



G 6.3.2
I 11.2

Bern, 15. Juni 1976 Is/mb

Eidg. Justiz- und Polizei-
departement
Polizeiabteilung

Ihr Zeichen: V.3.602 Im/gul

3003 Bern

Eidg. Volksinitiative für 12 motorfahrzeugfreie und motorflugzeugfreie Sonntage pro Jahr

Herr Direktor

Zuhanden der Botschaft haben Sie uns um eine Beurteilung der voraussichtlichen Auswirkungen von 12 motorfahrzeugfreien und motorflugzeugfreien Sonntagen pro Jahr, aus der Sicht des Umweltschutzes gebeten.

- 1 Bevor wir auf die engere Problematik des Immissionsschutzes im Sinne der Luftreinhaltung und Lärmbekämpfung eintreten, möchten wir versuchen, das Anliegen der Initianten in einen grösseren Zusammenhang zu stellen.
Im Vordergrund steht zweifellos das Verlangen nach einer Verbesserung der Lebensqualität. Dass diese Zielsetzung - die ganz gewiss ein viel breiteres Spektrum umfasst, als der verfassungsmässige Auftrag des Bundes zum Erlass einer Umweltschutzgesetzgebung - aus unserer Sicht volle Unterstützung verdient, muss wohl nicht näher dargetan werden. Nun darf indessen nicht übersehen werden, dass die Verbesserung der Lebensqualität ein Problem unserer gesamten Gesellschaftsordnung von eminent sozial- und wirtschaftspolitischer Bedeutung ist. Nach unserem Dafürhalten wird damit eine Aufgabe angeschnitten, die mit den Mitteln der Gesetzgebung allein kaum gelöst werden kann; das Spannungsfeld zwischen Norm und Wirklichkeit würde zu gross und unser schweizerisches Demokratieverständnis verkannt, wenn man versuchen wollte, allein auf dem Wege des normativen Imperativs, das gewiss notwendige aber ebenso weittragende Umdenken auf eine umwelt- und menschengerechtere Lebenshaltung zu erzwingen.

Wie Sie sehen, liegen unsere Bedenken in erster Linie auf der Ebene des in Aussicht genommenen Weges und richten sich nicht gegen die allgemein begrüßenswerte Zielsetzung. motorfahrzeugfreie und motorflugzeugfreie Tage sind sicher geeignet, manchem Zeitgenossen die Augen für echtere Werte, die eine tatsächliche innere Bereicherung bringen, zu öffnen. Solche Tage könnten sehr gut dazu mitwirken, Aktivitäten von Dorf-, Quartier- und Familiengemeinschaften neu aufblühen zu lassen. Das Gewicht der gut organisierten Automobilverbände darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass es noch immer ansehnliche Bevölkerungskreise gibt, die zu den passiven Teilnehmern des Motorfahrzeugverkehrs zählen. Die drei erlebten autofreien Sonntage waren beredtes Zeugnis vieler verborgener Fähigkeiten unserer Bevölkerung, Ruhetage wieder ihrer ursprünglichen Bedeutung entsprechend zu verbringen. Wir sind uns bewusst, dass sich derartige Vorteile nicht quantifizieren lassen. Das macht es wohl schwieriger - nicht aber entbehrlich - , sie gegen die vorwiegend volkswirtschaftlichen Aspekte abzuwägen.

- 2 Welche Auswirkungen sind bezüglich der Luftreinhaltung und Lärm-
bekämpfung von jährlich 12 motorfahrzeugfreien und motorflug-
zeugfreien Sonntagen zu erwarten?

Verschiedene Publikationen über bisherige Erfahrungen stehen gegenwärtig zur Verfügung.

- Mitteilungen der Deutschen Forschungsgesellschaft, Heft II/1974, Seite 49-56:
An den autofreien Sonntagen Ende 1973 betrug das mittlere Verkehrsaufkommen noch 5 bis 25%. Die Messergebnisse deuten eine Senkung der Schadstoffkonzentration auf 15 bis 35% an (Staub von 100 auf 70%). Da die Konzentrationen von Schadstoffen entscheidend von der Witterungssituation abhängig sind, wird eine Feininterpretation von Messergebnissen erschwert.
- Vorläufiger Bericht des Gesundheitsinspektorats der Stadt Zürich vom 4. Dezember 1973 über die Lärm- und Abgasmessungen anlässlich des Sonntagsfahrverbots am 25. November 1973:
Die Erhebungen zeigen im Vergleich von autofreien mit nicht autofreien Sonntagen eine Verminderung des CO-Gehaltes um eine Größenordnung.
- Sonntagsfahrverbot und Lärm, von R. Hottinger, Gesundheitsinspektorat der Stadt Zürich in Sozial- und Präventivmedizin, Heft 19/1974, Seite 213-215:
Die Erhebungen zeigen aufgrund des wesentlich geringeren Verkehrsaufkommens eine den Erwartungen entsprechende Verminderung der Lärmimmissionen. Leider wurden Vergleichsmessungen autofreier gegenüber nicht autofreien Sonntagen nicht durchgeführt. Dies verhindert eine Schlussfolgerung bezüglich des "Staueffektes" beziehungsweise Einsetzen des Verkehrs am Montagmorgen.

Die durchgeführten Untersuchungen waren fast durchwegs ungenügend geplant. Verschiedene deutsche Untersuchungen machten entweder einen Vergleich autofreier mit nicht autofreien Sonntagen oder autofreie Sonntage mit Werktagen. Da die Meteorologie entscheidend mitspielt, ist ein kreuzweiser Vergleich ausserordentlich schwierig. Hinsichtlich der Lärmimmission liegen die Schwierigkeiten im Fehlen von Vergleichsmessungen autofreier/nicht autofreier Sonntage.

Gestützt auf die vorliegenden Untersuchungen und Berichte lassen sich nur verhältnismässig allgemeine Aussagen machen:

- Eine drastische Verminderung des Verkehrsaufkommens an autofreien Sonntagen führt logischerweise zu einer ebensolchen Verminderung der für den Autoverkehr typischen Luftfremdstoffe und des Motorfahrzeuglärms. Diesbezüglich wäre eine sehr wünschenswerte Zustandsverbesserung im Bereich Luft und Lärm temporär zu erwarten. Der gesamthafte Beitrag wäre indessen gering und aus medizinisch/ökologischer Sicht kaum von Bedeutung.
- Für den Lärm wäre an 12 Sonntagen ein Zustand zu erreichen, der stark belasteten Gebieten den Charakter von ruhigen Gebieten zurückgeben könnte. Sicherlich würden autofreie Sonntage im Bereich des Lärms von der betroffenen Bevölkerung wahrgenommen und bewertet werden können.
- Für die Luftreinhaltung würden die Emissionen der Motorfahrzeuge an 12 Sonntagen praktisch wegfallen. Gesamthaft würde das zu einer jährlichen Emissionsreduktion der Autoabgase von der Grössenordnung eines bis einiger weniger Prozente führen. Die gleiche Aussage gilt für den Benzinverbrauch.

3 Da die Aspekte des Umweltschutzes nur ein Element zur Gesamtbeurteilung der Initiative beisteuern und auch innerhalb des Bereiches Umweltschutz und Lebensqualität die Bewertung nicht zu einer vorbehaltlosen Zustimmung führen kann, müssen wir auf zusammenfassende Schlussfolgerungen verzichten. Es liegt uns indessen viel daran, auch die Auffassungen der anderen interessierten Bundesstellen zu erfahren. Wir sind sehr interessiert und gerne bereit, an den weiteren Vorbereitungen der Botschaft teilzunehmen. In diesem Sinne erwarten wir gerne Ihre weiteren Nachrichten und grüssen Sie freundlich.

Eidg. Amt für Umweltschutz
Der stellvertretende Direktor

B. Böhlen

(Dr. B. Böhlen)