

10.017 Für menschenfreundliche Fahrzeuge. Volksinitiative. CO2-Gesetz. Revision

Am 19.04.2010 steht auf der Traktandenliste der UREK-N unter anderem das politische Geschäft 10.017, d.h. die Volksinitiative „Für menschenfreundliche Fahrzeuge“ beziehungsweise der indirekte Gegenvorschlag des Bundesrates zur Volksinitiative. Da espace.mobilité mit den Mitgliedern Coop, Ikea, Maus Frères, Migros und Möbel Pfister sich als Interessensvertreterin führender Detail- und Fachhändler für nachhaltige und wirkungseffiziente Lösungen in der Schnittstelle Raumplanung, Verkehr und Umwelt einsetzt, beziehen wir dazu Stellung.

Die von espace.mobilité erarbeiteten Grundlagen, Untersuchungen und Studien prägen heute wesentlich die Diskussion um die Wirkungseffizienz von Umweltmassnahmen mit. Gerade weil die ökologischen Probleme dringlicher werden, ohne dass die finanziellen Möglichkeiten ansteigen, ist die Frage um die Wirkungseffizienz von getroffenen Massnahmen entscheidend. Die Schweiz kann es sich immer weniger leisten, Massnahmen umzusetzen, die sich v.a. durch einen hohen administrativen Aufwand und Eingriffe in die unternehmerische Freiheit auszeichnen, aber nachweislich wenig bis keine Wirkung auf die Umwelt zeigen.

A. Volksinitiative

Da die Volksinitiative sich eher in Detailspekten verliert, ist sie kein ganzheitlicher Ansatz. Deshalb lehnt espace.mobilité diese ab.

B. Indirekter Gegenvorschlag

espace.mobilité stellt fest, dass der indirekte Gegenvorschlag des Bundesrates zur sogenannten "Stop-Offroader-Initiative" durchaus ambitionierte Emissionsziele verfolgt. Die Auflagen bei der Zulassung von Neuwagen haben den grossen Vorteil, dass sich die Luftbelastung über die nächsten Jahre ohne grossen Zusatzaufwand deutlich verringern wird. Der Gegenvorschlag stellt bezüglich Wirkungseffizienz und Praxistauglichkeit eine zielgerichtete und glaubwürdige Alternative zur Initiative dar. Er ist aber vor allem der Weg, den espace.mobilité seit Beginn ihrer Tätigkeit 2006 stets als wirkungsvollsten und effizientesten Weg propagiert hat, nämlich die Reduktion des Schadstoffausstosses an der Quelle. Dieser Ansatz ist nicht nur effizient, er ist v.a. auch nicht diskriminierend, da er 100% des motorisierten Verkehrs betrifft.

Er wirkt somit flächendeckend, d.h. unabhängig vom Standort und Verwendungszweck. Dies im Unterschied zu Massnahmen, welche den motorisierten Verkehr von und zu den Einkaufszentren als sogenannt verkehrsentensive Einrichtungen beschränken. Dieser beträgt gerade mal 3% des Gesamtverkehrs. Die verkehrsbeschränkenden, objektbezogenen Massnahmen gehen zudem von einer Verhaltensänderung bei den Konsumenten aus, welche aufgrund diverser Umfragen nicht stattfindet. Die potentielle

Wirkung liegt im Promille-Bereich. In verschiedenen Studien konnte gar eine negative Wirkung aufgezeigt werden – Such- und Ausweichverkehr führten zu einer Mehrbelastung.

Dem gegenüber verfolgt der Gegenvorschlag des Bundesrates mit quellenbezogenen Auflagen einen ganzheitlichen und einfachen Ansatz. Die Systemgrenze (Schweiz) wird so weit gezogen, dass Nebenwirkungen (Ausweichverkehr) ausgeschlossen werden können. Zudem sind die Normen wie erwähnt international abgestützt. Er stellt eine Chance dar, die Erreichung der Klimaziele im Bereich Verkehr effizient zu verbessern und die Belastung der Luft durch Schadstoffe wirksam zu reduzieren.

espace.mobilité stellt sich daher hinter den indirekten Gegenvorschlag des Bundesrates als Alternative zur unrealistischen „Stop-Offroad-Initiative“, erwartet aber im Gegenzug, dass die vielen nachweislich nicht oder kaum wirksamen Restriktionen beim Einkaufsverkehr vom Grundsatz her hinterfragt und ausgeräumt werden. Mit der erwarteten Senkung der Luftbelastung durch verbesserte Fahrzeuge lassen sich die stark interventionistischen Massnahmen bei den Einkaufszentren zumindest aus umweltpolitischer Sicht nicht länger rechtfertigen

Bern, 13. April 2010



Markus Neukom, Präsident



Martin Kuonen, Geschäftsführer