



Regierungsrat, Postfach, 6301 Zug

Bundesamt für Strassen
3003 Bern

Zug, 16. November 2010 hs

Einrichtung von Umweltzonen; Anhörung - Stellungnahme des Kantons Zug

Sehr geehrter Herr Direktor Dieterle
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 27. August 2010 hat uns das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK darum gebeten, zu neuen rechtlichen Grundlagen für die Einrichtung von Umweltzonen Stellung zu nehmen. Es geht dabei um eine neue Verordnung über die Umweltzonenvignette (UZV) und damit einher gehende Änderungen der Signalisationsverordnung und der Ordnungsbussenverordnung.

Wir unterbreiten Ihnen den

Antrag,

auf die UZV samt damit verknüpften Verordnungsänderungen sei zu verzichten.

Zur **Begründung** führen wir Folgendes an:

1. Auslöser ist ein kantonaler Massnahmenplan, der nach Art. 34 Abs. 1 der Luftreinhalteverordnung (LRV) vom 16. Dezember 1985 (SR 814.318.142.1) eine Massnahme mit Zuständigkeit des Bundes vorsieht, worauf nun der Bundesrat bzw. das UVEK die UZV mit einher gehenden Verordnungsänderungen vorschlägt. Artikel 34 Abs. 2 LRV hält jedoch auch fest, dass bei notwendiger Mitwirkung eines anderen Kantons ein Massnahmenplan den Behörden dieses mitbetroffenen Kantons zu unterbreiten ist und dass der Bundesrat wenn nötig die Massnahmenpläne der Kantone koordinieren muss.

In der Schweiz sind Immissionsbegrenzungen nach LRV zum Teil weiträumig nicht eingehalten, wenn auch in den letzten Jahren dank technischer Fortschritte bessere Werte

zu verzeichnen waren. Die bei solchen Überschreitungen geforderte kantonale Behörde ist vielfach nicht in der Lage, die weiträumig festgestellten Luftschadstoffe zu bekämpfen, ganz einfach weil diese sich nicht auf Kantonsgebiete fixieren lassen. Artikel 34 LRV verfolgt daher den richtigen Ansatz, kantonsübergreifend zu handeln. Vorliegend müsste zunächst der Bundesrat die Massnahmenpläne koordinieren. Sie müssten sich auch grenzüberschreitend auswirken, namentlich in den Regionen Genf und Basel. Davon ist jedoch im Rahmen der UZV nicht die Rede. Deren Ziel bleibt im Ansatz stecken.

Selbst wenn es zu einer Koordination im Sinne von Art. 34 Abs. 2 LRV käme, bliebe unklar, wie es sich mit der Zuständigkeit des Bundes für die Signalisation von Nationalstrassen verhielte; würden Nationalstrassen von Umweltzonen ausgeschlossen? Wie würde sichergestellt, dass kantonal angeordnete Signalisationen mit Nachbarkantonen örtlich und zeitlich koordiniert wären?

2. Umweltzonen wollen den Hebel dort ansetzen, wo die Kantone ihn bereits ergriffen haben. Auch der Kanton Zug befasst sich mit der Änderung der Motorfahrzeugsteuern. Wir haben eine Teilrevision des Gesetzes über die Steuern im Strassenverkehr mit Vorlage vom 5. Februar 2010 dem Kantonsrat unterbreitet. Die Vorlage orientiert sich nicht zuletzt am geltenden Umweltrecht des Bundes und an einem Rabattmodell mit Lenkungswirkung, das die kantonalen Strassenverkehrsämter sowie die Umwelt- und Energiefachstellen der Kantone und des Bundes entwickelt haben. Kommt diese Gesetzgebung zum Tragen, werden tendenziell neuere und schadstoffärmere Fahrzeuge verkehren. Dieser Weg ist zielführend, weil er die Emissionen überall reduziert und nicht allein in Ballungsgebieten.
3. Der administrative Aufwand und der Aufwand für Kontrollen bei Umweltzonen steht in einem Missverhältnis zum Nutzen der Massnahme. Die vom ASTRA gegenwärtig verfolgte Totalrevision der Verkehrsregeln- und Signalisationsverordnung hat nicht zuletzt zum Ziel, die Dichte der Verkehrssignale und Verkehrsregeln zu reduzieren. Umweltzonen stünden dem entgegen.
4. Wenn auf ausländische Beispiele verwiesen wird, so ist festzustellen, dass Umweltzonen nicht überall als solche zu verstehen sind, sondern teilweise einen verkehrslenkenden und gleichzeitig fiskalischen Zweck haben, indem sie eine Einlassgebühr vorsehen. Gerade London kennt diese Congestion Charging Zone. Sie erfüllt den Zweck solange, als die Einlassgebühr abschreckend wirkt. Der Erfolg der Umweltzone in Berlin, die klar auf eine Verminderung der Feinstaubbelastung abzielt, ist eher fraglich. Der dort geltende Feinstaubgrenzwert ist im Jahr 2008 an 24 Tagen überschritten worden, ohne Einführung der Umweltzone wären es 28 Tage gewesen (Wirkungsuntersuchungen der Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz vom Mai 2009). Andernorts heisst es dazu, die Feinstaubbelastung habe um 3 % abgenommen. Damit liegt die Veränderung im Rahmen des Messfehlerbereichs.

Seite 3/3

Wir danken für die Berücksichtigung unseres Antrags.

Zug, 16. November 2010

Freundliche Grüsse
Regierungsrat des Kantons Zug

Peter Heggin
Landammann

Tino Jorio
Landschreiber

Ebenfalls per E-Mail an: svg@astra.admin.ch

Kopie an:

- Eidgenössische Parlamentarier des Kantons Zug
- Sicherheitsdirektion
- Volkswirtschaftsdirektion
- Baudirektion
- Amt für Umweltschutz
- Energiefachstelle