

## Bericht des Gemeinderats

### Postulat Anne Wegmüller (JA!) / Karin Gasser (GB) vom 7. April 2005: Massnahmen gegen Feinstaub (05.000101)

Mit SRB 031 vom 2. Februar 2006 lehnte der Stadtrat den Punkt 1 der Motion ab. Die Punkte 2 und 4 erklärte er als erheblich und schrieb diese gleichzeitig ab. Die Punkte 3 und 5 wurden von den Motionärinnen in ein Postulat umgewandelt und vom Stadtrat erheblich erklärt.

Die Grenzwerte gemäss Luftreinhalteverordnung für lungengängigen Feinstaub (Particulate Matter < 10 Mikrometer = PM10) werden in der Stadt Bern regelmässig überschritten. Seit 2000 ist bei den Jahresmittelwerten ein deutlicher Anstieg auszumachen, konkret von 28 Mikrogramm / m<sup>3</sup> im 2000 auf 35 Mikrogramm/m<sup>3</sup> im 2003.

PM10 entstehen bei industriellen und gewerblichen Produktionsprozessen, Verbrennungsprozessen, mechanischen Prozessen (Abrieb, Aufwirbelung) und durch sekundäre Bildung (aus SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, NH<sub>3</sub>, VOC). Hauptquellen sind Verkehr, Industrie, Gewerbe, Land- und Forstwirtschaft. Die Auswirkungen durch Feinstäube und Russ sind Erkrankungen der Atemwege und des Herz-Kreislaufsystems, die Zunahme der Mortalität sowie des Krebsrisikos.<sup>1</sup> Auch Zusammenhänge zwischen einer erhöhten Feinpartikelbelastung und erhöhter Säuglingssterblichkeit wurden nachgewiesen.<sup>2</sup>

1998 wurde in der Schweiz der PM10-Grenzwert eingeführt. Dieser besagt, dass es von Aerosolen, die kleiner als zehn Mikrometer sind (PM10), nicht mehr als 20 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft im Jahresdurchschnitt und deren 50 im Tagesdurchschnitt haben darf. Es handelt sich dabei um eine Vorschrift in der Luftreinhalteverordnung des Bundes, genauso wie unter anderem die Ozongrenzwerte.<sup>3</sup>

Der Tagesdurchschnitts-PM10-Grenzwert an der Messstation im Bollwerk wurde dieses Jahr bereits 37-mal überschritten. Im Jahre 2003 betrug der Jahresmittelwert 38 Mikrogramm/m<sup>3</sup>. Doch auch bei der weniger verkehrsexponierten Messstation des Stadtlabors an der Brunneggasshalde wurden letztes Jahr 23 Überschreitungen des Tagesgrenzwertes registriert.

Der Beitrag des Strassenverkehrs an der PM10-Konzentration ist hoch. Er liegt an der Messstation im Bollwerk (Verzweigung Spychergasse, Verkehrsaufkommen 20'000 – 30'000 Fahrzeuge pro Tag) bei 45,7%.<sup>4</sup> Zu den Russpartikeln aus dem Auspuff kommen beim Strassenverkehr zusätzlich der Abrieb der Reifen, Bremsen und Kupplungsbeläge sowie der wieder aufgewirbelte Strassenstaub als Feinstaub hinzu. Im Gegensatz zu Benzinmotoren stossen Dieselmotoren bis zu 1000mal mehr Feinpartikel aus. In der Schweiz beträgt der Anteil dieselbetriebener Personenwagen 4%. Mehr als ¼ der in der Schweiz 2004 neu zugelassenen PW waren Dieselfahrzeuge.<sup>5</sup> Während der Dieselanteil an Personenwagen zunimmt, liegt dennoch die Hauptursache der PM10-Immissionen im Verkehr weiterhin bei den LKW, Bussen und Baumaschinen.

Dieselpartikelfilter sind besonders wirksam. Sie erreichen eine Abscheiderate von mehr als 99%, so dass die Partikelkonzentration im Abgas fast schon das Niveau der Umgebungsluft erreicht.<sup>6</sup>

---

<sup>1</sup> BUWAL: [http://www.umwelt-schweiz.ch/buwal/de/fachgebiete/fg\\_luft/schadstoffe/feinstaub/index.html](http://www.umwelt-schweiz.ch/buwal/de/fachgebiete/fg_luft/schadstoffe/feinstaub/index.html)

<sup>2</sup> Auszug aus bundesrätlicher Antwort auf Motion, die Partikelfilter für alle Dieselfahrzeuge ab 2006 forderte

<sup>3</sup> PSI: [http://aerosolforschung.web.psi.ch/Was\\_Page/Was\\_Page.htm](http://aerosolforschung.web.psi.ch/Was_Page/Was_Page.htm)

<sup>4</sup> NFP41 Verkehr und Umwelt, Projekt C4 Anteil des Strassenverkehrs an den PM10-Immissionen, EMPA Dübendorf, 2000

<sup>5</sup> Schweizerischer Strassenverkehrsverband, 2005

<sup>6</sup> Umweltbundesamt Berlin, 2004: <http://www.download-bibliothek.de/Downloads/0101-050401.pdf>

In einer Motion vom 23.4.1998 hatte die Fraktion GB/JA! die Ausrüstung der stadteigenen Dieselfahrzeuge mit Partikelfiltern gefordert. Gemäss unseren Abklärungen werden die bei Bernmobil verbliebenen 23 im Einsatz stehenden Dieselbusse ohne Partikelfilter (Volvo, Linien 17 und 21) mit der Fertigstellung des neuen Bahnhofplatzes 2008 ersetzt. Die Abfallsorgung hat zur Erneuerung ihrer Flotte von 20 Fahrzeugen kürzlich 11 neue LKW mit Partikelfiltern bestellt. Die alten Fahrzeuge könnten nicht nachgerüstet werden. Und beim Tiefbauamt sind Spezialfahrzeuge im Einsatz, bei denen die Nachrüstung mit Partikelfiltern aus technischen bzw. Platzgründen nicht möglich ist. Bei Neuanschaffungen werde primär auf Fahrzeuge mit Filtern oder Gasbetrieb gesetzt, doch sei es auch eine Frage, was der Markt gerade bei Spezialfahrzeugen anzubieten habe.

In einer Motion vom 24.10.2002 hatte die ARP gefordert, städtische Fahrzeuge mit Gasantrieb zu beschaffen bzw. umzurüsten. Dieses Anliegen wird durch uns unterstützt. Beim Tiefbauamt sind bereits gasbetriebene Fahrzeuge im Einsatz, bei Bernmobil wird derzeit ein entsprechender Linienbus getestet.

Da trotz eingeleiteter Massnahmen die Grenzwerte überschritten werden, wird der Gemeinderat beauftragt:

1. Eine Expertengruppe einzusetzen, welche a) die Auswirkungen der Nachrüstung mit Partikelfiltern der Dieselfahrzeuge von Stadt und Bernmobil der letzten Jahre evaluiert und b) weitere Massnahmen zur Verminderung der Feinstaubimmissionen und zur Beseitigung von ausgestossenem Feinstaub ausarbeitet.
2. Bei der Auftragsvergabe an Drittunternehmen nur solche zu berücksichtigen, deren Dieselfahrzeugflotte nachweislich mit Partikelfiltern ausgerüstet ist.
3. Sich bei den zuständigen kantonalen Behörden dafür einzusetzen, dass Dieselfahrzeuge ohne Partikelfilter im Rahmen der Motorfahrzeugsteuer höher besteuert werden und gasbetriebene Fahrzeuge Steuererleichterung geniessen.
4. Sich dafür einzusetzen, dass bei Neuanschaffungen bei Bernmobil auf Gasantrieb gesetzt wird.
5. Sich dafür einzusetzen, dass die verbleibenden Bernmobil-Busse ohne Partikelfilter bereits früher als 2008 ersetzt werden und dass beim Umbau des Bahnhofplatzes als Einsatzbusse/Tramersatz solche mit Partikelfilter zum Einsatz kommen (und nicht wie geplant die ausrangierten Altfahrzeuge).

Bern, 7. April 2005

*Anne Wegmüller (JA!) / Karin Gasser (GB);* Simon Röthlisberger, Urs Frieden, Catherine Weber, Hasim Sancar, Natalie Imboden, Martina Dvoracek, Daniele Jenni

### **Bericht des Gemeinderats**

Die erheblichen Überschreitungen der Feinstaub-Grenzwerte geben nach wie vor Anlass zu Besorgnis und müssen Ansporn für weitere Anstrengungen sein. Seit vergangenem Jahr sind bei der Bekämpfung der Feinstaub-Belastung denn auch einige Schritte unternommen worden:

- Insbesondere haben sich die kantonalen Umweltdirektoren 2006 auf ein gemeinsames Vorgehen bei erheblich überschrittenen Grenzwerten einigen können. Dieses abgestufte Konzept ist auch vom Kanton Bern eingeführt worden und sieht ab einer Überschreitung der Grenzwerte um 200% Tempo 80 auf den Autobahnen und ein Feuerungsverbot für Cheminées, ab dreifach überschrittenen Grenzwerten ein Einsatzverbot für dieselbetriebene Maschinen und Fahrzeuge ohne Partikelfilter (Baumaschinen, Traktoren, usw.) vor.

- Hängig ist nach wie vor der Entscheid über die vorgezogene Einführung der Euro-5-Norm für Dieselfahrzeuge, welche faktisch die Einführung der Partikelfilterpflicht für Neufahrzeuge bedeuten würde. Der Bundesrat hatte diesen Entscheid auf Ende 2006 angekündigt.

Zu den einzelnen Punkten des Postulats:

*Zu Punkt 3:*

Die Zuständigkeit für die Besteuerung der Motorfahrzeuge liegt beim Kanton. Der Grosse Rat hat im November 2006 vier Postulate mit grossem Mehr überwiesen, welche in unterschiedlicher Form die Prüfung des Bonus/Malus-Prinzips bei der Motorfahrzeug-Besteuerung wünschen. Der Regierungsrat hat eine Expertengruppe eingesetzt, welche gemäss folgenden Vorgaben neue Modelle für die Motorfahrzeugsteuer vorlegen soll:

- Ertragsneutralität
- Vollzug mit verhältnismässigem Aufwand
- Transparente Bemessungskriterien
- Anwendbarkeit des Modells bei Fahrzeugen, die älter als 10 Jahre sind und bei denen keine Daten zur Energieeffizienz vorhanden sind.

Diese Expertengruppe ist nun beauftragt, verschiedene Varianten für eine Teilrevision des entsprechenden Gesetzes auszuarbeiten. Diese werden dann dem Grossen Rat vorgelegt. Aufgrund der grossrätlichen Aufträge geht der Gemeinderat davon aus, dass im Kanton Bern mittelfristig Dieselfahrzeuge mit Partikelfilter steuerlich bevorzugt werden.

*Zu Punkt 5:*

Seit Sommer 2006 ist BERNMOBIL daran, ihre neuen Gas-Gelenkbusse als Ersatz für Diesel-Gelenkbusse ohne Partikelfilter in Betrieb zu nehmen. Zusätzlich zu den Gelenkbussen werden im Frühjahr 2007 auch 21 alte 2-achsige Dieselsebusse ohne Partikelfilter durch entsprechende Gasbusse ersetzt.

Während des Umbaus des Bahnhofplatzes von Ende Januar bis Anfang Dezember 2007 werden damit nur noch knapp 20 Diesel-Gelenkbusse ohne Partikelfilter in den Spitzenzeiten im Einsatz sein. Diese Busse werden nach dem Umbau nicht mehr benötigt und ausgemustert werden. Ab 2008 wird die Busflotte von BERNMOBIL hauptsächlich aus Gasbussen und zu einem kleineren Teil aus Dieselsebussen mit Partikelfiltern bestehen. Die Gasbusse werden zum Teil mit Biogas betrieben werden. BERNMOBIL wird dadurch erheblich weniger CO<sub>2</sub> und nur noch geringste Mengen Feinstaub erzeugen.

Bern, 31. Januar 2007

Der Gemeinderat