



Bundesamt für Strassen
3003 Bern
svg@astra.admin.ch

26. November 2010

Rechtliche Grundlagen für die Einrichtung von Umweltzonen: Anhörungsantwort SP Schweiz

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Gelegenheit zur Stellungnahme zur Vorlage „Einrichtung von Umweltzonen“. Die SP Schweiz äussert sich gerne wie folgt dazu:

1. Grundsätzliche Bemerkungen

Umweltzonen sind gemäss Vernehmlassungsbericht Gebiete, wo Fahrzeuge grundsätzlich dann verkehren können, wenn sie gewisse Grenzwerte nicht überschreiten. Ziel der Vorlage ist, dass die Belastung der Umwelt durch Emissionen aus dem Strassenverkehr reduziert wird. Die Luftqualität wird somit primär lokal verbessert, was aus Sicht der betroffenen Bevölkerung zu begrüßen ist.

Die SP Schweiz bewertet diese Vorgaben und somit die Möglichkeit zur Schaffung von Umweltzonen selbstverständlich positiv und unterstützt deren Einführung.

Es sei aber auch angemerkt, dass das Thema Umweltbelastung durch motorisierten Individualverkehr breit angegangen werden muss. Umweltzonen können (lokal) zu einer Entlastung beitragen. Als isolierte Massnahme aber bewegen sie zu wenig. Es braucht darüber hinaus bzw. ergänzend Diskussionen und Massnahmen, die das Gesamtsystem Verkehr im Sinne des Schutzes von Mensch und Klima nachhaltig, langfristig und positiv beeinflussen. Erwähnt seien die Förderung des Langsamverkehrs, die rasche Umsetzung der Agglomerationsprojekte, die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, die Anpassung des CO₂-Austosses an das europäische Niveau, die Kostenwahrheit im Verkehr bzw. die Internalisierung der externen Kosten etc..

Ergänzend braucht es weitere begleitende Massnahmen. Umweltzonen müssen eine gewisse Grösse aufweisen, weil bei zu kleinen Zonen Umfahrvverkehr entsteht, was zu einer Verschlechterung der Luftqualität ausserhalb der Zone führen würde. Zudem müssen bei der Einrichtung einer Umweltzone alternative Streckenführungen berücksichtigt und das ÖV-Angebot muss angepasst werden, damit das Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel attraktiv wird. Ebenfalls müssen, wo nötig, Massnahmen (Sicherheit und Attraktivität) für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs getroffen werden. Ein Ziel der Einrichtung von Umweltzonen soll auch der Ersatz von besonders umweltschädigenden Fahrzeugen sein. Dies würde die Erneuerung der Fahrzeugflotte begünstigen.

Die Einführung von Umweltzonen soll kommunikativ gut begleitet werden, dafür sind Massnahmen und Mittel vorzusehen. Es soll dargelegt werden, dass die Einführung die Lebensqualität steigert (weniger Gesundheitsschäden), die Kosten verringert und somit den Menschen, die in den entsprechenden Zonen leben, arbeiten oder Ferien machen, einen Nutzen bringt. Die Umweltzone soll

nicht als Verbot oder Strafe konzipiert bzw. verstanden werden, sondern als Massnahme für eine wohllichere Stadt oder ein wohllicheres Quartier.

2. Einige Bemerkungen zur konkreten Ausgestaltung der Umweltzonen

Konkrete Umsetzung durch Kantone

- Für die Umsetzung des Umweltschutz- sowie des Strassenverkehrsgesetzes sind die Kantone zuständig. Das USG verpflichtet diese, Massnahmenpläne zur Luftreinhaltung aufzustellen, wenn die Schadstoffbelastung die Grenzwerte überschreitet. Diese Erfüllung der bundesrechtlichen Vorgaben ist selbstverständlich einzuhalten.
- Im Zentrum steht die Frage, wie viele Fahrzeuge von der Massnahme betroffen sind und damit direkt verbunden die Frage, welche Emissionskategorien und Umweltzonenvignetten in der Umweltzone verkehren dürfen, wobei die konkrete Ausgestaltung durch die jeweils zuständigen kantonalen Behörden entscheidend sein wird. Um möglichst gute Lösungen zu finden, sind die in den vergangenen Jahren in verschiedenen europäischen Städten gemachten Erfahrungen mit Umweltzonen auszuwerten und in geeigneter Form auf die Schweiz zu übertragen.
- Der Kanton Genf hat 2008 bereits einen entsprechenden Massnahmenplan verabschiedet, der die Einrichtung einer Umweltzone in der Genfer Innenstadt beinhaltet. Im Kanton Tessin wird diese Idee ebenfalls diskutiert. Auch diese bereits gemachten Erfahrungen bzw. Diskussionen sollen evaluiert werden.

Eindeutige Signalisation

- Selbstverständlich sollen die Kantone die Möglichkeit haben, die Ausgestaltung einer Umweltzone nach den konkreten Bedürfnissen anzupassen. Es kann aber nicht sein, dass die Signalisation in jedem Kanton anders aussieht. Das würde zu Missverständnissen führen und der Akzeptanz der Massnahme schaden.
- Die Einrichtung einer Umweltzone ist eindeutig zu signalisieren. Die Signalisation, die ein Teilfahrverbot darstellt, muss unmissverständlich und schweizweit einheitlich sein. Die Übergänge vom übrigen Strassennetz in eine Umweltzone müssen so gestaltet werden, dass sie deutlich erkennbar sind.

Bemerkungen zum Vignettensystem

- Mit der Einführung eines Vignettensystems sind wir einverstanden. Dieses soll einfach, transparent und nachvollziehbar sein. Jede Verwechslungsgefahr z.B. mit ausländischen Vignetten muss ausgeschlossen sein.
- Die Fortschritte in der Motorenentwicklung bzw. der Antriebssysteme sollen bei der Anpassung der Kategorien in sinnvollen Intervallen berücksichtigt werden, um Anreize zu schaffen, damit AutokäuferInnen auf emissionsarme Fahrzeuge umsteigen.
- Gemäss Vernehmlassungsbericht soll die beste Kategorie Fahrzeuge mit elektrischem Hauptantrieb betreffen. Diese Regelung ist grundsätzlich vernünftig. Es ist aber festzuhalten, dass Elektrizität nicht per se „sauber“ ist, je nachdem, ob ein Fahrzeug Ökostrom oder Strom aus Kohle oder AKW „tankt“. Bei zu erwartender zunehmender Elektrifizierung der Fahrzeuge muss der Stromherkunft bei der Zuteilung der Vignette deshalb Beachtung geschenkt werden.
- Die Einteilung der Fahrzeuge in die verschiedenen Emissionskategorien ist einheitlich und transparent zu handhaben und soll die effektive Umweltbelastung beinhalten. Die SP hat sich damals kritisch zur so genannten „Umweltetikette“ geäussert, da damit auch (schwere) Fahrzeuge in eine gute Kategorie eingeteilt worden wären, für die diese Zuteilung aufgrund der effektiven Belastung aus unserer Sicht nicht angebracht gewesen wäre.

Abgabe der Vignette als hoheitlicher Akt

- Wir sind einverstanden damit, dass bezüglich der Umweltbelastung keine Selbstdeklaration erfolgen soll, sondern dass die Vignetten auf Gesuch von den zuständigen Behörden aus gegeben werden. Die Abgabe der Vignette wird somit als hoheitlicher Akt verstanden. Das hat zur Folge, dass eine vorgängige Prüfung durch eine Stelle mit amtlichen Funktionen si-

herstellt, dass nur jene Vignette abgegeben wird, auf die tatsächlich Anspruch besteht. Damit ist die Zuordnung der richtigen Emissionskategorie sichergestellt, ansonsten müsste bei Polizeikontrollen abgeklärt werden, ob die Zuordnung korrekt ist. Damit wäre ein unverhältnismässiger Aufwand verbunden, der die Polizei von für sie wesentlicheren Aufgaben abhalten würde.

- Ein weiterer Vorteil besteht aus unserer Sicht darin, dass die Kontrolle auch beim parkierten Verkehr erfolgen kann, wenn die Abgabe der Vignette als hoheitlichen Akt gestaltet wird.
- Zudem werden die FahrzeughalterInnen davon entlastet, diese Angaben erheben und gegebenenfalls beweisen zu müssen.

Geltungsbereich der Vignette

- Es ist aus unserer Sicht richtig, dass vom Signal „Umweltzone“ grundsätzlich alle Motorfahrzeuge betroffen sind und dass darunter auch Gewerbetreibende innerhalb der Zone sowie AnwohnerInnen fallen.
- Für die beiden genannten Gruppen sind aber entsprechende Übergangsfristen vorzusehen, um Härtefälle zu vermeiden.
- Mit den bundesrechtlich vorgesehenen Ausnahmen sind wir im Prinzip einverstanden, wobei nicht einzusehen ist, wieso Fahrzeuge mit diplomatischen oder konsularischen Vorrechten und Immunitäten nicht unter die Bestimmung fallen sollen.
- Einverstanden sind wir mit dem Verbot für die im Verhältnis zu ihrer Leistung emissionsstärksten Motorfahrzeuge (2-Takt-Motorräder vor Stufe B, Dreiradmotorfahrzeuge und Kleinmotorfahrzeuge).
- Im Betracht der massiv gesundheitsschädigenden Auswirkungen der Feinstaubemissionen befürworten wir den Ausschluss von Dieselfahrzeugen ohne Partikelfilter aus den Umweltzonen. Den Ausführungen im Vernehmlassungsbericht, wonach ab 2015 „nur“ noch ca. 45 % aller Lieferwagen und 50 % der Lastwagen ohne Filter verkehren und sie demnach Zugang zu den Umweltzonen erhalten sollen, können wir uns aber nicht anschliessen. Wir schlagen eine differenzierte Zuteilung 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.

Wir danken für die freundliche Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen
SP Schweiz



Christian Levrat
Parteipräsident



Chantal Gahlinger
Politische Fachsekretärin SP Schweiz