

Herr
Rudolf Dieterle
Direktor
Bundesamt für Strassen ASTRA
3003 Bern

Bern, 24. November 2010 // UW/AA

G:\HK\Rechtsdienst\Vernehmlassungen\201011_November_rechtliche_Grundlage_Umweltzonen\20101126_B_Rechtliche_Grundlagen_Umweltzonen.doc

**Rechtliche Grundlagen für die Einrichtung von Umweltzonen
Stellungnahme des AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz**

Sehr geehrte Damen und Herren

Der AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz, vertritt seit 1927 die Interessen von rund 4'000 Garagebetrieben in der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein. Wir erlauben uns im Rahmen des Anhörungsverfahrens in obiger Sache Stellung zu nehmen.

Der AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz, lehnt die vorgeschlagene neue UZV sowie die damit verbundenen Änderungen der SSV und OBV aus den unten angeführten Gründen kategorisch ab.

Der bürokratische Aufwand und die Kosten für die Benutzer stehen in keinem Verhältnis zum wissenschaftlich nicht erhärteten Nutzen der vorgeschlagenen Massnahme. Spitzenbelastungen durch Feinstaub oder Ozon in Städten hängen jeweils primär von der besonderen meteorologischen Situation bzw. von den klimatischen Bedingungen (z.B. Inversionslagen, Luftverfrachtungen) und nicht von der Verkehrsdichte ab. Ausserdem genügt heute bereits ein Grossteil des gesamten Fahrzeugparks in der Schweiz den Anforderungen an einen möglichst geringen Schadstoffausstoss.

Wie in den Erläuterungen zur Anhörung richtig festgehalten wird, haben in den vergangenen Jahren verschiedene europäische Städte, vor allem etliche in Deutschland, so genannte Umweltzonen eingeführt. Falsch ist hingegen die in den Erläuterungen gemachte wissenschaftlich nicht belegte Aussage, wonach derartige Umweltzonen eine geeignete Massnahme darstellen würden, um die Luftqualität erheblich zu verbessern.

Fakt ist vielmehr, dass der ökologische Sinn bzw. die Wirkung dieses Instruments höchst umstritten ist. Wissenschaftliche Gutachten oder Untersuchungen konnten bislang nicht belegen, dass durch das Einrichten einer Umweltzone, in der ein Fahrverbot für gewisse nicht emissionskonforme Fahrzeuge gilt, die Luftqualität signifikant verbessert wird. In Deutschland, wo sich die meisten städtischen Umweltzonen Europas befinden und das verglichen mit der Schweiz einen weit „umweltkritischeren“ Fahrzeugpark sowie einen viel kleineren Anteil an öffentlichen Verkehrsmitteln aufweist, konnten in gewissen Städten (z.B. Berlin, Bremen, Hannover oder Stuttgart) Verbesserungen von lediglich drei bis vier Prozent

registriert werden, was innerhalb des Messfehlerbereichs liegt. Hierzulande dürfte diese minimale Verbesserung aufgrund der existierenden vergleichsweise bereits sehr hohen Luftqualität noch einmal erheblich geringer ausfallen, womit mit nicht signifikanten Auswirkungen zu rechnen ist.

Vor diesem Hintergrund erachtet der AGVS die Einführung städtischer Umweltzonen bzw. einer Umweltzonenvignette in der Schweiz als eine in erster Linie ideologisch motivierte und primär gegen den motorisierten Strassenverkehr gerichtete Massnahme ohne Nutzen für die Luftqualität. Vielmehr wird einmal mehr versucht, mit unnötigem administrativen Aufwand und erheblichen Kosten für die Betroffenen unter dem Deckmantel des Umweltschutzes den motorisierten Individualverkehr aus den Innenstädten zu verdrängen.

Ferner benachteiligt die Einführung von Umweltzonen vor allem Halter von älteren Fahrzeugen, deren Wert dadurch stark vermindert, wenn nicht sogar völlig vernichtet wird. Zudem werden Gewerbe und Tourismus, bei Letzterem insbesondere jene touristischen Anbieter, die sich innerhalb der Umweltzone befinden, zu den Leidtragenden dieser neuen, nicht zielführenden Regelung gehören.

Letztendlich ist es fraglich, ob die hier zur Diskussion stehende Vorlage überhaupt rechtlich zulässig ist. Im Umweltschutzgesetz (USG) fehlen die Grundlagen für die Errichtung von Umweltzonen. Damit entzieht sich dieses System sowohl der parlamentarischen Kontrolle wie auch der Intention des Gesetzgebers. Uns ist keine Rechtsgrundlage bekannt, welche das UVEK ermächtigt, diese Grundlage zu schaffen, denn weder in den gesetzlichen Grundlagen in Sachen Klima- und Umweltschutz noch in Sachen Raumplanung und Mobilität findet sich eine solche Ermächtigungsnorm oder eine solche Absicht. Da sich die Schaffung von Umweltzonen weder auf praktische Übung noch auf Rechtssprechung stützen kann, ist die systematische Rechtmässigkeit der Vorlage insgesamt zu bezweifeln.

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme bedanken wir uns im Voraus bestens und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz



Urs Wernli
Zentralpräsident



Alexander Ammon
Leiter Administration/Rechtsdienst