

rend an den Empfehlungen z. B. in den beiden Basel war die Tatsache, dass sie primär auf eine Einschränkung der Bewegungsfreiheit der schwächsten Mitglieder der Gesellschaft – ältere Leute, Asthmatiker(innen), Kleinkinder (und ihre Eltern) – abzielten. Nicht eingeschränkt wurde aber die Mobilität der Automobilist(innen) und die Produktion von Industrie und Gewerbe.

Zur Bekämpfung des Sommersmogs will man nun in der Region Basel einen Grossversuch unter Einbezug aller Emittenten durchführen. Der Basler Grosse Rat hat dazu eine Resolution verabschiedet, und im Baslerbieter Landrat ist das gleiche Begehren hängig. Der Grossversuch soll es erlauben, bei der entsprechenden meteorologischen Lage zusammen mit der unerlässlichen Kontrolle wirksame Methoden gegen den Sommersmog zu entwickeln. In der Resolution des Grossen Rats wird die Regierung aufgefordert, « in Anbetracht der häufigen Ueberschreitungen des Ozongrenzwerts und des Jahresgrenzwerts für NOx der Luftreinhalteverordnung mit allen involvierten Behörden des Bundes, der Kantone und der angrenzenden Länder die Voraussetzungen für einen regionalen Grossversuch unter Einbezug aller Emittenten zu schaffen.»

Schriftliche Erklärung des Bundesrates vom 28. November 1988

Déclaration écrite du Conseil fédéral du 28 novembre 1988
Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Präsident: Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Die Ueberweisung wird bekämpft durch Herrn Scherrer. Damit haben Sie Diskussion beschlossen.

Verschohen – Renvoyé

88.746

Interpellation Scherrer

Messergebnis des Nationalen Beobachtungsnetzes für Luftfremdstoffe für das Jahr 1987

Réseau national d'observation des polluants atmosphériques. Résultats des mesures 1987

Wortlaut der Interpellation vom 5. Oktober 1988

Gemäss dem obenerwähnten Bericht des BUS habe der Vormarsch der Katalysatortechnik noch keinen spürbaren Rückgang der Stickoxidemissionen bewirkt.

Verantwortlich dafür seien die Zunahme der Motorfahrzeuge insgesamt und namentlich die Lastwagen.

Tatsache ist, dass rund 20 Prozent des Personenwagenbestandes der Schweiz mit einem Katalysator ausgerüstet sind. Da der geregelte Dreiweg-Katalysator die Schadstoffe (inkl. Stickoxide) um rund 90 Prozent verringert, hat die Luftbelastung aus dem Personenwagenverkehr um etwa 18 Prozent abgenommen.

Im Jahr 1987 nahm der Motorfahrzeugbestand nur um rund 2,5 Prozent zu.

In diesem Zusammenhang stelle ich folgende Fragen:

1. Wie gross ist der Anteil der Natur und der Technik an den gesamten Stickoxid-Immissionen?
2. Wie zuverlässig arbeiten die Messinstrumente des Nationalen Beobachtungsnetzes für Luftfremdstoffe (Nabel)?
3. Wie seriös haben die Beamten des Bundesamtes für Umweltschutz ihre Aussagen überprüft?

Texte de l'interpellation du 5 octobre 1988

D'après un récent rapport de l'Office fédéral de la protection de l'environnement, les progrès accomplis dans le domaine des catalyseurs n'auraient pas encore amené de diminution sensible des émissions d'oxyde d'azote.

La raison essentielle en serait l'augmentation du nombre des véhicules à moteur et notamment des camions.

Or, le fait est que 20 pour cent du parc automobile suisse est équipé d'un catalyseur. Comme le catalyseur à trois voies bien réglé permet de réduire de 90 pour cent les émissions toxiques (dont les oxydes d'azote), la pollution atmosphérique provoquée par les voitures de tourisme devrait avoir diminué de quelque 18 pour cent. Par ailleurs en 1987, le parc automobile suisse n'a augmenté que de 2,5 pour cent. C'est pourquoi, je demande au Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

1. Pour quelles parts la nature et la technique entrent-elles dans les immissions d'oxyde d'azote?
2. Quelle est la fiabilité des instruments de mesure du Réseau national d'observation des polluants atmosphériques (NABEL)?
3. Les collaborateurs de l'Office fédéral de la protection de l'environnement ont-ils vérifié les chiffres qu'ils publient avec un soin suffisant?

Mitunterzeichner – Cosignataire: Keine – Aucun

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

1. Bevor die Schlussfolgerung gezogen wird, dass die Katalysatortechnik keine Verbesserung der Luftqualität gebracht hat, müssten die Quellen der Schadstoffe genau ermittelt werden.

2. Anlässlich einer Kontrollmessung sämtlicher Messgeräte des Nabel mit einem amtlichen Eichgas wurden Anzeige-Differenzen zwischen den einzelnen Messgeräten von rund 50 Prozent festgestellt. Eine zuverlässige Messung der Luftschadstoffe ist also nicht möglich. Insbesondere kann nicht einmal festgestellt werden, ob sich die Luftqualität verbessert oder verschlechtert hat.

3. Da rund 20 Prozent des Personenwagenbestandes mit einem Katalysator ausgerüstet sind, ist es ausgeschlossen, dass die vom Verkehr emittierten Schadstoffe nicht abgenommen haben. Die leichte Zunahme des Gesamtfahrzeugbestandes kann den gewaltigen Fortschritt der Katalysatortechnik nicht zunichte gemacht haben.

Der Bestand an Lastwagen ist praktisch gleich geblieben, d. h. aus diesem Bereich hat die Luftbelastung nicht zugenommen. Vielmehr sind am 1. Oktober 1987 auch für Lastwagen schärfere Abgasnormen in Kraft gesetzt worden.

Diese Tatsachen belegen, dass die Aussage des BUS, wonach die leichte Zunahme des Motorfahrzeugbestandes und die Lastwagen verantwortlich für die gleichbleibende Luftqualität seien, aus der Luft gegriffen ist.

Die Behauptung des BUS muss in diesem Zusammenhang als unseriös, einseitig und tendenziös bezeichnet werden.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 28. November 1988

Rapport écrit du Conseil fédéral du 28 novembre 1988

1. Vom Menschen verursachte und natürliche Stickoxid-Immissionen

Die vom Menschen verursachten Gesamtemissionen an Stickoxiden in der Schweiz beliefen sich im Jahr 1984 auf 214 300 Tonnen. Im Jahr 1990 werden sie voraussichtlich 183 800 Tonnen betragen. Hauptverursacher dieser Emissionen ist der Verkehr mit einem Anteil von rund 70 Prozent. Dem gegenüber betragen die natürlichen Emissionen 9000 Tonnen pro Jahr, welche vorab aus produktiven Böden und zum kleineren Teil aus elektrischen Entladungen in der Atmosphäre (Blitzen) stammen. Umfassende Informationen über Emissionen von luftverunreinigenden Stoffen aus natürlichen Quellen und vom Menschen verursachte Schadstoff-Emissionen in der Schweiz von 1950 bis 2010 sind in den Berichten Nr. 75 und 76, Stand September 1988, des Bundesamtes für Umweltschutz, verfügbar.

Aufgrund der Emissionszahlen ist ersichtlich, dass die Immissionsbelastung an Stickoxiden praktisch vollständig anthropogen bedingt ist.

2. Zuverlässigkeit der Messinstrumente des Nationalen Beobachtungsnetzes für Luftfremdstoffe (Nabel)

Bei den im Nabel verwendeten Messtechniken handelt es sich um Standardverfahren mit Messinstrumenten, die dem heutigen Stand der Technik entsprechen. Dabei gibt es, wie bei allen Messungen, einen gewissen Streubereich, der nach Auskunft der EMPA +/- 10 bis 15 Prozent beträgt. Diese Messungenauigkeiten entsprechen ebenfalls dem heutigen Stand der Technik.

Die Datenerfassung beim bestehenden alten Nabel erfolgt noch weitgehend manuell. Dadurch können bei betrieblichen Störungen längere Datenverluste auftreten. Die vom Bundesrat am 17. August 1988 beschlossenen grundlegende Erneuerung und Erweiterung des Nabel wird mit der automatischen Datenerfassung eine Erhöhung der Datensicherheit gewährleisten.

Im übrigen verweist der Bundesrat darauf, dass die Resultate des Nabel sich mit den Messergebnissen der kantonalen und städtischen Messnetze weitgehend decken.

3. Seriosität der Aussagen des Bundesamtes für Umweltschutz

Die Aussagen des Bundesamtes für Umweltschutz sind absolut seriös.

Ein starker Rückgang der Stickoxid-Immissionen für 1987 war nicht zu erwarten, da die eingeleiteten Massnahmen nur allmählich zu greifen beginnen. Die neuen Abgasvorschriften (US 83-Norm) gelten nur für neu in Verkehr gesetzte Fahrzeuge; ein Anpassen bereits in Verkehr befindlicher Fahrzeuge ist nicht vorgeschrieben. Der Bericht «Luftreinhalte-Konzept» des Bundesrates vom 10. September 1986 zeigt aber, dass der Katalysator im Verlauf der Jahre einen spürbaren Rückgang der Luftbelastung bewirken wird.

Der Bundesrat stellt fest, dass die bisher beobachtete Entwicklung der Schadstoff-Emissionen mit den früheren Aussagen, wie sie etwa im Bericht «Luftreinhalte-Konzept» enthalten sind, sehr gut übereinstimmt.

Präsident: Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates teilweise befriedigt.

88.759

Interpellation Brélaz

Schutz der Ozonschicht

Protection de la couche d'ozone

Wortlaut der Interpellation vom 6. Oktober 1988

Den eidgenössischen Räten ist nun das jüngste internationale Übereinkommen über die Ozonschicht zur Ratifizierung vorgelegt worden. Eine Reihe von Staaten (USA, Grossbritannien usw.) haben jedoch Erklärungen abgegeben, nach denen dieses Übereinkommen ungenügend sei. Zudem schliessen die getroffenen Massnahmen die zahlreichen Klimaanlage und anderen Anlagen der Kältetechnik nicht ein. Gerade diese entwickeln sich jedoch zur wichtigsten Emissionsquelle von Freonen. Gleichzeitig werden auch keine Massnahmen gegen die Emission von Halonen unternommen, einem Stoff, der für Feuerlöscher gebraucht wird und noch verheerendere Auswirkungen hat als die Freone.

Schliesslich hat es sich am Kongress von Toronto gezeigt, dass sich nicht nur der Anstieg des Hautkrebses auf die Abnahme der Ozonschicht in der Stratosphäre zurückführen lässt, sondern dass zusammen mit dem CO₂ eine Verarmung der Ozonschicht auch eine Rolle bei der allgemeinen Erwärmung des Klimas (Treibhauseffekt) spielen könnte, die in den nächsten Jahren eintreten und für die Küstenstaaten katastrophale Folgen haben könnte.

Ist der Bundesrat angesichts dieser Lage bereit, sowohl auf nationaler Ebene – gestützt auf das Umweltschutzgesetz – als auch auf internationaler Ebene folgende Massnahmen zu fördern:

1. Verbot aller Halone und Freone als Treibmittel.
2. Förderung der Forschung nach Produkten, die Freone und Halone, die in der Industrie verwendet werden, ersetzen können, soweit solche Produkte noch nicht existieren.
3. Strengere Richtlinien über den Bau von Kühl- und Klimaanlage und anderen industriellen Einrichtungen, damit die Emission von Freonen oder Halonen praktisch ausgeschlossen werden kann.
4. Verpflichtung (in irgendeiner Form), Freone und Halone vor der Ausserbetriebsetzung von Kühl- und Klimaanlage und anderen industriellen Anlagen zurückzugewinnen.

Texte de l'interpellation du 6 octobre 1988

Les Chambres fédérales sont en train de ratifier la dernière convention internationale sur la protection de la couche d'ozone. Toutefois divers pays (Etats-Unis, Grande-Bretagne, etc.) font des déclarations montrant qu'ils estiment aujourd'hui cette convention insuffisante.

De plus, les mesures prises ne s'appliquent pas aux nombreux appareils de climatisation et autres réfrigérateurs, qui sont rapidement en train de devenir la principale source de fréons. De même, rien n'est fait au niveau des halons utilisés dans les appareils extincteurs, et qui ont des effets encore plus dévastateurs que les fréons.

Enfin le congrès de Toronto a montré que la raréfaction de la couche d'ozone dans la haute atmosphère a des effets non seulement sur l'augmentation des cancers de la peau, mais pourrait également jouer un rôle important, en corrélation avec le CO₂, dans le réchauffement général du climat qui devrait survenir ces prochaines années avec des conséquences catastrophiques principalement pour les pays côtiers. Dans ces conditions, le Conseil fédéral est-il prêt au niveau national, en application de la loi sur la protection de l'environnement, ainsi qu'au niveau international à promouvoir les mesures suivantes:

1. Interdiction totale des halons et des fréons comme agents propulseurs;
2. Recherche de produits de substitution aux fréons et halons pour les applications industrielles où les dits produits de substitution n'existent pas encore;
3. Normes sévères sur la construction des appareils frigorifiques, de climatisation ou d'autres installations industrielles afin que pratiquement aucune perte de fréons ou de halons ne soit admise;
4. Obligation, sous une forme ou une autre, de récupérer les fréons ou halons des appareils frigorifiques, de climatisation ou d'autres installations industrielles avant leur mise hors service définitive.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Bär, Basler, Béguelin, Diener, Fierz, Massy, Meier-Glatfelden, Nussbaumer, Rebeaud, Salvioni, Schmid, Stocker, Thür, Wiederkehr (14)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit
L'auteur renonce au développement et demande une réponse écrite.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 23. November 1988

Rapport écrit du Conseil fédéral du 23 novembre 1988
Selon les chiffres fournis par l'industrie, la Suisse consomme 8000 tonnes de chlorofluorocarbones (CFC) par an qui, au cours des dernières années, se répartissaient de la façon suivante:

- sprays (surtout produits cosmétiques comme sprays pour cheveux, déodorants, parfums), environ 45 pour cent;
- mousses (surtout polyuréthane dur, isolant dans la construction), environ 30 pour cent;
- nettoyage technique (industrie électronique et nettoyage des textiles), environ 20 pour cent;

Interpellation Scherrer Messergebnis des Nationalen Beobachtungsnetzes für Luftfremdstoffe für das Jahr 1987

Interpellation Scherrer Réseau national d'observation des polluants atmosphériques. Résultats des mesures 1987

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1988
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	88.746
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.12.1988 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1942-1943
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 991

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.