

## Bericht des Gemeinderats

### Postulat Fraktion GFL/EVP (Manuel C. Widmer, GFL) vom 20. August 2009: „Ozon-Ticket“ für BERNMOBIL (09.000300)

In der Stadtratssitzung vom 9. September 2010 wurde das folgende Postulat Fraktion GFL/EVP erheblich erklärt:

*Schadstoffbelastung, Messstelle Bern Zentrum, Brunngasshalde*

#### **Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>)**

Tagesmittelwert am 18.08.2009	25 ug/m <sup>3</sup>
Anzahl Grenzwertüberschreitungen (Tagesmittelwert) seit Jahresbeginn	1 Tage

#### **Ozon (O<sub>3</sub>)**

max. Stundenmittelwert am 18.08.2009	133 ug/m <sup>3</sup>
Anzahl Grenzwertüberschreitungen (Stundenmittelwert) am 18.08.2009	9 Stunden
Anzahl Grenzwertüberschreitungen (Stundenmittelwert) seit Jahresbeginn	76 Stunden

#### **Feinstaub (PM<sub>10</sub>)**

Tagesmittelwert am 18.08.2009	29 ug/m <sup>3</sup>
Anzahl Grenzwertüberschreitungen (Tagesmittelwert) seit Jahresbeginn	19 Tage

Quelle: Stadtlabor Bern SLB, 20.08.2009 03:00 Uhr

Als Bewohner/in der Stadt Bern macht man immer wieder die Erfahrung, dass auch bei mehrfacher Überschreitungen von Luftschadstoffgrenzwerten ausser der Feststellung, dass dies so ist, nicht viel Konkretes passiert. Die Bernerinnen husten, der MiV rollt weiter und alte Leute und Kinder sollten (bei 30°C) am besten drinnen bleiben um keine (bleibenden) Schäden zu riskieren.

In der Antwort auf das Postulat Fraktion SP/JUSO (Christian Michel, JUSO): Konkrete Massnahmen bei starker Luftverschmutzung (04.000121) hat der Gemeinderat vor bald 5 Jahren im Prüfungsbericht dargelegt, wie er der jährlichen mehrfachen Grenzwertüberschreitungen Herr zu werden gedenkt. Ein paar Massnahmen davon sind umgesetzt (Gasbusse), einige waren ein Reifall (Bäre-Abi gegen Führerausweis). Jetzt sind wirklich konkrete Massnahmen gefragt – denn die Überschreitungen sind nicht weniger geworden!

Die Stadt Strassburg im Elsass macht eine Möglichkeit vor, wie jede/r etwas gegen zu hohe Schadstoffbelastungen tun kann. An Tagen mit zu hoher Ozonkonzentration kann mit einem einfachen Ticket das ganze Netz der CTS (BernMobil von Strassburg) benutzt werden. Die P+R-Anlagen können ebenfalls zu diesem Tarif genutzt werden und ermöglichen die Hin- und Rückfahrt auf dem Tram-Netz. In Bern könnten die Info-Tafeln, die mittlerweile an den meisten Haltestellen stehen zur Info der (potentiellen) Fahrgäste genutzt werden.

Der Gemeinderat wird beauftragt zu prüfen mit BernMobil und den andern Libero-Partnern Verhandlungen aufzunehmen, um eine solche Massnahme für die Stadt Bern (Liberozonen 10/11) umzusetzen. Gleichzeitig sollen die Partner ermuntert werden, eine solche Massnahme für das ganze Libero-Netz zu prüfen. Auch die „freie Fahrt“ an Tagen mit zu hoher Schadstoffbelastung ist zu prüfen.

Bern, 20. August 2009

*Postulat Fraktion GFL/EVP (Manuel C. Widmer, GFL), Rania Bahnan Buechi, Nadja Omar, Conradin Konzetti, Martin Trachsel, Tania Espinoza, Peter Künzler, Barbara Streit-Stettler, Susanne Elsener, Daniel Klauser*

### **Bericht des Gemeinderates**

Die Belastung der Luft durch Schadstoffe stellt nach wie vor ein Problem für Mensch und Umwelt dar. Insbesondere werden beim motorisierten Individualverkehr (MIV) die Erfolge bei der technischen Schadstoffreduktion durch die Zunahme der Fahrzeuge und der Fahrleistungen wieder zunichte gemacht.

Besonders beim Ozon machen nur grossräumig ergriffene Massnahmen Sinn. Es handelt sich hier um einen „sekundären“ Schadstoff, der in der Atmosphäre bei schönem Wetter unter Einwirkung von Sonnenlicht aus Stickoxid (NO<sub>x</sub>) und flüchtigen organischen Verbindungen (VOC) entsteht. Er verbreitet sich deshalb weit über die von den „primären“ Schadstoffen belasteten Verkehrsachsen und belastet je nach Topografie und Mikroklima auch Gebiete mit geringer Verkehrsintensität.

#### *Luftreinhaltepolitik unter kantonaler Federführung*

Die Federführung in der Luftreinhaltepolitik liegt beim Kanton. 2010 hat er zum zweiten Mal den kantonalen Massnahmenplan zur Luftreinhaltung aktualisiert und dabei die Zielsetzung erneuert, die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte im Kanton Bern bis ins Jahr 2015 flächendeckend zu erreichen. Als wichtiges Handlungsfeld definiert er dabei den Personenverkehr und nennt hierzu drei prioritäre Massnahmenswerpunkte:

- (1) Umsetzung des Fahrleistungsmodells für verkehrsintensive Vorhaben. Damit soll die Verkehrsentwicklung auf den Spielraum abgestimmt werden, der sich aus den technischen Verbesserungen ergibt. Gleichzeitig werden die Voraussetzungen geschaffen, verkehrsintensive Vorhaben an zentralen Standorten nahe bei Bevölkerungs- und Arbeitsplatzschwerpunkten anzusiedeln. Ziel ist eine kompakte Siedlungsentwicklung mit einem hohen Anteil an öffentlichem Verkehr (öV) sowie Fuss- und Veloverkehr.
- (2) Verkehrsorganisatorische Massnahmen (Verkehrsmanagement) entlang stark frequentierter Verkehrsachsen sollen die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte bis 2015 sicherstellen.
- (3) Flankierende Massnahmen zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsformen. Im Vordergrund stehen dabei der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr. Der Schwerpunkt liegt auf der Optimierung der Mobilitätsketten, d.h. auf der Verknüpfung verschiedener Verkehrsarten.

#### *Tariforganisation im öffentlichen Verkehr*

Grundsätzlich haben im öV Transportunternehmen die Tarifhoheit, d.h. die Unternehmen entscheiden selbständig über die Fahrpreise. Dabei müssen die Unternehmen die Vorgaben des Bestellers (Kanton) hinsichtlich Eigenwirtschaftlichkeit des Betriebs berücksichtigen.

Mit der Gründung des Libero-Tarifverbunds 2004 ist die Zuständigkeit für die Festlegung der Tarife von den einzelnen Transportunternehmen an den Tarifverbund übergegangen. Somit

kann BERNMOBIL nicht selbständig über Billett- oder Abonnementstarife entscheiden, sondern muss im Tarifverbund Antrag stellen.

Der Liberoverbund gilt als eine der grossen Errungenschaften des öV der letzten zehn Jahre in der Region Bern, welche ganz wesentlich den Zugang zum öV vereinfacht und insbesondere für Pendlerinnen und Pendler von der Region ins Zentrum eine markante Verbilligung der Fahrpreise mit sich gebracht hat. Der Verbund erlaubt es den Benutzerinnen und Benutzern des öV, mit dem gleichen Fahrausweis oder Abonnement im ganzen Verbundgebiet auf Bus, Tram oder Bahn unterwegs zu sein. Besonders wenn mehrere Linien unterschiedlicher Transportunternehmen benutzt werden, wird die Fahrt erheblich vereinfacht und günstiger, da nur noch ein Billett gelöst werden muss.

Als Zusammenschluss der Transportunternehmen hat der Liberoverbund primär eine betriebswirtschaftliche Zielsetzung. Ertragsausfälle aus Tarifvergünstigungen für öffentliche Zwecke müssen den Transportunternehmen gemäss Artikel 11 des Transportgesetzes entschädigt werden.

Da in einem Tarifverbund im ganzen Verbundgebiet (ausgenommen auf den Fernverkehrslinien) die gleichen Tarife und Benutzungsbedingungen gelten, sind spezifische Tarife für eine Gemeinde oder ein Transportunternehmen ausgeschlossen. Für kurze Strecken innerhalb einer Zone namentlich in städtischen Gebieten gilt der *Kurzstreckentarif* (Fahrtdistanz: max. 6 Haltestellen innerhalb einer Zone), ansonsten der *Zonentarif*. Die Tarifzonen entsprechen nicht den Gemeindegrenzen.

#### *Haltung des Kantons*

Da der Kanton in der Luftreinhaltepolitik die Federführung innehat, ist seine Haltung zur Einführung von öV-Tarifvergünstigungen zur Reduktion der Luftverschmutzung entscheidend. Der Kanton hat sich bereits am 26. November 2003 im Rahmen der Beantwortung der Motion Allemann, Bern (SP): Tarifrücktionen bei starker Luftverschmutzung vom 19. Juni 2003 zur Thematik öV-Tarifvergünstigungen im Sinne eines „Ozontickets“ geäußert und eine ablehnende Haltung eingenommen. An dieser Haltung hat sich bis heute nichts geändert. Er erachtet es als eine mögliche Massnahme in Gebieten, in denen der Modalsplit-Anteil des öV sehr tief ist bzw. der öV grosse ungenutzte Kapazitäten aufweist. In diesen Fällen kann eine Tarifvergünstigung zu geringen Kosten einen spürbaren Effekt erzeugen. Beispiel dafür ist die „Arcobaleno“-Kampagne im Tessin, bei der die öV-Monatsabonnemente verbilligt abgegeben wurden.

Allerdings können diese Ergebnisse nach Auffassung des Kantons nur beschränkt auf die Region Bern übertragen werden, welche im schweizerischen Vergleich über einen sehr hohen Benützungsgrad des öV verfügt. So hat die Region Bern schweizweit die höchste öV-Abonnementsdichte: 58 Prozent aller Erwachsenen besitzen ein öV-Abonnement (Spezialauswertung Mikrozensus 2005). Zu den Spitzenzeiten ist der öV in der Region Bern denn auch teilweise an den Grenzen seiner Leistungsfähigkeit angelangt. Unter diesen Umständen müsste eine Tarifvergünstigung mit einem flächendeckenden Angebotsausbau kombiniert werden, womit solche Massnahmen doppelte Kosten verursachen: Einerseits ist mit einem tendenziellen Rückgang der Erträge zu rechnen, andererseits mit Mehrkosten für den Kanton und die Gemeinden für den Angebotsausbau bei Bus, Tram und Bahn. Daneben befürchtet der Kanton auch eine unverhältnismässige Mobilitätszunahme, weil eine erhöhte Benützung des öV nicht zwingend mit einer verminderten Benützung von Motorfahrzeugen einhergehen muss.

Aufgrund dieser Bedenken lehnt der Kanton Tarifvergünstigungen für den öV als Massnahme zur Reduktion der Luftschadstoffe ab.

*Haltung des Gemeinderats*

Der Gemeinderat erachtet temporäre Tarifvergünstigungen beim öV als mögliche Massnahme zur kurzfristigen Reduktion der Schadstoffe. Allerdings müsste eine solche Massnahme sowohl aufgrund des Mobilitätsverhaltens und der Libero-Tarifstrukturen als auch der gesamtregionalen Problematik der Luftverschmutzung flächendeckend in der ganzen Region eingeführt werden. Vor der Umsetzung einer solchen kostenintensiven Massnahme müsste in einer Zweckmässigkeitsprüfung nachgewiesen werden, dass dadurch eine dauerhafte Verhaltensänderung im Mobilitätsverhalten und eine Reduktion der Grenzwertüberschreitungen bei den relevanten Luftschadstoffen erreicht werden kann.

Da der Kanton die Massnahme ablehnt, ist es dem Gemeinderat nicht möglich, die Idee eines „Ozon-Tickets“ im Libero-Tarifverbund weiter zu verfolgen.

Bern, 31. August 2011

Der Gemeinderat