

Bundesamt für Strassen
3003 Bern

Bern, 26. November 2010

Anhörung zu den rechtlichen Grundlagen für die Einführung von Umweltzonen

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Rahmen der Anhörung zu den rechtlichen Grundlagen für die Einführung von Umweltzonen haben Sie die Grüne Partei zur Stellungnahme eingeladen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, uns zur genannten Vorlage äussern zu können.

Die Grüne Partei freut sich über die Absicht des Bundesrats, die Schaffung von Umweltzonen in der Schweiz rechtlich zu ermöglichen und die Rahmenbedingungen dazu einheitlich zu regeln. Nach wie vor werden die Grenzwerte für Luftschadstoffe regelmässig überschritten. Besonders betroffen sind dicht besiedelten Gebiete und Gebiete entlang der Verkehrsachsen. Die gesundheitlichen Auswirkungen der Luftschadstoffe sind wissenschaftlich belegt und gravierend. Wir begrüßen deshalb ausdrücklich alle Massnahmen, die eine Reduktion der Luftschadstoffe, insbesondere des Feinstaubes zur Folge haben. Umweltzonen sind ein wichtiges Instrument. Es braucht aber weitere Massnahmen, welche die Wirkung der Umweltzonen unterstützen. Diese sehen wir vor allem im Fahrzeugbereich, in der Veränderung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen und des Fuss- und Veloverkehrs sowie der Raumplanung.

Für Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen



Aline Trede
Vizepräsidentin



Urs Scheuss
Fachsekretär

Anhörung zu den rechtlichen Grundlagen für die Einführung von Umweltzonen

Antwort der Grünen Partei der Schweiz

Einleitend

In verschiedenen Ortschaften und Landesteilen der Schweiz werden die Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung für Feinstaub, Stickoxide und Ozon nicht eingehalten. Die Überschreitung der Grenzwerte ist in den Städten, in dicht besiedelten Gebieten und in der Nähe der Verkehrsachsen besonders häufig. In städtischen Gebieten ist der Verkehr eine der bedeutendsten Quellen der Luftverschmutzung.

Zahlreiche europäische Städte haben als Massnahme gegen die Luftverschmutzung sogenannte Umweltzonen oder Low Emission Zones (LEZ) eingeführt. Umweltzonen sind klar begrenzte Gebiete, in denen Fahrzeuge mit hohen Emissionswerten nicht verkehren dürfen. Dazu werden die Fahrzeuge je nach Schadstoffausstoss abgestuft mit einer Vignette gekennzeichnet. Die Zonen können sodann je nach Grad der Luftverschmutzung für alle oder nur für einen Teil der Fahrzeuge geöffnet werden. Ähnlich wie die Autobahnvignette Voraussetzung für die Benutzung der Autobahn ist, kann mit Vignetten, welche für den Schadstoffausstoss der Fahrzeuge stehen, der Zutritt zu den Umweltzonen geregelt werden. In Deutschland gibt es bspw. Plaketten der Schadstoffgruppen 2 (rot=sehr verschmutzend), 3 (gelb) und 4 (grün), die sichtbar am Fahrzeug anzubringen sind. Für die Schadstoffgruppe 1 (Euro 1 oder schlechter bei Diesel oder ohne geregelten Katalysator) gibt es keine Plakette. Für die Schweiz schlägt der Bundesrat ein ähnliches System mit vier Umweltetiketten vor. Umweltzonen sind besonders in den Stadtzentren anzutreffen (in Berlin z.B. der innere S-Bahnring) und stellen meistens eine zeitlich nicht begrenzte Massnahme dar.

Die Grüne Partei unterstützt die geplanten Versuche mit den Umweltzonen sowie deren Einführung in der Schweiz. Diese Zonen bieten die Möglichkeit, gleichzeitig verschiedene Luftverschmutzungs-Faktoren zu beeinflussen und die Lärmbelastung zu begrenzen. Gerade in den Agglomerationen ist diese Massnahme daher sehr wirkungsvoll.

Obschon die Einführung von Umweltzonen eine nützliche und notwendige Massnahme zur Verbesserung der Luftqualität in stark belasteten Gebieten darstellt, müssen einige Kriterien berücksichtigt werden, damit sie auch wirkungsvoll sind. So müssen Umweltzonen genügend gross sein, weil bei kleinen Zonen eher Umfahrungsverkehr entsteht, was wiederum zu einer Verschlechterung der Luftqualität ausserhalb der Zone führt. Zudem müssen bei der Einrichtung einer Umweltzone alternative Streckenführungen berücksichtigt und das öV-Angebot angepasst werden, damit das

Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel begünstigt wird. Umweltzonen sollen als Massnahme zur Verbesserung der Lebensqualität und der Gesundheit der Bevölkerung innerhalb der Zone kommuniziert werden.

Umweltzonen stellen eine sehr nützliche Massnahme dar. Sie müssen aber durch weitere Massnahmen ergänzt werden. Diese umfassen die Förderung des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs, die Flottenerneuerung beim motorisierten Verkehr und nicht zuletzt die Raumplanung. Die Schaffung von Öko-Stadtvierteln kann vorangetrieben werden. Dabei handelt es sich um Quartiere, deren Bevölkerung problemlos aufs eigene Auto verzichten kann.

Zu einzelnen Punkten der Vorlage äussern wir uns wie folgt:

Zuständigkeit der Kantone bei der Einrichtung von Umweltzonen

Das Umweltschutzrecht des Bundes verpflichtet die Kantone, Massnahmenpläne zur Luftreinhaltung aufzustellen, wenn feststeht oder zu erwarten ist, dass die Schadstoffbelastung der Luft die Grenzwerte überschreitet. Die Aufnahme der Umweltzonen in diese Massnahmenpläne - wie zum Beispiel Genf 2008 - ist angebracht und zu begrüßen.

Es ist wichtig, dass die Kantone selber, unter Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten, den Umfang der Umweltzonen bestimmen können und selber festlegen, welche Fahrzeuge zugelassen sind. Genf hat diese Arbeit bereits erledigt und im Kanton Tessin sind derzeit Umweltzonen in Planung. Die Auswahl der Fahrzeugkategorien, welche von den Einschränkungen betroffen sind, muss unter Berücksichtigung des Verbesserungspotentials der Luftqualität in der Region erfolgen.

Damit die Versuche mit den ersten Umweltzonen Erfolg haben, wird es wichtig sein, die Erfahrungen und Studien sowohl in Europa wie in den Kantonen Genf und Tessin zu berücksichtigen.

Signalisationsverordnung

Obwohl es einerseits richtig ist, dass die Kantone flexibel über die Gestaltung der Umweltzonen und die Zulassung nach Fahrzeugtypen entscheiden können, ist die Signalisation andererseits in der ganzen Schweiz einheitlich zu gestalten. Das Anbringen von verschiedenen Signalisationstypen würde nur die Autofahrerinnen und -fahrer verwirren. Es wäre ausserdem besser, wenn die Signale den Signalen in anderen

europäischen Ländern ähnlich sind, so dass sich auch ausländische Automobilistinnen und Automobilisten in der Schweiz leicht zurechtfinden.

Für den Erfolg der Umweltzonen erachten wir es als wichtig, dass sie durch eine einfach verständliche Signalisation begrenzt werden, damit allen klar ist, wo sie in eine Umweltzone eintreten und sie wieder verlassen.

System der Umweltzonenvignetten

Die Einführung von Umweltzonenvignetten zur Kennzeichnung der Fahrzeugkategorien, die Zugang zu den Umweltzonen haben, wird unterstützt. Diese Fahrzeugkategorien sollen problemlos zu identifizieren sein.

Zum vorgeschlagenen Vignettensystem haben wir folgende Bemerkungen:

1. Die Abgabe der Umweltvignetten soll als hoheitlicher Akt ausgestaltet werden. Es ist korrekt und wirkungsvoller, wenn eine amtliche Stelle die Vignetten ausstellt. Eine Zuteilung der Vignetten auf der Basis der individuellen Eigenverantwortung wäre hingegen kaum wirkungsvoll. Die Gefahr fehlerhafter Etikettierung und die Kosten der Polizeikontrollen wären zu hoch. Wie der Bericht festhält, ist im Führerausweis nicht sofort ersichtlich, ob die angebrachte Vignette dem Fahrzeugtyp entspricht.
2. Bei der Zuteilung eines Fahrzeugs zu einer bestimmten Kategorie muss der technische Fortschritt berücksichtigt werden, der die Schadstoffemissionen tendenziell sinken lässt. Die einzelnen Kategorien müssen deshalb periodisch angepasst und aktualisiert werden, damit die technischen Verbesserungen berücksichtigt werden können.
3. Einer Ausweitung der Vignetten-Typen mit neuen Formen und Farben stehen wir skeptisch gegenüber. Wir erachten es als wirkungsvoller, wenn die Gültigkeit der Vignetten zeitlich begrenzt ist und periodisch unter Berücksichtigung des technischen Fortschritts angepasst wird. Die Zahl der Kategorien bliebe somit stabil wie auch die Farben. Auf der Vignette müsste das Jahr der Ausstellung vermerkt sein, damit die Gültigkeit ersichtlich ist.
4. Eine besondere Vignette für elektrische Fahrzeuge ist nicht unbedingt notwendig. Elektrische Fahrzeuge können automatisch der Kategorie der am wenigsten umweltbelastenden Fahrzeuge zugeteilt werden, womit sie Zugang zu den Umweltzonen haben. Bestimmte Umweltzonen könnten allerdings nur für Fahrzeuge ohne Verbrennungsmotor geöffnet werden. In diesem Fall wäre eine eigene Kategorie für elektrische Fahrzeuge sinnvoll. Auch wenn derzeit der Anteil der Fahrzeuge, die die Voraussetzungen für die goldene Vignette erfüllen, klein ist und in absehbarer Zeit wohl keine reine Gold-Zone realistisch ist, hat die Einführung einer goldenen Vignette eine Signalwirkung.

5. In Anbetracht der gesundheitsschädigenden Auswirkungen der Feinstaubemissionen befürworten wir den vorgesehenen Ausschluss von Dieselfahrzeugen ohne Partikelfilter aus den Umweltzonen. Die Anmerkung, wonach ab „2015 voraussichtlich (nur) noch ca. 45 % aller Lieferwagen und 50 % der Lastwagen ohne derartigen Filter verkehren“, und sie demnach Zugang zu den Umweltzonen erhalten, beurteilen wir skeptisch. Deshalb schlagen wir in der Zuteilungstabelle im Anhang 1 der Umweltzonenverordnung eine differenziertere Zuteilung von Dieselfahrzeugen vor: Graue Vignette für Diesel Euro 4 ohne geregelten Partikelfilter, weiße Vignette für Diesel Euro 4 mit geregeltem Partikelfilter sowie Diesel Euro 5 und jünger.
6. Wir sind damit einverstanden, dass Fahrverbote innerhalb von Umweltzonen auch für die Bewohnerinnen und Bewohner und örtliche Gewerbebetreibende Gültigkeit haben. Um Probleme bei der Einführung zu vermeiden und die Akzeptanz der Umweltzone zu erhöhen, ist bei der Einrichtung der Umweltzone phasen- oder etappenweise vorzugehen. Das Vorgehen für die Einrichtung von Begegnungszonen hat sich diesbezüglich sehr bewährt.