



Stiftung
Gesunde Schweiz JETZT

Neumarktstrasse 28, 2500 Biel 3
Tel. 032/221315

Information zuhanden der Mitglieder des Bundesrates, Parlamentes und der
Presse

Die EMPA postuliert für 1977 tiefere Lärm-Emissionsgrenzwerte als das EJPD

Um bis zu 32 % tiefere Lärmgrenzwerte ab 1977 schlägt die Eidg. Materialprüfungs-Anstalt (EMPA) vor, als der Bundesrat in seinem EJPD-Bericht vom November 1974. Dies geht aus der Dokumentation hervor, die der nationalrätlichen vorberatenden Kommission bei ihrem Besuch in der EMPA am 15. August 1975 ausgehändigt wurde.

Bei Motorfahrrädern erachtet die EMPA (Professor Lauber) 67 Decibel A (dBA) als realistisch (EJPD: 68 dBA).

- Kleinmotorräder bis 50 ccm, EMPA 68 dBA (EJPD 71 dBA).
- Kleine Motorräder bis 200 ccm, EMPA 75 dBA (EJPD 78 dBA).
- Grosse Motorräder über 200 ccm, EMPA 79 dBA (EJPD 82 dBA).
- Leichte Motorwagen (Personenwagen, Lieferwagen u.ä.) über 50 PS oder mit Dieselmotor, EMPA 77 dBA (EJPD 80 dBA).
- Leichte Motorwagen bis 50 PS, EMPA 73 dBA (EJPD 77 dBA).

Zu den schweren Motorwagen hat sich die EMPA schriftlich nicht festgelegt, aber mündlich geäussert, dass da auch "noch einiges drin liegt". Aufgrund der typengeprüften Werte von bereits seit Jahren zirkulierenden Lastwagen (die leisesten emittieren 78 und 79 dBA!) hat die Stiftung GSJ 82 dBA für über 240 PS und 80 dBA für unter 240 PS gefordert.

Die Stiftung Gesunde Schweiz JETZT (GSJ) kritisiert, dass die bisherige Unterteilung in Fahrzeugkategorien sehr ungenügend differenziert ist: Autobusse gehören (da sie, nach Ansicht aller Lärmexperten inkl. EJPD noch wesentlich leichter als Lastwagen schallgedämpft werden können) nicht in die Kategorie Lastwagen, und ein tieferer Lärmgrenzwert (GSJ: 78 dBA - Schweden 77 dBA für Stadtbusse!) ist für sie festzulegen.

Raupenfahrzeuge sind bisher den schweren Motorrädern gleichgestellt gewesen. Die "Snowmobiles" sind in der Mehrheit um 77 dBA herum typengeprüft. Da diese Fahrzeuge ausschliesslich in Winter-Erholungsgebieten zum Einsatz gelangen und ihre Lärmdämmung unproblematisch ist, fordert die Stiftung GSJ 75 dBA als Höchst-Emissionswert.

Auf Lastwagen aufgebaute Arbeitsgeräte (Pumpen, Kühlaggregate usw.) sind bisher den Lastwagen selber gleichgestellt gewesen. Das ist völlig unrealistisch. Da sie oft stundenlang immobil am selben Ort zum Einsatz gelangen und ihre Lärmdämmung technisch keine Schwierigkeiten bietet, fordert die Stiftung GSJ 78 dBA. Der Bundesrat kann noch tiefer gehen.

Traktoren, Motorkarren und Einachser (z.B. Gärtner-Arbeitsmaschinen) figurierten bisher in der Kategorie der Lastwagen (!). Sie müssen in einer/mehreren Kategorie(n) getrennt von den schweren Lastwagen erfasst werden, mit max. 78 dBA.

Das Postulat, dass Türen beim Zuschlagen nicht mehr als 70 dBA emittieren dürfen, hat das EJPD von der GSJ schon 1972 entgegengenommen. Eine Prüfung wurde in Aussicht gestellt. Der Bericht sieht nichts vor. Diese Lärmquelle (wie auch Kofferdeckel) ist ein echtes Problem für Menschen, deren Schlafzimmer oberhalb von Parkplätzen liegen. Die BAV schreibt vor: "müssen leise schliessbar sein". Was heisst das?

Die Stiftung Gesunde Schweiz JETZT (GSJ) und die Schweizerische Gesellschaft für Umweltschutz (SGU) geben der Hoffnung Ausdruck, dass das Parlament den Empfehlungen der Eidg. Materialprüfungsanstalt folgt. In ähnlicher Richtung ist kürzlich der Regierungsrat des Kantons Zürich, in einem 5seitigen Brief an das Eidg. Justiz- und Polizeidepartement, gestossen; der Zürcher Regierungsrat lädt das EJPD ausserdem ein, "kurzfristig besonders sinnvolle und wirksame" Parallel-Massnahmen zur Motorfahrzeug-Lärmbekämpfung zu realisieren.

Ergänzende Parallelmassnahmen fehlen im Bundesratsbericht völlig. Dies ist mit ein Grund, weshalb die Stiftung GSJ den Bericht als völlig ungenügend bezeichnet hat. Welche Massnahmen geeignet sind, geht aus dem 33-Punkte-Programm der 100-seitigen GSJ-Broschüre vom Mai 1975 sowie aus den den vorberatenden Kommissionen unterbreiteten Unterlagen hervor. Einige der wichtigsten postuliert auch die Regierung des Kantons Zürich. Mitunter werden sie auch von den drei Autogewerbeverbänden FRS, AGVS und CSSA nicht abgelehnt; die GSJ-Analyse sei zwar polemisch, schreibt z.B. der Autogewerbe-Verband AGVS, aber es seien ihr "einige positive Aspekte nicht abzusprechen".

15.9.75

Die Massnahmen zur Reduktion der Lärm-Immissionen durch die Motorfahrzeuge
(Zusammenfassung der Forderungen der Stiftung Gesunde Schweiz JETZT (GSJ)
und der Schweizerischen Gesellschaft für Umweltschutz (SGU), zuhanden der
vorberatenden parlamentarischen Kommission)

A - Die Lärmemissions-Grenzwerte

Motorfahräder

Für sie gilt jetzt ein Lärmemissions-Grenzwert von 70 dBA, mit einer
Marge von +2 dBA = 72 dBA.

Das leiseste typengeprüfte Mofa emittiert 65 dBA.

Die Forderung SGU/GSJ für ab 1977 lautet 67 dBA.

Der EJPD-Vorschlag 68 dBA (EMPA: 67 dBA) wäre evtl. akzeptabel, wenn

- a) die Mofas ab sofort Polizeischilder tragen würden wie die Motorräder
- b) die Führung eines Mofas zum Tragen eines Fahrausweises verpflichtet

Zu a) und b): Aus den zahllosen Zuschriften, welche die Stiftung GSJ jedes Jahr aus dem Publikum erhält, geht hervor, dass die Mofas ein Aergernis ersten Ranges darstellen. Eine polizeiliche Erfassung von gesetzesübertretenden Mofa-Fahrern ist, wie sämtliche Polizeistellen beklagen, fast unmöglich: eine Verzeigung ist nur möglich, wenn feststeht, wer der Fahrer ist - und dies kann nur ermittelt werden, wenn die Polizeikontrollnummer hinten am flüchtenden Fahrzeug den Hinweis liefert (ist jetzt nicht der Fall) resp. wenn die Personalien des angehaltenen Fahrers aus dem Ausweis zu erfahren sind (bis jetzt besteht keine Pflicht zum Tragen eines Ausweises). Den Fahrausweis soll erhalten, wer mindestens eine theoretische Prüfung bestanden hat. Dies trägt zur Kenntnis des Fahrers der einschlägigen Vorschriften und somit auch zu seiner Sicherheit bei.

c) die Schalldämpfer rostfrei sind (die Qualität der meisten bisherigen Mofa-Schalldämpfer sind von pitoyabler Qualität...verlottern nach wenigen hundert Kilometern und machen dementsprechend Lärm)

d) die auf Seite 9, c., des Bundesratsberichtes vorgesehenen Massnahmen tatsächlich und spätestens am 1.1.77 wie vorgesehen in Kraft treten.

Die Problematik "Töffli" ist dem EJPD seit langer Zeit bekannt. Von 1972 stammen die Anfragen der Nationalräte Zwygart und Baechtold. Wenn die Vorschriften erst 1977 in Kraft treten, werden somit 5 Jahre vergangen sein.

70 dBA war die Limite bisher, bei Vorbeifahrt 30 km gemessen. Der effektive Durchschnitt infolge Fehlens dieser Vorschriften liegt, wie Messungen der Stiftung GSJ an fast 200 Mofas ergaben, bei 78 dBA - also 74 % lauter als das Gesetz vorschreibt!

Es liegt im Interesse dieses an sich umweltfreundlichen Fahrzeuges (wenn man von seinen Abgaswerten absieht), dass es nicht länger durch seine unmässigen Lärmimmissionen umweltfeindlich bleibt.

Kleinmotorräder bis 50 ccm

Für sie gilt, seit 1967, ein Lärmemissions-Grenzwert von 73 dBA.

Das leiseste typengeprüfte emittiert 71 dBA.

Die Forderung GSJ/SGU für ab 1977 lautet 68 dBA.

Der EJPD-Vorschlag: 71 dBA. (EMPA: 68 dBA)

Ein Kleinmotorrad bis 50 ccm ist nicht viel anderes als ein Mofa. Weder konstruktiv noch psychologisch erscheint die Absicht des EJPD gerechtfertigt, dieser Kategorie 23 % mehr Lärm zuzugestehen als den Mofa.

Gegenüber 1967, also 10 Jahre später, verlangt das EJPD eine Verbesserung um ganze 15 %. Es wird anerkannt, dass das EJPD wenigstens hier die leiseren Modelle zum Vorbild nimmt. (Bei den anderen Kategorien ist dies nicht der Fall.)

Kleine Motorräder 50-200 ccm

Für sie gilt jetzt ein Lärmemissions-Grenzwert von 82 dBA; für jene bis 150 ccm sogar gültig seit 1958!

Das leiseste typengeprüfte emittiert 74 dBA. Das sind 32 % weniger als der EJPD-Vorschlag für 1977.

Das EJPD postuliert 78 dBA (EMPA: 75 dBA). Das entspräche einer Verbesserung von 32 % in...21 Jahren!

Die Forderung SGU/GSJ ab 1977 lautet 75 dBA.

Die kleinen Motorräder werden als richtige "Surri" gefahren. Sie werden als lästig empfunden. Es besteht keinerlei Grund, ihre Lärmbelästigung künstlich zu erhalten und schon gar nicht, wenn man diesen Vergleich zieht:

- EJPD-Vorschlag für diese kleinen Einplätzer: 78 dBA
- EJPD-Vorschlag für 4-plätzig Autos bis 50 PS: 77 dBA. Das EJPD will den 1-plätzig Zweirädigen 7 % mehr Lärm zugestehen als den 4-plätzig Vier-rädigen.

Grosse Motorräder über 200 ccm

Für sie gilt seit 1969 ein Lärmgrenzwert von 82 dBA, gemessen bei 3/4 der Drehzahl der grössten Nutzleistung.

Das EJPD schlägt neu 82 dBA 4/4 vor. (EMPA: 79 dBA)

Die Forderung GSJ/SGU für ab 1977 lautet 79 dBA, 4/4.

Es wird verdankt, dass das EJPD die 3/4-Messung aufgeben will.

Die schweren Motorräder, ausgesprochene "Plauschfahrzeuge" ohne wirtschaftliche Notwendigkeit, vor allem in den Ruhezeiten nachts und am Wochenende ~~gefahren~~, und meistens vorsätzlich extrem laut und risikoreich gefahren, stehen an der Spitze der lästigen Lärmquellen.

Deshalb wird mit allem Nachdruck gefordert, dieser Kategorie unter keinen Umständen einen Lärm von 82 dBA (!) zuzugestehen. Das EJPD will diesen Maschinen 41 % mehr Lärm erlauben als den Personenwagen. Dies würde von der Bevölkerung nicht verstanden!

Die Forderung SGU/GSJ auf 79 dBA ist ein Kompromiss, auf den GSJ/SGU nicht stolz sind. Er versteht sich unter dem Vorbehalt, dass das Nacht- und Sonntagsfahrverbot ab 1977 für alle Fahrzeuge mit einem Lärmgrenzwert über 79 dBA eingeführt wird; dann ergibt sich wenigstens mittelfristig eine spürbare Verbesserung.

Zweiter Vorbehalt: dass der Bundesrat den Grenzwert für 1980 (und nicht erst 1982, wie er's vorhat) von 74 dBA heute bekanntgibt und dann durchsetzt.

Raupenfahrzeuge (Snowmobiles u.ä.)

In der EJPD-Kategorienliste figurieren sie unter den "Motorrädern". Snowmobiles u.ä. sind Fahrzeuge, die ausschliesslich in Erholungsgebieten zum Einsatz gelangen; ihnen einen so hohen Belästigungsgrad zuzugestehen ist mehr als fragwürdig, und sicher nicht im Sinne von 24septies, und auch völlig praxisfremd:

Die leisesten typengeprüften messen 77 dBA (das EJPD will ihnen bis zu 82 dBA erlauben, 41 % mehr).

GSJ/SGU fordern 75 dBA.

Die Schallisolation an diesen Fahrzeugen ist unproblematisch in dem Sinn, als deren Schalldämpfer bisher sehr billiger Art waren, also mit relativ wenig Aufwand verbessert werden können und die Verschalung der Raupenfahrzeuge das Anbringen von effizientem, schallschluckendem Material und ähnliche Massnahmen ohne weiteres erlaubt.

Leichte Motorwagen über 50 PS und Diesel

(Personenwagen, Lieferwagen, Kleinbusse)

Für sie gilt jetzt 82 dBA bei 4/4 resp. 82 dBA bei 3/4 für "sportliche" Ausführungen.

Das leiseste typengeprüfte 4/4 weist auf: 70 dBB seit 1967.

Das EJPD schlägt für 1977 80 dBA vor (EMPA: 77 dBA) - und 82 dBA für "Sportliche" Ausführungen. (10 dBA mehr = 100 % mehr.)

GSJ/SGU fordern 77 dBA für alle.

Etwa 80 % der e f f e k t i v zirkulierenden gängigen Autos erfüllen heute die 1977 EJPD-Limite, zum Teil sogar seit vielen Jahre, zum Teil unterschreiten sie die Grenze seit Jahren um etliche Decibel. Sogar das EJPD gibt dies im Zusatzbericht zu (wertet aber jeden Typ gleich, ungeachtet seiner tatsächlichen Verbreitung).

Es scheint wenig sinnvoll, den Lärmgrenzwert nur auf ein Mass zu reduzieren, das dann in der Praxis keine Wirkung zeitigt, weil es schon der heutigen Praxis annähernd entspricht.

Einen Effort müssten nur "Sportwagen" leisten; und auf deren bisherige Losgelöstheit von der Verantwortung der Umwelt gegenüber kann der Bundesrat keine Rücksicht nehmen.

Mit allem Nachdruck wird gefordert, dass das EJPD nicht ausgerechnet die unerwünschte Lärmigkeit der "sportlichen" Modelle mit der Erlaubnis zur Emission von 2 dBA mehr honoriert! Diese Massnahme stünde in krassem Gegensatz zur bundesrätlichen Einleitung im BR-Bericht: "Wer sich durch verschärfte neue Forderungen, die der Verbesserung der Lebensqualität und damit dem Gemeinwohl dienen, überraschen lässt, muss die Folgen dieser Kurzsichtigkeit selber verantworten."

Die BRD (s. EJPD Zusatzbericht, S. 15) plant für Personenwagen 78 dBA, die Regierung von Schweden prüft den Vorschlag 76 dBA.

Leichte Motorwagen bis 50 PS

Bisheriger Grenzwert 78 dBA.

Das leiseste ist mit 70 dBA geprüft, seit 1970.

SGU/GSJ fordern 73 dBA ab 1977.

Das EJPD 77 dBA. (EMPA-Vorschlag: 73 dBA)

Das EJPD gibt im Zusatzbericht (S. 23) zu, dass 70 % dieser Autos die bundesrätlichen 77er-Limiten schon heute erfüllen würden.

Tatsächlich liegt die Zahl näher bei 100 %, wenn sie aufgrund der effektiven Verkehrsanteile der gängigen Marken ermittelt wird. Auf wenig gekaufte, lautere Liebhaberausführungen Rücksicht zu nehmen und den Grenzwert für alle künstlich hoch zu halten, scheint nicht sinnvoll. Von einem Liebhaber von Sonderautos kann auch durchaus erwartet werden, dass er 200 Franken mehr für Schallschluckmaterial und einen leistungsfähigen Schalldämpfer zu zahlen bereit ist; dies entspräche auch dem Verursacherprinzip.

Schwere Motorwagen, Arbeitsmotorwagen über 240 PS

Bisher 87 dBA.

Die leisesten emittieren 78 und 79 dBA.

GSJ/SGU: 82 dBA.

EJPD: 85 dBA.

Viel zu kommentieren gibt es hier nicht. Die Praxis beweist, wie unrealistisch hoch die EJPD-Vorstellung ist. Das Potential ist überhaupt nicht ausgeschöpft. Wenn schon Saurer AG bestätigt (s. Bild 15 der Dok., die der ständerätlichen Kommission ausgehändigt worden ist), das "kurzfristig" bis zu 3 dBA Reduktion möglich ist, und Saurer Modelle unter dem heutigen Grenzwert anbietet, dann ist leicht erkennbar, dass kurzfristig 82 dBA durchaus realistisch sind.

Schwere Motorwagen unter 240 PS

Bisher 85 dBA

Der leiseste emittiert 81 dBA, seit 1972 (und mit 228 PS).

SGU/ GSJ fordern 80 dBA.

EJPD will 83 dBA.

Die alte Norm besteht seit 1969. Für 1977, also 8 Jahre später, fordert das EJPD 2 dBA = 15 % weniger Lärm. Die Lärmbekämpfungstechnik hat sich in 8 Jahren wesentlich stärker entwickelt als 15 %.

Traktoren, Motoreinachser, Motorkarren sowie aufgebaute Geräte.

Bisher 85/87 dBA...

...Achtung: bisher hat für diese Typen gar keine Messkategorie bestanden - sie waren einfach den Kategorien "Schwere Motorwagen" einverleibt.

Ein landwirtschaftlicher Traktor wurde gleichbehandelt wie ein 10-rädriger Lastwagen. Ebenso ein 1-achsiges Fahrzeug z.B. eines Gärtners. Oder das auf dem schweren Lastwagen aufgebaute Arbeitsgerät (z.B. ein Kühlaggregat) durfte so viel Lärm machen wie der schwere Lastwagen selber.

Diese Pauschalisierung ist natürlich vom Immissionsschutzgedanken her nicht akzeptabel, und von der Technik her völlig unrealistisch. Sie hatte bislang zur Folge, dass lärmdämpfende Massnahmen entweder kaum oder überhaupt nicht ergriffen wurden - der Messwert lag allemal unter dem Grenzwert.

SGU/GSJ fordern für 1977: maximal 78 dBA. Es liegt am EJPD, entsprechend den gebotenen technischen Möglichkeiten noch feiner zu differenzieren und die individuellen Emissionsgrenzwerte weiter zu reduzieren.

Autobusse

Bisher 85/87 dBA, je nach PS...

...Achtung: bisher den Lastwagen gleichgestellt.

Dazu das EJPD im Zusatzbericht, Seite 16: "Für...(Gesellschaftswagen und Busse)...ist eine kurzfristige Lärmreduktion tatsächlich leichter zu erreichen als für Lastwagen."

Dok Saurer AG, Schlussfolgerungen: "Autobusse können unter Umständen getrennt von LKW'S behandelt werden. Schärfere Grenzwerte sind dort eher gerechtfertigt und auch leichter realisierbar."

Dies ist seit langem bekannt und anerkannt. Darum sollte für diese Fahrzeuge auf 1977 eine separate Kategorie vorgesehen werden.

Schweden prüft 77 dBA für Stadtbusse, 81 dBA für andere. Die Unterscheidung zwischen Stadt- und Dorf- und anderen Bussen ist technisch und ökologisch nicht notwendig.

SGU/GSJ fordern für 1977: 78 dBA.

Ueber den Vorschlag EJPD 83/85 dBA braucht man gar nicht zu diskutieren.

Diverses

Türen, Kofferdeckel und Schiebedächer müssen, laut Art. 21/4+6 BAV "leise schliessbar sein". In der Praxis heisst das, dass lärmgeplagte Bewohner von Mehrfamilienhäusern und in der Nähe von Gaststätten unfreiwillig hören müssen, wieviel Personen nachts um zwei heimgekommen sind resp. zur Polizeistunde ins Auto einsteigen.

Dem EJPD wurde dieses echte Problem (das jene Menschen kaum beschäftigt, die abseits des Rummels in Einfamilienhäusern zu wohnen das Glück haben) bereits 1973 dargelegt; es versicherte, den Fall zu untersuchen. Wir verlangten, dass Lärmgrenzwerte festgelegt werden. Das ist dringend nötig. Es besteht kein Grund dafür, die mit einfachsten Mitteln gebotenen Dämpfungsmöglichkeiten nicht auszuschöpfen. Forderung SGU/GSJ: 70 dBA.

Fahrzeugreifen sind bei Tempi ab 60-80 km/h eine wesentliche Lärmquelle. Exakte, strenge Vorschriften sind zu erlassen.

B) Zusammenfassung und ergänzende Massnahmen:

1. Die Lärm-Emissionsgrenzwerte gültig ab 1.1.1977 sind so weit zu reduzieren,

1.1 wie die heute verkehrenden leiseren Fahrzeuge beweisen, dass es möglich ist

1.2 wie das Interesse der Volksgesundheit und der Wiederwohnbarmachung unserer Siedlungen dies verlangt

1.3 dass die Oeffentliche Hand von den horrenden Ausgaben für Immissionsschutzmassnahmen an Häusern usw. so weit als möglich entlastet wird

1.4 dass der Auftrag des Umweltschutz-Verfassungsartikels 24septies erfüllt wird.

Die GSJ/SGU-Grenzwerte tragen diesen Bedingungen Rechnung.

2. Die Typen-Unterteilung ist zu verfeinern und mit den Kategorien "Reifen" sowie "Türen, Kofferdeckel und Schiebedächer" zu ergänzen.

3. Flankierende Massnahmen sind parallel zu ergreifen, damit das ökologische erste Ziel kurz- resp. mittelfristig erreicht wird.

3.1 Publikmachung der in den "Typenprüfungskarten" registrierten Emissions-Werte für jedes Fahrzeugmodell (unter Aufhebung des "Amtsgeheimnisses", das bisher über die gemessenen Emissionswerte ausgebreitet worden ist; nur Amtspersonen haben bislang Zugang zu diesen Werten gehabt). Und zwar:

3.2.1 Pflicht zur Veröffentlichung in allen Werbemitteln durch den Hersteller/Importeur/Generalvertreter/Vertreter von Motorfahrzeugen.

3.2.2 Vierteljährliche Publikation durch den Bund selber, im Sinne der Konsumenteninformation, und als Wettbewerbs-Stimulus für die Industrie, emissionsärmere Fahrzeuge zu bauen.

3.2 Einführung von Tempo 40 innerorts, mit Ausnahmen bis 60 km/h auf dafür geeigneten Strassen. 80 ausserorts, 100/110 auf Autobahnen.

3.3 Fahrausweis und lesbares Nummernschild bei Mofas.

3.4 Schalldämpfer aus rostfreiem Material, entspr. dem Auftrag in BAV Art. 21/1, und nicht nach oben gerichtet.

3.5 Nacht- und Sonntags-Fahrverbot auch für lärmige Nicht-Nutzfahrzeuge (analog dem seit langem bestehenden Verbot für Nutzfahrzeuge).

3.6 Stop- und Start-Automatik für alle grösseren Fahrzeuge. Bei Verkehrsampeln eine kurze Gelbphase (gekoppelt mit dem Rot), aufzuleuchten vor Grün.

3.7 Präzisierung der Art. 33 und 34 VRV, Klarheit in der Ahndung.

3.8 Verpflichtung zum Rückruf und typenkonformer Wiederherstellung von Fahrzeugen, die nicht gemäss Typenprüfung ausgeliefert wurden. Periodische Wiederholung der Typenprüfung wenigstens stichprobenweise.

3.9 Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen periodischen Fahrzeugkontrolle, unter Einbezug des privaten Motorfahrzeuggewerbes.

3.10 Lärm-Emissionssteuer mit Rabattabzug pro Decibel weniger. Zweckgebundene Verwendung dieser Verursacher-Gelder für Lärmimmissionsschutz an Strassen und Gebäuden.

3.11 Verbot jener sog. motorsportlichen Anlässe, die dem Art. VRV 94/95 widersprechen und der Erziehung zu emissionsarmen Fahren zuwiderlaufen.

3.12 Anweisung an die Bundesämter, bei ihren Einkäufen von Motorfahrzeugen umweltfreundliche Modelle zu bevorzugen. Und Einladung der Kantone und Gemeinden, nach demselben Prinzip vorzugehen.

4. Reduktion der Lärm-Emissionsgrenzwerte für bereits in Verkehr stehende Fahrzeuge ("Altfahrzeuge"), aber nur für solche, die erfahrungsgemäss mindestens noch 5 Jahre in Betrieb stehen.

5. Strenge Lärm-Emissionsgrenzwerte gültig ab 1980 (nicht erst 1982) sind heute bekanntzugeben, damit die Industrie 5 Jahre, also genügend, Zeit hat, sich darauf einzurichten.

ES SEI FESTGEHALTEN:

- Vorstehende Massnahmen verursachen den Motorfahrzeugbesitzern keine wesentlichen Kosten. Dank einiger Massnahmen - z.B. rostfreier Schalldämpfer, Stop-und-Start-Automatik usw. - erwächst dem Besitzer letztlich sogar ein wesentlicher finanzieller Gewinn.
- Die Oeffentliche Hand wird entlastet - und das bedeutet letztlich wiederum auch für den Fahrzeugbesitzer finanziellen Gewinn durch weniger Steuern. Lärmschutz-Massnahmen (Wände, Wälle, Fenster, Klimatisierung usw.) werden vermindert resp. fallen mit der Zeit weg, die Polizeiarbeit wird geringer, und dank der Temporeduktionen werden auch die bisher uferlosen Spitalaufwendungen reduziert.
- Das Motorfahrzeug per se ist eine gute Idee, und ganz bestimmt auf längere Zeit nicht wegzudenken. Aber die Emissionen, die ihm bisher, vom technischen Standpunkt aus völlig unnötig, erlaubt wurden, haben zu einer begründeten "Verteufelung" und somit allerseitigen Emotionalisierung geführt.
- Es hiesse, die Zeichen der Zeit und die Stimmung im Volk (u n d die missliche Lage der Oeffentlichen Kassen) verkennen, wollte man den Schritt vorwärts bezüglich Immissionsschutz (durch Emissions-Reduzierung) nicht tun.
- Das Programm des EJPD hat die unterschreibende Institution "Bundesrat" unnötig in begründeten Misskredit gebracht. Angesichts der manifesten Unzufriedenheit ("diemachen ja doch, was sie wollen") im Volk hätte dies unbedingt vermieden werden sollen.
- Die politischen Hemmschuhe bei der Verwirklichung der Idee des Motorfahrzeuges als umweltfreundliches T r a n s p o r tmittel sind die Verkehrs- und ähnlichen Verbände, d.h. deren Vorstände. Die Mitglieder der Verkehrsverbände sind nicht primär Autofahrer, sondern Menschen; entsprechend die Bereitschaft ihrer Mehrheit, das Motorfahrzeug umweltfreundlich werden zu lassen. Die Hersteller und Importeure anerkennen in den persönlichen Gesprächen die Möglichkeiten und bestätigen ihre Bereitschaft, mitzutun; "wir können aber nichts unternehmen, solange der Bundesrat nicht vorwärtsmacht" ist der Tenor - klar: solange "der Bundesrat" nicht wettbewerbsgleich strenge Limiten für alle setzt, kann es nicht vorwärtsgehen. Wer von sich aus vorprellt, hat das Nachsehen, wird infolge des Wettbewerbszwanges bestraft.

Stiftung Gesunde Schweiz JETZT (GSJ) und Schweizerische Gesellschaft für Umweltschutz (SGU)

9. September 1975