

anhang zu bericht

1734

1973

**Bundesratsbeschluss
über
das Sonntagsfahr- und -flugverbot**

(Vom 21. November 1973)

Der Schweizerische Bundesrat,

gestützt auf die Artikel 18 und 20 des Bundesgesetzes vom 30. September 1955¹⁾
über die wirtschaftliche Kriegsvorsorge,

beschliesst :

Art. 1

Sonntagsfahr- und -flugverbot

¹ Der Verkehr mit treibstoffabhängigen Strassen-, Luft- und Wasserfahrzeugen, die mit flüssigen Treibstoffen einschliesslich Flüssiggasen betrieben werden, ist jeweils vom Sonntag 03.00 Uhr bis Montag 03.00 Uhr verboten.

² Das Sonntagsfahrverbot gilt auch für Motorfahrzeuge, die im Ausland immatrikuliert sind.

Art. 2

Ausnahmen

¹ Das Verbot gilt nicht für Fahrten

- a. der Post-, Telefon- und Telegrafengebiete, soweit es sich um Kursfahrten (Reisepost) und unerlässliche Fahrten für den Postsachentransport handelt;
- b. konzessionierter Automobil-, Schiffahrts- und Luftfahrtsunternehmungen im Rahmen des fahrplanmässigen Betriebes;
- c. von Taxametern im Rayon des Ortes oder der Agglomeration und zur Beförderung von Hotelgästen durch betriebseigene Fahrzeuge in diesem Rayon;

¹⁾ SR 531.01

- d. zur Hilfeleistung bei Katastrophen, Unfällen, zum Transport von Kranken und in andern nachweisbaren Notlagen;
- e. von Invaliden, die auf treibstoffabhängige Strassenfahrzeuge angewiesen sind;
- f. von und zur Arbeit.

² Das Verbot gilt nicht für unaufschiebbare berufliche und dienstliche Fahrten

- a. der Polizei, der Zollverwaltung und der Feuerwehr;
- b. der praktizierenden Ärzte und Tierärzte;
- c. der Hebammen, des Krankenpflegepersonals und der Krankentransportunternehmer;
- d. der Spitäler, Kranken-, Irren- und Strafanstalten;
- e. der Seelsorger;
- f. zum Transport von Leichen;
- g. der privaten und öffentlichen Pikett-, Reparatur-, Entstörungs- und Zustelldienste;
- h. der privaten Bewachungsdienste;
- i. zur Lebensmittelversorgung und -verteilung;
- k. zur Sicherung der landwirtschaftlichen Produktion;
- l. von Presse, Radio und Fernsehen.

³ Das Verbot gilt nicht für Flüge

- a. des gewerbsmässigen Luftverkehrs, die im Rahmen einer Konzession oder einer allgemeinen Betriebsbewilligung ausgeführt werden;
- b. zur Hilfeleistung bei Katastrophen, Unfällen, zum Transport von Kranken und in andern nachweisbaren Notlagen;
- c. zu polizeilichen Zwecken, soweit solche Flüge unaufschiebbar sind;
- d. des nicht gewerbsmässigen Luftverkehrs mit im Ausland immatrikulierten Luftfahrzeugen, sofern dabei die Grenze überflogen wird.

⁴ Das Verbot nach Artikel 1 gilt nicht für unaufschiebbare Dienstfahrten mit Fahrzeugen von diplomatischen Missionen, intergouvernementalen Organisationen, ständigen Delegationen bei diesen Organisationen und konsularischen Posten.

⁵ Das Eidgenössische Volkswirtschaftsdepartement kann generell für weitere Zwecke Ausnahmen bewilligen. In dringenden Einzelfällen können für Motorfahrzeuge auch die Kantone, für Luftfahrzeuge das Eidgenössische Luftamt auf Gesuch hin Ausnahmen bewilligen.

⁶ Wer Fahrten im Sinne von Absatz 1, 2, 4 und 5 ausführt, hat sich über seine Berechtigung auszuweisen.

Art. 3

Armee

Das Eidgenössische Militärdepartement erlässt über die Durchführung des Sonntagsfahr- und -flugverbotes bei der Armee die erforderlichen Weisungen.

Art. 4

Strafbestimmungen

Auf Widerhandlungen gegen diesen Beschluss finden die Artikel 36 bis 40 des Bundesgesetzes vom 30. September 1955¹⁾ über die wirtschaftliche Kriegsvorsorge Anwendung.

Art. 5

Vollzug

¹ Der Vollzug der Artikel 1 und 2, soweit sie Strassen- und Wasserfahrzeuge betreffen, obliegt den Kantonen. Sie ordnen die notwendigen Massnahmen an, insbesondere Verkehrskontrollen auf öffentlichen Strassen.

² Im übrigen ist der Vollzug, soweit Strassen- und Wasserfahrzeuge in Frage stehen, Sache des Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartementes. Es kann das Kriegs-Industrie- und -Arbeits-Amt mit der Durchführung beauftragen.

³ Soweit Luftfahrzeuge in Frage stehen, ist der Vollzug Sache des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes. Es kann das Eidgenössische Luftamt mit der Durchführung beauftragen.

Art. 6

Inkrafttreten

Dieser Beschluss tritt am 25. November 1973 in Kraft und gilt bis und mit 10. Dezember 1973.

Bern, den 21. November 1973

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident:

Bonvin

Der Bundeskanzler:

Huber

Schriftreihe der Eidg. Kommission für die Gesamtenergiekonzeption

Studie Nr. 9



Repräsentativ-Befragung der Schweizer Bevölkerung über Energiekonsum, Energieversorgung und Energiepolitik (Institut EXPLORA AG, Zürich)

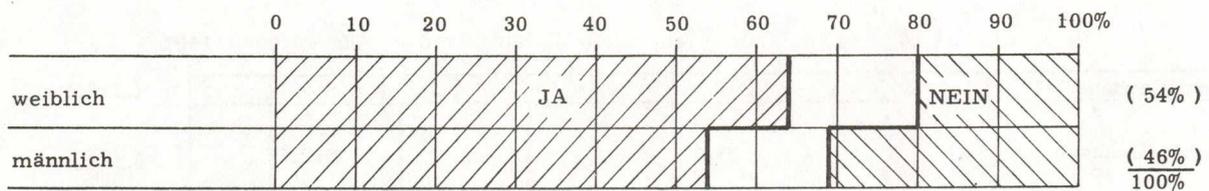
Zeitspanne : 19. August bis 17. September 1976

Im Rahmen der Repräsentativerhebung wurden rund 1000 Personen in der deutschen und in der französischen Schweiz sowie rund 80 Personen in der italienischen Schweiz befragt.

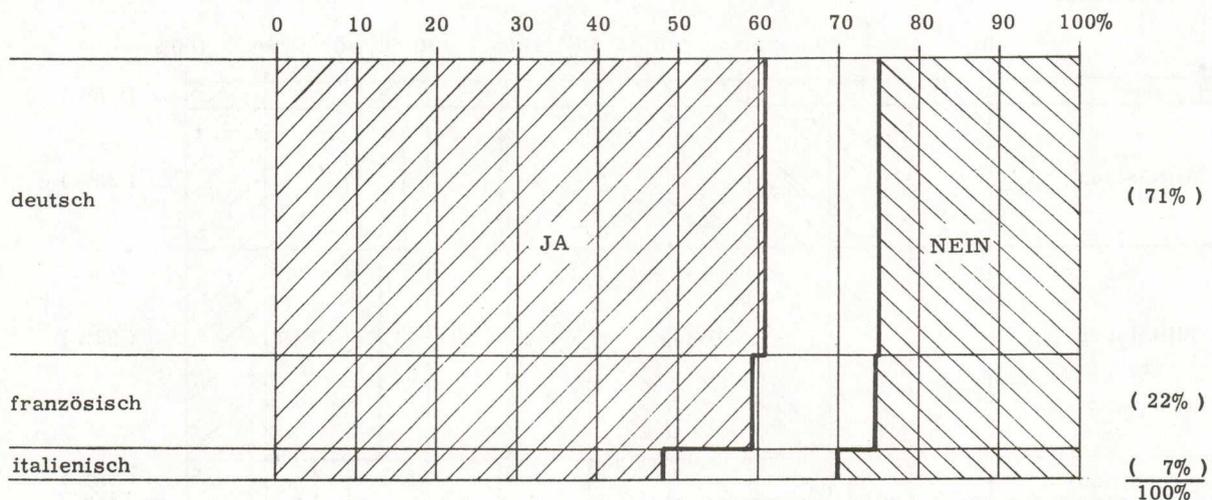
Einstellung zu 10 motorfahrzeugfreien Sonntagen im Jahr:

sehr sympathisch	:	42,3 %	
ziemlich sympathisch	:	18,2 %	<u>60,5 % JA</u>
unentschieden	:	11,8 %	
weiss nicht	:	1,8 %	
ziemlich unsympathisch	:	9,7 %	
sehr unsympathisch	:	16,3 %	<u>26,0 % NEIN</u>

Geschlecht

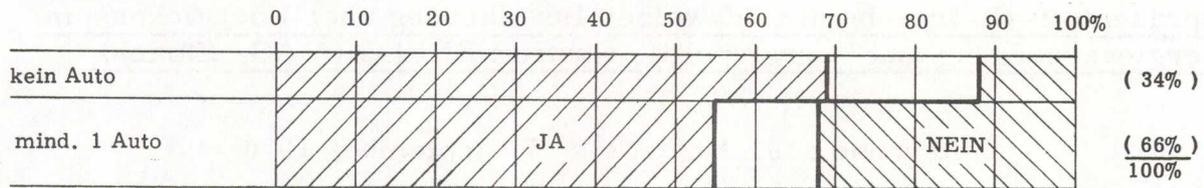


Sprachregionen der Schweiz

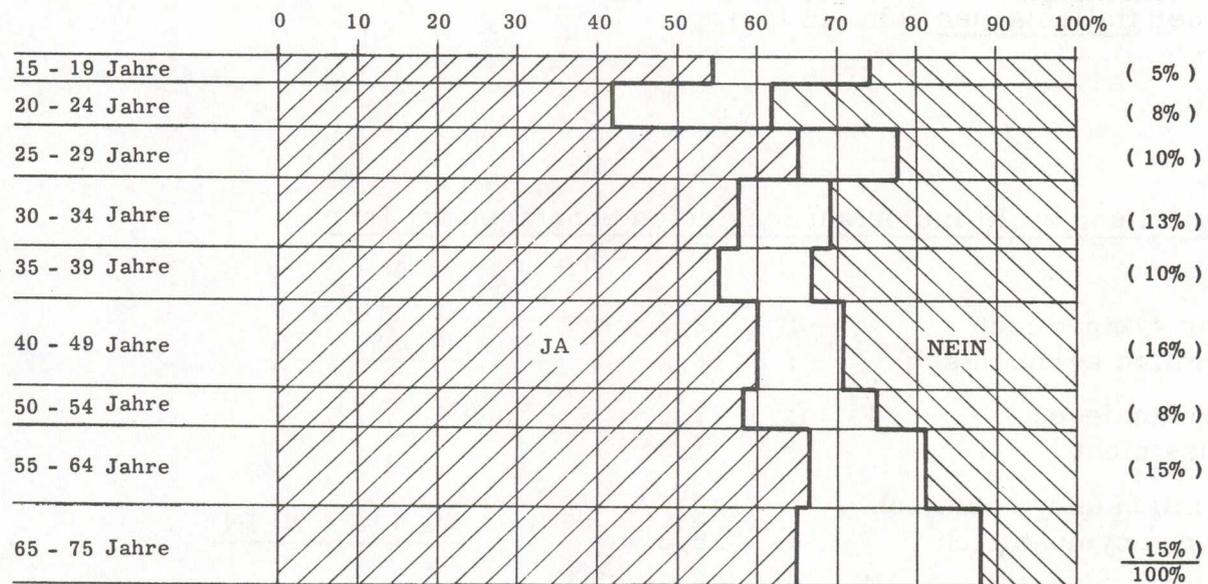


GEK : Einstellung der Schweizer Bevölkerung zu 10 motorfahrzeugfreien Sonntagen im Jahr

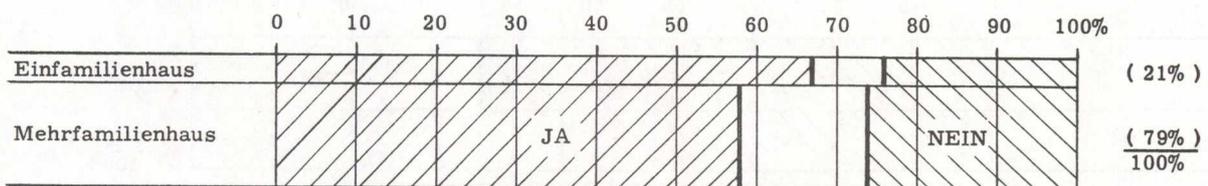
Autobesitz des Haushalts



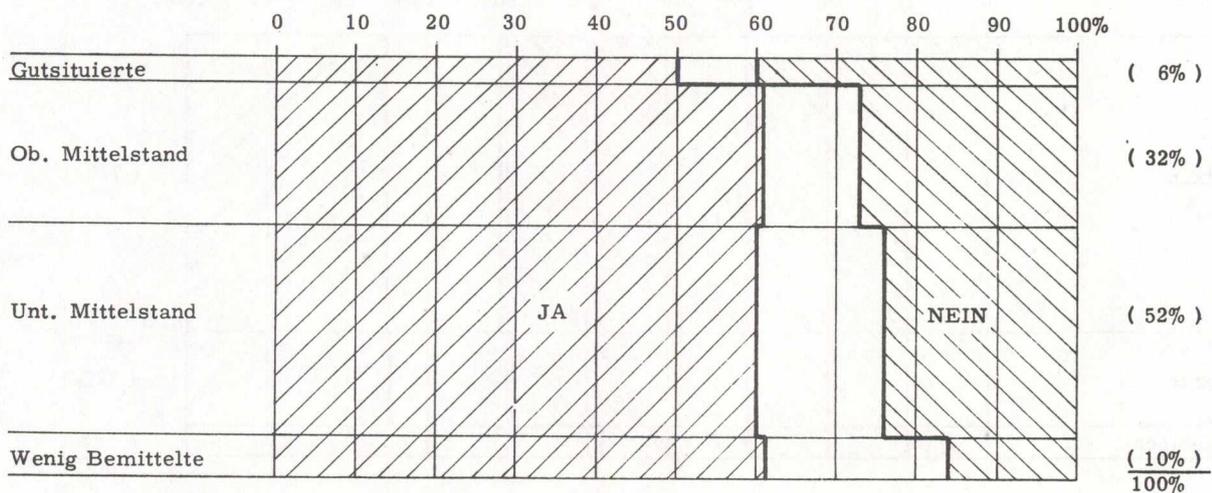
Alter



Wohnhaustyp



Kaufkraftklassen (Einkommen/Beruf/Bildung)



12 autofreie
Sonntage

Wie wurde die Befragung durchgeführt ?

Die Befragten wurden nach einem jahrzehntelang erprobten und bewährten wissenschaftlichen Auswahlverfahren (Quota-Sample) aus allen Schichten der Erwachsenen (über 18 Jahre) der deutschsprachigen Schweiz und Westschweiz ausgewählt.

Die Stichprobe ist aufgrund ihrer exakten Berücksichtigung der tatsächlichen Bevölkerungsstruktur als repräsentativ für die Schweizer Bevölkerung anzusehen.

Der auf die Stichprobengrösse (1003 Interviews) berechenbare theoretische Fehlerspielraum (bei einem Sicherheitsgrad von 95% beträgt $\pm 3,2\%$).

Die Befragung fand vom 19. Januar 1977 - 31. Januar 1977 statt.

Auftraggeber: Redaktion "Weltwoche"
1977/2

Zürich, 8. Februar 1977
pb/fr

ISOPUBLIC Institut für
Markt- und Meinungsforschung



Robert Kappeler iA Dr. P. Born

Bemerkung zum Grad der Repräsentativität der Meinungsumfrage (ISOPUBLIC)

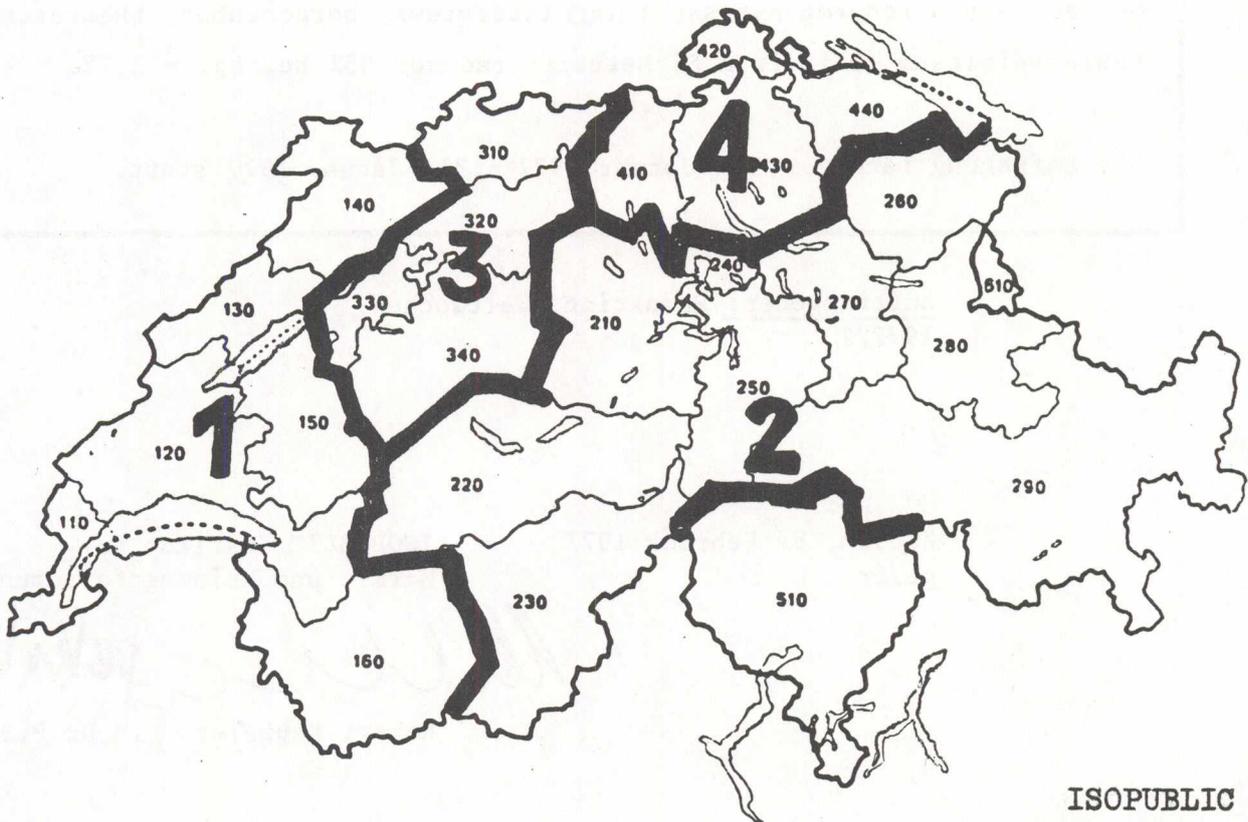
Die Stichprobe weicht in folgenden Sparten um höchstens 1 Prozent von den Angaben des Eidg. Statistischen Amtes (1970) ab :

- Sprachregionen
- Wirtschaftsregionen
- Ortsgrößen
- Geschlecht
- Alter

Aufteilung der Wirtschaftsregionen

Legende:

- 1 franz. Schweiz
- 2 Alpen/Voralpen
- 3 Nordwestschweiz
- 4 Nordostschweiz



ISOPUBLIC

ISOPUBLIC : Einstellung der Schweizer Bevölkerung zu 12 motorfahrzeug-
freien Sonntagen im Jahr

Sprachregionen der Schweiz

		positiv	negativ	Auto im Haushalt
deutsch	77 %	64 %	34 %	71 %
franz.	<u>23 %</u>	50 %	43 %	72 %
	100 %			

Wohnortsgrösse

		positiv	negativ	Auto im Haushalt
weniger als 2'500 Einw.	28 %	62 %	34 %	72 %
2'500 bis 10'000 "	22 %	61 %	33 %	74 %
10'000 bis 100'000 "	19 %	60 %	37 %	73 %
über 100'000 Einwohner	<u>31 %</u>	60 %	39 %	68 %
	100 %			

Wirtschaftsregionen

		positiv	negativ	Auto im Haushalt
Alpen/Voralpen	25 %	63 %	32 %	70 %
Nordwestschweiz	24 %	67 %	31 %	65 %
Nordostschweiz	28 %	61 %	37 %	77 %

Alter

		positiv	negativ	Auto im Haushalt
18 - 34 Jahre	37 %	56 %	41 %	81 %
35 - 54 Jahre	33 %	60 %	37 %	80 %
55 und mehr Jahre	<u>30 %</u>	67 %	28 %	50 %
	100 %			

Kaufkraftklassen (KKK)

		positiv	negativ	Auto im Haushalt
KKK 1 : Gutsituierte	7 %	50 %	47 %	82 %
KKK 2 : Oberer Mittelst.	35 %	61 %	36 %	85 %
KKK 3 : Unt. Mittelstand	50 %	61 %	36 %	65 %
KKK 4 : Wenig Bemittelte	<u>8 %</u>	72 %	21 %	46 %
	100 %			

GVK - Arbeitsunterlage Nr. 25 : "Der Freizeit- und Ferienverkehr in der Schweiz", Bern Mai 1977

Tabelle 28 Emissionen des Strassenverkehrs an Werktagen und an Wochenenden Z_0/Z_1 ganze Schweiz (pro Tag)

Emissionen	Einheit	Z_0		Konzeptvariante CK-73 mittleres Wirtschaftswachstum	
		Werktagsverkehr 1)	Wochenendverkehr	Werktagsverkehr 1)	Wochenendverkehr
Kohlenmonoxid (CO)	t	1'100	967	323	255
Kohlenwasserstoffe (C _x H _y)	t	95,5	81,5	29,2	21,5
Stickoxide (NO _x)	t	118,3	103	180,6	168,3
Blei (Pb)	t	3,72	3,53	2,06	1,96
Schwefeldioxid (SO ₂)	t	4,01	0,27	3,14	0,71
Lärm (Schallenergie)	kWh	7,02	10,2	19,3	18,3

1) Gesamtverkehr (inkl. Güter)

Erklärungen : Z_0 = Ist-Zustand, heutiger Zustand
 Z_1 = Planungshorizont (Jahr 2000)

Diese Arbeitsunterlage ist eine Zusammenstellung von Untersuchungsergebnissen des Stabes GVK-CH und externer Auftragnehmer zu den Problemen des Freizeit- und Ferienverkehrs unter besonderer Berücksichtigung des Wochenendverkehrs.

Beim Nebelspalter zu Gast: Aleksandar Klas, Belgrad



Sonntagsfahrverbot und Lärm

R. Hottinger
 Gesundheitsinspektorat der Stadt Zürich
 Walchestrasse 33, Postfach, 8035 Zürich

Der im letzten Herbst aufgetretene Mangel an flüssigen Heiz- und Treibstoffen hat bekanntlich den Bundesrat veranlasst, während drei Wochenenden ein Sonntagsfahrverbot zu verfügen. Wir haben diese einmalige Gelegenheit benützt, die Geräusche an den vom privaten Verkehr fast gänzlich befreiten Hauptstrassen zu messen.

Messresultate an der Westtangente

der Stadt Zürich, welche die vorläufige Verbindung zwischen der N1 aus Richtung Bern mit der Nordostschweiz herstellt. Diese dient hauptsächlich dem privaten Verkehr.

Am Sonntag, den 25. November 1973 haben wir an der Bucheggstrasse 31, auf dem Balkon im 1. Stock, mit Hilfe der im Messwagen installierten akustischen Instrumente, Lärmmessungen durchgeführt.

Abbildung 1 zeigt oben eine Daueraufzeichnung des Strassenlärms mit Beginn am Samstag um 20.00 Uhr und endend am Montag um 11.00 Uhr. Im unteren Diagramm ist die mit einer automatischen Zählschwelle ermittelte Fahrtenzahl aufgetragen.

Zur Lärmaufzeichnung ist folgendes zu bemerken: Die Skala der Lautstärke in dB(A) ist links aufgetragen. Wichtig ist, dass ein Unterschied von 10 Dezibel einer Verdoppelung bzw. Halbierung der vom Ohr wahrgenommenen Lautstärke entspricht. Dies trifft sowohl für den Bereich von 40 auf 50 dB(A) zu wie auch für denjenigen von 70 auf 80 dB(A). Aus der Aufzeichnung Abbildung 1, oben links, geht hervor, dass der Lärm von 02.00 Uhr bis kurz vor 03.00 Uhr (Beginn des Sonntagsfahrverbots) nur wenig abgenommen hat, um dann plötzlich stark zurückzugehen. Tagsüber ist ein

Die Einstellung des privaten Motorfahrzeugverkehrs an Sonntagen hat uns gezeigt, wie wirkliche Ruhetage sein können.

mittlerer Geräuschpegel von etwas über 50 dB(A) und häufige Spitzenwerte von etwa 75 dB(A) festzustellen.

Montag früh, um 03.00 Uhr, ist wieder eine deutliche Lärmzunahme festzustellen, die sich stetig fortsetzt bis zum «normalen» Werktagslärm ab etwa 06.30 Uhr. Die während dem Sonntagsfahrverbot festgestellten stündlichen Fahrzeugzahlen von tagsüber ungefähr 60 bis 170 sind gegenüber den an Werktagen üblichen rund 3000 stündlichen Personenwageneinheiten sehr bescheiden.

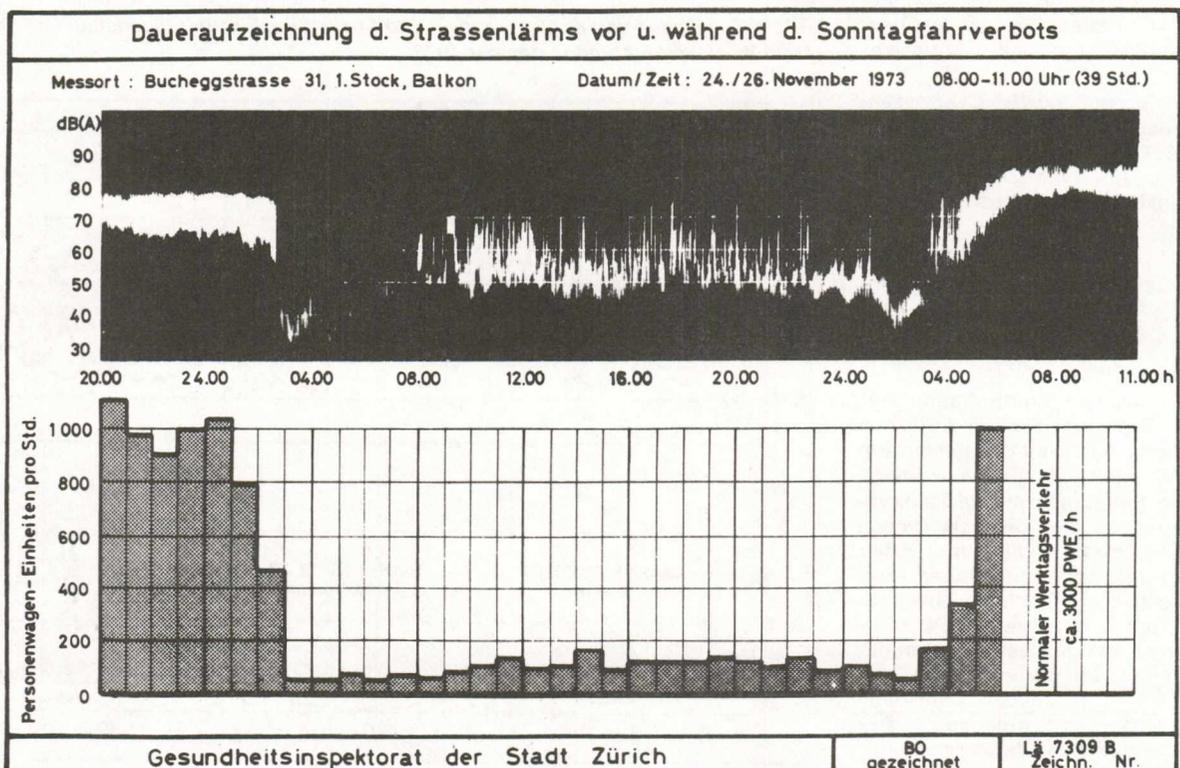
Gleichzeitig mit der Schallpegelaufzeichnung wurden auch mit einem Häufigkeitszähler Schallpegelstatistiken durchgeführt. Vormittags um 10.30 Uhr waren bei 75 stündlichen Fahrzeugen folgende charakteristische Schallpegel festzustellen:

mittlerer Geräuschpegel	$L_{50} = 53 \text{ dB(A)}$
häufige Spitzenwerte	$L_1 = 75 \text{ dB(A)}$

Vergleichsweise sei eine Messung am 15. Mai 1973 (Werktag) um 08.40 Uhr bei 2600 stündlichen Personenwageneinheiten¹ aufgeführt:

mittleres Geräusch	$L_{50} = 79 \text{ dB(A)}$
häufige Spitzen	$L_1 = 87 \text{ dB(A)}$

Aus diesem Vergleich geht hervor, dass es an normalen Werktagen, tags, gegenüber dem Fahrverbotssonntag beträchtlich lauter ist.



Verkehrsfreie Sonntage: Neue Einblicke in die Quellen der Luftverschmutzung

Prof. Dr. H. W. Georgii,
Institut für Meteorologie
und Geophysik der
Universität Frankfurt/Main

■ Kohlenmonoxid / Stickoxid / Blei / Eisen / Kraftfahrzeuge / Hausbrand / Industrie

Uns allen sind die verkehrsfreien Sonntage während der Energiekrise im November und Dezember 1973 noch in Erinnerung, als man über sonst recht stark befahrene Straßen spazieren konnte. Diese Verkehrsbeschränkungen ergaben die einzigartige Gelegenheit die Immissionskonzentration verschiedener luftverunreinigender Komponenten im Citybereich der Großstädte zu messen, wobei die Kraftfahrzeuge als Luftverunreinigungsquelle weitgehend ausgeschaltet waren. Man wußte nämlich bisher nicht, wie groß tatsächlich der Anteil des Kraftfahrzeugverkehrs im Vergleich zu den CO-Emissionen des Hausbrandes und der Industrie, sowie der NO_x-Emissionen der Industrie ist. Durch dieses Großexperiment wurden interessante neue Ergebnisse gewonnen, weil erstmalig eindeutig festgestellt werden konnte, welche Komponenten der Luftverunreinigung zu welchem Anteil durch die Kraftfahrzeuge verursacht werden. Es zeigte sich, daß bei Wegfall des Kraftfahrzeugverkehrs die Großstadtluft, zumindest im Hinblick auf einige Komponenten, sich den Reingebieten nähert, während andere Komponenten weniger und weitere, wie z.B. SO₂, gar nicht beeinflußt werden.

In Frankfurt/Main werden seit mehreren Jahren Untersuchungen über die Konzentrationsverteilung verschiedener gasförmiger und als Aerosolteilchen vorliegender Luftverunreinigungen durchgeführt. Somit ermöglichten die Messungen an den verkehrsfreien Sonntagen einen unmittelbaren Vergleich mit der Luftsituation an „normalen“ Sonntagen. Dieser Vergleich erscheint uns repräsentativer als der von de Haar [1] gewählte Bezug auf die Luftsituation an Werktagen, da sich der „normale“ Sonntagsverkehr hinsichtlich Tagesgang und Verkehrsdichte vom Werktagsverkehr bereits beträchtlich unterscheidet.

Unter Berücksichtigung der Zusammensetzung der Kraftfahrzeugemissionen ist ein Vergleich der Kohlenmonoxid-, der Stickoxid- und der Bleikonzentration von besonderem Interesse.

Bild 1 vergleicht den Tagesgang der CO- und der NO-Konzentration der Luft der Frankfurter Innenstadt für die vier verkehrsfreien Sonntage mit „normalen“ Sonntagen.

Eine Gegenüberstellung der CO-Konzentration an vier Sonntagen im November/Dezember 1972 mit den vier verkehrsfreien Sonntagen im November/Dezember 1973 für die Frankfurter Innenstadt ergibt folgende Werte:

	mittlere CO-Konzentration	Relativwert
XI/XII 1972	6,5 ppm CO	100%
XI/XII 1973	3,2 ppm CO	49%

Wir haben auch die Konzentration verschiedener Schwermetalle im Luftstaub der Frankfurter Innenstadt bestimmt. Ein Vergleich mit „normalen“ Sonntagen zeigt, daß an den Sonntagen mit Verkehrsbeschränkung auch die Bleikonzentration stark reduziert wird. Im Frankfurter Raum stellen die Kraftfahrzeugemissionen wohl die ausschließlichen Quellen bleihaltiger Teilchen in der Luft dar; andere Quellen treten dagegen völlig in den Hintergrund. Die Reduzierung der Bleikonzentration in der Luft um 90% gegenüber „normalen“ Sonntagen entspricht fast genau der Reduzierung des Verkehrsaufkommens.

Die verkehrsfreien Sonntage boten erstmals eine Möglichkeit, die Anteile unterschiedlicher Herkunft abzuschätzen. Ganz neu sind die Ergebnisse in bezug auf die Eisenkomponenten im Großstadtaerosol, über deren Herkunft die Meinungen bisher auseinandergingen. Der Vergleich der Messungen an „normalen“ und verkehrsfreien Sonntagen zeigt, daß die eisenhaltigen Partikel im Großstadtaerosol in ganz überwiegendem Maße ebenfalls durch die Kraftfahrzeuge verursacht werden (Bild 2). Natürlich enthält auch reine Luft in geringem Maße eisenhaltige Aerosolteilchen; in diesem Falle liegt die Konzentration aber gar nicht so sehr weit unter den an verkehrsfreien Sonntagen in Frankfurt gefundenen Werten [2].

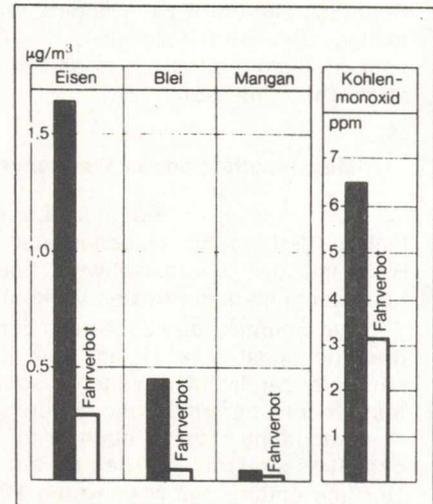
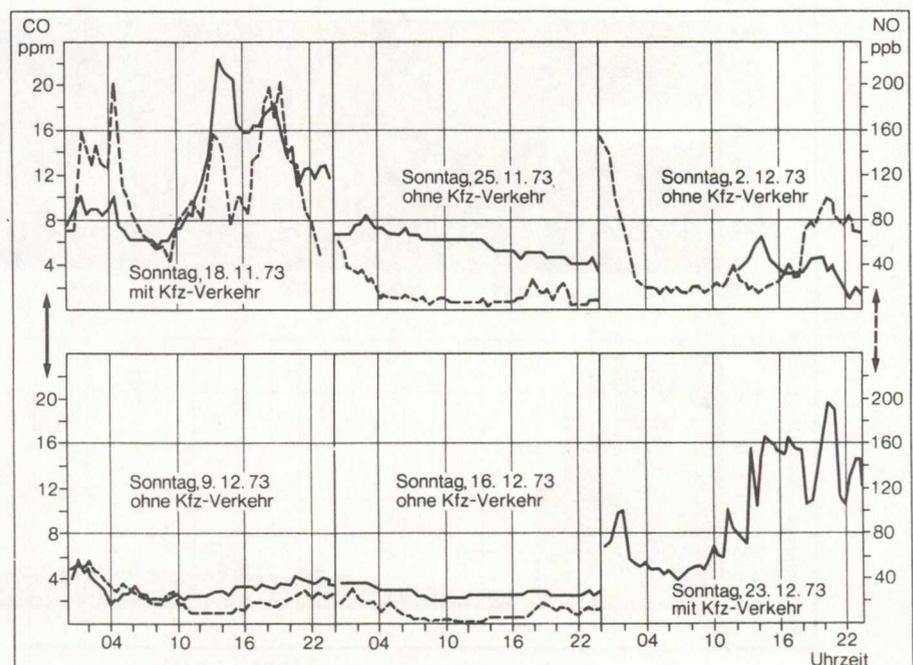


Bild 2: Vergleich von luftverunreinigenden Komponenten in der Frankfurter Innenstadt an „normalen“ und verkehrsfreien Sonntagen.

Die an den einzelnen verkehrsfreien Sonntagen beobachteten Schwankungen der Schwermetallkonzentration im Aerosol sind teilweise durch meteorologische Einflüsse zu erklären.

Bild 1: Tagesgang von Kohlenmonoxid und Stickstoffdioxid in der Innenstadt von Frankfurt/Main im November und Dezember 1973.



Die neuen Freiheiten motorfahrzeugfreier Sonntage

von Walter Landert

Freiheit – was ist das? Unabhängigkeit von Zwang? Tun und lassen können, was man will? Gewissensfreiheit? Meinungsfreiheit? Pressefreiheit? Bewegungsfreiheit? Je nachdem – ein schillerndes, vieldeutiges Wort, sozusagen der Wunschtraum jedes Menschen!

Es soll hier nicht der Versuch unternommen werden, den Begriff "Freiheit" neu zu bestimmen. Immerhin sind wir uns vielleicht doch einig darin, dass die persönliche Freiheit des einzelnen ihre Grenzen an der persönlichen Freiheit des andern – der Gemeinschaft – zu finden hat. Im Hinblick auf die durch die Burgdorfer Initiative angestrebten 12 motorfahrzeugfreien Sonntage pro Jahr sollen uns hier in erster Linie einmal die Freiheiten interessieren, die mit dem Gebrauch oder Nichtgebrauch des Autos zusammenhängen.

Motorisierte Freiheit – und ihre Folgen

Für viele mag das Auto tatsächlich ein Stück Freiheit bedeuten. Es macht uns mobil, wann immer wir dies wünschen. Nur – wenn allzu viele aufs Mal, beispielsweise an einem schönen Sonntag, dieses kostbare Stück Freiheit für sich in Anspruch nehmen wollen, wird die Sache bereits problematisch: der Verkehrsfluss auf vielbefahrenen Strassen gerät ins Stocken; die Freiheit unbeschwertes Fahrens verwandelt sich in Anspannung und Zwang. Stundenlanges Eingeengtsein, stickige Atemluft und ein oft nur noch schrittweises Vorrücken in einer kompakten Fahrzeugkolonne zehren an den Nerven. Immobil geworden in unserem angeblich Freiheit verbürgenden Automobil, üben wir uns in Geduld!

Und die andern? Ja, auch für die Anwohner vielbefahrener Strassen ist die noch immer zunehmende Blechflut zu einer ärgerlichen Dauerbelastung geworden. Wer täglich von früh bis weit in die Nachtstunden hinein den freiheitlich sich austobenden Lärm und die Abgaswolken unserer übersteigerten motorisierten Mobilität in der eigenen Wohnung aus unmittelbarer Hör- und Riechweite über sich ergehen lassen muss, gerät mit der Zeit in eine unheilvolle Stress-Situation. Erholung und gesunder Tiefschlaf sind in den eigenen vier Wänden nicht mehr möglich. Die Gesundheit beginnt darunter zu leiden. Daraus resultiert der Zwang zur

Flucht - wenigstens am freien Wochenende und wenn immer möglich im eigenen Auto. Und man reiht sich - sozusagen zwangsläufig - ein in den fast unabsehbaren Strom der andern. Der fatale Kreislauf (siehe oben) ist geschlossen!

Wie soll das denn weitergehen?

Der Motorfahrzeugbestand in unserem Land ist heute auf über 2,2 Mio. Einheiten angewachsen und nimmt immer noch zu. Im Transitverkehr durchqueren jährlich etwa 15 Mio. ausländischer Motorfahrzeuge die Schweiz. Dazu wird für unser Touristenland bis zum Jahr 2000 eine weitere Verdoppelung des motorisierten Freizeit- und Ferienverkehrs vorausgesagt.

Wohin soll das führen, wenn wir nicht endlich konkret etwas dagegen vorkehren? Sollen wir weiterhin die Hände in den Schoss legen und es zulassen, dass die sogenannte "persönliche Freiheit" der motorisierten Verkehrsteilnehmer sich schrankenlos auslebt, während der verständliche und gewiss legitime Anspruch anderer auf wenigstens ein Minimum von Ruhe, auf frische Luft und persönliche Bewegungsfreiheit zu Fuss oder per Fahrrad, unablässig und immer schlimmer beeinträchtigt wird?

Burgdorfer Initiative - eine Chance für neue Freiheiten

Wir stehen im Vorfeld der Volksabstimmung über die im Frühjahr 1975 mit über 115'000 gültigen Unterschriften eingereichte Burgdorfer Initiative für 12 motorfahrzeugfreie und motorflugzeugfreie Sonntage pro Jahr. Es liegt somit ein konkreter Vorschlag, verbunden mit einem freilich geringfügigen Opfer, vor, um künftig wenigstens an einem einzigen Tag im Monat in unserem Land wesentlich menschen- und umweltfreundlichere Wohn- und Verkehrsverhältnisse zu schaffen!

Es sei hier betont:

Das von den Initianten geforderte Sonntagsfahrverbot an lediglich 12 Tagen im Jahr gewährt allen motorisierten Verkehrsteilnehmern weiterhin an 353 Tagen im Jahr die uneingeschränkte Freiheit, ihr Fahrzeug nach Belieben zu benützen! Die persönliche Freiheit privater Mobilität mit dem Auto wird einerseits nur sehr geringfügig beschnitten, während andererseits neue Freiheiten an wenigstens 12 Sonntagen im Jahr dadurch überhaupt erst möglich werden:

Beispielsweise die Freiheit...

- ... bei geöffnetem Fenster frische Luft einzuatmen und wieder einmal ungestört schlafen zu können
- ... auf dem Sitzplatz oder dem Balkon sowie in der unmittelbaren Umgebung der eigenen Wohnung wieder einmal - unbehelligt von Lärm und Abgasen - eine wohltuende Stille geniessen zu können
- ... sich in der Stadt, im eigenen Dorf wieder einmal ungehindert und sicher zu bewegen - zu Fuss auf einem Spaziergang, wie es sonst unter den gewohnten Verkehrsverhältnissen kaum mehr möglich ist
- ... die Strasse gefahrlos überall betreten und überqueren zu können, selbst wenn man behindert, betagt oder ungestüm wie ein Kind ist
- ... für Radfahrer, auf gemächlicher Fahrt mit dem Begleiter zu plaudern, weil man ausnahmsweise wieder einmal zu Zweit nebeneinander fahren darf
- ... sich im Gespräch auf Strassen und Plätzen wieder einmal näher zu kommen
- ... ohne störenden Motorenlärm wieder einmal die natürlichen Geräusche der Umgebung wie Tierlaute, Vogelgezwitscher, das Plätschern eines Brunnens und menschliche Stimmen wahrzunehmen
- ... im eigenen Wohngebiet an wenigstens einem Sonntag im Monat Ruhe und Erholung zu finden

Fast endlos liesse sich die Reihe dieser neuen Freiheiten beliebig fortsetzen. Ganz neu sind sie freilich nicht, aber durch die seit Jahrzehnten ungehindert sich ausbreitende private Motorisierung gingen uns diese eigentlich selbstverständlichen Freiheiten nach und nach verloren, und es wäre an der Zeit, uns einmal darauf zu besinnen, was wir dadurch an echter Lebensqualität eingebüsst haben!

Freier und unabhängiger, wenn wir nur wollen

Zwölf motorfahrzeugfreie Sonntage pro Jahr werden uns aber auch innerlich freier und unabhängiger machen, indem sie uns mehr

Musse verschaffen, Vergleiche zu unserem bisherigen Sonntagsverhalten zu ziehen und abzuwägen, ob es anders nicht auch - vielleicht sogar besser ginge!

Zu den neuen Freiheiten motorfahrzeugfreier Sonntage dürfen wir aber auch zählen, dass wir dadurch einmal vom Zwang zur Flucht im Auto befreit werden. Keineswegs aber wird uns die Freiheit, gleichwohl mobil zu sein, abgesprochen. Oder sollten wir bereits verlernt haben, uns anderweitig als motorisiert und eingesperrt in einer relativ engen Blechkabine zu bewegen?

Nein, es winken die Freiheiten echter sportlicher und spielerischer Bewegung im Freien: zu Fuss und per Rad und für einmal ohne die lästigen und störenden Behinderungen durch den motorisierten Privatverkehr. Auch die Freiheit, einen längeren Ausflug zu unternehmen, bleibt durchaus gewahrt: per Bahn, per Schiff, per Bus, per Tram - was mitunter erholsamer sein kann, als verkrampt am Steuer zu sitzen und sich über die immobilen Blechschlangen der üblichen Sonntage zu ärgern.

Zwölf motorfahrzeugfreie Sonntage im Jahr bringen uns der Freiheit ein gutes Stück näher, unseren Liebling - das Auto - wirklich zu beherrschen und vernünftig zu gebrauchen - statt uns Sonntag für Sonntag von ihm beherrschen zu lassen. Wir müssen nur wollen!

AMBASSADE VAN HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

AMBASSADE ROYALE
DES PAYS-BAS

No. 4681

Berne, le 2 décembre 1974

Initiative Berthoud

Cher Monsieur Sommer,

Je me permets de revenir sur ma lettre du 27 juin dernier concernant l'initiative de Berthoud.

Etant donné que les questions posées dans votre lettre ne pouvaient pas être répondues de suite et nécessitaient des recherches aux Pays-Bas, je n'ai pas été à même de vous répondre plus tôt.

Aussi, je peux vous donner maintenant les informations suivantes sur la situation aux Pays-Bas lors des 10 dimanches sans véhicules de l'hiver dernier.

Etant donné que la période considérée a été en fait trop courte pour en tirer des conclusions valables, il n'est pas aisé de prévoir comment une politique de dimanches sans véhicules aurait été acceptée par le public à long terme.

Cependant, on a l'impression qu'une longue période de dimanches sans véhicules ne serait guère acceptée, car il ne faut pas oublier que l'automobile aux Pays-Bas est entre autre un instrument de récréation et de loisirs. Ceci a également été reconnu par le gouvernement comme tel. C'est pourquoi, après les 10 dimanches, on a adopté le système de rationnement de l'essence.

a. Pour le futur: proposition d'un dimanche sans véhicules par mois.

Il n'y a pas eu d'enquête faite par le gouvernement sur le plan national, mais la N.O.S. (Nederlandse Omroep-Stichting = Fondation de Télévision néerlandaise) a tenu une enquête à petite échelle en téléphonant un groupe de 500 personnes de 15 ans et plus.

La question d'instaurer un dimanche sans véhicules par mois fut au début du mois de novembre acceptée par

Monsieur A. Sommer
Pestalozzistrasse 20
3400 Burgdorf

./.

64% des personnes enquêtées, mais à la fin du mois de novembre ce pourcentage s'abaissa à 57%, 19% des 64% ne possédant pas d'automobiles.

Par la suite un parlementaire a soulevé la même question (c.à.d. instauration d'un dimanche sans véhicules par mois avec une enquête préalable à l'échelle nationale) au sein du parlement.

Le Ministre des Transports et du Waterstaat n'a pas jugé le moment opportun, car une telle enquête exige des moyens financiers relativement importants. En outre, une telle enquête, selon l'opinion du gouvernement, n'aurait un sens que si on était certain qu'une telle mesure aurait une chance à être acceptée par le peuple.

b. Comportement des néerlandais lors de la période des dimanches sans véhicules.

Plusieurs sondages ont été faits sur l'instigation soit du Ministère des Transports, soit du Ministère de la Culture, de la Récréation et de l'Action Sociale. Dans le tableau ci-dessous vous trouvez un aperçu sur l'expérience générale faite lors d'un dimanche sans véhicules.

N.B. 750 personnes (au-dessus de 16 ans) ont participé à cette enquête dans l'agglomération de La Haye.

personnes	<u>premier dimanche</u>		<u>sixième dimanche</u>	
	avec voiture	sans voiture	avec voiture	sans voiture
- désagréable	11%	3%	18%	8%
- désagréable avec quelques aspects agréables	8	3	13	4
- normale	22	25	15	24
- agréable avec quelques aspects désagréables	23	12	30	11
- agréable	36	57	24	53
total	100%	100%	100%	100%

Dans le deuxième tableau vous trouverez les résultats des pour et des contre des dimanches sans véhicules.

	<u>premier dimanche</u>		<u>sixième dimanche</u>	
	avec voiture	sans voiture	avec voiture	sans voiture
- avantages plus grands	26%	46%	25%	30%
- inconvénients plus grands	32	9	35	18
- égal	42	45	40	52
total	<u>100%</u>	<u>100%</u>	<u>100%</u>	<u>100%</u>

Cette période de dimanches sans véhicules a eu des conséquences fâcheuses pour l'industrie hôtelière, qui a vu ses recettes diminuer; aussi les pertes se sont élevées à des millions de florins.

Par contre, il y a deux aspects positifs: d'une part la regression dans les nombres d'accidents qui justement, pendant le week-end, étaient toujours très élevés. D'autre part le nombre de délits d'agression et d'actes de criminalité ont également diminué du fait que l'emploi des boissons alcooliques avait également été rendu impossible.

En conclusion, sur des différents aspects de cette période, il n'y a pas de publications ou statistiques officielles. En général on doit se borner à des analyses ou enquêtes d'un niveau très modeste, menées par des individuels ou faites par des institutions privées sur demande d'un ministère ou d'une autorité locale.

En espérant que les données ci-dessus vous seront utiles pour votre étude à ce sujet et répondent à vos questions, je vous prie de croire, cher Monsieur Sommer, à l'expression de ma considération distinguée.



Mlle. M.P.A. Frank
Troisième Secrétaire d'Ambassade

Der Wochenend-Ausflugsverkehr in der Schweiz 1972/73 (Studie im Auftrag der Eidg. Kommission für die Gesamtverkehrskonzeption - GVK)

Leitung

Dr. oec. H.P. Schmidhauser, stellv. Direktor des Instituts für Fremdenverkehr und Verkehrswirtschaft an der Hochschule St.Gallen.

Zeitspanne der Untersuchung

- Sommer 1972 (1. April bis 30. November)
- Winter 1972/73 (1. Dezember bis 30. März)

Erfasste Personen, Haushaltungen, Kantone und Gemeinden

Personen : 6009

Haushaltungen : 2000

Kantone : 25

Gemeinden : 280

Definition der Wochenend-Ausflüge (WA)

Reisen, Ausflüge, Besuche, Spaziergänge, Wanderungen etc, die

- a) an einem Samstag oder Sonntag angetreten wurden, und
- b) bei denen man mindestens 2 Std. und max. 48 Std. von zu Hause weg war, und
- c) deren Ziele ausserhalb der Wohngemeinde und ausserhalb der unmittelbar angrenzenden Nachbargemeinden lagen.

Bemerkungen

Es liegt eine gute Uebereinstimmung vor hinsichtlich Geschlecht, Alter, Wohnregion und Wohnortgrösse mit der Volkszählung 1970.

Diese Umfrage gibt einen repräsentativen Querschnitt der Privathaushaltungen in der Schweiz (ca. 2'070'000 bei 6'068'000 Einwohnern inkl. Ausländer, jedoch ohne Saisonarbeitskräfte).

Die Ausflüge erfolgten mit öffentlichen wie privaten Verkehrsmitteln.

P.S. Der vorliegende Bericht der BURGENDORFER INITIATIVE fasst die interessanten Punkte der GVK-Studie, die beim GVK-Sekretariat in Bern aufliegt, auf wenigen Seiten zusammen. Das in den Tabellen vorhandene Zahlenmaterial dient als Grundlage zu eigenen Berechnungen.

GVK : Generelle Informationen über die Wochenendausflug-Gewohnheiten
der Privathaushaltungen, Sommer 1972 + Winter 1972/73

Bemerkungen : Angaben in Prozent der erfassten Haushaltungen
Grundlagen siehe Tabellen 2 a bis 2 e im GVK-Bericht.
WA = Wochenendausflüge

<u>Schweiz</u>	<u>1.4. bis 30.11.1972</u> <u>(35 Wochenenden)</u>	<u>1.12.72 bis 30.3.73</u> <u>(17 Wochenenden)</u>
keine WA		
keine WA	20 %	30 %
1 - 3 WA	14 %	23 %
4 - 10 WA	25 %	28 %
11 - 20 WA	21 %	13 %
21 - 30 WA	10 %	4 %
mehr als 30 WA	10 %	2 %
	<u>100 %</u>	<u>100 %</u>

Durchschnittliche Zahl an WA Pro Haushalt

Sommer (1.4. - 30.11.72)	11,7 Wochenend-Ausflüge
Winter (1.12.72 - 30.3.73)	6,1 " "
	<hr/>
Ganzes Jahr	17,8 Wochenend-Ausflüge

Durchschnittliche Zahl WA je Wochenende und Haushalt

Sommer (1.4. - 30.11.72)	0,33 Wochenend-Ausflüge
Winter (1.12.72 - 30.3.73)	0,36 " "
	<hr/>
Ganzes Jahr	0,34 Wochenend-Ausflüge

(Zusammenfassung von Seiten 11 - 13 des GVK-Berichts)