

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

Bern, 17. November 2010

## **Erarbeitung der rechtlichen Grundlagen für die Einrichtung von Umweltzonen**

### **Stellungnahme des VCS Verkehrs-Club der Schweiz**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit der Teilnahme an der Vernehmlassung zur Einrichtung von Umweltzonen. Allgemein haben wir folgende Bemerkungen zum Thema:

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 LEZ (Low Emission Zones) eingeführt. Umweltzonen sind klar begrenzte Gebiete, in denen Fahrzeuge mit hohen Emissionswerten nicht verkehren dürfen. Diese Zonen sind besonders in den Stadtzentren anzutreffen und stellen meistens eine zeitlich nicht begrenzte Massnahme dar.

Der VCS Verkehrsclub der Schweiz setzt sich für eine nachhaltige Mobilität ein, wobei die Wahl effizienter Verkehrsträger, die Reduktion der Luftverschmutzung und die Lebensqualität der Bevölkerung eine zentrale Rolle spielen.

**Der VCS Verkehrsclub der Schweiz unterstützt deshalb 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. In den Agglomerationen ist diese Massnahme also sehr wirkungsvoll. Der VCS führt deshalb schon seit mehreren Jahren eine Informationskampagne zu den Umweltzonen durch, mit dem Ziel, diese auch in der Schweiz zu ermöglichen<sup>1</sup>.**

---

<sup>1</sup> Siehe: <http://www.pm10.ch>

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 eine genügende Grösse aufweisen, weil bei kleinen Zonen eher Umfahrvverkehr 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. Weiter darf die Einrichtung einer Umweltzone nicht als Einführung eines weiteren Verbots wahrgenommen werden. Sie soll viel mehr als Massnahme zur Verbesserung der Lebensqualität und der Gesundheit der Bevölkerung innerhalb der Zone kommuniziert werden.

Es darf auch daran erinnert werden, dass Umweltzonen alleine nicht genügen, um dauerhaft eine gute Lebensqualität zu sichern und gegen die Luftverschmutzung vorzugehen. Wie bereits hervorgehoben, stellen sie eine sehr nützliche Massnahme dar, müssen aber durch weitere Massnahmen ergänzt werden, wie die Förderung des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs, die Flottenerneuerung beim motorisierten Verkehr und bis hin zur Raumplanung. Die Entstehung von Öko-Stadtvierteln kann vorangetrieben werden, also von Quartieren, deren Bevölkerung problemlos aufs eigene Auto verzichten kann.

Unter Berücksichtigung der Änderung verschiedener Verordnungen gliedern wir unsere weiteren Bemerkungen nach Themen:

#### **Bemerkungen zur 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, sowie festlegen, welche Fahrzeuge zugelassen sind. Genf hat diese Arbeit bereits erledigt und der Kanton Tessin ist derzeit in Planung der Umweltzonen. 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.

#### **Bemerkungen zur 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 jenen anderer europäischer Länder ähnlich wären, so dass auch ausländische Automobilistinnen und Automobilisten damit zurechtkommen.

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 bzw. sie wieder verlassen.

### **Bemerkungen zum System der Umweltzonenvignetten**

Der VCS befürwortet die Einführung von Umweltzonenvignetten zur Kennzeichnung der Fahrzeugkategorien, die Zugang zu den Umweltzonen haben. Diese Fahrzeugkategorien sollen problemlos zu identifizieren sein.

Zum vorgeschlagenen Vignettensystem haben wir folgende Bemerkungen:

- > 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 von fehlerhafter Etikettierung und die Kosten der Polizeikontrollen wären zu hoch. Wie der Bericht festhält, ist aus dem Führerausweis nicht sofort ersichtlich, ob die angebrachte Vignette dem Fahrzeugtyp entspricht.
- > Bei der Zuteilung eines Fahrzeugs zu einer bestimmten Kategorie muss der technische Fortschritt berücksichtigt werden, der die Emissionen tendenziell sinken lässt. Die einzelnen Kategorien müssen deshalb periodisch angepasst und aktualisiert werden, damit die technischen Verbesserungen berücksichtigt werden können.
- > 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.
- > 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. Eine eigene Kategorie für elektrische Fahrzeuge hätte nur dann Sinn, wenn die Möglichkeit bestünde, alle Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor aus einer Umweltzone auszuschließen.
- > 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, stimmt uns skeptisch. Deshalb schlagen wir in der Zuteilungstabelle Anhang 1 der Umweltzonenverordnung eine differenziertere Zuteilung von Dieselfahrzeugen vor: Graue Vignette für Diesel Euro 4 ohne geregelten Partikelfilter, hingegen weiße Vignette für Diesel Euro 4 mit geregeltem Partikelfilter sowie Diesel Euro 5 und jünger.

- > Wir sind 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.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und bitten Sie, unsere Überlegungen und Anträge zu berücksichtigen.

Freundliche Grüsse

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Franziska Teuscher

Präsidentin

Caroline Beglinger

Bereichsleiterin Verkehrspolitik