

BUNDESAMT FÜR VERKEHR
 Nr. --
 Tel. 57 63

3003 Bern, 13. August 1991

VERWALTUNGSINTERNES

ARBEITSPAPIER
 vorgelegt von einer Arbeitsgruppe mit Beteiligung von
 BAV, BUWAL, BAP und Integrationsbüro EDA/EVD

UMWELTPUNKTESYSTEM EG - ÖSTERREICH FÜR DEN
 GÜTERTRANSITVERKEHR AUF DER STRASSE

Ein Umweltpunktesystem zur schrittweisen Reduktion der vom Lastwagen-Transitverkehr verursachten Umweltbelastungen wäre aus der Sicht des Umweltschutzes grundsätzlich positiv zu beurteilen.

Dies um so mehr, als eine weitere Zunahme des Strassen-Transitverkehrs durch die Schweiz auch beim Festhalten an der 28 Tonnen-Gewichtslimite zu erwarten ist.

Das von der EG für Oesterreich vorgeschlagene Modell eines Umweltpunktesystems weist jedoch folgende grundsätzliche Mängel und Schwachstellen auf:

1. Technisch

Das Modell begrenzt nur eine von mehreren Luftfremdstoff-Komponenten, nämlich die Emission der Stickoxide (NOx) und kann deshalb keine generelle Abnahme aller relevanten Umwelt-Belastungskomponenten garantieren. Ein echtes Umweltpunktesystem müsste auch die übrigen Belastungskomponenten, insbesondere die Kohlenwasserstoff-, Kohlendioxid- und Lärmemissionen einbeziehen. Ein solches System würde allerdings relativ zu komplex und schwer vollziehbar.

Die motoreseitigen Massnahmen zur Begrenzung oder Reduktion der NOx - Emissionen reduzieren die übrigen Belastungskomponenten (insbesondere Partikel - und Lärmemissionen) nicht. *oder nur teilweise (?)* ?

Die im Modell fehlenden Belastungskomponenten sind für die Schweiz aber ebenfalls von Bedeutung, führt doch die wichtigste Transitachse (N2) zum Teil durch dichtbesiedeltes Gebiet (z.B. Basel, Luzern und Chiasso) und durch lärmtechnisch nur schwer zu schützende Alpentäler.

Die NOx-Emissionen sollen nach dem EG-Modell auf der Basis der pro Lastwagenmotor anlässlich der Typenprüfung gemessenen Emissionsmenge in g/kWh berechnet werden. Auf



dieser Basis würden der Ausgangsplafond und die jährlich reduzierten "Umweltpunkte"-Mengen festgelegt.

Umweltpunkte-Berechnungen auf der Basis g/kWh führen aber dazu, dass bei gleicher Punktezahl LkW mit grosser Motorenleistung mehr Luftschadstoffe emittieren als solche mit kleiner Motorenleistung. Ein 40-t Fahrzeug würde z.B. im Vergleich mit einem 28-t Fahrzeug bei gleicher Umweltpunktezahl rund 50% mehr NO_x-Emissionen erzeugen. Beim gegenwärtigen Trend zu höheren Motorenleistungen (und insbesondere bei einer Zulassung von 40t-Fahrzeugen) könnte das EG-Modell für die Schweiz keine kontrollierte Abnahme der tatsächlichen Gesamtemissionen garantieren.

Zur kontrollierten Begrenzung der gesamten emittierten Abgasmengen müssten demnach die Umweltpunkte der einzelnen Fahrzeuge in g/Transitbewegung ermittelt werden. Berechnungen der Umweltpunkte auf der Basis g/Transitbewegung wären indessen in der Praxis kaum möglich. Als Näherung liesse sich allenfalls eine Ersatzgrösse, gebildet aus dem Produkt $[g/kWh] \times [Motorenleistung \text{ in kW}] \times [Transitstreckenlänge]$, vertreten.

Längs der N₂ ist bereits heute ein dringender Reduktionsbedarf der wichtigsten Belastungskomponenten (Lärm, NO_x, HC) ausgewiesen. Eine auch nur kurzfristige Zunahme der heutigen Belastung ist abzulehnen. Als Ausgangsplafond für eine jährlich zu reduzierende Umweltpunktemenge müsste deshalb ein höherer Plafond als der heutige abgelehnt werden. Andernfalls könnten die Ziele der Lärmschutz-Verordnung bzw. des Luftreinhalte - Konzepts nicht fristgerecht erreicht werden.

2. Administrativ

Die Vorstellungen der EG hinsichtlich des Vollzugs sind noch zuwenig bekannt, um eine fundierte Würdigung vorzunehmen. Skizzenhaft wären folgende Punkte in Betracht zu ziehen:

Kriterien zur Verteilung des Kontingents

Die festgelegte Anzahl Oekopunkte wird der EG (pro rata zuhanden ihrer Mitgliedländer) und jedem Nichtmitglied-Land zur Verfügung gestellt. Jedes Land ist für die Verteilung an die eigenen Strassentransporteur zuständig. Diese Zuteilung muss sich indessen gleichmässig auf das ganze Jahr erstrecken, damit der Vorrat nicht bereits nach einigen Monaten aufgebraucht wäre. Gleichzeitig wird damit ein massiver Andrang von Fahrzeugen an den Grenzen während Zeiten starken Verkehrs verhindert. Daher wäre es von Vorteil, wenn jedem Staat periodisch der Stand seines Kontingents mitgeteilt werden könnte - was administrativen Aufwand bedeutete.

Bestimmung des Plafonds

Die Anzahl Oekopunkte müsste so bestimmt werden, dass sich die heutige Umweltbelastung nicht erhöht.

Der Plafond wird durch Uebertragung der Oekopunkte auf die Anzahl Fahrzeuge, welche das Land transitieren, bestimmt. Das Kontingent würde aufgrund der Luftverschmutzung

(insgesamt NO_x, CO, HC, Partikel) und des Lärms berechnet werden. Sich auf die einzelnen Begrenzungsansätze zu einigen, dürfte ein schwieriges Unterfangen sein!

Kontrollverfahren, Ort der Kontrolle

Im Gegensatz zu den Bestrebungen der EG zur Aufhebung von Grenzkontrollen wäre eine Ueberprüfung dieses Systems höchstwahrscheinlich nur an den Grenzposten möglich. Elektronische oder manuelle Möglichkeiten zur Erfassung sind denkbar. Es müsste einem elektronischen System zur effizienten und einheitlichen Kontrolle der Vorzug gegeben werden. Nur dieses erlaubt die Vermeidung von langen Wartezeiten an den Grenzübergängen.

3. Rechtlich

Grundsätzliches

Die Voraussetzungen für ein Oeko-Punkte-System sind in Oesterreich und in der Schweiz grundsätzlich voneinander verschieden. Oesterreich kennt schon heute die Kontingentierung (Anzahl) und ein Höchstgewicht von 38 t (mit Ausnahmen bis 40 t).

Rechtsgrundlage

Jede grundsätzliche Abweichung von der 28 t-Limite, mit oder ohne Kontingent, erfordert eine SVG-Revision. Das vorgesehene Transitabkommen mit der EG stellt bisher aber keine generelle Abkehr von der 28 t-Limite dar und liegt deshalb im zulässigen Rahmen eines Staatsvertrages, weshalb eine SVG-Aenderung nicht erforderlich wäre.

Der diesbezügliche Staatsvertrag unterliegt der Genehmigung durch das Parlament und fällt somit nicht in die alleinige Zuständigkeit des Bundesrates.

Einflüsse auf die 28 T-Limite

Durch die Einführung eines Umweltpunktesystems (d.h. Kontingentsystems) für einen Transitzkorridor durch die Schweiz würde faktisch die heutige 28 t-Limite hinfällig. Die Diskussion über die heutige Limite würde wieder angefacht, da die innerschweizerischen Transporteure zu Recht darin eine Privilegierung der Ausländer sehen würden. Der politische Druck würde so gross, dass die 28 t-Limite nicht mehr länger haltbar wäre.

Im weiteren müssten bei einem entsprechenden "schweizerischen Modell" aus Gründen der Verkehrssicherheit Anforderung an die Mindestmotorisierung der ausländischen Lastwagen gestellt werden, z.B. 7,35 kW/t (10 PS/t). Zusätzlich wäre auch die Frage abzuklären, ob nur Lastwagen mit verschleisslosen Dauerbremsen (Sicherheit in Gefällstrecken) den Transitzkorridor benutzen dürfen.

4. Auswirkungen auf die schweizerische Verkehrspolitik

Mögliche Konsequenzen einer Annahme des Modells

Das Schweizervolk würde sich mit grosser Wahrscheinlichkeit der Realisierung des "Alpen-transit-Beschlusses" widersetzen, wenn gleichzeitig die Tolerierung, wenn auch nur unter

Bedingungen, der 40 t-Gewichtslimite verlangt würde. Ein Entgegenkommen gegenüber der EG in diesem Punkt würde die einzig mögliche Massnahme zur Lösung der Transitprobleme auf mittel- und langfristige Sicht, die auch von der EG anerkannt wird, gefährden.

Bei - trotz allem - Verwirklichung des Alpentransit-Beschlusses könnte die Rentabilität dieses Vorhabens verringert werden, da der Strassentransport vorzeitig zusätzlich bevorteilt würde. Auf diese Weise würde einem grundsätzlichen Ziel der schweizerischen Verkehrspolitik, nämlich der Verlagerung eines möglichst grossen ~~Anteils~~ des Strassenverkehrs auf die Schiene, zuwidergehandelt.

Mögliche Konsequenzen einer Ablehnung des Modells

Mit dem heutigen System der 28 t-Gewichtslimite ohne zusätzliche Massnahmen ist der Zunahme des 28 t-Transits keine Grenze gesetzt.

Wenn die Festlegung eines ökologischen Plafonds für 28- und 40 t-Lastwagen auch unweigerlich zu einer kurzfristigen Zunahme des Verkehrs führen würde, ist doch denkbar dass dieser mittel- und langfristig stabilisiert oder gar verringert werden könnte.

Darüber hinaus müsste im Falle einer Annahme des ökologischen Plafonds durch Oesterreich - und der Ablehnung in der Schweiz - erwartet werden, dass ein Teil der Fahrzeuge, welche die österreichischen Normen nicht erfüllen können, durch die Schweiz transitieren ~~würde~~.

wird.

delet! [Dieses Arbeitspapier ist ohne Kenntnis des Kontingentierungsmodelles entstanden, das neuerdings von der EG für die Schweiz zur Diskussion gestellt wird.] *? 0 0*

- 1) Allfällige zusätzliche Massnahmen müssten sorgfältig auf ihre Angewandtheit überprüft werden.



BUNDESAMT FÜR VERKEHR
OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS
UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI
UFFIZI FEDERAL DA TRAFFIC

Abteilung TECHNIK

☎ 031/61 57 63
Telefax 031/61 58 11

Handwritten: Kost 5749 Fran Regis

Handwritten: a/a
Handwritten: 777.500

Empfänger gemäss Liste

Ihr Zeichen --

Ihre Nachricht vom --

Unser Zeichen --

3003 Bern, 16. August 1991
G. Del Don

Bericht der Arbeitsgruppe Oekopunkte

Sehr geehrte Herren

Wir unterbreiten Ihnen beiliegend ein Arbeitspapier, worin die Tauglichkeit eines Oekopunkte-Modells für den Strassentransit-Verkehr durch die Schweiz geprüft wird.

Wir bitten Sie, die entstandene Verspätung zu entschuldigen. Bedingt durch Ferienabwesenheiten war es uns leider nicht möglich, den Bericht zu einem früheren Zeitpunkt fertigzustellen.

|| Sofern Sie Aenderungswünsche redaktionellen Charakters anbringen wollen, bitten wir Sie, uns diese so bald als möglich mitzuteilen.

Nachdem der Schweiz von der EG kein Vorschlag für die Einführung eines Oekopunkte-Systems unterbreitet wurde, sehen wir vor, die Angelegenheit vorläufig auf sich beruhen zu lassen.

Mit freundlichen Grüssen

BUNDESAMT FÜR VERKEHR
Stellvertretender Direktor:

Handwritten signature: Isliker

Isliker

Beilage erwähnt

- I, Zm/it, kt/aa (2)

Adressenliste

- Herrn
Dr. G. Verdán
Vizedirektor Bundesamt für
Umwelt, Wald und Landschaft
Laupenstrasse 20
3003 Bern

- Herrn
Dr. A. Mohr
Direktionsstab Bundesamt für
Umwelt, Wald und Landschaft
Hallwylstrasse 4
3003 Bern

- Herrn
R. Bärffuss
Integrationsbüro EDA/EVD
Kooperation
Bundeshaus Ost
3003 Bern

- Herrn
K. Meyer
Bundesamt für Polizeiwesen
Hauptabt. Strassenverkehr
Sektion Technik
Bundesrain 20
3003 Bern