

Parlamentarischer Vorstoss. Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 225-2014
Vorstossart: Motion
Richtlinienmotion:
Geschäftsnummer: 2014.RRGR.1143

Eingereicht am: 17.11.2014

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Haudenschild (Spiegel, Grüne) (Sprecher/in)

Weitere Unterschriften: 12

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt: Nein

RRB-Nr.: 395/2015 vom 01. April 2015
Direktion: Polizei- und Militärdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat: **Ablehnung**



Lärmarme Reifen zum Schutz der Bevölkerung vor übermässigem Strassenverkehrslärm

Gestützt auf Artikel 160 Absatz 1 der Bundesverfassung reicht der Kanton Bern folgende Ständesinitiative ein:

Änderung des Umweltschutzgesetzes (USG), Art. 22a (neu) [Titel: Schutz vor Strassenlärm]: Die Reifenetikette für Motorfahrzeuge ist verbindlich; insbesondere sind Reifen in den drei schlechtesten Kategorien nicht zugelassen.

Begründung:

Soeben ist bekannt geworden, dass auch die zweite Frist vom März 2015 verstreichen wird, ohne dass die Nationalstrassen lärmtechnisch saniert sein werden. Auch die meisten Kantone, darunter der Kanton Bern, sind nicht auf Kurs. Die Bevölkerung entlang stark befahrener Strassen wird weiterhin von zu hohen Lärmimmissionen geplagt.

Gemäss dem Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG) sind auch beim Lärm zuerst die Emissionen durch Massnahmen bei der Quelle zu begrenzen (Art.11) und Bau- und Ausrüstungsvorschriften zu deren Einschränkung zu erlassen (Art. 12) und erst danach Massnahmen auf der Immissionsseite vorzusehen.

Das BAFU setzt sich dafür ein, dass künftig vermehrt wirksame Massnahmen an der Lärmquelle getroffen werden. Dazu gehören zum Beispiel der Einbau von schallschluckenden Strassenbelägen oder die Förderung von leiseren Reifen.

Der Regierungsrat des Kantons Bern wird deshalb beauftragt, sich beim Bundesrat für die verbindliche Einführung der Reifenetikette einzusetzen und gleichzeitig zu fordern, dass die schlechtesten zwei bis drei Kategorien verboten oder mit einer Abgabe belastet werden.

Bei den Reifen besteht grosser Handlungsbedarf. Es gibt zwar eine Reifenetikette, die aber nichts Verbindliches vorschreibt und ohne Anreizsystem überhaupt keine Wirkung entfaltet. Bei den Reifen gäbe es eine rasche lärmreduzierende Wirkung, weil der Erneuerungszyklus rasch vonstattengeht und Reifen regelmässig gewechselt werden müssen. Dem Umweltschutzgesetz entsprechend wird damit die lärmreduzierende Massnahme vom Verursacher getragen.

Per November 2012 hat die EU eine Etikette für Reifen eingeführt. Diese Reifenetikette bewertet den Rollwiderstand und das Abrollgeräusch, zwei Umwelt-Aspekte, sowie die Nasshaftung, die für die Sicherheit relevant ist. Die Konsumentinnen und Konsumenten sollen vermehrt in der Lage sein, beim Reifenkauf eine sachkundige Wahl zu treffen. Ziel der Reifenetikette ist die Steigerung der Sicherheit bei gleichzeitiger Verminderung des Treibstoffverbrauchs und des Lärms im Strassenverkehr.

Die möglichen Auswirkungen werden als erheblich eingeschätzt. Durch lärmarme Reifen können die Lärmbelastung des Strassenverkehrs an der Quelle gesenkt und damit die Lebensqualität erhöht werden. Bei der Reifenetikette beträgt bereits die Differenz von der leisen zur mittleren Kategorie 3 Dezibel.

Untersuchungen haben ergeben, dass rund 20 Prozent des Benzinverbrauchs durch die Reifen verursacht werden. Dieser Wert setzt sich zu 16 Prozent aus dem Rollwiderstand und zu 4 Prozent aus dem Luftwiderstand der Reifen zusammen. Eine Verminderung des Rollwiderstands führt zu weniger Treibstoffverbrauch und CO₂-Emissionen und somit zu einer Steigerung der Energieeffizienz des Strassenverkehrs.

Lärmarme Reifen tragen somit nicht nur zur Reduktion der Lärmbelastung, sondern auch zur erheblichen Senkung des Benzinverbrauchs im Strassenverkehr bei.

Antwort des Regierungsrates

Der Regierungsrat ist der Ansicht, dass in Bezug auf die Reifen bereits ausreichend sinnvolle strassenverkehrs-, energie- und umweltrechtliche Vorschriften bestehen. Folgende rechtlichen Grundlagen sind für die Fragestellung der Motion entscheidend:

- Anforderungen an Reifen von Strassenfahrzeugen: Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS; SR 741.41); insbesondere Artikel 58
- Angabe der Treibstoffeffizienzklasse und weiterer Eigenschaften der Reifen: Anhang 3.10 der Energieverordnung vom 7. Dezember 1998 (EnV; SR 730.01)

- Anforderungen an das Abrollgeräusch, die Nasshaftung und den Rollwiderstand sowie Kennzeichnungspflicht der Reifen für die erwähnten Kriterien: Verordnung (EG) Nr. 661/2009
- Weitere Vorschriften: Richtlinie 92/23/EWG, Verordnung (EG) Nr. 1222/2009 (insbesondere auch die Anhänge I bis III), Verordnung (EU) Nr. 458/2011 sowie UNECE-Reglement Nr. 117321

Der neue Anhang 3.10 der Energieverordnung regelt die Angabe der Treibstoffeffizienzklasse und der weiteren Eigenschaften von Reifen der Klassen C1 und C2 und basiert auf der Verordnung (EG) Nr. 1222/2009. Wie der Bundesrat in seiner Antwort auf die Motion von Graffenried 09.3592 «Energie- und Umweltetikette für Reifen» festgehalten hat, sollen neue Kennzeichnungsvorschriften mit jenen der EU harmonisiert und zeitgleich eingeführt werden. Dadurch sollen unter anderem Handelshemmnisse möglichst gering gehalten werden, denn mehr als 85 Prozent der in der Schweiz verkauften PKW- und LKW-Reifen werden aus der EU importiert. Mit dem neuen Anhang 3.10 werden diese Voraussetzungen erreicht.

Mit der Verordnung (EG) Nr. 1222/2009 wurde in der EU die Reifenetikette per 1. November 2012 verbindlich eingeführt. Die Etikette gibt Aufschluss über die Kraftstoffeffizienzklasse, die Nasshaftungskategorie und die Klasse des externen Rollgeräuschs. Die Deklarationsvorschrift soll einheitliche und vergleichbare Informationen für Reifenkäufer/-innen sicherstellen und diese so zum Kauf von energieeffizienteren, leiseren und sichereren Reifen bewegen. Ein Verbot gewisser Reifenkategorien hingegen ist nach Ansicht des Regierungsrats nicht zielführend und könnte bei der Verwaltung zu einem Anstieg von bürokratischem Aufwand führen. Daher soll die erwähnte Reifenetikette eine Lenkungswirkung erzeugen.

Weiter ist zu beachten, dass Reifen mit den besten Werten in Bezug auf das Lärmverhalten oder den Rollwiderstand andere negative Eigenschaften aufweisen, die im Gesamtbild berücksichtigt werden müssen. Ein Verbot der schlechtesten zwei bis drei Kategorien vereinfacht die tatsächliche Situation zu stark und stellt keine nachhaltige Lösung dar. Ein wesentliches Augenmerk ist beispielsweise auf die Verkehrssicherheit zu legen. So hat der Bund in Artikel 82 Absatz 1^{bis} VTS für Elektrofahrzeuge die Möglichkeit geschaffen, einen Geräuschgenerator zur Sicherung der Hörbarkeit einzubauen. Dies vor allem darum, weil die leisen Elektrofahrzeuge von den schwächeren Verkehrsteilnehmern (Fussgängerinnen, Velofahrer) zu spät wahrgenommen werden und es vermehrt zu Unfällen mit Personenschäden kommt. Das Reifengeräusch stellt im Normalfall also keine Lärmquelle dar, die deutlich und bewusst wahrgenommen wird.

Schliesslich ist es zwar richtig, dass rund 20 Prozent des Treibstoffverbrauchs durch die Reifen verursacht werden. Das Einsparpotenzial durch weniger Rollwiderstand ist jedoch sehr begrenzt. Weitere gesetzliche Beschränkungen können in Bezug auf den Treibstoffverbrauch und das Abrollgeräusch daher nur sehr geringe und unbedeutende Verbesserungen erzeugen. Diese würden in einem ungenügenden Verhältnis zu Kosten und Aufwand stehen.

Ein Verbot gewisser Reifenkategorien oder alternativ die Einführung einer Umweltabgabe auf gewisse Reifen kann weder aus Sicht der Lärmverminderung noch der Energieeffizienz hinreichend begründet werden. Ein schweizerischer Alleingang würde zudem unzulässige Handelshemmnisse aufbauen. Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrat die Ablehnung der Motion.

An den Grossen Rat