

Herrn
Dr. Rudolf Dieterle
Direktor
Bundesamt für Strassen (ASTRA)
3003 Bern

18. November 2010

Rechtliche Grundlagen für die Einrichtung von Umweltzonen Anhörung

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, uns im Rahmen einer Anhörung zu den rechtliche Grundlagen für die Einrichtung von Umweltzonen gemäss Ihrem Schreiben vom 27. August 2010 äussern zu können und nehmen gerne wir folgt Stellung:

economisesuisse lehnt die Stossrichtung wie auch die Ausarbeitung dieser Vorlage als unbegründet und unnötig ab.

Die Wirksamkeit von Umweltzonen ist nicht wissenschaftlich nachweisbar

Ausgehend davon, dass verschiedene europäische Städte in den vergangenen Jahren sogenannte Umweltzonen eingeführt haben, soll mit der Einrichtung solcher Zonen die Belastung der Umwelt durch Emissionen aus dem Strassenverkehr auch in der Schweiz reduziert werden. Im Visier stehen hauptsächlich die lungengängigen Feinstaubpartikel (PM10). Aufgrund neuer Messungen in der Schweiz und in Deutschland dürften jedoch andere Faktoren als der Innenstadtverkehr für die Emissionsentwicklung von PM10 hauptverantwortlich sein, wie anhand folgender Publikationen deutlich wird.

1. Messresultate des Nationalen Beobachtungsnetzes für Luftfremdstoffe (NABEL), Bafu-Publikation vom 19.10.2010

Gemäss den neusten NABEL-Resultaten zur Luftbelastung 2009 sind für die Entstehung von PM10 zwei wesentliche Faktoren verantwortlich:

„Ein Drittel bis über die Hälfte der PM10-Belastung besteht aus sekundär gebildeten Feinstaubpartikeln (sekundären Aerosolen), die erst abseits der Quellen der Vorläuferschadstoffe in der Atmosphäre gebildet werden, was zu einer homogenen räumlichen Verteilung führt. Solche sekundären

Komponenten sind: Sulfat (SO₄) aus Schwefeldioxid, Nitrat (NO₃) aus Stickoxiden, Ammonium (NH₄) aus Ammoniak und organische Kohlenstoffkomponenten (OC) aus flüchtigen organischen Verbindungen. Als zweite Ursache ist der grossräumige Transport von Feinstaub zu nennen. Erste gesamteuropäische Modellrechnungen weisen darauf hin, dass die durch grossräumigen Transport verursachte PM₁₀-Belastung in der Schweiz rund 10 µg/m³ beträgt.“ (S. 38/39)

In städtischen Gebieten und entlang den Autobahnen überschritten die PM₁₀- Jahresmittelwerte den Grenzwert von 20 µg/m³ nur knapp (Ausnahme Bern um ca. 8 µg/m³). Der grossräumige Transport dieser Partikel ist daher an allen Messpunkten der Schweiz für die Überschreitung des Grenzwerts verantwortlich.

2. Studie ADAC über die Wirksamkeit von Umweltzonen, Juni 2009

Die Wirksamkeit von Umweltzonen wurde am Beispiel von drei Gebieten in untersucht. Konkret miteinander verglichen wurden 6 Städte mit und 7 Städte ohne Umweltzone. Die Änderung der Feinstaubkonzentration 2008 im Vergleich zu 2007 lag in Berlin (mit Umweltzone) an verkehrsnahen Messstationen zwischen einem Anstieg um 5% und einem Rückgang um 4,7%. Diese große Spannweite zeigt die hohe Variabilität aufgrund unterschiedlicher lokaler Einflüsse. In Potsdam (ohne Umweltzone) streute die Änderung zwischen 2,1% Zunahme und 1,9% Abnahme. In Mannheim (mit Umweltzone) wurde ein Rückgang um 11,9% festgestellt, während in Ludwigshafen und Karlsruhe (ohne Umweltzone) die Werte zwischen 0,1% und 10,7% zurückgingen. Ähnlich groß ist die Streuung bei Stickstoffdioxid. In Berlin ging die NO₂-Belastung um 2,6% bis 7,6% zurück, in Potsdam zeigten die Messstationen 2008 eine Zunahme von 1,9% bis zu einer Abnahme um 15,2% gegenüber 2007. In Mannheim wurde eine Abnahme um 5,3% registriert (nur eine Messstation), in Ludwigshafen und Karlsruhe lag der Rückgang zwischen 1,2% und 4,5%.

Die ADAC-Studie kommt zu folgenden Schlüssen:

1. Die erwartete Verbesserung der Luftqualität durch die Einführung von Umweltzonen im Vergleich zur Schadstoffbelastung in Städten ohne Fahrverbote ist nachweislich nicht eingetreten.
2. Die Streuung sowohl der Messwerte als auch der Änderungen von Jahr zu Jahr aufgrund der individuellen, kleinräumigen Situation vor Ort sind deutlich höher als die Effekte der Umweltzonen.
3. Eine Verbesserung der Luftqualität durch Umweltzonen liegt im Rahmen der Messungenauigkeit.

Die zusätzlichen Mehrkosten sind nicht gerechtfertigt

Kernstück der vorgesehenen Regelung ist die Einführung eines Vignettensystems, das die Motorfahrzeuge in verschiedene Emissionskategorien einteilt, wobei für die ganze Schweiz einheitlich vier Kategorien vorgeschlagen werden. Nicht berücksichtigt wird, dass bereits heute mit zahlreichen technischen Massnahmen die Emissionen der motorisierten Strassenfahrzeuge sehr stark vermindert werden konnten. Über all dies hinweg ist die Errichtung von Umweltzonen unnötig, weil der zu erwartende Nutzen im Vergleich zu den vorgeschlagenen Verboten in keinem angemessenen Verhältnis steht.

Die Errichtung von Umweltzonen schafft auf kantonaler und Bundesstufe neue Aufgaben für die Verwaltung und bedingt einen deutlichen Aufbau des Verwaltungsapparates ohne nachgewiesenen Nutzen. Solche neuen Regelungen und Mehraufwände sind nicht gerechtfertigt, die Kosten tragen die Konsumenten ohne eine Gegenleistung zu erhalten.

In der Gesamtwürdigung kommen wir zum Schluss, dass die Umweltzonen nur dann geprüft werden sollen, wenn ein Nutzen entsteht. Dieser ist wissenschaftlich nicht gegeben. Eine Regulierung ohne Nutzen ist nicht sinnvoll, wir lehnen deshalb die Vorlage ab.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse
economiesuisse

Dominique Reber; MA, MBL-HSG
Mitglied der Geschäftsleitung

Urs Näf, lic.rer.pol.
Stv. Leiter Infrastruktur, Energie & Umwelt