



SCHWEIZ
SUISSE
SVIZZERA

AQUA NOSTRA

MONBIJOUSTRASSE 14
POSTFACH 5236
3001 BERN
TEL 031 390 98 98
FAX 031 390 99 03
info@aquanostra.ch
www.aquanostra.ch

Bundesamt für Strassen
ASTRA
Postfach
3003 Bern

Bern, 26. November 2010

Anhörung zu den rechtlichen Grundlagen für Umweltzonen Stellungnahme des Verbandes AQUA NOSTRA SCHWEIZ

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Leuthard
Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nimmt AQUA NOSTRA SCHWEIZ am rubrizierten Vernehmlassungsverfahren teil. Da Schutz und Nutzung der Natur – und damit auch die Legitimation zur Benutzung von Strassen – zum Kernbereich der Aktivitäten von AQUA NOSTRA SCHWEIZ gehören, erhalten Sie hiermit unsere Stellungnahme.

1. Vorbemerkungen

a) Umweltschutz

Umweltpolitik ist in den letzten Jahren komplexer geworden. Die Bevölkerung wünscht sich eine intakte Lebensgrundlage und eine ansprechende Umwelt, will aber durch den Naturschutz nicht oder nur geringfügig in ihrer Freiheit eingeschränkt werden.

Gefragt sind differenzierte, umfassende, pragmatische und konstruktive Problembearbeitungsprozesse sowie Akteure, welche die Umweltpolitik nicht mit Schwarz-Weiss-Aussagen lähmen, sondern mit Graustufen bereichern. Insbesondere soll der Mensch nicht aus der Natur ausgeschlossen werden, sondern in und mit dieser zusammen leben können. Dazu gehört auch das Befahren von Städten mit Autos, das nur in Extremfällen durch Verbote untersagt werden darf.

b) Philosophie von AQUA NOSTRA SCHWEIZ

Die Konsequenz aus diesen Überlegungen ist für AQUA NOSTRA SCHWEIZ das Engagement für einen massvollen Umweltschutz. Ideologie und Demagogie hingegen ist eine Absage zu erteilen. Nachhaltigkeit betrifft nicht einzig die Umweltinteressen, sondern eben auch diejenigen der Wirtschaft und Gesellschaft. In jeder einzelnen sich stellenden Frage propagiert AQUA NOSTRA SCHWEIZ die Abwägung der Interessen dieser drei Pfeiler – nach gesundem Menschenverstand.

c) Anwendung dieser Prämissen auf die Errichtung von Umweltzonen

AQUA NOSTRA SCHWEIZ ist ausdrücklich dagegen, den Gebrauch von Fahrzeugen zu verbieten oder dem Nutzer der Strassen die von ihm ausfinanzierten Wege zu verunmöglichen. Daneben soll aber die Umwelt bestmöglich bewahrt werden. Um dies zu erreichen, sind nur sinnvolle Anreize zu schaffen, welche den Kauf und Gebrauch effizienter und umweltschonender Fahrzeuge fördern. Daraus dürfen aber für die mobilitätsabhängigen Bürger und den Wirtschaftssektor keine übermässigen Nachteile entstehen.

Es gilt also gemäss erläuterten Credo auch in der vorliegenden Beurteilung, einen Kompromiss zwischen Mensch, Umweltschutz und Wirtschaft zu finden. So hat sich AQUA NOSTRA SCHWEIZ bereits bei der Anhörung zur Standesinitiative BE (05.309) betreffend die Differenzierung der Motorfahrzeugsteuer auf Bundesebene für das Bonusmodell ausgesprochen. Dies aber mit zwei wichtigen Einschränkungen: Zum einen darf es nicht zu einer zusätzlichen Steuerbelastung führen und andererseits hat sich die Bonusberechnung einzig auf die bereits bestehende einfache Energieetikette zu beschränken. Im gleichen Sinne einer Interessenabwägung äussert sich der Verband nachfolgend gegen die Einführung von Umweltzonen.

2. Stellungnahme zu den vorgelegten Verordnungsentwürfen

a) Zusammenfassende Stellungnahme

AQUA NOSTRA SCHWEIZ lehnt die vorgeschlagene neue UZV sowie die damit verbundenen Änderungen der SSV und OBV klar ab. Der bürokratische Aufwand und die Kosten für die Benützer sowie namentlich die Benachteiligung der Anwohner und Gewerbler stehen in keinem Verhältnis zum wissenschaftlich nicht erhärteten Nutzen der vorgeschlagenen Massnahme.

b) Gründe gegen die Errichtung von Umweltzonen

Gemäss dem Credo von AQUA NOSTRA SCHWEIZ soll die Steuerung von Anreizen für umweltfreundliches Handeln grundsätzlich ohne unnötige und teure Interventionen des Staates erfolgen. Dieses Prinzip wird etwa mit einer Differenzierung der Motorfahrzeugsteuer und (überwiegend) bei der bestehenden Energieetikette eingehalten. Die geplante Errichtung von Umweltzonen hingegen erfüllt diese Anforderungen nicht. Sie ist einfach gesagt aufwändig und teuer, namentlich stellt sie keinen sinnvollen Anreiz zum Kauf von umweltfreundlicheren Fahrzeugen dar.

In den betroffenen Gebieten haben die Autofahrer sowohl Erstellung als auch Unterhalt der Strassen vollständig finanziert. Die Strassen sind gebaut und dienen dem notwendigen Transport von Gütern und Personen. Auch die auf ihnen verkehrenden Fahrzeuge sind in der Schweiz zugelassen und entsprechen den zum Produktionszeitpunkt aktuellen Anforderungen – auch bezüglich Umweltschutz. Es müssten deshalb schon gravierende Gegeninteressen vorliegen, um ein Verbot des Verkehrs dieser Fahrzeuge zu erlassen!

Genau dieses Gegeninteresse konnte aber bisher wissenschaftlich in keiner Art und Weise nachgewiesen werden. Die in verschiedenen europäischen Städten etablierten Umweltzonen haben keineswegs zu spürbaren Verbesserungen der Luftqualität geführt. Selbst nach Einführung der Zonen bleibt deshalb diese Massnahme höchst umstritten, nachdem keine signifikanten Wirkungen eingetreten sind. So konnten in deutschen Grossstädten (z.B. Berlin, Bremen, Hannover, Stuttgart) Verbesserungen von lediglich drei bis vier Prozent registriert werden, was innerhalb des

Messfehlerbereichs liegt. Weil hierzulande die Zonen kleiner wären und zudem erst noch ein neuerer Fahrzeugpark und mehr öffentliche Verkehrsmittel existieren, wäre die Wirkung auf die ohnehin schon bessere Luftqualität noch geringer.

Spitzenbelastungen durch Feinstaub oder Ozon in Städten hängen jeweils primär von der besonderen meteorologischen Situation bzw. von den klimatischen Bedingungen (z.B. Inversionslagen, Luftverfrachtungen) ab. Massgebend ist zudem die weiträumige Ausgestaltung der Luftqualität, während die Verkehrsdichte geschweige denn die Emissionswerte der Fahrzeuge einen vernachlässigbaren Einfluss haben.

Weil heute bereits ein Grossteil des gesamten Fahrzeugparks in der Schweiz die Anforderungen der geplanten Umweltzonenvignette erfüllt, könnte die Errichtung solcher Zonen höchstens als unnötige Verbotsmaschinerie und Schikane angesehen werden. Als kleines Land darf sich die Schweiz keine ideologisch motivierten „Placebo“-Massnahmen leisten, welche namentlich die Anwohner, Gewerbetreibende und Touristen benachteiligen. Besonders stossend erscheint, dass damit bereits PWs mit Zulassungsdatum vor 2006 benachteiligt würden, welche damals dem neusten Stand der Technik entsprachen und über einen gewissen Wert verfügen. Gerade die kleinen Handwerkerbetriebe in Stadtgebeiten wären als Nutzer älterer Dieselfahrzeuge überproportional geächtet. Zusätzlich würden Einwohner mit weniger finanziellen Mitteln benachteiligt, welche sich nur Gebrauchtwagen älteren Datums leisten können. Dabei ist das Weggeben oder gar Verschrotten dieser Fahrzeuge global betrachtet keineswegs umweltfreundlicher als die Amortisation der sog. grauen Energie.

Die geplante Regelung ist bereits heute weitgehend überholt und wird es erst recht in wenigen Monaten sein: Durch die sinnvolle Festlegung von Grenzwerten bei Neuwagen wird der Schadstoffausstoss ohnehin mit jeder Neuimmatrikulation verbessert und erfüllt die Vorgaben der Umweltzonen. Anstatt bald überholte Verbote zu statuieren, sollten die Anreize zum Kauf von umweltschonenden Fahrzeugen verstärkt werden.

Vor diesem Hintergrund erachtet AQUA NOSTRA SCHWEIZ die Einführung städtischer Umweltzonen bzw. einer Umweltzonenvignette in der Schweiz als eine eigentlich ideologisch motivierte und primär gegen den privaten Strassenverkehr gerichtete „Placebo“-Massnahme, die zwar zu einem hohen administrativen und finanziellen Aufwand sowie zu erheblichen Kosten für die direkt Betroffenen, aber zu keiner wirklich spür- und messbaren Verbesserung der aktuellen Luftsituation führen wird.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme sowie Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüssen

AQUA NOSTRA SCHWEIZ

Christian Streit, Generalsekretär