauffage. Là il est certain qu'une série de mesures techniques, rapidement applicables, pourraient améliorer sérieusement la situation. Dans le rapport, on évoque l'isolation thermique des bâtiments, c'est une chose, mais une modernisation des installations existantes et un contrôle rigoureux de leur fonctionnement diminueraient la pollution dans d'importantes proportions. Ce sont, je le répète, des mesures réalisables rapidement, mais dans ce domaine comme dans bien d'autres que je n'ai pas cités, il faut peut-être y ajouter des mesures financières d'encouragement qui ne peuvent venir que de la part des pouvoirs publics, à l'échelon fédéral et à l'échelon cantonal.

En conclusion, il ne suffit pas d'une volonté politique, qui reste d'ailleurs à prouver dans l'application, car «les belles promesses rendent les fous joyeux», et on en a déjà entendues beaucoup au moment du débat sur l'accident Sandoz – je ne connais pas les suites concrètes qui ont été ou qui seront données aux diverses propositions de mesures envisagées – il faut encore se donner les moyens financiers de cette politique. Par conséquent, avant d'envisager de faire de nouveaux cadeaux fiscaux aux banques et à l'industrie d'exportation, on serait bien inspiré de réfléchir aux besoins financiers de la Confédération pour lutter contre la pollution de l'air.

Bremi: Die Luft ist nicht ein Problem, sondern eine Aufgabe. Das Problem sind wir. Wir sind ein Problem, weil wir wahlkämpferisch schwärmen, statt das Naheliegende zu tun. Wir sind ein Problem, weil wir glauben, der Grünste sei jener, der am lautesten und am meisten fordert. Solange wir in überheizten Räumen lärmern, geschieht nichts. Erst wenn wir selbst in den Heizungskeller gehen, kann die Natur vielleicht aufatmen.

Wir sind ein Problem, weil wir zwar Millionen ausgeben, um unsichtbare Belastungen zu messen, aber wir glauben der Wissenschaft nicht, solange wir die Schäden nicht sehen und anfassen können. Die Luftreinigung ist nur eine Aufgabe, und ich bin überzeugt, dass wir sie lösen werden. Wir, das heisst die Gesetzgeber, die Wirtschaft und die Konsumenten. Aber bitte, diese drei zusammen und nicht gegeneinander! Was hier in den letzten Stunden geschehen ist, ist zum Teil auch eine gegenseitige Hetzjagd zwischen den Gesetzgebern, den Konsumenten und der Wirtschaft. Wir brauchen aber alle drei. Wir brauchen die Gesetzgeber, um Leistungsnormen aufzustellen, und nicht, um die Mittel vorzuschreiben oder einzuschränken. Wir brauchen den Staat und die Hochschulen, um die entsprechende Forschung zu betreiben. Aber wir haben diesem Staat, diesen Hochschulen und der Wirtschaft auch das Vertrauen entgegenzubringen, dass aus der Forschung etwas Gescheites entsteht. Wir brauchen die Industrie, um das nachher umzusetzen, und die Industrie darf für sich in Anspruch nehmen, dass sie beispielsweise in bezug auf den Schwefel oder in bezug auf den Motorenbau heute schon ganz erhebliche Resultate erreicht hat. Dann brauchen wir den Staat, um zu kontrollieren und durchzusetzen und auch, um Anreize zu schaffen. Darf ich nochmals deutlich betonen, dass wir keine Resultate erreichen werden, wenn wir weiterfahren, Konsumenten, Gesetzgeber und Wirtschaft gegeneinander aufzustacheln. Aufgaben löst man durch Knochenarbeit. Das gilt auch für hohe Politiker. Das hat schon Aristoteles seinem Schüler, dem Kaiser Alexander dem Grossen, gesagt: «Es gibt keinen Königsweg zur Mathematik.» Also auch ökologische Utopien brauchen in der direkten Demokratie die Mehrheit, die Ueberzeugung. Gegen diese Mehrheit wird es auch bei uns nicht gehen. Trotzdem hat diese Debatte etwas Gutes für sich: debattieren hat auch eine therapeutische Wirkung. Viele merken erst, was sie denken, wenn sie hören, was sie sagen.

Zu einigen Punkten möchte ich noch als Fraktionspräsident Stellung nehmen.

Lenkungsabgaben: Wir haben in unserem ökologischen Manifest deutlich gemacht, was wir dazu meinen. Ich richte das auch deutlich an Frau Mauch. In unserem Papier heisst es deutlich: «Ökologisch begründete, indirekte Steuern, z. B. Lenkungsabgaben auf Emissionen, sind – da sie sonst nicht wirksam werden – aus dem Index der Konsumentenpreise auszuklammern.» Man kann mit uns über Lenkungsabgaben sprechen, wenn man ehrlicherweise damit auch lenken will und in folgedessen bereit ist, diese Abgaben aus dem Index herauszunehmen. Wer das nicht will, der will nur eine fiskalische Massnahme treffen und nicht lenken. Das lehnen wir ab.

Zur Frage Rationieren oder Katalysieren: Wir sind der Meinung, dass man katalysieren und nicht rationieren soll. Rationiertes Benzin ist auch giftig, aber katalysiertes nicht. Das ist der Unterschied. Allerdings kostet Katalysieren Geld und ist im Moment wahrscheinlich eine unpopuläre Massnahme. Aber wir stehen dazu. Wir stehen auch dazu, dass man das rascher als vorgesehen machen soll.

Schliesslich weisen wir darauf hin, dass mehr als 50 Prozent der Energie in unserem Land für Heizungen gebraucht werden. Bei den Heizungen ist der Unterschied zwischen dem heute technisch Realisierbaren und dem heute technisch Realisierten noch ausserordentlich gross.

Zum Schluss: Der Physiker Heisenberg hat gesagt, wer wirkliche Veränderung erwarten will, muss möglichst wenig möglichst radikal ändern. Das wenige, das wir radikal zu ändern haben, ist unser Verhalten, auch meines. Schieben wir diesen «Schwarzen Peter» nicht auf andere, sondern investieren wir heute und jetzt.

Rüttimann: Das vom Bundesrat vorgelegte Konzept enthält zahlreiche Massnahmen, die zweifellos unterschiedlich zu werten sind. Die allgemeine Stossrichtung ist aber, die Luftbelastung auf den Stand von vor 30 und 40 Jahren zu reduzieren. Auch wenn rückblickend die tatsächliche Belastung von 1950 und 1960 wohl kaum mehr genau feststellbar

ist – man spricht von einem Unsicherheitsfaktor von 20 Prozent –, so ist doch klar festzustellen, dass sie bedrückend zugenommen hat. Der Bundesrat hat daher mit der Inkraftsetzung und mit der Inaussichtnahme von Gegenmassnahmen folgerichtig im Auftrage des Parlamentes gehandelt. Es ist nun aber ein Streit um des Kaisers Bart, wenn Gruppen in diesem Rat – wie es heisst mit Blick auf die kommenden Wahlen – behaupten, sie hätten die Luftproblematik als erste und einzige erkannt und aufgegriffen. Tatsache wäre nämlich, dass bürgerliche Parlamentarier schon vor mehr als 20 Jahren hier die ersten Interventionen vorgetragen haben. Wenn wir nun aber heute im Chor zum Kampf gegen die Luftverschmutzung blasen, so dürfen wir das Kind nicht mit dem Bade ausschütten. Das heisst für mich, dass die Effizienz kaum zunimmt, wenn wir gleichzeitig und übergreifend mehrere Massnahmen aufeinander schichten. Vordringlich und wichtig ist jetzt der technische Umweltschutz, nämlich die Katalysatoren-Abgasvorschriften und die Entschwefelungsanlagen hart und konsequent vorzuschreiben und durchzusetzen. Leider wurde dem Ruf zur Freiwilligkeit bis jetzt noch zuwenig Folge geleistet. Man muss sich darüber aber auch nicht wundern, gibt es doch verschiedene autofeindliche Rufer auf der «Rennstrecke», welche die Wirksamkeit der Katalysatoren wieder in Frage stellen, obwohl diesen vor zwei Jahren eine Reduktion der Abgase um 90 Prozent attestiert wurde.

Verschiedene der vorgesehenen und in den Raum gestellten Massnahmen könnten hingegen – wenn überhaupt – nur eine indirekte Wirkung haben. So etwa und vor allem die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, ist diese doch eine finanzpolitische und nicht eine umweltschützerische Massnahme. Unser Transportgewerbe ist übrigens bereit, alles Erdenkliche vorzukehren, um die Schadstoffbelastung auch bei den Dieselmotoren drastisch zu senken. Wenn wir aber einfach unter der Luftreinhalteflagge eine deutliche Verschärfung der Schwerverkehrsabgabe beschleunigen wollen, so schlagen wir den Sack und meinen den Esel. Wir kommen nämlich in Konflikt mit unserer Regionalpolitik. Die Versorgung entlegener Gebiete unseres Landes mit Lebensmitteln und Gebrauchsgütern des täglichen Bedarfs, die nicht auf die Schiene verschoben werden kann, wird mit der kilometerbezogenen Schwerverkehrsabgabe in Frage gestellt werden. Aber zu diesem Thema werden wir uns ja bei Philippi wieder treffen.

Eine Benzinrationierung mit oder ohne Oekobonus in Friedenszeiten – wohlverstanden bei offenen Grenzen – wäre zum vorneherein zum Scheitern verurteilt und brächte krasse Ungerechtigkeiten. Aber auch eine Umlagerung der Motorfahrzeugsteuern und Versicherungsprämien auf den Benzinpreis hätte todsicher die Wirkung, dass die Hälfte der Schweizer Auto- und Motorradfahrer über die Landesgrenze tanken gingen und damit noch mehr Kilometer verfahren würden, dass aber auch die Ausländer den teuren Schweizer Benzinpreis nicht bezahlen und unser Touristikland mit vollem Tank durchfahren würden.

Damit bin ich beim letzten Punkt, der Koordination mit den Nachbarstaaten, dem Ausland überhaupt. Ich frage den Bundesrat, warum er sich in seinem Konzept darüber völlig ausschweigt. Wir Schweizer werden hin und wieder als umweltschützerische Musterknaben tituliert. Dies ehrt uns zwar, täuscht aber nicht über die Tatsache hinweg, dass die Luftverschmutzung ohne unser geringstes Zutun grenzüberschreitend ist. Glaubt man wirklich im ernst daran, dass wir allein mit unserem Konzept die ganze Welt verbessern, d. h. ihre Luft reinhalten können? Ich plädiere deshalb dafür, dass der Bundesrat alles in seiner politischen und diplomatischen Macht Stehende unternimmt, um wenigstens mit den europäischen Ländern ins Gespräch zu kommen, um ein gemeinsames Konzept zur Luftreinhaltung nach schweizerischem Muster zu konzipieren. Alles andere bliebe Stückwerk.

Zusammenfassend: Ich unterstütze alle direkt wirkenden, technischen Massnahmen mit aller Konsequenz, lehne aber mutwillige, übereifrige und repressive Massnahmen mit unabsehbaren Konsequenzen ebenso entschieden ab.

Frau Uchtenhagen: Gestatten Sie mir noch ein paar Bemerkungen zu einigen bürgerlichen Sprechern.

Herr Blocher, wir kennen Ihre Vorliebe, Gegensteuer zu geben, und Ihren manchmal witzigen, manchmal weniger witzigen Humor. Was Sie aber hier geboten haben, geht für dieses Thema nicht. Sie machen es sich wirklich zu einfach, indem Sie diese Frage mit ein paar demagogischen Sprüchen angehen. Das war kein hilfreicher Beitrag. Sie mögen ja pausbackige Kinder haben, das ist nicht erstaunlich; es sind ja Ihre Kinder! Aber in unserem Kanton – wir kommen beide aus dem gleichen Kanton – sind noch 15 Prozent der Bäume gesund. Ich weiss, das wollen Sie nicht wahrhaben, das sehen Sie nicht; aber das sind die offiziellen Zahlen. Und diese Bäume werden nicht mit ein paar demagogischen Sprüchen wieder gesund, oder indem man das Problem einfach verdrängt, Herr Blocher.

3500 Aerzte – das sind keine Linksassen, die ständig querstehen – appellieren an den Bundesrat, an die Öffentlichkeit, etwas zu tun, weil sie feststellen, dass die Kinder krank werden. Ich zitiere aus der Publikation dieser Aerzte: «Die wichtigste Kritik, die wir unseren Behörden gegenüber anbringen, ist das schleppende Tempo. Wir stehen unter Zeitdruck, und noch immer fehlen wirksame Sofortmassnahmen.»

Sie unterschieben uns – wir Sozialdemokraten möchten uns da nicht als Regierungspartei sehen, sondern wir waren in dieser Frage seit eh und je Oppositionspartei; wir haben immer für Umweltschutzmassnahmen gekämpft –, wir wollten den Wohlstand kaputtmachen. Das ist doch absurd. In den letzten 30 bis 40 Jahren hat sich der reale Lebensstandard pro Kopf mehr als verdoppelt. Jetzt stellen wir aber fest, dass wir dafür einen Preis bezahlt haben, dass unsere Umwelt und unsere Gesundheit kaputtgehen, dass unsere Schutzwälder sterben, und wir wollen das flicken, damit Wohlfahrt und Wohlstand erhalten bleiben.

Zur Lenkungssteuer: Herr Basler, Sie gaben eine apokalyptische Schilderung dessen, was passiert. Das war die dramatischste Schilderung, die wir in dieser Diskussion erhalten. Ihre Schlussfolgerung war: Wir wollen keine in die Preise eingepackte Steuern. Ist das wirklich das einzige, was Sie zu diesem Thema zu sagen haben? Wir wollen ja nicht Steuern, um die Leute zu quälen; wir wollen, dass die ökologischen Kosten der schädlichen Produkte in die Preise eingebaut werden. Das ist ein marktwirtschaftliches Prinzip, dass man die externen Kosten internalisiert. Wir wollen nur, dass die Marktwirtschaft funktioniert. Und wenn wir lenken wollen, dann nicht nur über Preiszuschläge bei bestimmten Produkten: beim Benzin können Sie beispielsweise verteuern soviel Sie wollen, deswegen fahren die Leute trotzdem. Auch kleine Preiszuschläge ergeben aber sehr grosse Summen, und wir brauchen Geld für Umweltschutzmassnahmen, wir brauchen Geld zur Förderung von Alternativenergien und zum Energiesparen. Man sollte doch etwas bei den Proportionen bleiben.

Zur immer wieder zitierten Indexproblematik: Herr Schüle, Sie machen natürlich eine Fehlüberlegung, wenn Sie meinen, dass die Konsumenten das einfach wieder zurückbekommen. Es kommt darauf an, wie gross der Zuschlag ist und wieviel das entsprechende Produkt im Index ausmacht. Die Konsumenten bekommen das nicht einfach wieder zurück. So macht man es sich wirklich etwas zu einfach. Gehen wir doch diese Probleme an. Es gibt nicht ein alleinigmachendes Mittel. Wir versuchen aber, alles zu tun, was in unseren Kräften ist, um eben unseren Kindern auch die Wohlfahrt und nicht nur den Wohlstand zu erhalten.

M. Ruffy: A la fin de ce débat, pour autant que mon attention fût soutenue, j'aimerais faire une remarque concernant la suburbanisation et l'urbanisation que nous avons vécues ces trente dernières années. Cette forme d'habitat a entraîné des méfaits de toutes sortes et nous constatons, d'une part, qu'elle a été accompagnée d'un taux de motorisation extrêmement élevé et que, d'autre part, nous n'avons pas pris les mesures qui s'imposaient, à l'instar des Américains. J'aimerais toutefois attirer votre attention sur la disposition figu-

rant dans la loi fédérale sur l'aménagement du territoire qui dit: «Il convient, notamment, de répartir judicieusement les lieux d'habitation et les lieux de travail et de les doter d'un réseau de transports suffisant.»

J'ai déjà eu l'occasion de souligner qu'une différence regrettable, à la lumière des débats d'aujourd'hui, existait entre la version allemande et la version française. Le texte allemand parle de «transports publics» alors que la version française ne parle que de «transports». L'urbanisation à travers la légalisation de nouveaux plans de quartiers est donc un domaine où l'action des pouvoirs publics (communes, cantons, Confédération) est possible. La législation existe, je n'ai qu'un souhait, qu'on l'applique. Non seulement cette forme d'urbanisation nouvelle pensée concertée est essentielle pour l'habitat mais elle l'est désormais pour la protection de l'environnement.

Günter: Die Liste der Redner war lang. Aber es geht ja hier nicht nur darum, dass wir unsere Positionen erklären, es geht auch um eine Selbstfindung des Parlaments. Damit haben diese Sitzungen auch einen etwas therapeutischen Charakter. Herr Blocher ist ein speziell resistentes Exemplar, er braucht dann vielleicht noch ein paar weitere solche Sitzungen, bis er uns nachgefolgt ist.

Am Ende einer langen Debatte Stellung zu nehmen, ist schwierig. Ich will meine Worte an Frau Spoerry richten, welche uns gestern in einer grossen sonntäglichen Zeitung ihre Ansichten als Kommissionssprecherin – so hiess es da – kundgetan hat. Zuerst herzliche Gratulation, dass auch Sie Tempo 100 und autofreie Sonntage mittragen wollen. Ich glaube, mit diesen Aeusserungen ist es jetzt jedermann klar und offensichtlich, dass der Freisinn bei den Umweltmassnahmen nun endlich den Fuss von der Bremse genommen hat. Ich hoffe, dass es nicht nur Deklamation bleibt. Ich vermute, dass man in Wirtschaftskreisen jetzt doch erkannt hat, dass ein langfristiges, rentables Wirtschaften nur in einer intakten Umwelt möglich ist, auch wenn das erhebliche Kosten verursachen sollte.

Frau Spoerry, Sie sehen das Heil bei technischen Massnahmen und bezeichnen diese Haltung als verschieden von den Vorschlägen, die wir vom Landesring hier drinnen seit Jahren gemacht haben. Ich kann Ihnen versichern – ich habe es gecheckt -: Kein einziger der technischen Vorschläge, die jetzt die Kommission bringt, ist neu. Wir haben sie Ihnen alle schon einmal unterbreitet. In einem Punkt allerdings irren Sie sich: Auch wir haben die Benzinrationierung nie vorgeschlagen. Wir haben Ihnen aber zweimal die Vorbereitung der Rationierung vorgeschlagen, und das Parlament hat das zweimal abgelehnt. Auch den Oekobonus haben wir Ihnen vorgeschlagen. Aber man wollte nicht einmal auf die Vorbereitung eingehen.

Wir haben Ihnen auch gesagt, dass beim bleifreien Benzin eine Verbilligung um zehn Rappen nötig sei. Sie haben in der Kommission mitgeholfen, die Differenzierung auf sechs Rappen festzulegen. Inzwischen wissen wir, dass das nicht ausreicht, und das soll jetzt korrigiert werden. Sie haben auch gesagt, wir vom Landesring hätten uns nicht für den Katalysator eingesetzt. Wir haben schon für die Albatros-Initiative gekämpft. Der Freisinn hat hingegen seinerzeit freudig mitgeholfen, diese zu beerdigen. Jetzt müssen wir diesen Fehler sehr rasch, unter grossen volkswirtschaftlichen Kosten und vor allem unter Verlusten und Schäden bei Bevölkerung und Umwelt korrigieren.

Vor zwei Jahren haben wir Ihnen die Sanierung von Altwagen vorgeschlagen sowie eine Ausmerzaktion für Altwagen, bezahlt aus Erträgen des Treibstoffzolls. Erst im Juni 1986 wurden unsere Anträge behandelt. Ihre Fraktion war massgeblich daran beteiligt, dass die Motion mit 26 zu 59 Stimmen abgelehnt wurde. Inzwischen haben sich nun etliche hunderttausend Schweizer noch schnell einen Wagen ohne Katalysator gekauft. Diese Wagen werden wir nun mindestens zehn Jahre hüten müssen. Nun kommt die Kommission und schliesst, nachdem das Pferd gestohlen ist, die Stalltür, d. h., sie beschliesst jetzt doch noch Massnahmen bei den Altwagen.

Ich habe Ihnen sogar das differenzierte Tempo 100 beantragt, mit schlechtem Gewissen; denn wenn man als Arzt die Folgen hoher Geschwindigkeit, die Unfallfolgen sieht, ist man automatisch für tiefere Tempolimits. Wir wären der Umwelt zuliebe den Kompromiss eingegangen, dass Wagen ohne Katalysator mit einer grösseren Geschwindigkeitsbeschränkung belegt werden. Der Ständerat, vor allem auch Ihre Fraktionsmitglieder, haben dort die Ablehnung durchgedrückt. Herr Auer wärmt jetzt meinen Vorschlag noch einmal auf.

Ich habe die Vorschläge der LdU/EVP-Fraktion nochmals geprüft. Ueber 75 Prozent sind technische Vorschläge, und nur 25 Prozent betreffen das Auto.

Jetzt komme ich zum fundamentalen Unterschied zwischen Ihnen und uns: Wir glauben zwar auch, dass technische Massnahmen zum Schutze der Umwelt nötig sind. Aber sie müssen zwingend von einer neuen, geistigen Einstellung zur Umwelt begleitet sein. Wir müssen wieder mehr Respekt bekommen vor der Natur, wir müssen bei der Nutzung der Ressourcen jeglicher Art wieder vermehrt daran denken, dass diese Erde noch viele Generationen von Menschen – so hoffen wir doch! – tragen und erhalten können sollte. Frau Spoerry, ich hoffe, dass Sie uns nächstens auch bei diesem Schritt folgen können.

Wir freuen uns über die Entschlüsse der Kommission. Noch lieber hätten wir mehr Motionen statt Postulate gesehen.

Bundesrat Cotti: Bei der Beantwortung dieser unzähligen Interventionen fühle ich mich in der sonderbaren Situation desjenigen, der sich bewusst ist, dass man von ihm fertige Rezepte erwartet, der sich bewusst ist, dass er diese fertigen Rezepte nicht hat, in dieser Frage aber trotzdem eine wichtige Rolle spielt. Es ist die Situation desjenigen, der den Wald nicht wie die alten Germanen anbetet, aber doch weiss, dass der Wald eine lebenswichtige Rolle für sein Land spielt. Und es ist auch die Situation desjenigen, der ein Konzept zu verteidigen hat, das nicht sein Werk ist, was ihm vielleicht bei dessen Beurteilung etwas grössere geistige Freiheit erlaubt.

Deshalb werden Sie von mir keine Bemerkungen hören, die auch nur von weitem ideologisch geprägt sind. Heute wurde gesagt, der schlechte Zustand unserer Umwelt sei mit unserem marktwirtschaftlichen System in ursächliche Verbindung zu bringen, als ob ähnlich schlimme Zustände nicht auch in anderen Systemen zu finden wären. Es wurde heute gesagt, wir hätten es mit einer gross angelegten Heuchelei zu tun. Das scheint mir nun doch ideologisch geprägt zu sein und nicht im Einklang mit der objektiven Realität des Problems zu stehen. Es wurde weiter von einem Notzustand gesprochen, der für unser Land mit einer Apokalypse gleichzusetzen wäre. Auch das scheint mir nun doch etwas übertrieben zu sein.

Ich nehme mir vor, Ihnen gleich in Anlehnung an das Votum von Herrn Müller-Scharnachtal aus der Fülle von wichtigen Gedanken, die heute geäussert wurden, fünf Elemente näher zu bringen, die ich so einteilen will: Zuerst werde ich im Namen des Bundesrates eine Lagebeurteilung der Luftverschmutzung in unserem Land vornehmen. Zweitens werde ich über die Massnahmen, die bis heute schon getroffen worden sind, sprechen; wir stehen nämlich in der Frage der Luftverschmutzung nicht vor einer «tabula rasa». Drittens werde ich über das Konzept selber sprechen, dann das wichtige Thema des Verhältnisses zwischen Bund und Kantonen erörtern, bevor ich mich schliesslich an einen Ausblick heranwagen werde.

Zur Situation der Luftverschmutzung: Die Lagebeurteilung ist heute – wenn auch mit verschiedenen Akzenten – fast einhellig ausgefallen. Es fielen Stichworte wie: «sich vermehrende Waldschäden», «Bedrohung für die Gesundheit der Bevölkerung», «Bergseen, wo kein Fisch mehr zu finden ist» (siehe Tessin), «Bauwerke, die je länger je mehr erodiert werden», «Smog-Situationen, die sich besonders in Agglomerationen ereignen»; all dies ist keine Propaganda. Es entspricht der Realität in unserem Land. Dies festzustellen entspringt nur einer Verpflichtung zur Objektivität. Deshalb

behaupte ich mit dem Bundesrat, dass die Lage ernst ist; und einer ernsten Lage müssen wir ernsthaft entgegen-treten.

Zu den bisherigen Massnahmen: Ich habe mir von meinen Mitarbeitern eine Zusammenfassung der bereits vor 1980 getroffenen Massnahmen sowie eine Zusammenfassung der Massnahmen, die zwischen 1980 und Ende 1985 getroffen worden sind, geben lassen. Ich erspare Ihnen die Lesung dieser Massnahmen, gestatte mir aber, Ihnen einige Zahlen zu nennen:

Die bis Ende 1985 beschlossenen Massnahmen werden bei den Kohlenwasserstoffen bis 1995 zu einer Reduktion der Emissionen um rund 65 000 Tonnen führen. Die höchsten Emissionen dieses Schadstoffs waren im Jahre 1984 zu verzeichnen. Bei den Stickoxiden wird bis 1995 eine Reduktion um rund 70 000 Tonnen zu verzeichnen sein. Diese Emissionen hatten ihren Höchststand ebenfalls im Jahre 1984.

Ich spreche hier wahrlich nicht *in causa mea*! Man muss aber doch anerkennen, dass der Bundesrat in den vergangenen Jahren nicht tatenlos geblieben ist. Es ist nur ein Gebot der Gerechtigkeit, dem Bundesrat zu attestieren – was man übrigens auch ab und zu zwischen den Zeilen lesen kann –, dass er Massnahmen getroffen hat, die sich im Vergleich zu ganz Europa sehen lassen können und dass der Bundesrat hier Pionierarbeit geleistet hat.

Gestatten Sie mir, einige Worte des Dankes an meine Vorgänger, Herrn Hürlimann und Herrn Egli, auszusprechen; das ist ebenfalls ein Gebot der Gerechtigkeit. Nach meiner bisherigen Erfahrung ist es mir auch ein Bedürfnis, einen Dank an die Mitarbeiter des ab und zu geschmähten BUS zu richten; sie geben den täglichen Beweis, dass Beamte auch mehr arbeiten, als man ihnen zumutet.

Zum dritten Punkt: Trotz aller Anstrengungen, die der Bundesrat bisher unternommen hat, musste er doch feststellen, dass die bis Ende 1985 getroffenen Massnahmen nicht genügten, so dass er sich an das Konzept herangewagt hat, welches vom Parlament verlangt wurde.

Ich komme aber jetzt zum Kern der heutigen Diskussion, zum Luftreinhalte-Konzept, wobei ich vorausschicken muss, dass ich besonders auf jene Themen näher eingehen werde, welche mein Departement betreffen; auf die vielfältigen Themen der anderen Departemente, die ich heute zu vertreten habe, werde ich etwas weniger eingehen, da ich sie noch nicht voll und ganz zu kennen glaube. Der Inhalt des Konzepts ist Ihnen bekannt. Ich möchte ihn nicht wiederholen. Aber stellen wir doch fest: es werden darin Minimalziele erwähnt. Diese Ziele wurden aufgrund von wissenschaftlichen – das Wort steht fest – Studien erarbeitet. Das Luftreinhalte-Konzept enthält eine wesentliche, in der ganzen Debatte aber eindeutig unterbetonte Zielrichtung in Richtung der Kantone und der Massnahmen, die die Kantone aufgrund des Konzepts und der Luftreinhalte-Verordnung zu treffen haben.

Ich wage mich an eine Würdigung des Konzepts heran. Ich wage zu behaupten: Das Konzept ist mutig, weil es ehrlich ist. Diese Behauptung verlangt keine Beweise und Belege. Das Konzept wagt es, zu quantifizieren. Denn in einem Gebiet, wo sich oft die Worte und die Rhetorik verlieren, muss man einmal quantifizierte Anhaltspunkte haben.

Sind diese Quantifizierungen genau? Verlangen Sie keine Antwort von mir. Ich weiss, dass diese Quantifizierungen ab und zu bestritten werden. Und ich habe auch ein gewisses Verständnis dafür. Denn ich glaube kaum, dass man in diesen Fragen, die zukunftssträchtig und zukunftsgerichtet sind, mit genauen Werten arbeiten kann. Aber – Herr Graf, Herr Blocher und andere Herren, die hier interveniert haben – die wesentlichen Elemente sind da. Ich glaube nicht, dass man aufgrund eines – vielleicht sogar berechtigten – Zweifels an dieser oder jener Zahl am Wesen des Problems rütteln kann. Das Problem besteht, und darüber sind wir uns alle im klaren. Herr Graf, in gewissen Fragen gehe ich mit Ihnen einig, wenn ich als Tessiner spreche: Wenn man mir sagt, dass die Luftverschmutzung in meinen Bergen hausgemacht sei und von unseren kleinen Städten stamme, so

kann ich das nicht ganz glauben; denn ich vergleiche mein kleines Land mit den grossen Industriegebieten der Lombardei, und da muss ich doch – auch nicht wissenschaftlich – zu gewissen Schlüssen kommen.

Damit diese «Zahlenreibereien» einmal zu Ende gehen, muss ich Ihnen folgendes sagen: Herr Graf, Herr Blocher, wenn man Ihnen gewisse Elemente der Studie vorenthält, sagen Sie mir das, denn diese Studien und diese Zahlen sind kein Geheimnis. Sie müssen offen diskutiert werden. Kommen Sie jederzeit zu mir; ich werde dafür sorgen, dass man sie Ihnen voll und ganz unterbreitet. Aber ich wiederhole es noch einmal: Das Problem besteht; daran ist nicht zu rütteln. Das Konzept setzt auch quantitative Ziele. Das scheint mir an diesem Konzept besonders wertvoll zu sein. Endlich wissen wir, in welche Richtung wir gehen wollen. Sind diese Ziele richtig? Sind sie übertrieben? Das interessiert mich vorherhand noch etwas weniger. Wichtig ist, dass man Ziele hat, also Kriterien, mit denen sich arbeiten lässt.

Das Konzept enthält auch negative Aspekte. Das möchte ich Ihnen nicht verschweigen. Ein negativer Aspekt ist die Tatsache, dass der Bundesrat, nachdem er Ziele setzt, nicht in der Lage ist, auf der anderen Seite Massnahmen vorzustellen, die diesen Zielen gerecht werden. Das ist fast ein logischer Denkfehler am Konzept, aber mit einer Einschränkung, die ich nachher noch kurz erläutern werde. Das Konzept ist – an den Zielen für das Jahr 1995 bemessen – bei den Stickoxiden um rund 35 000 t, bei den Kohlenwasserstoffen um rund 90 000 t ungenügend.

Der vierte Punkt: Die Beziehungen zwischen Bund und Kantonen. Dieser Aspekt wurde viel zu wenig betont. Darf ich Sie daran erinnern, dass nicht nur das Konzept, sondern auch die Luftreinhalte-Verordnung den Kantonen ganz eindeutige Verpflichtungen auferlegt, die heute zu wenig zur Sprache gekommen sind? Ganz besonders erinnere ich Sie, Herr Longet, daran, dass sich diese Verpflichtungen besonders auf die Agglomerationen beziehen, wo ja die Immissionen ganz besonders hoch sind.

Was die Kantone anbetrifft, möchte ich Sie an folgendes erinnern: Das Konzept setzt Ziele. Es sagt – ich habe Ihnen die Zahlen genannt –, dass bis im Jahre 1995 für die Stickoxide und die Kohlenwasserstoffe die Ziele nicht erreicht werden können. Aber es sagt auch, dass die Kantone Aufgaben zu erfüllen haben, die ihnen allein obliegen. Was im Konzept leider fehlt, ist die Quantifizierung der zusätzlichen Emissionsverminderung, die durch die Massnahmen der Kantone zu erreichen ist.

Ich muss Ihnen gestehen: Ich habe wochenlang mit meinen Mitarbeitern gerungen, um sie aufzufordern, mir doch – wenn auch nur grob – die Resultate der künftigen Anstrengungen der Kantone zu quantifizieren. Dies ist mir nicht gelungen, und ich muss auch zugeben, dass diese Quantifizierung heute sehr schwierig ist. Aber – das möchte ich Ihnen zu bedenken geben – zwischen den Zielen des Konzepts und dem mit den Massnahmen des Konzepts Erreichten gibt es noch einen Freiraum, der keine Lücke ist, weil es eine Verordnung gibt, die den Kantonen eine Aufgabe erteilt. Ich könnte Ihnen jetzt die möglichen Interventionen, die im Bereich der Vollzugs- und der allgemeinen Kompetenzen der Kantone liegen, auflisten. Aber ich erspare Ihnen das. Wenn sich jemand dafür interessiert, kann er die Liste bei mir verlangen. Zu den stationären Quellen ist mir – im Sinne von Beispielen – eine Liste von zwölf Massnahmen, die im Bereich der kantonalen Kompetenzen liegen, bekanntgegeben worden, beim Agglomerationsverkehr gar eine Liste von 21 möglichen Massnahmen. Es obliegt den Kantonen, diese Massnahmen auszuführen. Man spreche bitte nicht von einem gegenseitigen Schwarz-Peter-Spiel. Eines kann ich Ihnen zum voraus – auch nach nur zwei Monaten Erfahrung – sagen: Eine Rettung unserer Luft und, ganz allgemein, einen Umweltschutz in unserem Land gibt es ohne die Kantone nicht; und zwar nicht nur aus Gründen der Effizienz, denn ich kann mir gar nicht vorstellen kann, dass beim Bund plötzlich ein- oder zehntausend Umweltschutzpolizisten angestellt werden könnten. Die Effizienz verlangt also, dass man dezentralisiert operiert. Auch aus

staatspolitischen Gründen ist eine Dezentralisation notwendig, denn ich behaupte, dass den Kantonen hier eine Herausforderung erwächst, die sie im Interesse ihrer wesentlichen Funktion in unserem Land zu erfüllen haben. Deshalb, Herr Müller-Scharnachtal, möchte ich nicht schon am ersten Tag von einem Vollzugsnotstand von seiten der Kantone hören. Die Kantone haben eine Vollzugsverpflichtung. Sie haben drei Jahre Zeit, um ihre Pläne aufgrund der Luftreinhalte-Verordnung auszuarbeiten; dann haben sie fünf Jahre Zeit, die Pläne auszuführen. Die Kantone sollen an die Arbeit gehen. Ich bin überzeugt, dass man von den Kantonen manches erwarten darf, wobei sie sich natürlich im klaren sein müssen, dass der Umweltschutz auch sie etwas kosten wird. Das muss klipp und klar gesagt werden. Es wird in den nächsten Monaten meine Aufgabe sein, zu den Kantonen alle nötigen Kontakte zu finden, damit diese breite Aufgabe auch von ihnen voll und ganz wahrgenommen werden kann. Ich möchte noch etwas hinzufügen: Es stimmt, dass gewisse kleine Kantone möglicherweise überfordert sein könnten. Aber vergessen wir nicht, dass das Hauptgewicht der Aufgaben, die den Kantonen auferlegt werden, in den Agglomerationen liegt und dass die Agglomerationskantone sicher nicht von einer Ueberforderung sprechen können.

Darf ich nun zu einem Ausblick übergehen? Der Bundesrat sagt ja zu weiteren Massnahmen. Er ist sich zwar im klaren, dass der von den Kantonen abzudeckende Spielraum noch voll auszuschöpfen ist. Aber gewisse weitere Massnahmen werden vom Bundesrat begrüsst, so dass zum Beispiel der Bundesrat der Motion der Kommission zustimmt, wobei richtigerweise von den beiden Kommissionsreferentinnen betont worden ist – ich benütze übrigens die Gelegenheit, um ihnen für die wichtige Arbeit, die sie geleistet haben, zu danken –, dass die elf Punkte nur als Beispiele anzusehen sind. Ich darf der Kommission und dem Parlament sagen, dass der Bundesrat sich selber nicht auf die Prüfung dieser elf Punkte beschränken wird.

Sollte ich Ihnen zum Beispiel zu Punkt 5 der Motion, der interessant ist, meine persönliche Meinung sagen, so müsste ich erwähnen, ohne mich schon materiell mit der Frage zu befassen, dass wir es hier natürlich mit einem mittelfristigen Problem zu tun haben. Herr Stucky hat uns darauf aufmerksam gemacht, dass die Kantone für gewisse Lösungen nicht schnell zu haben sein werden. Aber wir werden die Diskussion mit den Kantonen suchen, wenn aufgrund der gemachten Prüfungen die Inangriffnahme der erwähnten oder anderer Massnahmen lohnenswert erscheint.

Eine kurze Klammerbemerkung: Es wurde – ich lache fast darüber – gesagt, dass die Haltung des Bundesrats zu den Massnahmen nicht auf dem Kriterium der Wirksamkeit, sondern leider auf dem Kriterium der Machbarkeit beruhe. Wenn wir in der Politik nur aufgrund des Kriteriums der Wirksamkeit operieren würden, würde ich sogar meinen, dass wir keine Politik und keine Politiker mehr brauchten. Leider müssen wir in der Politik immer die wirksamen Massnahmen am oft harten Mass der Machbarkeit messen. Ich möchte allen, die diesen leisen oder auch weniger leisen Vorwurf an den Bundesrat gerichtet haben, nicht wünschen, dass – wenn sie ihr Handeln nur an der Wirksamkeit messen – sie in der Zukunft vor einem Scherbenhaufen stehen. Das ist mein aufrichtiger Wunsch für diejenigen, welche die Machbarkeit in einem Land der direkten Demokratie vergessen.

Es gibt eine ganze Reihe von Massnahmen, welche die Kommission selber als spezifisch radikal betrachtet. Ich erinnere Sie, dass in einem Postulat der Kommission verschiedene Massnahmen enthalten sind, ganz besonders die Benzinrationierung, der Oekobonus usw. Da muss ich Ihnen die Haltung des Bundesrates ganz genau darlegen. Der Bundesrat beantragt Ihnen, dem Postulat nicht zuzustimmen, und zwar in logischer Gedankenfolge der Inhalte des Luftreinhalte-Konzepts. Es sind ungefähr die Massnahmen, die im Konzept unter Punkt C enthalten sind. Dort sagen wir, der Bundesrat betrachte diese Massnahmen als politisch nicht durchführbar. Wir stützen uns dabei, unabhängig von dem, was nachher in der breiten Öffentlichkeit geschehen

wird, auf Beschlüsse dieses Parlaments. Dieses Parlament hat keinen Oekobonus gewollt. Dieses Parlament hat keine Benzinrationierung gewollt. Wenn aber das Parlament auf seine Entscheidung zurückkommen will, auch nur im Sinne einer Empfehlung zum Studium, so soll es dies tun. Der Bundesrat kann vorderhand an der Logik seines Konzeptes nicht rütteln.

Ich komme zum Schluss meines Ausblicks. Es wurde gesagt, mit technischen Verbesserungen könnte in Zukunft wesentliches erreicht werden. Ich bin überzeugt, dass dies stimmt. Unsere ganze Gesetzgebung stützt sich darauf, dass die Technik sich weiterentwickeln wird. Wir hoffen das auf alle Fälle. Aber wir werden es nicht bei der Technik bewenden lassen. Es sind sicher auch Veränderungen im Verhalten des einzelnen Bürgers, der Wirtschaft, des Verkehrs notwendig. Auch am Verhalten wird man etwas ändern müssen, wenn wir am Schluss zu Resultaten kommen wollen.

In der Frage der Schlussquantifizierung – das habe ich Ihnen gesagt – gibt es noch eine Lücke, die vorderhand nicht ausfüllbar ist, weil diese Massnahmen im Kompetenzbereich der Kantone liegen. Der Bundesrat ist aber durchaus bereit, allen möglichen Empfehlungen und Ratschlägen des Parlaments im Rahmen des Pakets, das er in Aussicht gestellt hat, nachzugehen. Ueber die Terminierung dieses künftigen Pakets kann der Bundesrat vorderhand keine verbindlichen Aussagen machen. Es sind im BUS eine ganze Reihe von Massnahmen – eine fast zu lange Reihe, gemessen an den Möglichkeiten dieses Amtes – in Studium und Erarbeitung. Erst nach Abschluss dieser Studien können wir eventuell zu konkreten Lösungen kommen.

Herr Bonnard hat recht, wenn er sagt, das Thema müsse auch international angepackt werden. Wir haben in den letzten Jahren einiges geleistet, mehr als das nahe Ausland. Wir möchten aber nicht die Rolle des Klassenbesten spielen, wenn wir an die vielen Aufgaben denken, die uns noch bevorstehen. Aber mit unseren Partnern im Ausland zu sprechen und zu diskutieren, mit ihnen Kontakt zu haben, wird eindeutig auch in Zukunft eine Aufgabe sein.

Ich komme zu den einzelnen Fragen und parlamentarischen Vorstössen, wobei ich nicht in der Lage bin, in alle Details zu gehen. Ich sagte Ihnen bereits, dass die Hauptmotion der Kommission vom Bundesrat entgegengenommen wird. In einem Punkt der Motion wird die Möglichkeit einer Ueberwälzung der kantonalen Motorfahrzeugsteuern auf den Treibstoffpreis oder der Ersatz dieser Steuern durch eine nach der Schadstoffbelastung berechneten Steuer erwähnt. Ich habe Ihnen die Schwierigkeiten dargelegt, die mit dieser Massnahme verbunden sind. Ich verweise weiter auch auf die Folgen, die vom BUS quantifiziert worden sind: Würde man die kantonalen Motorfahrzeugsteuern über den Benzinpreis erheben, würde der Benzinpreis um etwa 25 Rappen steigen; würde man zusätzlich – wie in einem anderen Vorstoss gefordert – auch die Haftpflichtkosten mit dem Benzinpreis erheben, so würde man zu einer Erhöhung des Preises um insgesamt rund 50 Rappen kommen.

Das bringt mich auch dazu, kurz von den Lenkungsabgaben zu sprechen. Der Bundesrat hat Ihnen mitgeteilt, dass er bereit ist, diese Fragen zu prüfen; er ist sogar bereits daran. Denken Sie an den Energieartikel, der zurzeit in Diskussion steht: Auch er beinhaltet eine Lenkungsabgabe. Eine solche Idee mag Enthusiasmus und Begeisterung hervorrufen. Gestatten Sie mir aber doch, kurz auf die Schwierigkeiten aufmerksam zu machen, die mit einer solchen Steuer verbunden sind. Sie wissen, dass der Benzinpreis in den letzten Jahren sehr stark geschwankt hat. Wenn man eine spürbare Lenkungswirkung erreichen will, kann man sich nicht mit einigen Rappen begnügen, sondern muss die Preise stark erhöhen.

Ich konfrontiere Sie ganz kurz mit den Folgen dieser Uebung: Die rund zwei Millionen Schweizer, die in einer Distanz von höchstens 20 Kilometern von der Grenze wohnen, werden sich wahrscheinlich im Ausland eindecken. Wir haben ja in der Südschweiz die gegenteilige Erscheinung während Jahrzehnten erlebt. Es könnte auch eingewendet

werden, dass bei einer starken Erhöhung der Benzinpreise gerade diejenigen die Bestraften sind, die besonders auf den Wagen angewiesen sind – ich denke an das Berggebiet oder an diejenigen, die die Erhöhung am wenigsten verkraften können. Ich möchte keine Schlüsse ziehen, sondern Ihnen nur darlegen, wie schwierig diese Probleme sind. Das sage ich Ihnen mit dem besten Willen und mit der aufrichtigen Absicht, diese Probleme dennoch ernsthaft anzugehen. Es gibt sodann ein Postulat der Kommission, das bis Ende 1990 einen Bericht über lufthygienische Massnahmen und erzielte Resultate verlangt. Der Bundesrat ist bereit, dieses Postulat entgegenzunehmen.

Was einschneidende Massnahmen betrifft, so habe ich Ihnen gesagt, dass der Bundesrat vom Parlament erwartet, dass es zeigt, ob es seine Meinung in der Zwischenzeit geändert hat oder nicht. Das ist die Logik des Konzeptes und besonders die Logik des Punktes C.

Zum Postulat der Kommission betreffend den Uebergang von fixen zu variablen Kosten im Motorfahrzeugverkehr: Es entspricht zum Teil dem Punkt 5 der Kommissionsmotion. Der Bundesrat nimmt dieses Postulat entgegen.

Zum Vorstoss betreffend Ferngüterverkehr auf die Schiene: Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Zur Motion der Kommission betreffend Alpen-Transitgüterverkehr: Der Bundesrat beantragt Ihnen Umwandlung in ein Postulat. Die Argumentation ist mir vom zuständigen Departement zu Ihren Händen übergeben worden. Es heisst da: «Im Rahmen der im Gange befindlichen Arbeiten betreffend den Bau einer neuen Alpentransversale wird die in der Motion aufgeworfene Frage auch eingehend geprüft, aber zu Schlussfolgerungen ist man noch nicht gekommen und zu verpflichtenden Zusagen kann sich der Bundesrat heute aufgrund der laufenden Prüfungen nicht bereit erklären.»

Zum Postulat betreffend angemessenes Basisangebot an Regionalzügen: Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Sehr bedeutungsvoll ist das Postulat über die Reduktion des Verbrauchs von Lösungsmitteln. Es ergibt sich je länger je mehr – das sagt Ihnen der Chemiker –, dass Lösungsmittel einen wesentlichen Anteil an den wohl am schwierigsten einzudämmenden Schadstoffen, nämlich den Kohlenwasserstoffen haben. Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Zum Postulat der Kommission betreffend die Finanzierung eines Klimaprogramms. Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Zum Postulat der Kommissionsminderheit, vertreten durch Frau Grendelmeier: Das Parlament hat eine entsprechende Motion – wenigstens im Ständerat – vor einiger Zeit verworfen. Aus den erwähnten Gründen ist der Bundesrat nicht bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Ich muss noch zu zwei mündlich zu beantwortenden Vorstössen Stellung nehmen. Zur Interpellation von Herrn Spälti betreffend Umweltschutz in der Schweiz und im Ausland: Die Probleme der Luftverschmutzung sowie die Massnahmen zu deren Verminderung werden in mehreren internationalen Organisationen sowie 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. Der Bundesrat teilt die Auffassung, dass auch der grenzüberschreitenden Luftverschmutzung grosse Aufmerksamkeit zu schenken ist. (Ich habe Ihnen vorhin meine persönliche Meinung darüber mitgeteilt.) Der Bundesrat darf aber nicht vergessen, dass in seinem Bericht zum Luftreinhalte-Konzept dargelegt wurde, dass die Luftverschmutzung durch Schwefeldioxid, Stickoxide und Kohlenwasserstoffe besonders in den Agglomerationen der Schweiz überwiegend hausgemachten Charakters ist. Ein wichtiger Schritt zur internationalen Behandlung der Frage könnte mit einem im Rahmen der ECE erarbeiteten Uebereinkommen getan werden. Dieses Uebereinkommen steht heute international zur Diskussion und würde verbürgen, dass die Vertragsparteien die Schwefelemissionen oder deren grenzüberschreitenden Fluss spätestens bis 1993 um

30 Prozent verringern würden. Sie sehen also, dass hier Europa der Schweiz eindeutig etwas nachhinkt. Das Uebereinkommen wurde den eidgenössischen Räten kürzlich 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-Klubs im Gange, in welchem die Schweiz aktiv mitwirkt. Das wäre die Antwort auf die Interpellation von Herrn Spälti.

Die Antwort an die FdP-Fraktion bezüglich der Frage der Indexwirkung ist vor kurzem vom Bundesrat behandelt worden. Ich darf Ihnen der Kürze halber mitteilen, dass der Bundesrat bereit ist, das Postulat entgegenzunehmen.

Ich masse mir nicht an, die Probleme erschöpfend behandelt zu haben. Ich möchte Ihnen zum Schluss aber zusammenfassen, in welchem Sinn wir alle – und nicht nur hier, sondern im ganzen Land – dieses grosse Problem anzupacken hätten: nämlich im Bewusstsein, dass niemand die Lösung vom Herrgott heruntergeworfen bekommt, und dass jeder an seiner Stelle je nachdem einen kleinen oder einen grossen Beitrag zu leisten hat.

Persönliche Erklärungen – Déclarations personnelles

Humbel: Wegen eines Regiefehlers komme ich erst jetzt an die Reihe; daran bin ich nicht schuld.

Die Feststellung unseres Kollegen Euler, der Anteil der Fernwärme sei lächerlich klein – so hat er es gesagt –, hat mich – das werden Sie begreifen – aus dem Busch geklopft. So schlecht will er informiert sein, und so negativ will er offenbar immer wieder Drittpersonen informieren. Das ist bedauerlich. Ich will nur auf drei Beispiele hinweisen:

1. Refuna im unteren Aaretal ist realisiert; das wird leider in der bundesrätlichen Botschaft nur mit einer Fussnote erwähnt. Dort werden immerhin mehr als 10 000 Tonnen Heizöl pro Jahr gespart.
2. In der Region Basel könnte man schon seit einigen Jahren mehr als 300 000 Tonnen Heizöl jährlich sparen. Sie wissen wie, Herr Euler, aber Sie wollen ja nicht.
3. In Vorbereitung: Transwal. Da liesse sich in der Region Baden-Wettingen die massive Luftverschmutzung erheblich senken; denn jährlich müssten 120 000 Tonnen Heizöl weniger verbrannt werden. Der ausgestossene Schadstoff Schwefeldioxid lässt sich etwa um das Viereinhalbfache reduzieren.

Das sind nur drei kleine Beispiele. Ist das wirklich nichts, Herr Euler? Wir müssen doch für die Reinhaltung der Luft alles unternehmen. Das ist doch wichtig.

Zum Schluss ein Zitat von Herrn Kiener, Direktor des Bundesamts für Energiewirtschaft. Er hat in einem Referat unter dem Titel «Fernwärme, sicher und umweltfreundlich» folgendes erklärt: «Merkwürdig ist, dass sich sogenannte Umweltschützer gegen die Wärmeauskoppelung aus Kernkraftwerken wenden, dabei aber mit wirtschaftlichen und politischen Argumenten fechten, jedoch die Vorzüge für die Umwelt nicht sehen wollen.» Herr Euler, ich bitte Sie, das endlich zur Kenntnis zu nehmen.

Le président: Je vous prie de ne pas recommencer le débat, vous risquez de lasser l'auditoire. Je donne cependant la parole à M. Euler pour une brève déclaration personnelle.

Euler: Ich habe die Behauptung, der Anteil der AKW-Fernwärme an der Schadstoff-Emissionsverminderung sei lächerlich klein, nicht aus dem hohlen Bauch gemacht, sondern dem Luftreinhalte-Konzept-Bericht entnommen. Wenn Sie den aufmerksam lesen, vor allem auf Seite 78, sticht Ihnen das in die Augen. Sie sehen, dass z. B. bei den Massnahmen A8 und A9 zusammen die Schadstoffemissionsverminderung bei SO₂, NO_x und HC wesentlich grösser ist, als bei Massnahme A10, Fernwärme aus KKW. Das glei-

che stellen Sie fest bei Massnahme C4, verstärkte Fernwärme aus KKW. Das ist dem bundesrätlichen Bericht entnommen.

Motion I der Kommission – Motion I de la commission

Le président: Nous passons à l'examen des propositions de la commission. M. Thévoz et M. Hari proposent de biffer le point 5 de la motion, celle-ci étant, comme vous l'avez entendu tout à l'heure, admise comme telle par le Conseil fédéral.

M. Thévoz: Les partisans de cette mesure souhaitent remplacer les taxes cantonales frappant les véhicules à moteur par un supplément de prix à prélever sur le carburant. Cette opération vise, en fait, à renchérir suffisamment le prix de l'essence afin d'entraîner une réduction des transports privés au profit des transports en commun; en outre, elle pénaliserait les conducteurs qui roulent beaucoup et favoriserait ceux qui roulent peu. Elle aurait aussi d'autres conséquences importantes; certaines d'entre elles ont été évoquées par le chef du département.

Je voudrais encore relever les points suivants. Il est probable que le remplacement de la taxe auto cantonale par des centimes additionnels, prélevés sur le carburant, pourrait peut-être conduire à une simplification administrative. Mais il conviendrait aussi de savoir si, et dans quelle mesure, le produit en reviendrait aux cantons. Pour être équitable, on devrait tenir, pour chaque canton, une comptabilité du carburant pour les véhicules à moteur achetés sur son territoire. Il faudrait pour cela inévitablement créer une nouvelle administration.

Mais, on a tout lieu de croire et de craindre aussi, soit que la Confédération en conserverait une partie pour lutter contre la pollution, soit qu'elle ferait une péréquation cantonale dont on ignore les critères. Or, l'enjeu est important. Pour le seul canton de Vaud – permettez-moi de citer cet exemple – la taxe a rapporté en 1986 plus de 90 millions de francs. Cette recette est indispensable, et aucun canton ne peut se permettre de «lâcher la proie pour l'ombre». Au surplus, cette taxe par centimes additionnels, pénaliserait tous ceux qui ont absolument besoin de leur véhicule. Je pense non seulement à l'utilisateur professionnel, mais à tous ceux qui habitent des régions peu ou mal desservies par les transports publics. Veut-on vraiment que les habitants de ces régions auxquelles l'Etat accorde des aides coûteuses en vertu de la loi sur les investissements dans les régions de montagne ou de l'aide aux régions dont l'économie est menacée, soient encore pénalisés par un renchérissement du prix de l'essence? Enfin, argument essentiel, on doit lutter contre la pollution par des mesures positives, et non pas donner bonne conscience à ceux qui paient pour polluer.

C'est en fait ce à quoi nous arriverions avec cette innovation. Je vous invite donc à refuser le point 5.

Hari: Ich hege nicht die Absicht, meinen Streichungsantrag, den ich bereits in der Eintretensdebatte begründet habe, noch einmal zu erläutern. Ich rufe nur stichwortartig in Erinnerung, dass durch den grenzüberschreitenden Treibstoffhandel grosse Ungerechtigkeiten vorprogrammiert würden und dass wir in der Landesmitte den Grenzanstössern die Motorfahrzeugsteuern zahlen müssten. Berechnungen haben ergeben, dass bei dieser Massnahme der Benzinpreis pro Liter um etwa 30 Rappen angehoben werden müsste. Durch viele Umgehungen, das heisst durch Tanken im Ausland, würde dieser Preis noch einmal um einige Rappen erhöht.

Die Schweiz ist ein Tourismusland. Ein Drittel unseres Volkseinkommens stammt aus dem Fremdenverkehr. Eine solche Massnahme hätte für unser Land im Tourismus Ausfälle zur Folge, die schlicht und einfach nicht zu verkraften wären. Solche und ähnliche Massnahmen sind nur dann durchsetzbar, wenn ganz Europa oder zum mindesten grosse Teile davon erfasst werden können.

Ich wünsche dem Bundesrat, vor allem Herrn Bundesrat Cotti, viel Erfolg in den kommenden internationalen Gesprächen und hoffe, dass dort von der Schweiz aus bahnbrechende Vorschläge eingereicht und auch durchgesetzt werden können.

M. Rebeaud: Je trouve extrêmement regrettable que nous devions débattre à cette heure et dans des conditions pareilles d'un point qui est d'une importance primordiale. En tant qu'écologiste je suis, bien entendu, favorable à une taxe qui serait proportionnelle à l'utilisation, donc à la consommation de carburant et, par conséquent, à la pollution. Comme fédéraliste aussi, je suis extrêmement soucieux de ce qui pourrait être fait du produit de cette taxe sur le plan fédéral et j'aimerais – avant que nous nous prononcions – que Monsieur le conseiller fédéral Cotti nous dise précisément ce qui pourrait se faire dans ce domaine. Personnellement, je préférerais en l'occurrence la forme du postulat qui nous donnerait davantage de garanties. Un jour ou l'autre la Confédération ne risque-t-elle pas de s'attribuer le produit de cette taxe, comme cela s'est déjà vu dans d'autres domaines de la répartition des tâches? Les cantons seraient finalement privés de ces recettes.

Mme Deneys, rapporteur: J'ai déjà développé dans mon exposé introductif les raisons qui ont amené la commission, avec des majorités plus ou moins fortes, à vous proposer, par voie de motions ou de postulats, la recherche et l'examen de mesures supplémentaires destinées à nous rapprocher du but poursuivi, à savoir atteindre d'ici à 1995 une qualité de l'air qui respecte la santé humaine et assure le développement naturel et normal de la végétation. S'agissant du point 5 de la motion principale, comme je le disais jeudi, le catalogue des points à examiner en priorité n'est ni exclusif, ni exhaustif. Le point 5 a été accepté par 6 voix contre 6, avec la voix prépondérante de la présidente, sans contre-proposition reprise par la minorité de la commission. Il représente la concrétisation d'une idée souvent défendue ici, à savoir que l'importance des frais fixes par rapport aux frais variables de la voiture conduit beaucoup de gens à vouloir, en quelque sorte, amortir ces frais fixes en faisant des kilomètres inutiles. Il s'agit pour la commission de chercher à renverser cette tendance en faisant payer moins à ceux qui roulent moins, polluent moins, usent moins le réseau routier, provoquent moins de bruit et de nuisances. Il s'agit évidemment de mesures dont la réalisation et la mise en application nécessitent des analyses préalables sérieuses. Les cantons ne devraient en tout cas rien y perdre du point de vue financier.

Je vous prie d'accepter également, en tant que postulat de la commission le passage des frais fixes à des frais variables dans le trafic motorisé, postulat que combat M. Reich. Il s'agit d'une extension de la proposition faite au point 5 de la motion qui vise l'intégration de primes d'assurances dans le prix de l'essence. Je vous invite à accepter aussi ce postulat qui a été admis en commission par 11 voix contre 7.

Frau Spoerry, Berichterstatterin: Punkt 5 des Massnahmenkatalogs in der Kommissionsmotion war – ich habe es in der Eintretensdebatte ebenfalls dargelegt – in der Kommission der umstrittenste Punkt und blieb nur dank dem Stichtscheid der Präsidentin in der Liste enthalten. Die Gründe, die gegen diesen Punkt sprechen, sind von den Antragstellern und auch von anderen Rednern dargelegt worden. Bei aller Wünschbarkeit der Ueberwälzung mindestens eines Teiles der fixen Kosten auf den Benzinpreis sind die praktischen Schwierigkeiten dieser Massnahme nicht zu übersehen. Herr Bundesrat Cotti hat eben eindrücklich darauf hingewiesen. Abgesehen vom kritisierten Eingriff in die kantonale Hoheit besteht einerseits auch die Gefahr der Umgehungsmöglichkeit in grenznahen Gebieten und andererseits die Gefahr der Benachteiligung der schlechter erschlossenen Regionen. Die Kommission stellt diese Schwierigkeiten nicht in Abrede. Dies ist der Grund, warum dem Bundesrat auch

Alternativen aufgezeigt werden, falls seine Abklärungen bestätigen sollten, dass die Ueberwälzung der kantonalen Motorfahrzeugsteuern auf den Treibstoffpreis keine praktikable Massnahme sein könne. In diesem Fall soll der Bundesrat auch die Möglichkeiten einer Schadstoffvignette oder einer Motorfahrzeugsteuer prüfen, welche den Schadstoffausstoss oder den Benzinverbrauch berücksichtigt. Wichtig ist der Kommission – das ist das Entscheidende – der Anreiz für sparsames Fahren, für das Interesse an verbrauchsgünstigen Autos und für das saubere Fahren generell. Dem Bundesrat wird in der Wahl der Mittel ein grosser Spielraum offengehalten.

Aus diesem Grunde bittet Sie die Kommissionsmehrheit – eine knappe Kommissionsmehrheit –, den Punkt 5 nicht aus der Liste zu streichen.

M. Cotti, conseiller fédéral: Afin qu'il n'y ait pas de malentendu, bien que je pense m'être exprimé de façon précise, je répète – comme d'ailleurs cela ressort de la définition de l'intervention parlementaire sur laquelle nous délibérons – que le premier alinéa engage le Conseil fédéral. Selon les affirmations des rapporteurs de la commission, le Conseil fédéral interprète la liste des onze possibilités énumérées dans le même sens que le texte de la motion, c'est-à-dire: «les points suivants se posent en priorité». Cela signifie qu'il devra être procédé à l'examen des différents points et que le Conseil fédéral aura la possibilité de choisir entre ces onze points et d'autres qui pourraient être découverts au cours de l'examen. L'essentiel consiste en l'obligation, pour le Conseil fédéral, contenue dans le premier alinéa.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Thévoz/Hari	73 Stimmen
Für den Antrag der Kommission	83 Stimmen

Le président: Le Conseil fédéral accepte donc la motion.

Ueberwiesen – Transmis

Postulat II der Kommission – Postulat II de la commission

Le président: Le Conseil fédéral accepte le postulat.

Ueberwiesen – Transmis

Postulat III der Kommission – Postulat III de la commission

Le président: Le Conseil fédéral propose le rejet du postulat. M. Müller-Scharnachtal a fait la même proposition. 30 membres du conseil ont demandé un vote à l'appel nominal.

Mme Deneys, rapporteur: Je ne renonce pas parce que le Conseil fédéral nous a dit qu'il refusait d'entrer en matière sur ce postulat.

Le débat montre que toutes et tous ici sont conscients de la gravité de la situation. Mais les divergences apparaissent lorsqu'il s'agit de déterminer ce que doit faire l'Etat par rapport à ce que l'on peut attendre des personnes privées, entrepreneurs, travailleurs, consommateurs, propriétaires et locataires, vacanciers de fins de semaines. Faut-il se contenter de demander ce que les gens sont prêts, en majorité, à accepter ou bien devons-nous aller plus loin, parce que nous avons été élus au Parlement aussi pour prendre des responsabilités liées à notre connaissance de la réalité? Nous ne pouvons pas nous cacher cette réalité. Nos responsabilités vont bien au-delà d'une législature.

Nous savons en tout cas aujourd'hui que l'addition des comportements individualisés à l'extrême provoque la destruction du milieu naturel. Voilà pourquoi il faut des mesures préventives qui permettront, dans toute la mesure possible, de diminuer les émissions de substances polluantes en établissant également des priorités entre les différentes activités que nous menons.

Si je pense raisonnablement à ce qui m'est le plus nécessaire, je dois bien constater que j'ai besoin de travail et de chauffage en tout cas, mais je pourrais utiliser moins ma voiture, sans aucun doute. Il y a beaucoup de gens dans mon cas.

Le postulat intitulé «Mesures radicales» demande au Conseil fédéral d'étudier de telles mesures préventives et je vous prie d'en lire attentivement le texte avant de le rejeter. Les jours sans voiture, par exemple, c'est une mesure facile à mettre en oeuvre, à contrôler, qui apporte quelque chose de plus, une qualité de la vie réduite à l'état de souvenir: la paix, le chant des oiseaux et le murmure des ruisseaux, les cris des enfants qui jouent sans danger sur la route, moins de morts et de blessés sur ces routes. Je vous prie d'accepter le postulat de la commission.

Frau Spoerry, Berichterstatterin: Etwas muss man bei diesem ausserordentlich stark umstrittenen Vorstoss sehen: Würde dieser Vorstoss die Einführung der Benzinrationierung, die des Oekobonus oder die der autofreien Sonntage fordern, hätte er wohl auch in der Kommission keine Mehrheit gefunden, weil man sich der Schwierigkeit all dieser Massnahmen bewusst ist. Diese Massnahmen werden nicht etwa abgelehnt, weil immer noch keine Mehrheit in unserem Land bereit wäre, sich der Umwelt zuliebe einzuschränken, sondern weil diese Massnahmen in unserem kleinen Land alleine nicht gerecht durchgeführt werden können, es sei denn, man würde einen gewaltigen Kontrollapparat aufziehen.

Eine knappe Mehrheit in der Kommission unterstützt jedoch das Studium der Massnahmen gerade deshalb, weil damit die Vor- und Nachteile einmal klar aufgelistet werden und den Argumenten pro und contra besser begegnet werden kann.

Da aber aus dem Plenum ein Ablehnungsantrag vorliegt und auch der Bundesrat die Ablehnung dieses Postulates beantragt, bitte ich Sie, mir, als Vertreterin der starken Kommissionsminderheit, zu gestatten, kurz die in der Kommission aufgeführten Ablehnungsgründe darzulegen. Mit der Ueberweisung dieses Postulates wird nichts Mutiges unternommen; man erweckt nur den Anschein, dies zu tun. Dabei weiss man ganz genau, dass die verlangten Abklärungen viel Zeit benötigen. Mit diesem Vorstoss leistet man keinesfalls einen rasch wirksamen Beitrag zur Schadstoffverminderung. Bis die Ergebnisse der Studie vorliegen und die Frage allenfalls einer Volksabstimmung unterbreitet werden kann, darf aber gemäss der Schrift «Umweltschutz Nummer 55 – Schadstoffemissionen des privaten Strassenverkehrs» davon ausgegangen werden, dass das anvisierte Ziel der Schadstoffemissionen beim Personenverkehr in etwa erreicht ist. Wir haben keinen Grund, an dieser Prognose zu zweifeln, wenn man bedenkt, welch ausserordentlich bemerkenswertes Resultat bei der Schwefeldioxidreduktion bis heute erreicht werden konnte und noch weiter zu erreichen ist.

Nachdem das Parlament 1985 die Prüfung all dieser Forderungen abgelehnt hat – wie von Herrn Bundesrat Cotti zu Recht angeführt wurde –, ist es heute wenig konsequent, die Prüfung dieser Massnahmen auf einen Zeitpunkt hin zu verlangen, in dem damit gerechnet werden kann, dass die Ziele praktisch erreicht sein werden, mindestens, was den Personenverkehr betrifft. Das ist der Standpunkt der Kommissionsminderheit.

Die Kommissionsmehrheit jedoch bittet Sie im Interesse einer Auflistung aller Gründe, die für und gegen diese einschränkenden Massnahmen ins Feld geführt werden können, das Postulat zu überweisen.

Persönliche Erklärung – Déclaration personnelle

Bäumlin: Ich fasse mich kurz. Ich habe vorhin auf das Wort verzichtet, in der Meinung, es würde dann abgestimmt. Der Bundesrat hat sich gegen die Annahme des Postulates erklärt. Darauf haben wir ein recht langes Votum der Kommissionssprecherin deutscher Zunge gegen die Annahme

des Postulats der Kommission gehört. Ich werde das Votum, das ich abgeben wollte, nicht unter dem Titel einer persönlichen Erklärung nachholen. Aber ich sage folgendes:

1. Das Postulat verlangt ja nur die Prüfung wichtiger Fragen!
2. Man darf auch gescheitert werden und eine Sache umsichtig prüfen. Man sollte nicht zum Voraus in Angst machen, als ob es darum ginge, alles über einen Leisten zu schlagen. Bei einer Kontingentierung z. B. ginge es nicht darum, den Bergbauern, der auf das Auto angewiesen ist, um auf die Alp zu fahren und am gleichen Tag wieder ins Tal, um zu heuen oder den Bauern, der seine Maschinen braucht, gleich zu behandeln wie denjenigen, der zu seinem Vergnügen Tausende von Kilometern fährt.

Ich bin der Meinung, dass das Postulat Anstoss dazu gäbe, dass alle Detailfragen seriös geprüft würden. Im übrigen finde ich es bedauerlich, dass jetzt, also im Moment, da wir in die eigentliche Entscheidungsphase kommen, nicht mehr diskutiert werden kann. Vorher hatten wir eine organisierte Debatte, in bezug auf die Rednerzeit, aber – da gebe ich Herrn Kollege Müller recht – nicht organisiert in stofflicher Hinsicht! Und nun, in der Entscheidungsphase kann eine Auseinandersetzung nicht mehr stattfinden! Ich finde, das gehe gegen die Würde dieses Rates. Das Waldsterben geht weiter, und da hätten wir doch Grund, die Debatte ernst zu nehmen, ohne gegen Wortmeldungen zu protestieren, Redner zu stören und zu murren. Dies meine persönliche Erklärung, mit der ich meinem Unmut Ausdruck gebe.

Namentliche Abstimmung – Vote par appel nominal

Für Annahme des Postulates der Kommission stimmen die folgenden Ratsmitglieder:

Ont voté le postulat de la commission:

Ammann-St. Gallen, Basler, Bäumlín, Biel, Bircher, Borel, Braunschweig, Brélaz, Bühler-Tschappina, Bundi, Carobio, Christinat, Clivaz, Deneys, Engler, Eppenberger-Nesslau, Euler, Fankhauser, Fehr, Fetz, Fierz, Friedli, Gloor, Grendelmeier, Günter, Gurtner, Herczog, Hubacher, Humbel, Jaeger, Jaggi, Keller, Kühne, Lanz, Leuenberger-Solothurn, Leuenberger Moritz, Longet, Maeder-Appenzell, Magnin, Mauch, Meizoz, Meyer-Bern, Morf, Müller-Bachs, Nauer, Neukomm, Nussbaumer, Oester, Ott, Petitpierre, Piteloud, Rebeaud, Rechsteiner, Reimann, Renschler, Ruch-Zuchwil, Ruckstuhl, Ruf-Bern, Ruffy, Rutishauser, Segmüller, Seiler, Stamm Judith, Stamm Walter, Stappung, Steffen, Uchtenhagen, Vannay, Weber Monika, Weber-Arbon, Weder-Basel, Wick, Widmer, Zehnder, Zwingli, Zwygart (76)

Dagegen stimmen die folgenden Ratsmitglieder:

Ont rejeté le postulat:

Aliesch, Allenspach, Ammann-Bern, Aregger, Aubry, Auer, Baggi, Berger, Blocher, Bonnard, Bonny, Bremi, Butty, Cantieni, Cavadini, de Chastonay, Columberg, Couchepin, Coutau, Darbellay, Dubois, Dupont, Eggly-Genève, Eisenring, Eng, Etique, Feigenwinter, Fischer-Sursee, Flubacher, Frey, Früh, Gautier, Giger, Graf, Grassi, Hari, Hess, Hofmann, Hösli, Houmard, Hunziker, Iten, Jeanneret, Jung, Kohler, Künzi, Landolt, Loretan, Lüchinger, Maitre-Genève, Martignoni, Martin, Massy, Müller-Scharnachtal, Müller-Meilen, Müller-Willberg, Nebiker, Nef, Neuenschwander, Oehler, Ogi, Perey, Pfund, Pini, Reich, Reichling, Revaclier, Rime, Risi-Schwyz, Röthlin, Rüttimann, Salvioni, Savary-Fribourg, Savary-Vaud, Schärli, Schmidhalter, Schüle, Schwarz, Soldini, Spälti, Spoerry, Stucky, Thévoz, Tschuppert, Uhlmann, Villiger, Weber-Schwyz, Wyss, Zbinden, Ziegler (90)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Bratschi, Geissbühler, Rubi (3)

Abswesend sind die folgenden Ratsmitglieder – Sont absents:

Blunshy, Bürer-Walenstadt, Camenzind, Candaux, Chopard, Cincera, Cottet, Cotti, Dirren, Dünki, Eggenberg-Thun, Eggli-Winterthur, Fischer-Hägglingen, Gehler, Giudici, Meier Fritz, Mühlemann, Müller-Aargau, Oehen, Pidoux, Rie-

sen-Freiburg, Robbiani, Sager, Schnider-Luzern, Schnyder-Bern, Steinegger, Wagner, Wanner, Weber Leo, Wellauer (30)

Präsident Cevey stimmt nicht

M. Cevey, président, ne vote pas

Postulat IV der Kommission – Postulat IV de la commission

Le président: Le Conseil fédéral accepte le postulat. M. Reich propose de le rejeter.

Reich: Ich beantrage Ihnen im Namen der freisinnig-demokratischen Fraktion Ablehnung.

Ich möchte es ganz kurz machen: Ich verweise auf den Bericht des Bundesrates, Seiten 68/69, wo er selber zu einem negativen Schluss bezüglich dieses Vorschlags kommt. Ich verweise ferner auf die heutigen Ausführungen von Herrn Bundesrat Cotti, die in diesem Zusammenhang alle auf Ablehnung hindeuten, obwohl er am Schluss doch – wohl aus Courtoisie gegenüber dem Parlament – Uebernahme des Postulates erklärt hat.

Einen Punkt möchte ich noch hinzufügen: Die Haftpflichtversicherungsprämie wird heute nach verursachergerechten Kriterien wie Fahrzeugart, Fahrzeuggrösse, Fahr-Erfahrung, Schadenvolumen usw. festgelegt. Damit kommt man zu einer gerechten Bemessung der Prämienhöhe. Wenn Sie dem Postulat folgen, haben Sie eine Besteuerung des Treibstoffs und treffen damit zum Beispiel auch Fahrzeugkategorien, die sich durch ein sehr kleines Schadenvolumen auszeichnen, z. B. die Autobusse öffentlicher Verkehrsbetriebe. Dazu kommen die Probleme, die wir schon in anderem Zusammenhang diskutiert haben, so etwa die Frage in bezug auf die grenznahen Bewohner, die zum Tanken ins Ausland ausweichen können und damit die Steuern durch andere bezahlen lassen. Sie haben ferner das Problem der ausländischen Touristen, die in ihrem Land schon Steuern bezahlt haben und dann hier noch einmal eine Art Strafsteuer bezahlen müssen, so dass man mit Retourkutschen rechnen müsste usw. Dieses Problem wäre – wenn überhaupt – organisatorisch und technisch nur im Rahmen internationaler Vereinbarungen zu lösen.

Im übrigen glaube ich mit diesen paar Hinweisen genügend angedeutet zu haben, dass es sich hier um eine zwar gutgemeinte, aber danebengehende Massnahme handelt.

Jaeger: Ich möchte Sie darauf aufmerksam machen, dass dieses Kommissionspostulat, das übrigens auch Gegenstand verschiedener parlamentarischer Vorstösse aus der Mitte des Rates ist, sehr eng mit dem Punkt 5 der Motion der Kommission, den Sie bereits überwiesen haben, verwandt ist. Es geht dabei zudem nur um ein Postulat.

Ich möchte mich jetzt nicht sachlich auf die verschiedenen Argumente einlassen, die Herr Reich angeführt hat und die man entkräften könnte. Mir scheint es aber unlogisch zu sein, dass Sie dieses Postulat ablehnen, nachdem Sie den anderen Vorschlag in Motionsform überwiesen haben; denn dieses Postulat ist ja lediglich ein Variante oder – wenn Sie wollen – eine Vorstufe dazu.

Ich bitte Sie also, logisch zu entscheiden und dem Postulat zuzustimmen.

Frau Spoerry, Berichterstatterin: Gestatten Sie mir noch ein paar Ausführungen zum Postulat «Uebergang von fixen zu variablen Kosten im Motorfahrzeugverkehr» – nicht zuletzt anschliessend an das, was Herr Jaeger gesagt hat.

Es ist in der Tat erstaunlich, dass Punkt 5 der Kommissionsmotion mit einer allfälligen Ueberwälzung der Motorfahrzeugsteuern stark umstritten war und nur knapp gebilligt wurde, während das Postulat, das mit der Ueberwälzung der Haftpflichtprämien darüber hinausgeht, eine Mehrheit gefunden hat. Der Grund dafür muss, wie Herr Jaeger gesagt hat, darin gesucht werden, dass dieses Postulat nicht den Vollzug dieser Massnahme verlangt. Es geht also keineswegs so weit wie beispielsweise der Vorstoss der LdU/

EVP-Fraktion vom 23. März 1984, den heute Herr Oester zitiert hat. Dieser Vorstoss hat vom Bundesrat in der verbindlichen Form der Motion eine grundlegende Aenderung des heutigen Verkehrsabgaben- und Versicherungssystems verlangt, was der Rat in der Waldebatte auch in der Form eines Postulates deutlich abgelehnt hat. Beim jetzigen Vorstoss der Kommissionsmehrheit geht es lediglich um die Bitte an den Bundesrat, zusammen mit der Privatassekuranz die Umlegung der Haftpflichtprämien und zusammen mit den Kantonen die Umlegung der Verkehrssteuer auf den Treibstoffpreis zu studieren und die Vor- und Nachteile darzustellen. Es geht also um das Studium dieser Massnahmen und einen Bericht zuhanden des Parlamentes.

Die Minderheit der Kommission, die das Postulat ablehnt und zu der auch ich gehöre, erachtet diesen Vorstoss als überflüssig, weil der entsprechende Bericht bereits vorliegt. Im Auftrag des Schweizerischen Nationalfonds hat die Prognos im Oktober 1985 eine eingehende Analyse zur Problematik der Ueberwälzung von fixen zu variablen Kosten im Motorfahrzeugverkehr vorgelegt, in welcher die grundsätzliche Wünschbarkeit bestätigt, aber ebenso die praktischen Probleme aufgelistet werden.

Die Kommissionsmehrheit erachtet jedoch die weitere Ueberprüfung dieses Problemkreises, der sich von der Kommissionsmotion durch den Einbezug der Versicherungsprämien unterscheidet, als richtig und bittet Sie um Ueberweisung des Postulates.

Bundesrat Cotti: Nur ganz kurz zu Herrn Reich: Bei allen Gefühlen der Courtoisie, die der Bundesrat gegenüber dem Parlament verspürt, würden sie doch niemals so weit reichen, dass er entgegen seiner innersten Ueberzeugung einem parlamentarischen Vorstoss aus rein formellen Gründen zustimmen würde.

Herr Reich, ich wiederhole, dass es hier auf alle Fälle um eine mittel- bis langfristige Frage geht, denn wenn die Kantone miteinbezogen werden sollen und auch mit der Privatassekuranz ein offenes Gespräch geführt werden soll, lässt sich die Sache natürlich nicht in einigen Monaten oder Jahren lösen. Aber der Bundesrat ist sich im klaren, dass das Problem einer Prüfung wert ist. Ich möchte noch einmal den Text des Postulates zitieren: «... das Thema zu studieren und Vorteile und Nachteile darzulegen». Der Bundesrat kommt also nach guter und sinnvoller Interpretation seiner Aufgabe ohne weiteres nach.

Abstimmung – Vote

Für Annahme des Postulates	82 Stimmen
Dagegen	75 Stimmen

Ueberwiesen – Transmis

Postulat V der Kommission – Postulat V de la commission Ueberwiesen – Transmis

Motion VI der Kommission – Motion VI de la commission

Le président: Le Conseil fédéral accepte la motion sous forme de postulat. M. Giger propose de rejeter la motion.

Giger: Ich stehe dem Alpentransitverkehr auf der Schiene natürlich sehr positiv gegenüber. Mit der Uebergangslösung bin ich aber nicht einverstanden. Wenn ich dies als Präsident des Splügenkomitees sage, so werden Sie das nötige Verständnis dafür aufbringen.

Nach Ansicht der Motionäre soll die bestehende Gotthardlinie auf eine Eckhöhe von 4 m erweitert werden, nachdem sie erst vor kurzem auf 3,7 m erhöht worden ist. Meiner Ansicht nach hat der Bundesrat den Auftrag, einen Linienentscheid für eine neue Alpentransversale zu treffen. Aus diesen Gründen ist es falsch, ohne nähere Abklärungen der Forderung nach einer Tunnelausweitung zu entsprechen. Diese Massnahme wäre zudem mit grossen technischen Schwierigkeiten verbunden. Ich ersuche Sie deshalb, um

nicht in ein hängiges Verfahren einzugreifen, diese Motion abzulehnen.

Ich vermerke noch folgendes zum Transitverkehr: Letzte Woche hat mir in St. Gallen Professor Zierl vom Institut für Geotechnik und Verkehr in Wien gesagt, dass die Gesamtgewichtsbegrenzung von 28 Tonnen für LKW in der Schweiz langfristig unbedeutend sei. 60 Prozent der heutigen LKW seien mit weniger als 28 Tonnen beladen, weil heute weniger Rohprodukte, sondern mehr sperrige, leichte Güter transportiert würden. Mit der Fertigstellung der Autobahn im süddeutschen Raum von Memmingen bis Lindau sei mit einer grossen Invasion von LKW im Nord-Süd-Verkehr zu rechnen. Diese würden sich über den San Bernardino gegen Süden oder gegen Norden bewegen. Die LKW stehen also im Norden oder Süden auf den Startrampen.

Schon im Hinblick auf diese sich abzeichnende Entwicklung im Osten unseres Landes ist es falsch, wenn überstürzt die Ausweitung der Gotthard-Linie auf 4 Meter Eckhöhe für den kombinierten Verkehr vorangetrieben würde. Das würde die ganze Strecke von Basel bis nach Chiasso betreffen. Ich darf bemerken, dass die im Ausbau begriffene Lötschbergstrecke in Kürze dieses geforderte Lichtraumprofil aufweisen wird. Herr Schmidhauser hat heute nachmittag bereits darauf hingewiesen.

Aus diesen Ueberlegungen bitte ich Sie, um nicht in ein hängiges Verfahren beim Linienentscheid einzugreifen, diese Motion abzuweisen.

Ammann-St. Gallen: Ich habe etwas Mühe mit der Begründung, die Herr Giger soeben für die Ablehnung dieser Motion vorgebracht hat. Zur Diskussion steht hier nicht irgendeine Variantenwahl für künftige Alpentransitrouten und Basistunnels, sondern es geht allein um eine Uebergangslösung für den Huckepackverkehr. Wollen wir es, zum Kuckuck nochmal, tatsächlich verantworten, 20 bis 25 Jahre zu warten, bis wir für diesen stets zunehmenden EG-Transit eine umfassende Lösung anbieten können? Es ist vielerorts nicht bekannt, dass nur noch etwa 30 Prozent der Lastwagen mit der heute zulässigen Eckhöhe von 3.70 m verladen werden können. Die Problemlösung ist also dringend. Wir können nicht mehr länger zusehen. Es ist Aufgabe der vorberatenden Kommission gewesen, darüber nachzudenken, was in der Zwischenzeit bis zur endgültigen Lösung der Alpentransitfrage unternommen werden kann. Der Transitverkehr nimmt ständig zu. Wir haben am Gotthard heute zweistellige Zuwachsraten. Das Rad der EG-Integration – und damit verbunden auch der EG-Transit durch die Schweiz – lässt sich nicht mehr zurückdrehen beziehungsweise vermindern. Das sind Entwicklungen, denen wir uns als Kleinstaat nicht entgegenstellen können. Wir müssen zusehen, wie wir diesen Lastwagen transit möglichst schadlos bewältigen. Auch der Druck der EG zur Heraufsetzung der zulässigen Masse und Gewichte nimmt ständig zu.

Dann gibt es aber noch ein Detailproblem, das viel zu wenig beachtet wird: auch die heutige Gewichtslimite von 28 Tonnen wird stets mehr unterlaufen, und zwar völlig legal, durch den Umstand, dass wir es mit einer ausgeprägten Miniaturisierung der Güter zu tun haben. Die Güter werden kleiner und leichter: aus Guss wird Plastik. Deshalb greift diese 28 Tonnen-Limite je länger je weniger.

Herr Giger, ich bin der Meinung, dass wir die Grabenkriege über die Wahl der künftigen Transitrouten allmählich einstellen und eine sachdienliche Lösung für den Strassen-Transit sowohl am Gotthard als auch am Bernardino suchen müssen. Das kommt auch Ihnen und uns in der Ostschweiz zugute. Ich meine, man sollte diese Fragen insgesamt prüfen. Die Kommissionsmotion zum Alpentransitgüterverkehr ist nicht irgendein taktisches Mittel, um die bundesrätliche Variantenprüfung für den Alpentransittunnel zu unterlaufen. Es geht dabei vielmehr um eine Uebergangslösung für die Zwischenzeit. Wir können angesichts der gravierenden Umweltschäden in Reusstal und Leventina nicht mehr länger zuwarten und sollten deshalb eine zweistufige Uebergangslösung anstreben.

Die SBB gehen – nach meinen Erkundigungen – ohnehin in ähnlicher Richtung. So soll einstweilen abgeklärt werden, was als Sofortmassnahme mit einer Ausweitung von 3.70 m auf 3.80 m erreicht werden kann. Diese erste Stufe einer Uebergangslösung könnte für die nächsten Jahre wohl genügen. Damit lassen sich etwa 60 Prozent der Lastwagen verladen. Als zweite Stufe schlägt Ihnen die Kommission mit dieser Motion einen Ausbau auf 4 Meter Eckhöhe vor. Das dürfte etwa acht Jahre erfordern. Mittelfristig, d. h. etwa ab 1996 bis zur endgültigen Lösung der Alpentransitfrage in 20 bis 25 Jahren, würde uns dann diese zweite Stufe der Uebergangslösung zur Bewältigung des Schwerverkehrs am Gotthard zur Verfügung stehen. Ich würde es deshalb sehr begrüßen, wenn sich der Rat dazu durchringen könnte, diesem Vorstoss in der Form der Motion und nicht nur in Form eines Postulats, wie es der Bundesrat vorschlägt, zuzustimmen. Wichtig scheint mir, dass man diesen Ausbau als eine Uebergangslösung betrachtet. Ich bitte Sie deshalb, den Antrag Giger abzulehnen.

Müller-Meilen: Ich beantrage Ihnen, diese Motion in Form eines Postulats zu überweisen. Wir haben soeben ein Postulat überwiesen, in dem wir bis Ende 1987 konkrete Vorschläge vom Bundesrat verlangen. Nun sollen wir in Form einer Motion gewissermassen schon den Weg vorzeigen, den diese konkreten Vorschläge nehmen sollen. Das ist unlogisch! Der Ausbau des Gotthards ist sicher einer der Wege, aber es gibt noch andere technische Wege. Es gibt den Ausbau des Translifts, es gibt die Möglichkeit der Tiefwagen, es gibt die Möglichkeit Lötschberg–Simplon. Wir sollten alle diese Möglichkeiten offenhalten und deshalb diese Motion nur in Form eines Postulates überweisen.

Mme Deneys, rapporteur: L'amélioration du trafic transalpin des marchandises sur rail est un objectif que la commission considère comme prioritaire. Elle propose concrètement une adaptation des installations ferroviaires pour rendre ce transfert possible d'abord sur la ligne du Gotthard dans un délai proche. Les dégâts provoqués à la vallée de la Reuss et à la Léventine justifient le classement de cette proposition comme motion et la réalisation de cette mesure et non pas simplement son étude. Je vous prie de l'accepter comme telle, ainsi que l'a décidé la commission par 9 voix contre 6 qui souhaitaient la présenter comme postulat.

Frau Spoerry, Berichtsteratterin: Zum Ablehnungsantrag von Kollege Giger kann ich mich als Kommissionssprecherin nicht äussern. Er lag der Kommission nicht vor. Hinsichtlich der Form des Vorstosses haben sich neun Mitglieder der Kommission für die Motion ausgesprochen, sechs Mitglieder für das Postulat. Ich muss allerdings beifügen, dass es schon recht spät abends war, denn sonst, da möchte ich Herrn Müller zustimmen, ist es in unserem Rat nicht gerade üblich, in so kurzer Zeit ein verbindliches Projekt dieser Grössenordnung vom Bundesrat zu erwarten. Daher hätte die Ueberweisung als Postulat sicher etwas für sich. Dass sich die Kommission aber für die Motion entschieden hat und sie auch bittet, den Vorstoss in dieser Form zu überweisen, hat wohl damit zu tun, dass ganz generell der Schwerverkehr heute als eines der grossen Umweltprobleme betrachtet wird und man dringend etwas dagegen zu unternehmen wünscht. Das kommt auch in der Kommissionsmotion, nämlich im Punkt hinsichtlich der weiteren Förderung des kombinierten Güterverkehrs zwischen Strasse und Schiene zum Ausdruck.

Bundesrat Cotti: Eine Annahme als Motion widerspricht der ganzen heutigen Situation der Studien in dieser Frage. Sie wissen aus verschiedenen Aussagen des Bundesrats – und ich zitiere hier insbesondere die Aussage des EVED –, dass bis Ende Jahr die sich im Gange befindlichen Arbeiten für den Bau einer neuen Alpentransversale und die in der Motion aufgeworfenen Fragen eingehend geprüft werden. Das betrifft übrigens nicht nur die Gotthardlinie, sondern alle Linien, deren Ausbau geplant ist. Sie können doch im

Rahmen einer wer weiss wieviele Fragen aufwerfenden Studie nicht verlangen, dass der Bundesrat schon verbindlich eine Richtung einschlägt. Ich bitte Sie von der Logik her, der Umwandlung in ein Postulat zuzustimmen.

Abstimmung Vote

Eventuell – A titre préliminaire	
Für Ueberweisung der Motion	60 Stimmen
Für Ueberweisung als Postulat	104 Stimmen

Definitiv – Definitivement	
Für den Antrag Giger	Minderheit
Dagegen	offensichtliche Mehrheit

Ueberwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

Postulat VII der Kommission – Postulat VII de la commission

Le président: Une minorité, au nom de laquelle s'exprime M. Ammann, propose de transformer le postulat en motion.

Ammann-St. Gallen, Sprecher der Minderheit: Ich hatte bereits in meinem, allerdings sehr kurzen, Eintretensvotum Gelegenheit, auf diesen Antrag hinzuweisen. Hier noch einige Ergänzungen: Der Wert eines landesweiten Basisangebotes beim öffentlichen Verkehr wird allgemein unterschätzt. Wir sind uns ja nachgerade gewohnt, nur noch in grossen Quantitäten zu denken, zum Beispiel beim Agglomerationsverkehr. Die Frage stellt sich: Laufen wir damit nicht Gefahr, erneut dieselben Fehlüberlegungen zu machen, die jahrelang die Diskussion beim öffentlichen Verkehr blockiert haben? Ich meine die sträfliche Missachtung der Tatsache, dass auch der Verkehr der Agglomerationen und der bedeutenden Transversalen zum grossen Teil den umliegenden Regionen entspringt. Die mangelhafte Versorgung dieser ländlichen Gebiete – oft herablassend Rand- und Entwicklungsregionen genannt – mit Leistungen des öffentlichen Verkehrs, ist mitverantwortlich für die Ueberlastung des Strassennetzes der Zentren und damit für die aktuelle Umweltsituation.

Schon alltägliche Bedürfnisse, wie zum Beispiel die Fahrt zur Arbeit, vor allem bei Schichtarbeit, die legitime Teilhabe am kulturellen, sportlichen und politischen Leben sowie rudimentäre Freizeitbedürfnisse machen den Besitz eines Autos oft zur Vorbedingung. Regionen mit Zehntausenden von Einwohnern sind heute noch nach 20 Uhr bzw. 21 Uhr von ihren Kantonshauptorten oder wichtigen Nachbarregionen abgeschnitten. Allzu oft entscheidet sich die Wahl des Verkehrsmittels dann eben an einer fehlenden, weil an sich unrentablen Früh- oder Spätverbindung.

Nun bringt tatsächlich der kommende Fahrplanwechsel vom 31. Mai 1987 aner kennenswerte qualitative Verbesserungen. Mehrleistungen von etwa 9000 Kilometern im Regionalverkehr bedeuten einen erfreulichen Fortschritt hin zu einer tragfähigen Alternative für jene, die freiwillig oder mit etwas gütiger Nachhilfe bereit sind, auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen. Eingehende Abklärungen haben nun ergeben, dass mit einer weiteren Tranche von nochmals etwa 9000 Kilometern Mehrangebot, das heisst mit etwa 30 Millionen Franken pro Jahr, ein fast landesweiter Minimalstandard geschaffen werden könnte, der alle wesentlichen Arbeits- und Lebensbedürfnisse abdecken würde. Dabei wollen wir keineswegs jede Schienenschraube vergolden. Um Kosten zu sparen, soll das System vor allem auf Linien mit schwachem Verkehr optimiert werden. Zuweilen sind dort Kleinbusse und Sammeltaxis als Bahnersatz die richtigen Mittel. Ich verweise auf den Text des Kommissionspostulates. Die hier vorgeschlagene Ergänzung der Massnahme A6 liegt sodann geradezu auf der Ideallinie des von den Räten verabschiedeten Konzeptes «Bahn 2000». Dieses beinhaltet den kontinuierlichen Aus- und Aufbau des öffentlichen Verkehrs, bedarf aber unseres Erachtens auf der Angebotsseite einer Ergänzung zugunsten der ländlichen Regionen und der Berggebiete.

Eine starke Minderheit der vorberatenden Kommission vertritt nun die Ansicht, dass der Rat wenigstens dort, wo die Auswirkungen zusätzlicher Massnahmen überblickt werden können, sich nicht mit unverbindlichen und schwächlichen Postulaten begnügen darf. Kritik an der Schwäche des Massnahmenteils des bundesrätlichen Konzeptes wird dort ungläubwürdig, wo wir selbst nicht den Mut aufbringen, die nötigen Pflöcke einzuschlagen. Das können wir an dieser Stelle getrost tun; denn wir bewegen uns hier nicht im Niemandsland; es geht vielmehr um die sinnvolle Fortschreibung und Ergänzung bereits beschlossener und teils erprobter Konzepte.

Wir möchten Sie deshalb ermutigen, diesen Vorstoss in der ursprünglichen Form der Motion zu verabschieden. Hören wir doch endlich auf mit diesen theoretischen Umsteigediskussionen. Schaffen wir vielmehr erst die nötigen Voraussetzungen dazu. Teilen wir den Bahnen rechtzeitig mit, welches Mehrangebot wir auf Beginn des nächsten Zweijahresfahrplans 1989/91 von ihnen erwarten und auch abzugelten bereit sind. Die Verantwortlichen sind uns dafür dankbar; denn auch eine Angebotsverbesserung bei den Regionalzügen erfordert zeitraubende, technische, betriebliche und personelle Vorkehrungen. Für die Zustimmung zum Postulat der Kommission in der Form der Motion danke ich Ihnen im Namen der Kommissionsminderheit.

Allenspach: Ich unterstütze die Grundzüge dieses Vorstosses lebhaft. Dabei gehe ich aber vom Text des Postulats bzw. der vorgeschlagenen Motion aus. Hier heisst es: «Basisangebot an Regionalzügen auf allen SBB-Linien». Der Vorstoss ist also beschränkt auf SBB-Linien. Wir kennen indessen nicht nur SBB-Linien; es gibt auch Privatbahnen. Ich meine, was den SBB recht ist, ist den Privatbahnen billig. Wir wissen ferner, dass Hunderte von Gemeinden keinen Bahnhof aufweisen und nur durch den öffentlichen Busverkehr erschlossen werden. Man sollte diese Gemeinden nicht als Stiefkinder der Nation behandeln. Ich bitte den Bundesrat, festzuhalten, dass er bei der Förderung des öffentlichen Verkehrs auch an jene Gemeinden denkt.

Wenn man an solche Einwände gegen den Text des Vorstosses denkt und Ergänzungen durch bundesrätliche Erklärungen braucht, dann scheint mir die Motion nicht die richtige Form zu sein. Ich bitte Sie, dass wir diesen Vorstoss – wie die Kommission vorschlägt – als Postulat überweisen, weil dann der Bundesrat die Möglichkeit hat, auch die Privatbahnen und die Buslinien in den ganzen Bereich der Förderungsbestrebungen des öffentlichen Verkehrs einzubeziehen.

Oehler: Ich bitte Sie, den Vorschlag von Herrn Ammann zu unterstützen. Wir haben heute abend Voten gehört und Abstimmungen über Anträge vorgenommen, welche den Individualverkehr mindestens tendenziell erschweren. Nun frage ich Sie als jemand, der in einer Region wohnt, die von den öffentlichen Verkehrsmitteln nur unvollständig bedient wird, was wir denn beim Berufsverkehr machen sollen, wenn hier der Individualverkehr belastet wird, und wenn wir auf der anderen Seite im öffentlichen Verkehr nicht die notwendige Unterstützung erhalten? Ich sage das mit Blick auf die Regionen in der Ostschweiz, wo die Arbeitnehmer, sollte der Individualverkehr erschwert werden, kaum mehr in der Lage sein werden, ohne grosse Mehrkosten ihrem Beruf nachzugehen, es sei denn, sie nähmen unzumutbare Schwierigkeiten auf sich. Ich glaube, dass ein Befehl über die Motion, die Versorgung müsse hergestellt sein, diesem Vorhaben entsprechend entgegenkommen kann. Aus diesem Grunde bitte ich Sie, dem Antrag als Motion zuzustimmen.

Mme Deneys, rapporteur: Cette proposition a trouvé l'accord total de la commission, la forme du postulat ayant été préférée à celle de la motion par 8 voix contre 6.

Frau **Spoerry,** Berichterstatterin: Die Kommission hat sich mit 8 zu 6 Stimmen für die Form des Postulats entschieden. Ich bitte Sie, diesem Antrag zu folgen.

Bundesrat **Cotti:** Der Bundesrat bittet Sie, mit Hinweis auf die dargelegten Argumente von Herrn Allenspach, dem Postulat den Vorzug zu geben.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Minderheit	62 Stimmen
Für den Antrag der Mehrheit	93 Stimmen

Ueberwiesen – Transmis

Postulat VIII der Kommission – Postulat VIII de la commission

Ueberwiesen – Transmis

Postulat IX der Kommission – Postulat IX de la commission

Ueberwiesen – Transmis

Postulat X der Minderheit der Kommission

Postulat X de la minorité de la commission

Le président: Nous arrivons au postulat de la minorité de la commission (minorité Grandelmeier). Je vous rappelle qu'un vote à l'appel nominal a été demandé sur cette proposition. Le Conseil fédéral vous invite à rejeter cette proposition. M. Auer, dans une proposition subsidiaire propose d'imposer la limite générale de vitesse à 100 km/h, à l'exception des voitures qui sont munies d'un catalyseur.

Auer: Die Differenz zum Antrag Grendelmeier geht aus dem Text hervor. Sie möchte generell 100 km/h einführen, ich in meinem Postulat nur für Autos ohne Katalysator. Präziser gesagt: Autos, die den neuen Abgasnormen entsprechen, sollen schneller fahren dürfen. Ob 120 km/h, wie seit dem September 1985, oder 130 km/h, wie früher, das habe ich bewusst offengelassen und den Entscheid darüber dem Bundesrat überlassen.

Die Diskussion um Geschwindigkeitsbeschränkungen dauert schon lange Zeit; ich wiederhole daher die vielen Argumente pro und contra nicht. Früher, in den siebziger Jahren, standen eindeutig das Energiesparen und die Unfallverhütung im Vordergrund, präziser die Reduktion der Schwere der Unfälle. Nun steht eindeutig der ökologische Gesichtspunkt im Vordergrund. Die beiden erwähnten Motive gelten zwar nach wie vor. Weniger Benzinverbrauch bedeutet auch weniger Luftverschmutzung und bedeutet auch Verminderung der Unfallhäufigkeit und vor allem der Schwere. Doch angesichts des Waldsterbens und neuerer Erkenntnisse über die Luftverschmutzung durch Autos ist mein Postulat auf differenzierte Geschwindigkeitsregelung primär ökologisch motiviert.

Ich will nur zu zwei Argumenten Stellung nehmen, nachdem wir schon so oft über diese Frage diskutiert haben: nämlich was die Unfallhäufigkeit betrifft, deren Dichte wegen des Ueberholens zunehme. Dies trifft sicher zu beim Strassenverkehr ausserorts und innerorts, nicht aber auf Autobahnen, wo ohnehin Lastwagen, Busse, Lieferwagen, «Deux-chevaux» und andere langsamer fahrende Fahrzeuge überholt werden müssen. Weil Ueberholmanöver auf den anderen Strassen sicherlich gefährlich sind, schlägt das Postulat auch keine verschiedenen Ausserorts- und Innerortsgeschwindigkeiten für Katalysator- und andere Autos vor. Der zweite Einwand geht davon aus, man könne die Einhaltung der Vorschrift nicht mehr kontrollieren.

1. Die Polizei kann das, da die Fahrzeuge in Computern registriert sind, wenigstens die schweizerischen. Wer schneller als 100 km/h fährt, erhält schlicht und einfach keinen Bussenentscheid, falls sein Auto vom Radar erfasst worden ist, aber den neuen Abgasnormen entspricht.

2. Man kann die Autos ohne weiteres mit einer deutlich sichtbaren Vignette kennzeichnen.

3. Wir haben die Differenzierung bereits bei Fahrzeugen mit Spikespneus, mit denen sogar nur 80 km gefahren werden darf. Die Kontrolle nach zwei verschiedenen Kriterien wäre also nichts Neues.

Es ist in der bisherigen Debatte und auch in den Verlautbarungen des Bundesrates immer wieder betont worden, die Einführung von Katalysatorautos sollte beschleunigt werden. Das sollte nicht nur durch Gebote und Verbote geschehen – so notwendig solche ganz allgemein in der Umweltschutzpolitik sind –, sondern mehr durch Anreize. Einige Kantone sind mit einer solchen «Anreizpolitik» mit dem guten Beispiel vorangegangen, indem sie Katalysatorautos steuerlich privilegieren, mit Erfolg, wie die Statistik zeigt. Die Differenzierung beim Tempo bzw. die Privilegierung ökologisch konformerer Fahrzeuge – ich sage: «konformerer», nicht «konformer», denn auch Katalysatorautos sind ökologisch nicht stubenrein – wäre nicht nur Anreiz, neue Autos zu kaufen, sondern auch dafür, Altfahrzeuge umzurüsten. Es sei daran erinnert, dass sich in der ausserordentlichen Waldsession vom Februar 1985 der Nationalrat in namentlicher Abstimmung mit 103 zu 87 Stimmen für Tempolimiten generell auf 100 km/h auf Autobahnen ausgesprochen hat. Verschiedene Kollegen stimmten damals Nein, wie Herr Hösli hier erklärte, obwohl sie materiell dafür waren, es aber für rechtlich unstatthaft hielten, mit einer Motion in den Kompetenzbereich des Bundesrates einzugreifen. Der Ständerat war nicht gleicher Meinung, und der Bundesrat beschloss im September 1985 die bekannten Limiten 120, 80 und 50 km/h. In Beantwortung eines Postulates Zwingli erklärte der Bundesrat in der Juni-Session 1986, er werde Ende dieses Jahres die Tempolimiten erneut überprüfen. Bis dann soll auch ein Bericht über die Auswirkungen von Tempo 80/120 auf das Unfallgeschehen vorliegen.

Mit meinem Postulat möchte ich den Bundesrat ermuntern, eine realistische, einfache, sofort durchführbare, rasch wirksame und sozial und politisch erträgliche Massnahme zu ergreifen und die Autofahrer will ich veranlassen, vorzeitiger als geplant Autos mit Katalysatoren anzuschaffen. Eine generelle Temporeduktion für alle würde in dieser Hinsicht eher demotivierend wirken.

Mme Deneys, rapporteur: Le régime 80/120 kilomètres à l'heure a été considéré par quinze membres de la commission contre une voix et trois abstentions comme une mesure à maintenir au-delà du 31 décembre 1987.

La proposition du régime 80/100 a été refusée par 9 voix contre 7 et 2 abstentions.

A propos du 100 kilomètres sur les autoroutes, on peut estimer que l'effet d'une telle décision sera que, pendant un certain temps, les automobilistes respecteront des vitesses inférieures à 120 kilomètres. Si aucun contrôle n'est fait ou pratiquement si peu que le risque à courir est minime, une telle mesure perd rapidement de son efficacité. C'est pourquoi, quel que soit le régime choisi, 120 ou 100 kilomètres, l'importance et la fréquence des contrôles sont décisives. Là, véritablement, les cantons ont un rôle essentiel à jouer. Je ne ferai pas une guerre de religions de cette question, mais il faut absolument que les normes fixées soient ensuite respectées, sinon toute notre politique en matière de protection de l'air s'en trouve discréditée, affaiblie, amoindrie. A titre personnel, j'accepte volontiers de rouler à 100 kilomètres sur les autoroutes, bien que ma voiture soit munie d'un catalyseur. La vie est trop courte pour la perdre bêtement.

Frau Spoerry, Berichterstatterin: Trotz der fortgeschrittenen Stunde muss ich Sie bitten, mir zu erlauben, bei diesem Vorstoss etwas ausführlicher zu werden, weil er nämlich eine bewegte Geschichte hat. Ich glaube, die Länge der Debatte kann man bis anhin nicht auf das Konto der Kommissionssprecherinnen buchen.

Die Mehrheit der Kommission lehnt das Postulat ab, das Frau Grendelmeier begründet hat und wonach auf Autobahnen Tempo 100 eingeführt werden soll. Frau Grendelmeier, Sie haben in Ihrer Begründung des Minderheitspostulates dargelegt, dass Sie jetzt zum dritten Mal mit dem Anliegen

Tempo 100 auf Autobahnen vor diesem Rat stehen und hoffen, nun endlich damit durchzudringen.

Offenbar ist Ihnen entgangen, dass Sie bei der Walddebatte 1985 mit diesem Vorstoss Erfolg hatten – sogar grossen Erfolg. Niemand hat sich damals in diesem Rat gegen die grundsätzliche Ueberprüfung der Tempolimiten gewendet; lediglich die Form des Vorstosses war umstritten, die Frage, ob Motion oder Postulat, weil die Motion im Rechtsetzungsbereich des Bundesrates nicht möglich ist. Trotzdem hat sich der Nationalrat in seiner Mehrheit für die Form der Motion ausgesprochen, die restlichen Mitglieder des Rates für die des Postulates. Der Ständerat hat den Vorstoss anschliessend als Postulat überwiesen. Das Parlament zeigte sich demnach vor zwei Jahren dieser Massnahme gegenüber sehr aufgeschlossen. Ein gewisses Umdenken hat dann allerdings bereits im Juni 1986 stattgefunden, als ein Postulat Zwingli, das den Bundesrat einladen wollte, den Tempoentscheid nochmals zu überdenken, nicht überwiesen wurde.

Entscheidend aber ist, dass die Anregung vom Bundesrat nicht aufgenommen worden ist und er daran festgehalten hat, die bis Ende Jahr befristeten Tempolimiten von 120 und 80 Kilometer beizubehalten. Dies hat die Situation verändert. Das kommt mit der jetzigen Ablehnung des Vorstosses für Tempo 100 auf Autobahnen durch die Kommissionsmehrheit zum Ausdruck. Das kommt aber, Herr Günter, in dem mich betreffenden Beitrag in der von Ihnen erwähnten Sonntagszeitung nicht zum Ausdruck. In der Zwischenzeit ist nämlich glücklicherweise das passiert, was man zu Beginn des Jahres 1985 noch nicht mit Sicherheit voraussehen konnte: die Trendwende beim Schadstoffausstoss ist erreicht. Dies ist einem Beitrag zu Schadstoffemissionen des privaten Strassenverkehrs in Nr. 55 der Schriftenreihe «Umweltschutz» zu entnehmen. Vor allem die neuen Abgasvorschriften aus dem Jahre 1982 kommen zur Wirkung. Die Stickoxidbelastung aus dem Personenverkehr ist rückläufig und sollte bei der beschleunigten Umstellung auf den Katalysator bis zum Jahre 1995 auf den Stand von 1960 reduziert sein.

Aus diesem Grunde hat die Tempolimitierung heute nicht mehr den gleichen Stellenwert wie noch vor zwei Jahren. Die Tatsache, dass man persönlich durchaus gewillt ist, beschränkende Massnahmen zu akzeptieren und sich bemüht, Tempo 100 einzuhalten, ändert an dieser Tatsache nichts. Es kann auch nicht heissen, dass die Massnahme unter den veränderten Umständen noch für alle zumutbar ist, und vor allen Dingen kann man so nicht erreichen, dass der Bundesrat seine in dieser Beziehung offenbar gefestigte Ansicht heute noch ändert.

Ich glaube, Frau Grendelmeier, die Kommissionsmehrheit geht mit Ihnen einig, dass langsames Fahren den Benzinverbrauch reduziert. Das ist sicher der Hauptgrund der Kommissionsminderheit, den Vorstoss zu unterstützen. Bei den Katalysatorautos aber machen 20 Kilometer mehr oder weniger auf den Schadstoffausstoss kaum mehr etwas aus. Aus diesem Grunde versteht heute die Kommissionsmehrheit den Bundesrat, wenn er – auch im Interesse einer gewissen Konstanz – die Tempolimiten nicht mehr ändern will, sondern das Schwergewicht darauf legt, die heute eingespielten Tempolimiten, die über alles gesehen zu einer Beruhigung des Verkehrs geführt haben, auch nach 1987 weiterzuführen.

Darüber hinaus ist es wichtig, dass die Einhaltung der Tempolimiten auch tatsächlich kontrolliert und durchgesetzt wird. Dies ist nicht zuletzt beim Schwerverkehr notwendig, wo die Sattelschlepper auf den Autobahnen gemäss Verordnung nur 80 Kilometer fahren dürften. Heute hat man allerdings manchmal den Eindruck, diese Vorschrift habe kaum praktischen Wert.

Aus all diesen Gründen lehnt die Kommissionsmehrheit die Einführung von Tempo 100 auf Autobahnen ab, setzt sich für die beschleunigte Umstellung auf die Katalysatorteknik ein und auch dafür, dass die jetzt eingespielten Tempolimiten weiter bestehen und vor allem auch durchgesetzt werden.

Nun hat Herr Auer einen Zusatzantrag gestellt, wonach bei den Tempolimiten zwischen Katalysatorenautos und Nichtkatalysatorenautos unterschieden werden soll. Dieser Antrag hat der Kommission nicht vorgelegen; ich kann daher namens der Kommission keine Stellung nehmen. Immerhin möchte ich daran erinnern, dass diese Idee unserem Rat auch schon vorgelegen hat. Sie wurde im Dezember 1984 von unserem Rat als Postulat abgelehnt. Ein weiterer Vorstoss, der in die gleiche Richtung zielte, wurde in der Walddebatte mit einer entsprechenden Standesinitiative des Kantons Schaffhausen verbunden. Persönlich ist mir eine differenzierte Geschwindigkeitslimite sympathisch, weil sie einen Anreiz bietet. Wichtig allerdings ist, dass die notwendige Durchsetzbarkeit und Kontrolle gewährleistet werden kann.

Hess: Ich bin nicht Unterzeichner dieses Vorstosses für einen zweiten Namensaufruf, möchte Ihnen aber beantragen, im Sinne einer Rationalisierung eine Eventualabstimmung unter Namensaufruf durchzuführen und anschliessend das Resultat dem Bundesrat gegenüberzustellen. So könnten wir uns einen Namensaufruf ersparen.

Oehler: Ich habe den Antrag auf Namensabstimmung beim Antrag von Herrn Auer initiiert. Die Idee ist folgende: Wenn der Antrag von Frau Grendelmeier eine Mehrheit bekommt, spielt der Minderheitsantrag von Herrn Auer und dann kommt die Namensabstimmung. Wenn der Antrag von Frau Grendelmeier keine Mehrheit bekommt – was ich hoffe –, fällt die Namensabstimmung über den Antrag Auer dahin.

Frau Grendelmeier, Sprecherin der Minderheit: Ich habe den Namensaufruf zu meinem Kommissionsminderheitsantrag verlangt, und er ist zustande gekommen. Ich bitte Sie nun so abzustimmen, wie es vorgesehen war, dass wir zuerst über den Antrag 100 abstimmen, und dann meinerseits auch mit Namensaufruf über den Antrag von Herrn Auer: Tempo 100 nur für diejenigen Autos, die keinen Katalysator haben.

Namentliche Abstimmung – Vote par appel nominal

Eventuell – A titre préliminaire

Für Annahme des Postulates der Minderheit der Kommission stimmen die folgenden Ratsmitglieder:

Votent pour le maintien du postulat de la minorité de la commission:

Ammann-St. Gallen, Basler, Bäumlín, Biel, Bircher, Borel, Braunschweig, Brélaz, Bühler-Tschappina, Bundi, Cantieni, Carobbio, Clivaz, Columberg, Deneys, Engler, Euler, Fankhauser, Fehr, Fetz, Fierz, Friedli, Geissbühler, Gloor, Grendelmeier, Günter, Gurtner, Herczog, Hubacher, Jaeger, Jaggi, Keller, Lanz, Leuenberger-Solothurn, Leuenberger Moritz, Longet, Lüchinger, Maeder-Appenzell, Magnin, Mauch, Meizoz, Meyer-Bern, Morf, Müller-Bachs, Nauer, Nebiker, Neukomm, Oester, Ott, Petitpierre, Pitteloud, Rebeaud, Rechsteiner, Reichling, Reimann, Renschler, Ruckstuhl, Ruf-Bern, Ruffy, Rutishauser, Sager, Segmüller, Seiler, Stamm Judith, Stamm Walter, Stappung, Steffen, Uchtenhagen, Weber Monika, Weber-Arbon, Weder-Basel, Wick, Widmer, Zehnder, Ziegler, Zwingli, Zwygart (77)

Dagegen stimmen die folgenden Mitglieder:

Ont rejeté le postulat:

Aliesch, Allenspach, Ammann-Bern, Aregger, Aubry, Auer, Baggi, Berger, Blocher, Bonnard, Bonny, Bratschi, Bremi, Bürer-Walenstadt, Butty, Cavadini, de Chastonay, Couchepin, Coutau, Darbellay, Dubois, Dupont, Eggly-Genève, Eisenring, Eng, Eppenberger-Nesslau, Etique, Feigenwinter, Fischer-Sursee, Flubacher, Frey, Früh, Gautier, Giger, Graf, Grassi, Hari, Hess, Hofmann, Hösli, Houmard, Humbel, Hunziker, Iten, Jeanneret, Jung, Kohler, Kühne, Künzi, Landolt, Loretan, Maitre-Genève, Martignoni, Martin, Massy, Müller-Scharnachtal, Müller-Meilen, Müller-Wiliberg, Nef, Neuen-

schwander, Nussbaumer, Oehler, Ogi, Perey, Pfund, Pini, Reich, Revaclier, Rime, Risi-Schwyz, Röthlin, Ruch-Zuchwil, Rüttimann, Salvioni, Savary-Fribourg, Savary-Vaud, Schärli, Schmidhalter, Schüle, Schwarz, Soldini, Spälti, Spoerry, Stucky, Thévoz, Tschuppert, Uhlmann, Villiger, Weber-Schwyz, Zbinden (90)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Christinat, Vannay (2)

Abwesend sind die folgenden Ratsmitglieder – Sont absents:

Blunschy, Camenzind, Candaux, Chopard, Cincera, Cottet, Cotti, Dirren, Dünki, Eggenberg-Thun, Eggli-Winterthur, Fischer-Hägglingen, Gehler, Giudici, Meier Fritz, Mühlemann, Müller-Aargau, Oehen, Pidoux, Riesen-Freiburg, Robbiani, Rubi, Schnider-Luzern, Schnyder-Bern, Steinegger, Wagner, Wanner, Weber Leo, Wellauer, Wyss (30)

Präsident Cevey stimmt nicht

M. Cevey, président, ne vote pas

Definitif – Définitivement

Für das Postulat Auer stimmen die folgenden Ratsmitglieder:

Votent pour le postulat Auer:

Allenspach, Ammann-St. Gallen, Aubry, Auer, Basler, Bäumlín, Biel, Bircher, Blocher, Bonny, Borel, Braunschweig, Brélaz, Bremi, Bühler-Tschappina, Bundi, Cantieni, Carobbio, Clivaz, Columberg, Engler, Eppenberger-Nesslau, Euler, Fehr, Feigenwinter, Fierz, Fischer-Sursee, Früh, Geissbühler, Giger, Gloor, Graf, Grendelmeier, Günter, Hess, Hofmann, Hösli, Hubacher, Humbel, Hunziker, Iten, Jaeger, Keller, Kühne, Künzi, Lanz, Leuenberger-Solothurn, Leuenberger Moritz, Longet, Loretan, Lüchinger, Maeder-Appenzell, Martignoni, Meyer-Bern, Morf, Müller-Bachs, Müller-Meilen, Nauer, Nebiker, Nef, Neukomm, Nussbaumer, Oehler, Oester, Ogi, Ott, Petitpierre, Pitteloud, Rebeaud, Reich, Reimann, Renschler, Risi-Schwyz, Ruch-Zuchwil, Ruckstuhl, Ruf-Bern, Ruffy, Rutishauser, Sager, Salvioni, Schüle, Schwarz, Segmüller, Spälti, Spoerry, Stamm Judith, Stamm Walter, Stappung, Steffen, Tschuppert, Uchtenhagen, Uhlmann, Villiger, Weber-Schwyz, Weber Monika, Weder-Basel, Wick, Widmer, Ziegler, Zwingli, Zwygart (101)

Dagegen stimmen die folgenden Ratsmitglieder:

Votent contre:

Aliesch, Ammann-Bern, Aregger, Baggi, Berger, Bonnard, Bürer-Walenstadt, Butty, Cavadini, de Chastonay, Couchepin, Coutau, Darbellay, Dubois, Dupont, Eisenring, Eng, Etique, Fetz, Flubacher, Frey, Gautier, Grassi, Gurtner, Hari, Herczog, Houmard, Jeanneret, Jung, Kohler, Landolt, Maitre-Genève, Martin, Massy, Mauch, Müller-Scharnachtal, Müller-Wiliberg, Neuenchwander, Perey, Pfund, Pini, Reichling, Revaclier, Rime, Röthlin, Rüttimann, Savary-Fribourg, Savary-Vaud, Schärli, Schmidhalter, Seiler, Soldini, Stucky, Thévoz, Weber-Arbon, Zbinden, Zehnder (57)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Christinat, Deneys, Eggly-Genève, Fankhauser, Jaggi, Magnin, Meizoz, Vannay (8)

Abwesend sind die folgenden Ratsmitglieder – Sont absents:

Blunschy, Bratschi, Camenzind, Candaux, Chopard, Cincera, Cottet, Cotti, Dirren, Dünki, Eggenberg-Thun, Eggli-Winterthur, Fischer-Hägglingen, Friedli, Gehler, Giudici, Meier Fritz, Mühlemann, Müller-Aargau, Oehen, Pidoux, Rechsteiner, Riesen-Fribourg, Robbiani, Rubi, Schnider-Luzern, Schnyder-Bern, Steinegger, Wagner, Wanner, Weber Leo, Wellauer, Wyss (33)

Präsident Cevey stimmt nicht

M. Cevey, président, ne vote pas

Ueberwiesen – Transmis

Bericht des Bundesrates – Rapport du Conseil fédéral

Le président: Le Conseil fédéral et la commission vous proposent de prendre acte de ce rapport.

Zustimmung – Adhésion

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Abschreibung – Classement

Le président: Par la même occasion, le Conseil fédéral vous propose de classer les interventions parlementaires dont la liste figure en pages 1 et 2 du rapport.

Kühne: Mit meinem Postulat wird der Bundesrat eingeladen, einen Bericht zu erstellen, der über die Auswirkungen der Luftverschmutzung und des sauren Regens auf die Pflanzen und die Fruchtbarkeit des Bodens Auskunft gibt, der mögliche Schäden am Kulturland regional erfasst und Massnahmen aufzeigt, mit denen das Kulturland und die Pflanzen geschützt werden können; es geht also um Ursachen- und Symptombekämpfung. Die entsprechenden Fachleute der Eidgenössischen Forschungsanstalt für Agrikulturchemie und Umwelthygiene in Liebefeld sind der Ansicht, dass auf diesem Gebiet noch massgebliche Forschungslücken bestehen und diese erst geschlossen werden müssen. Ich möchte es Ihnen ersparen, diese Liste jetzt aufzuzählen, denn ich weiss, dass Sie mir ohne weiteres glauben, dass es so ist. Ich bitte Sie, das Postulat nicht abzuschreiben.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Kühne	offensichtliche Mehrheit
Dagegen	Minderheit

Ordnungsantrag – Motion d'ordre

M. Bonnard: Il me semble qu'il est l'heure d'interrompre nos travaux. Je vous en fais la proposition. L'attention nécessaire ne semble plus régner dans la salle.

Le président: Mon intention, comme celle de la Conférence des présidents, était d'aller jusqu'au bout de ce débat sur la pollution de l'air. Mais pour cela il eût fallu que nous ne perdions pas beaucoup de temps dans différentes phases de procédure. Il est normal que l'on utilise les moyens à disposition dans le règlement, mais cet usage a en quelque sorte bouleversé les intentions de ceux qui avaient organisé le programme. Je vais vous faire voter sur la proposition de M. Bonnard.

Je dois toutefois ajouter que M. Cotti, conseiller fédéral, doit se rendre pour deux jours à Paris, il s'y trouvera demain matin à 10 heures, pour une conférence des ministres de l'environnement. Il sera donc très difficile d'intégrer les interventions de caractère individuel qui étaient prévues au programme à l'ordre de jour de l'une des séances de cette fin de semaine.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Bonnard	65 Stimmen
Dagegen	48 Stimmen

Le président: Je vous propose tout de même d'accepter le classement des interventions auxquelles le Conseil fédéral donne une réponse positive selon une liste qui vous sera communiquée.

86.914

Postulat Graf

Ueberwiesen – Transmis

86.989

Interpellation Christinat

Le président: Mme Christinat est partiellement satisfait de la réponse du Conseil fédéral.

86.133

Postulat Carobbio

Ueberwiesen – Transmis

86.188

Interpellation Spälti

Le président: L'interpellateur est satisfait de la réponse du Conseil fédéral.

86.196

Interpellation Lüchinger

Le président: M. Lüchinger n'est pas satisfait de la réponse du Conseil fédéral.

86.834

Motion Schüle

Le président: Le Conseil fédéral accepte le point 2 et propose de transformer le reste de la motion en postulat.

Angenommen gemäss Antrag des Bundesrates

Adopté selon la proposition du Conseil fédéral

86.809

Postulat Günter

Ueberwiesen – Transmis

85.318

Motion der christlich-demokratischen Fraktion

Motion du groupe démocrate-chrétien

Le président: Le Conseil fédéral propose de classer la motion. M. Fischer accepte la proposition.

Abgeschrieben – Classé

Hier wird die Beratung dieses Geschäftes unterbrochen

Le débat sur cet objet est interrompu

Schluss der Sitzung um 22.05 Uhr

La séance est levée à 22 h 05

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	11
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	86.047
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.03.1987 - 14:30
Date	
Data	
Seite	300-332
Page	
Pagina	
Ref. No	20 015 197

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.