

Motion Fraktion SP/JUSO (Beni Hirt, JUSO): Weniger Dreck in der Luft – Rayon Fahrverbot für schadstoffreiche Dieselfahrzeuge

Rund drei Millionen Menschen in der Schweiz atmen regelmässig zuviel gesundheitsschädigenden Feinstaub ein. In belasteten Gebieten nimmt der Mensch mit jedem Atemzug etwa 50 Millionen gesundheitsschädigende Partikel auf. Vom Feinstaub in der Luft sind zuerst die Atemwege betroffen. Die Folgen können chronischer Husten, Bronchitis, Asthma, Lungeninfektionen sowie Lungenkrebs oder auch Herz-Kreislauf-Beschwerden sein. Das Herzinfarkt-Risiko nimmt mit steigender Feinstaub-Belastung zu, wie Studien aus den Niederlanden und Nordamerika zeigen. So rechnet denn auch das Bundesamt für Raumentwicklung in der Schweiz mit über 3'700 frühzeitigen Todesfällen pro Jahr als Folge der Feinstaubbelastung. Darin enthalten sind 300 Tote durch Lungenkrebs und 20 Fälle von Säuglingssterblichkeit. In der Stadt Bern lag der Feinstaub PM10-Grenzwert im Jahr 2004 23-mal und im Jahr 2005 lagen 20 Werte darüber; erlaubt wären für das Tagesmittel $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Für beide Jahre liegt damit eine deutliche Überschreitung vor. Fast alle Tagesmittel und das Monatsmittel mit $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ lagen höher als der Grenzwert von $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für das Jahresmittel. Mit einem gemessenen Jahresmittel von $27 \mu\text{g}/\text{m}^3$ liegt für 2005 auch gegenüber diesem Kriterium eine Überschreitung vor.

Aus diesem Grund muss gehandelt werden. So wie zum Beispiel in Deutschland: Der Deutsche Städtetag will Fahrverbote in den Innenstädten durchsetzen, wenn die seit Anfang 2005 geltende EU-Feinstaubrichtlinie nicht eingehalten wird. Dem Fahrverbot in Innenstädten bei Feinstaubalarm können nur schadstoffarme Fahrzeuge entkommen. Um die Überwachung zu erleichtern, sollen diese nach Plänen der Bundesregierung in verschiedene Gruppen aufgeteilt werden, die Plaketten in Ampelfarben erhalten sollen. Prangt ein grüner Aufkleber auf der Windschutzscheibe, hat der Besitzer freie Fahrt – solange kein völliges Fahrverbot ausgesprochen wird. Besitzern von gelben, orangen und blauen Plaketten werden je nach Umweltsituation gestaffelt Beschränkungen auferlegt. „Grün“ wird für nahezu Russpartikel-freie Diesel-Pkw, schadstoffarme Autos mit Benzinmotor und Elektroautos vergeben. „Gelb“ werden die Euro-4-Dieselfahrzeuge ohne Russpartikelfilter markiert, „Orange“ jene Modelle, die die Abgasnorm Euro-3 erfüllen. „Blau“ schliesslich erhalten Benzin-Fahrzeuge ohne geregelten Katalysator.

In der Schweiz ist die Tendenz offensichtlich: Sparsamer Verbrauch ist ein wichtiges Kaufkriterium geworden. Seit Mitte 2004 werden neu neben den spezifischen CO₂-Emissionen auch die durchschnittlichen Emissionen aller in der Schweiz angebotenen Neuwagen angegeben. Die Entwicklung geht in die richtige Richtung, weitere Anstrengungen von Bund, Kantonen und Gemeinden sind aber notwendig.

Um den schädlichen Ausstoss von Dieselfahrzeugen weiter zu reduzieren, ist nun in Bern die beschränkte Zulassung von verschiedenen Fahrzeugkategorien, abhängig vom PM10-Ausstoss und der jeweiligen Umweltsituation, zu prüfen und, soweit möglich, umzusetzen.

Der Gemeinderat wird deshalb beauftragt:

1. Bei der Beschaffung von stadteigenen Fahrzeugen und von Fahrzeugen ihrer öffentlichrechtlichen Anstalten Erdgas betriebene Fahrzeuge vorzuziehen und, soweit solche ohne Partikelfilter noch in Betrieb sind, Dieselfahrzeuge innert zwei Jahren mit Filter auszurüsten.
2. Bei unumgänglichen Käufen von Dieselfahrzeugen nur solche mit Filter zuzulassen.

3. Sich beim Kanton und beim Bund dafür einzusetzen, dass die rechtlichen Grundlagen für ein Rayon-Fahrverbot für emissionsreiche Dieselfahrzeuge möglichst rasch erarbeitet werden.
4. Soweit bereits heute rechtlich möglich, bei der Überschreitung von Grenzwerten Fahrzeugbeschränkungen vorzuschreiben.
5. Sobald die rechtliche Grundlage besteht, ein Konzept für ein gesamtstädtisches Rayon-Fahrverbot auszuarbeiten und dem Stadtrat einen Projektierungskredit für die Umsetzung vorzulegen.

Soweit der Gegenstand der Motion im Bereich der gemeinderätlichen Zuständigkeit liegt, kommt der Motion der Charakter einer Richtlinie zu.

Bern, 19. Januar 2006

Motion Fraktion SP/JUSO (Beni Hirt, JUSO), Michael Aebersold, Sarah Kämpf, Gisela Vollmer, Ursula Marti, Andreas Krummen, Giovanna Battagliero, Beat Zobrist, Claudia Kuster, Miriam Schwarz, Annette Lehmann, Liselotte Lüscher, Rolf Schuler, Margrith Beyeler-Graf, Ruedi Keller, Thomas Göttin, Corinne Mathieu, Raymond Anliker, Patrizia Mordini, Christof Berger

Antwort des Gemeinderats

Der Gemeinderat nimmt zu den in der Motion aufgeführten Anliegen wie folgt Stellung:

Zu Punkt 1:

Wie bereits im Postulat Ernst Stauffer (ARP) „Städtische Fahrzeuge mit Gasantrieb“ werden bei Neuanschaffungen von Fahrzeugen gasbetriebene Modelle geprüft und wo wirtschaftlich sinnvoll auch angeschafft. Es ist allerdings darauf hinzuweisen, dass gerade im Spezialfahrzeugbereich nach wie vor kaum Gasfahrzeuge angeboten werden.

Bernmobil hat im August 2005 den Entscheid gefällt, für die anstehende ordentliche Ersatzbeschaffung der ältesten in Betrieb stehenden Dieselfahrzeuge, welche noch nicht mit Partikelfiltern ausgerüstet sind, Gasbusse zu beschaffen, die zudem mit Biogas aus der ARA Bern AG angetrieben werden. Bernmobil nimmt in diesem Jahr 32 Gelenk-Gasbusse und im nächsten Jahr 17 weitere Gas-Busse ohne Gelenk in Betrieb.

Während des Bahnhofplatz-Umbaus werden allerdings noch 30 Busse ohne Partikelfilter für Ersatzkurse in Betrieb sein, da in dieser Phase ein erhöhter Bedarf an Ersatzbussen besteht.

Nach Beendigung des Bahnhofplatz-Umbaus werden noch 9 Diesel-Gelenkbusse für Zusatz- und Verstärkungskurse in Betrieb sein. Diese sollen mit Partikelfilter nachgerüstet werden.

Ebenfalls geprüft wird eine Umrüstung der Dieselfahrzeuge des Tiefbauamts. Dabei ist allerdings festzuhalten, dass bei rund 70 Fahrzeugen (davon 30 Kleintraktoren) eine Nachrüstung mit Partikelfiltern nicht möglich ist, da gerade bei Kleinfahrzeugen die Platzverhältnisse den Einbau eines Filters nicht zulassen oder es für ältere Fahrzeuge gar keine Filter gibt.

Die Kosten für den nachträglichen Einbau belaufen sich im Durchschnitt auf Fr. 18 000.00. Für die Umrüstung aller Fahrzeuge, bei denen der nachträgliche Einbau möglich ist, ist mit Kosten von rund 1,2 Mio. Franken zu rechnen.

Damit ist nach Auffassung des Gemeinderats das Anliegen der Motion in diesem Punkt erfüllt.

Zu Punkt 2:

Heute werden kaum mehr Dieselfahrzeuge ohne Filter angeschafft. Der Gemeinderat ist aber bereit, eine Weisung zu erlassen, dass bei unumgänglichen Käufen von Dieselfahrzeugen nur solche mit Filter gekauft werden.

Zu Punkt 3:

Für die Einrichtung und Durchsetzung eines Rayon-Fahrverbots sind verschiedene gesetzliche Grundlagen zu ändern resp. neu zu schaffen, die übergeordnetes Recht betreffen.

Mit der Frage nach der Durchsetzung eines Rayon-Fahrverbots für Dieselfahrzeuge ohne Partikelfilter befasst sich auch die Vereinigung der Luftreinhalte-Fachpersonen der öffentlichen Hand (Cercl'air). Diese hat der Schweizerischen Bau-, Umwelt und Planungsdirektoren-Konferenz der Kantone (BPUK) u.a. die Errichtung von Sperrzonen und -zeiten vorgeschlagen. Die BPUK hat die Cercl'air beauftragt, ihr Sofortmassnahmen gegen extreme Feinstaub-Belastungen zu unterbreiten. Die Stadt Bern wird über ihre Vertretungen bei der Cercl'air die Gelegenheit haben, sich aktiv an der Erarbeitung der Grundlagen zu diesen Massnahmen zu beteiligen.

Bereits an dieser Stelle muss allerdings darauf hingewiesen werden, dass – sollte ein Rayon-verbot erlassen werden – die Kommunalfahrzeuge ausgeklammert werden müssten, da sonst in dieser Zeit der Service public nicht erbracht werden kann.

Zu Punkt 4:

Das öffentliche Interesse an den geforderten Massnahmen müsste das öffentliche Interesse an der Offenhaltung der öffentlichen Strassen überwiegen oder doch von erheblicher Bedeutung sein. Falls dies der Fall wäre, könnte die Stadt gestützt auf Artikel 3 Absatz 4 SVG Massnahmen ergreifen.

Voraussetzungen für die Anordnung dieser Massnahmen wären jeweils der Erlass einer Verfügung, die Publikation mit Beschwerdemöglichkeit und die anschliessende Signalisation der Massnahmen. Massnahmen von unter 60 Tagen Dauer benötigen keine kantonale Zustimmung.

Obwohl es insbesondere bei einer flächendeckenden Anordnung Umsetzungsprobleme geben könnte, ist der Gemeinderat bereit, mit den zuständigen kantonalen Behörden abzuklären, welche Massnahmen möglich sind und in welchem Umfang sie verordnet werden können.

Zu Punkt 5:

Wenn die Abklärungen mit dem Kanton zeigen, dass die Einführung eines Rayon-Fahrverbots möglich ist und die notwendigen gesetzlichen Grundlagen vorhanden sind, muss ein Konzept für die Signalisation ausgearbeitet werden.

Das Auslösen der Massnahme würde sich sinnvollerweise analog den gesamtschweizerischen Vorgaben abwickeln: Nach 2 Tagen Überschreitung Stufe 1: Information / Nach 5 Tagen bei stabiler Wetterlage Stufe 2: Zwangsmassnahmen = Rayonfahrverbot + Verbot von Heizungen mit Festbrennstoffen (Holz, Kohle).

Gestützt auf diese Ausführungen und angesichts der Tatsache, dass auch auf Bundesebene Massnahmen im Sinne der Motion geprüft werden, lehnt der Gemeinderat den Vorstoss in der verbindlichen Form der Motion ab, ist aber bereit, die Punkte 2-5 als Postulat entgegenzunehmen.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen. Er ist aber bereit, die Punkte 2 - 5 des Vorstosses als Postulat entgegenzunehmen.

Bern, 12. Juli 2006

Der Gemeinderat