

SCHWEIZERISCHE GESELLSCHAFT FÜR UMWELTSCHUTZ  
SOCIÉTÉ SUISSE POUR LA PROTECTION DU MILIEU VITAL

Zentralsekretariat  
Schlossbergstrasse 22  
8702 Zollikon ZH  
Telefon 01/ 65 57 00

An die Redaktion

I/Zelchen  
I/Zuschrift vom

U/Zelchen ZS 068  
8702 Zollikon, 7. Februar 75

Sehr geehrte Damen und Herren,

In der Beilage erhalten Sie die Stellungnahme unserer Gesellschaft zum Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über Abgase und Lärm der Motorfahrzeuge, die wir den eidgenössischen Räten zugestellt haben.

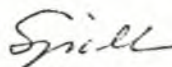
Wir sind überzeugt, dass unsere Stellungnahme zum aktuellen und dringenden Problem der Verminderung der Emissionen durch Motorfahrzeuge Ihre Aufmerksamkeit finden wird. Eine Veröffentlichung des beiliegenden Textes in Ihrem Blatt würden wir sehr begrüßen.

Mit freundlichen Grüßen

SCHWEIZERISCHE GESELLSCHAFT FÜR UMWELTSCHUTZ

Der Zentralsekretär:

Mitarbeiterin für  
Publizität:



W. Spillmann



C. Zbinden

Beilage erwähnt

# SCHWEIZERISCHE GESELLSCHAFT FÜR UMWELTSCHUTZ SOCIÉTÉ SUISSE POUR LA PROTECTION DU MILIEU VITAL

Zentralsekretariat  
Schlossbergstrasse 22  
8702 Zollikon ZH  
Telefon 01/65 47 60

Mitteilung an die eidg. Parlamentarier über den Bericht  
des Bundesrates über Abgase und Lärm bei Motorfahrzeugen  
.....

## Allgemeine Bemerkungen

Grundsätzlich ist das als Zielsetzung vorgestellte Konzept des Bundesrates über die Reduktion der Emissionen sehr zu begrüßen. Dieses Konzept entspricht dem Grundsatz nach dem Art. 1 des Vorentwurfes für das Bundesgesetz über den Umweltschutz. Vor allem werden zum voraus verbindliche Fristen und Ziele für eine schrittweise Verschärfung der Emissionsvorschriften festgesetzt, ein Vorgehen, das die Schweizerische Gesellschaft für Umweltschutz schon mehrfach gefordert hat. Zu begrüßen ist auch die Absichtserklärung des Bundesrates, "... auf die Lenkung des technischen Fortschrittes ... vermehrt Einfluss auszuüben" (Bericht Seite 3).

Diese Leitgedanken werden dann leider nicht genügend konkretisiert. Die SGU vertritt die Auffassung, dass weitergehende gesetzgeberische, technische und vollzugsmässige Anstrengungen nötig sind, um die Umweltqualität zu erhalten und zu verbessern.

Um den Bericht des Bundesrates abschliessend beurteilen zu können, fehlen ferner verschiedene Grundlagen. So lassen sich namentlich die grafisch dargestellten Prognosen der Abgasbelastung quantitativ nicht überprüfen, da der Bericht nicht näher angibt, auf welchen rechnerischen Grundlagen diese Prognosen beruhen. Das ist bedauerlich. Immerhin kann der Bericht auch ohne diese Grundlagen einigermaßen beurteilt werden, wenn auch unter entsprechendem Vorbehalt.

## Abgase

Der Bericht schlägt weniger strenge Vorschriften als die USA vor. Damit wird auf die Möglichkeit verzichtet, die bereits auf dem Markt vorhandenen und wenig teureren Fahrzeuge auch in der Schweiz einzuführen. Diese für den amerikanischen Markt gebauten Fahrzeuge sind schon jetzt wesentlich besser entgiftet als diejenigen, die man in der Schweiz noch zulassen will.

Die SGU verkennt dabei nicht, dass das heute in den USA eingeführte technische Entgiftungssystem erhebliche Nachteile aufweist. Die in den USA eingeführte Methode der Nachverbrennung (mit Katalysatoren) ist an sich weniger glücklich als die (vor

allem in Japan geförderte) Methode der vollständigen Verbrennung im Motor. Die amerikanische Methode ist heute verhältnismässig aufwendig, und sie führt auch zu einem Mehrverbrauch an Brennstoff; freilich ist die japanische Methode technisch noch nicht so weit ausgereift wie die amerikanische.

Alles in allem lässt der Bericht eine Auseinandersetzung mit diesen Problemen vermissen. Es wird nicht begründet, weshalb man die amerikanischen Fristen und Grenzwerte nicht übernimmt. Nach der Auffassung der SGU bestehen dagegen wohl Bedenken. Diese gilt es jedoch gegenüber den Vorteilen objektiv abzuwägen.

Auch abgesehen von dieser Frage lässt der Bericht zu Unrecht keine Absicht erkennen, die Werte mit dem Gewinn neuer Erkenntnisse noch weiter zu verschärfen. Auch der zeitliche Rhythmus könnte gegebenenfalls verkürzt werden, beispielsweise durch ein ökonomisches Anreizsystem (vergl. Abschnitt unten).

Zum Beispiel sind die Vorschriften über den Leerlauftest für Kohlenmonoxyd (4,5 Volumenprozent) ab 1. Oktober 1976 unbedingt zu überprüfen. Obschon diese Vorschrift auf den konstruktiven Bau des Vergasers zielt, erscheint der Grenzwert fragwürdig, nachdem durch die "Verordnung über Bau und Ausrüstung der Strassenfahrzeuge" (BAV) bereits 1969 eine Begrenzung auf 4,5 Volumenprozent vorgeschrieben wurde.

Bedauerlicherweise klammert der Bericht die Frage des Bleigehaltes im Benzin ganz aus. Das Bleiprobblem ist jedoch im Gesamtzusammenhang von ausserordentlicher Bedeutung. Die erwähnte amerikanische Methode zur Abgasentgiftung führt zur Verwendung von absolut bleifreiem Benzin, was aus dieser Sicht zwar für dieses Verfahren spricht. Es ist jedoch keineswegs Voraussetzung für die Verwendung bleifreien Benzins. Dass bei der Einführung von bleifreiem Benzin dafür zu sorgen ist, dass nicht auf andere Beimischungen (Benzole, Aromate) ausgewichen wird, ist selbstverständlich.

### Lärm

Hier kann ein Teil der bundesrätlichen Vorschläge begrüsst werden, darunter die folgenden:

- Messung bei allen Fahrzeugen bei voller Leistungsdrehzahl (statt wie bisher für einzelne Kategorien bei 3/4)
- Die Vorschriften für Motorfahräder
- Die Einführung einer Fahrtmessmethode

Im übrigen lassen die Vorschläge des Bundesrates leider noch vieles vermissen. Die schon heute bestehenden technischen Möglichkeiten werden nur zu einem kleinen Teil ausgeschöpft, und vom Willen, den technischen Fortschritt zu lenken, ist gerade hier nicht viel zu verspüren. Die neuen Grenzwerte sind generell zu hoch, und auch in zeitlicher Hinsicht geht der Bundesrat nach unserer Ueberzeugung zu langsam vor.

Besonders unbefriedigend ist die Einräumung einer Toleranz von 2 dB für leichte Motorwagen, welche neu mit 4/4 der Leistungsdrehzahl gemessen werden sollen. Diese Toleranz führt dazu, dass ein guter Teil der Verbesserung durch die Aufhebung der bisherigen Spezialmessvorschrift wieder verloren geht. Ungenügend sind auch die Grenzwerte für schwere Motorwagen und vor allem für schwere Motorräder. Namentlich bei den schweren Motorrädern sind schärfere Grenzwerte angebracht.

Verschiedene Möglichkeiten, den Lärm zu bekämpfen, werden vernachlässigt. So müsste es verboten sein, den Auspuff nach oben zu richten. Langlebige und rostfreie Auspuffanlagen müssten generell vorgeschrieben werden. Vorschriften für Türen, Kofferdeckel, Schiebedächer könnten sofort erlassen werden. Wichtig wäre auch die Veröffentlichung der Ergebnisse der Typenprüfungen mit Bezug auf die Emissionen.

Wir sind generell der Auffassung, dass bei der Lärmbekämpfung an der Quelle wesentlich mehr getan werden sollte, insbesondere nachdem bereits viele Fabrikate auf dem Markt sind, die beweisen, dass die technischen Möglichkeiten dazu vorhanden sind. Auch volkswirtschaftlich sind erhebliche Mehraufwendungen bei der Bekämpfung an der Quelle vorteilhafter als Kurativmassnahmen an Strassen und Gebäuden. Sie entsprechen zudem dem direkten Verursacherprinzip.

#### Vollzug

Die besten Vorschriften nützen nur etwas, wenn sie auch durchgesetzt werden. Der Vollzugsfrage wird im Bericht zu wenig Beachtung geschenkt. Der Beizug eines entsprechend konzessionierten Garagen-gewerbes, der sich in andern Ländern bewährt hat, sollte verbindlich vorgesehen und nicht nur in Erwägung gezogen werden.

#### Geschwindigkeitsbeschränkung

Leider behandelt der Bundesrat diesen äusserst wichtigen Faktor in seinem Bericht überhaupt nicht. Die SGU hat wiederholt eine weitergehende Geschwindigkeitsbeschränkung gefordert, weil damit eine ganze Reihe von umweltschonenden Wirkungen erzielt würden, darunter

- Verminderung der Abgase
- Verminderung des Oktan- und damit des Bleibedarfs bei den Treibstoffen
- Verminderung des Lärms
- Verminderung der Unfallgefahr
- Milderung der Unfallfolgen
- Reduktion des Treibstoffverbrauches und damit auch:
- Reduktion der Abhängigkeit vom Ausland
- Reduktion des notwendigen Ausbaustandards der Strassen und damit deren Verbilligung

### Planerische Massnahmen

Diese werden im Bericht zwar erwähnt, aber nicht in dem Masse berücksichtigt, wie es ihre Bedeutung erfordern würde.

### Oekonomisches Anreizsystem (Kausalabgaben)

Die Einführung eines Systems von finanziellen Anreizen zur weiteren Reduktion der Emissionen wäre wohl eines der wirksamsten Mittel (zusätzlich zu den polizeirechtlichen Massnahmen), um eine rasche Verbesserung der Lage in der Praxis zu erreichen. Der Bundesrat schlägt lediglich eine Art Belohnung vor, zum Beispiel durch Bevorzugung bei Einkäufen der öffentlichen Hand. Das ist ungenügend. Es wäre daher sehr genau zu prüfen, ob die heutigen Rechtsgrundlagen ausreichen, um schon heute wirksame Massnahmen auf diesem Gebiete einzuführen, und wenn das nicht der Fall ist, wäre die Schaffung dieser Rechtsgrundlagen vorzubereiten. Ob man dabei auf das Umweltschutzgesetz warten will oder ob eine separate Grundlage für den Strassenverkehr in Betracht gezogen werden sollte, wäre zu untersuchen. Denkbar wäre zum Beispiel eine Differenzierung von Zollansätzen.

### Verbundwirkung ganzer Massnahmenbündel

Die SGU hat wiederholt, so zum Beispiel in Ihrem Massnahmenkatalog "Verkehr und Siedlung zur Erhaltung der Umweltqualität", die Forderung nach ganzen, aufeinander abgestimmten Massnahmenbündeln formuliert. Es ist ein Mangel des bundesrätlichen Berichts, dass er auf die komplexen Interdependenzen und auf die synergetische Wirkung ganzer Massnahmenbündel kaum eintritt. Bei allem Verständnis für die thematische Beschränkung des Berichts auf sein Gebiet muss betont werden, dass alle umweltrelevanten Massnahmen grundsätzlich immer möglichst umfassend beurteilt werden sollten und dass sich eine Betrachtungsweise, die sich auf einen einzelnen Sektor beschränkt, regelmässig als einseitig und damit unzweckmässig herausstellt.

Insbesondere vermisst die SGU Ausführungen des Bundesrates über die Förderung des umweltfreundlicheren öffentlichen Verkehrs und im Zusammenhang damit die Verlagerung der Verkehrsaufwendungen der öffentlichen Hand vom bisherigen Schwergewicht Strassenbau auf den öffentlichen Verkehr. Sonst laufen wir wie bisher Gefahr, dass die quantitative Zunahme des Individualverkehrs auf lange Sicht alle Gewinne durch die Verschärfung der Massnahmen gegen die Emissionen wieder zunichte macht.