

Interpellation Fraktion SVP (Alexander Feuz): Technischer Fortschritt: Auswirkungen auf die Kontingente des motorisierten Privat- und Gewerbeverkehrs (PGV)?

Seit Einführung des Fahrtenkontingentesystems haben sich die Emissionen des motorisierten Privat- und Gewerbeverkehrs wesentlich verringert. Die Katalysatoren, aber auch die vermehrte Verwendung immissionsarmer und verbrauchsgünstiger Fahrzeuge führen dazu, dass die Vorschriften entsprechend gelockert werden müssen, da sich die Belastung auf die Umwelt entsprechend verringert.

Nach Auffassung des Fragestellers sollten deshalb die Fahrtenkontingente entsprechend erhöht werden dürfen.

In diesem Zusammenhang werden dem Gemeinderat die folgenden Fragen unterbreitet:

1. Ist der Gemeinderat, angesichts des technischen Fortschrittes im Automobilbau, bereit, das in seiner Kompetenz Liegende vorzukehren, damit die Fahrtenkontingente erhöht werden können?
 - 1.1. Wenn Ja, in welchem Umfang?
 - 1.2. Wenn Nein, warum nicht?
2. Sind auf Seiten des Bundes und des Kantons allenfalls Anpassungen geplant?
3. Liegt es im Sinne der Ökologie, wenn die Fahrer weiter fahren, um ihr Einkäufe erledigen zu müssen?

Bern, 30. Oktober 2014

Erstunterzeichnende: Alexander Feuz

Mitunterzeichnende: Roland Jakob

Antwort des Gemeinderats

Zu Frage 1:

Die Zuteilung von Fahrtenkontingenten für verkehrssensitive Vorhaben (VIV) liegt nicht in der Kompetenz des Gemeinderats. Diese werden vom Kanton (beco) im Rahmen der jeweiligen Planungs- beziehungsweise Baubewilligungsverfahren zugeteilt.

Die Luftbelastung hat tatsächlich in den letzten Jahren generell abgenommen. Der Verkehr hält die Zielvorgaben des kantonalen Massnahmenplans grundsätzlich gut ein, aber auf den Hauptachsen bestehen immer noch Überschreitungen (insbesondere Stickoxidbelastung). VIV können erheblich zur lokalen Verkehrsbelastung beitragen, insbesondere wenn mehrere VIV die gleichen Achsen belasten. Fahrtenkontingente für VIV haben deshalb nicht nur positive Effekte auf die Luftreinhaltung, sondern führen dazu, dass die beschränkten Kapazitäten des Strassennetzes beachtet werden.

Zu Frage 1.1:

Im Rahmen der Planungs- beziehungsweise Baubewilligungsverfahren und im Rahmen seiner Kompetenzen bringt der Gemeinderat seine Anliegen ein. Der Gemeinderat hat in seiner Stellungnahme (vom Dezember 2014) zur Revision des Massnahmenplans und zum Richtplan, der gesamten Revision des Massnahmenplans zugestimmt. Damit hat er auch dem Grundsatz „weg vom Projekt- und Fahrtendenken hin zum Nutzungsdenken“ zugestimmt.

Zu Frage 1.2:

Vergleiche die Antworten zu Frage 1 und Frage 1.1.

Zu Frage 2:

Im Rahmen der laufenden Revision des kantonalen Massnahmenplans zur Luftreinhaltung wird der Umgang mit Fahrtenkontingenten zur Diskussion gestellt. Neu gilt der Grundsatz: Weg vom Projekt- und Fahrtendenken hin zum Nutzungsdenken. Die Grundlagen dazu müssen in der Richtplanung festgelegt werden. Dies wird ermöglicht durch Artikel 8 Absatz 2 des Raumplanungsgesetzes, welcher besagt, dass Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt einer Grundlage im Richtplan bedürfen.

Der Massnahmenplan zur Luftreinhaltung verlangt, dass der Kanton im Richtplan die Standorte der verkehrsintensiven Vorhaben bezeichnet und die Vorgaben für die Festlegung dieser Standorte bestimmt. Angestrebt werden möglichst kurze Anfahrtswege für den motorisierten Individualverkehr sowie ein möglichst hoher Anteil des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs. Für bestehende VIV bleiben die Fahrtenlimiten bestehen, sie können jedoch erhöht werden, wenn die Vorgaben des Richtplans erfüllt sind.

Zu Frage 3:

Der Gemeinderat begrüsst, dass der kantonale Massnahmenplan zur Luftreinhaltung möglichst kurze Anfahrtswege zu verkehrsintensiven Vorhaben anstrebt und auf einen möglichst hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs hinarbeitet. Dieser Ansatz liegt im Sinne der Ökologie.

Bern, 17. Februar 2015

Der Gemeinderat