

Postulat Fraktion SP/JUSO (Beni Hirt, JUSO) vom 19. Januar 2006: Weniger Dreck in der Luft – Rayon Fahrverbot für schadstoffreiche Dieselfahrzeuge; Prüfungsbericht zu Punkt 2, Fristverlängerung zu den Punkten 3 bis 5

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):

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 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

Zu Punkt 2:

Der Gemeinderat erklärte sich bereits in seiner Stellungnahme vom 12. Juli 2006 grundsätzlich bereit, in der Stadtverwaltung darauf hinzuwirken, dass bei unumgänglichen Käufen von Dieselfahrzeugen nur solche mit Filter beschafft werden. In der Praxis sind jedoch auch Einsatz- und Spezialfahrzeuge von Feuerwehr, Sanitätspolizei, Tiefbauamt etc. betroffen, bei denen einerseits zurzeit keine dementsprechend ausgerüstete Fahrzeuge angeboten werden und andererseits aufgrund der meist kurzen Einsatzdistanzen die Filter ihre Wirkung noch nicht entfalten, d.h. dass sie die notwendige Betriebstemperatur nicht erreichen und damit die Selbstreinigung der Partikelfilter nicht gewährleistet ist.

In der Stadt Bern wird kein zentrales Fahrzeugregister geführt, die folgenden Angaben zur aktuellen Situation beziehen sich auf die wichtigsten fahrzeughaltenden Abteilungen wie Feuerwehr, Tiefbauamt, Abfallentsorgung, Polizei, Sanitätspolizei, Zivilschutz und Quartieramt.

Energie Wasser Bern (ewb): Bei ewb gilt, dass grundsätzlich Gasfahrzeuge angeschafft werden. Abweichungen von diesem Geschäftsleitungsbeschluss müssen begründet werden. Neue Dieselfahrzeuge werden ausschliesslich mit Partikelfilter beschafft.

Stadtpolizei: Der wesentliche Teil der Fahrzeuge der Stadtpolizei wird per Anfang 2008 durch den Kanton übernommen. Ab 2008 bleiben lediglich 4 Fahrzeuge bei der Stadt (2 PW beim Polizeiinspektorat, 2 PW für den Fahrdienst). Bei einem allfälligen Ersatz dieser Fahrzeuge

werden auch Gasfahrzeuge in die Evaluation einbezogen. Neue Dieselfahrzeuge werden ausschliesslich mit Partikelfiltern beschafft.

Tiefbauamt: Bei Neuanschaffungen von Dieselfahrzeugen sind Partikelfilter vorgeschrieben. Diese sind für Reinigungsmaschinen und Lastwagen verfügbar, bei gewissen Baumaschinen sind sie noch nicht erhältlich (z.B. Stampfer, etc.). Bestehende Reinigungsmaschinen werden laufend mit Partikelfiltern nachgerüstet.

Feuerwehr, Zivilschutz und Quartieramt: Die Feuerwehr betreibt verschiedene Spezialfahrzeuge mit Nebenantrieben. Die Jahresleistung dieser Fahrzeuge ist gering und liegt zwischen 2 und 10 000 km. Der Leistungsbereich kommt während meist nur sehr kurzen Fahrstrecken zum Tragen. Diese Fahrzeuge werden ohne Partikelfilter angeboten, erfüllen aber die Euro 4 Norm. Die im Einsatz stehenden PW sind vorwiegend mit Benzinmotoren ausgerüstet, bei Neuanschaffungen sind für Diesel-PW Partikelfilter vorgeschrieben.

Sanitätspolizei: Die Einsatzfahrzeuge basieren im Aufbau auf der Fahrzeugkategorie Lieferwagen mit vorwiegend Dieselmotoren. Seit zwei Jahren und in Zukunft werden ausschliesslich Fahrzeuge mit Partikelfiltern beschafft.

Abfallentsorgung: Dieselfahrzeuge werden ausschliesslich mit Partikelfiltern beschafft. Wenn immer möglich werden diese auch mit einer Denox-Stufe zur Reduktion der Stickoxide ausgerüstet.

Somit wird in den wichtigsten fahrzeughaltenden Abteilungen der Stadt Bern bei der Beschaffung von neuen Fahrzeugen die Möglichkeit von Gasfahrzeugen geprüft und wo diese zweckmässig erscheinen, auch angeschafft. Bei der Beschaffung von neuen Dieselfahrzeugen werden, wenn immer möglich, solche mit Partikelfilter bevorzugt.

Der Gemeinderat ist der Auffassung, dass damit das Anliegen des Postulats in Punkt 2 erfüllt ist.

Zu den Punkten 3 bis 5:

Ergänzend zu den nachhaltigen mittelfristigen Massnahmen sind auch Sofortmassnahmen nötig, um auf Extremsituationen mit länger andauernden Grenzwertüberschreitungen bezüglich Ozon und Feinstaub reagieren zu können.

Infolge verschiedener personeller Wechsel im Amt für Umweltschutz und Lebensmittelkontrolle konnten die Arbeiten bezüglich dieser Punkte des Postulats leider nicht entsprechend vorangetrieben werden.

Mitte November 2007 tagt nun eine direktionsübergreifende Arbeitsgruppe unter der Leitung des Amtes für Umweltschutz und Lebensmittelkontrolle. Ziel ist, ein Konzept für mögliche Massnahmen, die bei ausserordentlichen Situationen zu einer Verminderung der Feinstaub und Ozonbelastung beitragen können, zu erarbeiten. Im Rahmen dieses Konzepts sollen auch verschiedene Massnahmen, wie sie im Postulat gefordert werden, vertieft geprüft werden, so z.B. Fahrzeugbeschränkungen bei Grenzwertüberschreitungen, Rayonfahrverbote, etc. Der Gemeinderat beantragt folglich bezüglich Punkt 3 bis 5 des Postulats eine Fristverlängerung.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Für Personal und Finanzen hat diese Fristverlängerung keine Auswirkung.

Antrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Bericht des Gemeinderats zum Postulat Fraktion SP/JUSO (Beni Hirt, JUSO) vom 19. Januar 2006: Weniger Dreck in der Luft – Rayon Fahrverbot für schadstoffreiche Dieselfahrzeuge; Prüfungsbericht zu Punkt 2 / Fristverlängerung zu den Punkten 3 bis 5.
2. Er stimmt einer Fristverlängerung für die Erstellung eines Prüfungsberichts zu den Punkten 3 bis 5 bis Ende Oktober 2008 zu.

Bern, 31. Oktober 2007

Der Gemeinderat