

Bericht des Gemeinderats

Postulat Fraktion SP/JUSO (Beni Hirt, JUSO) vom 19. Januar 2006: Weniger Dreck in der Luft – Rayon Fahrverbot für schadstoffreiche Dieselfahrzeuge (06.000032)

In der Stadtratssitzung vom 2. November 2006 wurde die folgende Motion Fraktion SP/JUSO in ein Postulat umgewandelt und erheblich erklärt. Die Stellungnahme des Gemeinderats vom 12. Juli 2006 zu Punkt 1 galt als Prüfungsbericht. An seiner Sitzung vom 31. Januar 2008 hat der Stadtrat mit SRB 045 den Punkt 2 als Prüfungsbericht zur Kenntnis genommen und für die Punkte 3 bis 5 einer Fristverlängerung bis zum 19. März 2008 zugestimmt:

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 Herzinfarktrisiko 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 stadt-eigenen Fahrzeugen und von Fahrzeugen ihrer öffentlich-rechtlichen 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

Bericht des Gemeinderats

Der Gemeinderat hat für die seriöse Bearbeitung der Punkte 3 bis 5 eine Fristverlängerung bis Ende Oktober 2008 beantragt. Der Stadtrat hat diese Fristverlängerung mit SRB 045 vom 31. Januar 2008 auf den 19. März 2008 verkürzt.

Der Gemeinderat ist sich bewusst, dass Handlungsbedarf bezüglich Verbesserung der Luftsituation in Bern besteht. Der Gemeinderat will Massnahmen realisieren, deren Wirkung eine Verbesserung der Luftsituation in Bern mit sich bringt. Dazu gehören sicher auch Massnahmen im Bereich der Dieselfahrzeuge.

Zu Punkt 3:

Zum Schutz der Bevölkerung vor einer übermässigen Feinstaubbelastung und damit zum Schutz vor Gesundheitsrisiken, hat der Regierungsrat mit Regierungsratsbeschluss 2118 vom 29. November 2006 Sofortmassnahmen beschlossen, die bei übermässiger Belastung der Luft durch Feinstaub umgesetzt werden. Die Massnahmen beruhen auf dem interkantonalen Interventionskonzept PM10: Temporäre Massnahmen bei ausserordentlich hoher Luftbelastung durch zuviel Feinstaub (Wintersmog – PM10) der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK).

Das Konzept sieht mehrere Stufen vor:

- Informationsstufe: Wird der Grenzwert der eidgenössischen Luftreinhalte-Verordnung von 50 Mikrogramm/m³ Feinstaub um das 1,5-fache überschritten und ist eine Besserung nicht absehbar, wird verstärkt informiert und zu freiwilligen Massnahmen aufgerufen.
- Interventionsstufe 1: Bei einer 2-fachen Überschreitung verfügt der Kanton Tempo 80 auf Autobahnen, ein Feuerungsverbot im Freien und das Verbot, Zusatzfeuerungen mit Holz (Komfortheizungen wie Cheminées oder Schwedenöfen) zu nutzen. Ausgenommen vom Verbot sind Heizungen, die über das Qualitätssiegel von Holzenergie Schweiz verfügen oder mit Filtern zur Feinstaubreduktion ausgerüstet sind.
- Interventionsstufe 2: Bei einer 3-fachen Überschreitung des Grenzwerts ist ein befristetes Einsatzverbot von dieselbetriebenen Maschinen, Geräten und Traktoren ohne Partikelfilter in Bau-, Land- und Forstwirtschaft vorgesehen. Solange die technischen Voraussetzungen für eine Nachrüstung der betreffenden Maschinen, Geräte, Traktoren und Fahrzeuge mit einem Partikelfilter noch nicht vorliegen, kann die Volkswirtschaftsdirektion anstelle eines Verbots einen dringlichen Appell zur freiwilligen Einhaltung des Verbots erlassen.

Das kantonale Interventionskonzept sieht also erst bei der Interventionsstufe 2 ein Fahrverbot für dieselbetriebene Maschinen, Geräten und Traktoren ohne Partikelfilter vor. Das Amt für Umweltschutz hat in den letzten Wochen die Strukturen für ein neues Luftkompetenzzentrum geschaffen. Das Ziel ist, dass Massnahmen realisiert werden, welche die Luftbelastung mittelfristig verbessern. Dazu gehören Massnahmen im Bereich Dieselfahrzeuge. Diese Massnahmen dürfen nicht erst bei Interventionsstufe 2 realisiert werden. Sie müssen bereits präventive Wirkung zeigen. Das Amt für Umweltschutz ist mit dem Kanton diesbezüglich in Kontakt.

Zu den Punkten 4 und 5:

Das Interventionskonzept des Kantons sieht ausser bei der Interventionsstufe 2 nicht vor, dass Gemeinden Fahrzeugbeschränkungen vorschreiben. Massnahmen im Bereich Mobilität sind aber entscheidend, wenn mittelfristig die Luftqualität in Bern verbessert werden soll. Diese Massnahmen werden unter der Federführung des Amts für Umweltschutz bis Ende Jahr in Zusammenarbeit mit den betroffenen Direktionen innerhalb der Stadtverwaltung sowie dem Kanton definiert. Das Amt für Umweltschutz stützt sich bei der Ausarbeitung der Massnahmen auch auf Beispiele im Ausland. So hat beispielsweise Berlin ein Rayonverbot für Fahrzeuge mit hoher Umweltbelastung erfolgreich eingeführt.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Die Ausarbeitung des Konzepts hat keine Auswirkungen auf das Personal und die Finanzen. Wie gross die Folgen bezüglich der Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen sein werden, kann erst beurteilt werden, wenn der Massnahmenkatalog vorliegt.

Bern, 19. März 2008

Der Gemeinderat