

## **Motion Fraktion GB/JA! (Stéphanie Penher, GB): Bern klimaneutral bis 2035 (III), Umweltzonen zum Schutz von Klima und Bevölkerung; Begründungsbericht**

Am 6. Juni 2019 hat der Stadtrat folgende Motion Fraktion GB/JA! im Sinne einer Richtlinie erheblich erklärt:

In den letzten Monaten war eine Stadtluftanzeige des VCS an der Heiliggeistkirche montiert. Die Messdaten stammen von der BAFU-Messstation am Bollwerk. Das «Rote Quartier» der Stadt Bern, in dessen Herzen die Messstation liegt, ist mit über 22'000 Beschäftigten das Quartier mit den meisten Arbeitsplätzen in der Stadt Bern. Dazu kommen über 200'000 Ein- und AussteigerInnen beim Bahnhof Bern, die der gesundheitsgefährdenden NO<sub>2</sub>-Belastung ausgesetzt sind – sowie über 350 Einwohnerinnen und Einwohner.

Im betrachteten Zeitraum steigt die NO<sub>2</sub>-Belastung im Verlauf der Arbeitswoche. Am Wochenende findet nur eine leichte Entspannung der Situation statt. In Bern-Bollwerk wurde der Grenzwert für das Jahresmittel auch an den Sonntagen überschritten. Dieser Verlauf der NO<sub>2</sub>-Belastung lässt sich durch die Herkunft des NO<sub>2</sub> erklären. Über die Hälfte der Stickoxid-Emissionen stammen vom Verkehr<sup>1</sup>. Da das Verkehrsaufkommen am Wochenende geringer ist, sinkt die Belastung am Wochenende ab. Mit dem einsetzenden Berufsverkehr ab Montagmorgen steigt die Belastung wieder bis zu einem ersten Höhepunkt um 9:00 Uhr an. Tagsüber liegt sie (fast) durchgehend oberhalb des Grenzwerts für das Jahresmittel. Nach einer zweiten, durch den Abendverkehr verursachten Belastungsspitze um 19:00 Uhr sinkt die NO<sub>2</sub>-Konzentration in den Nachtstunden wieder ab.

Von den Stickoxid-Emissionen des Verkehrs entfällt wiederum fast die Hälfte auf Personenwagen. Während Benzinfahrzeuge kaum Stickoxide ausstossen, stossen fast alle aktuell erhältlichen Dieselmotoren (Abgasnormen Euro 6b oder schlechter) massiv mehr Stickoxide aus als gemäss geltenden Abgas-Grenzwerten erlaubt wäre. Die zu hohen Stickoxid-Emissionen bei Dieselaautos tragen wesentlich zur hohen NO<sub>2</sub>-Belastung an verkehrsbelasteten Standorten bei!

Seit dem 1. September 2017 gilt die neue Abgasnorm Euro 6d TEMP, die mit einem realistischeren Prüfverfahren zu deutlich tieferen Stickoxid-Emissionen bei Diesel-Personenwagen führen soll. Die neue Abgasnorm muss jedoch nur von Modellen erfüllt werden, für die nach diesem Datum eine Typengenehmigung ausgestellt wurde. Bisher sind erst eine Handvoll Modelle erhältlich, die die neue Norm erfüllen. Erst ab dem 1. September 2019 müssen alle Neuwagen die Abgasnorm Euro 6d TEMP erfüllen. Bis sich jedoch der Bestand der Dieselfahrzeuge komplett erneuert hat, dauert es noch deutlich länger.

An stark befahrenen Strassen und in den dicht bebauten Stadt- und Agglomerationsgebieten ist die Bevölkerung von der stark gesundheitsgefährdenden Luftbelastung des Strassenverkehrs betroffen. Mit der Möglichkeit, hochemittierende Fahrzeuge von übermässig schadstoffbelasteten Gebieten fernzuhalten, soll die Bevölkerung besser vor den gesundheitsschädigenden Auswirkungen des Strassenverkehrs geschützt werden. Die Massnahme leistet zudem einen Beitrag zum Klimaschutz und setzt Anreize für einen Flottenwechsel zu emissionsärmeren Fahrzeugen.

Die MotionärInnen fordern deshalb den Gemeinderat auf, in der Stadt Bern Umweltzonen zu schaffen, in denen Fahrzeugen (insb. Dieselfahrzeugen) mit hoher Luftbelastung zwischenzeitlich – bis die Dieselgesetzgebung greift – ein Fahrverbot erteilt wird.

Bern, 22. März 2018

---

<sup>1</sup> [https://www.stadtluft-anzeiger.ch/fileadmin/user\\_upload\\_stadtluftanzeiger/Stickoxid/Auswertung\\_Stadtluft-Anzeiger.pdf](https://www.stadtluft-anzeiger.ch/fileadmin/user_upload_stadtluftanzeiger/Stickoxid/Auswertung_Stadtluft-Anzeiger.pdf)

*Erstunterzeichnende: Stéphanie Penher*

*Mitunterzeichnende: Regula Tschanz, Franziska Grossenbacher, Ursina Anderegg, Katharina Gallizzi, Rahel Ruch, Seraina Patzen, Eva Krattiger, Leena Schmitter, Brigitte Hilty Haller, Michael Burkard, Marcel Wüthrich, Manuel C. Widmer, Danielle Cesarov-Zaugg*

## **Bericht des Gemeinderats**

Der Gemeinderat begrüsst das Anliegen der Motionärinnen und Motionären. Da der Vollzug der Umweltschutzgesetzgebung und der Strassenverkehrsordnung und somit die Einführung von Umweltzonen und den dazu notwendigen Signalisationen in den Zuständigkeitsbereich der Kantone fällt, hat der Gemeinderat keine Möglichkeit, in eigener Kompetenz Umweltzonen einzuführen. Zum heutigen Zeitpunkt ist auf Bundesebene auch keine Verordnung vorhanden, die es den Kantonen erlauben würde, Umweltzonen zu erlassen. An dieser Ausgangslage hat sich nichts geändert. Der Bundesrat hat sich bei der Beantwortung der Motion Girod im März 2018 erneut dahingehend geäußert, dass er nach der grossmehrheitlichen Ablehnung der Einführung von Umweltzonen im Jahr 2010 aufgrund der unwesentlich veränderten Ausgangslage ein erneutes Rechtsetzungsprojekt als nicht zielführend erachtet. Damit bleibt, Stand April 2021, die Entwicklung auf Bundesebene weiterhin offen.

### **Mobility Pricing**

Bis anhin ebenfalls nicht möglich war die Einführung von Mobility Pricing. Ein Instrument, mit welchem der Verkehr und damit die Emissionen auf dem Stadtgebiet beeinflusst werden sollen. Der Bundesrat hat an seiner Sitzung vom 3. Februar 2021 beschlossen, ein auf zehn Jahre befristetes Bundesgesetz für Pilotprojekte zu Mobility-Pricing in die Vernehmlassung zu geben. Mit diesem Gesetz werden in Zukunft Pilotprojekte rechtlich ermöglicht und sie können gleichzeitig finanziell unterstützt werden. Verantwortlich für die Ausgestaltung der Pilotprojekte sind die Kantone, Gemeinden und interessierte Organisationen.

Der Bund hat im Februar 2020 Kantone und Städte kontaktiert, um das konkrete Interesse an einem Pilotprojekt zu Mobility-Pricing auszuloten. Die interessierten Kantone, Städte und Gemeinden wurden im Herbst 2020 sodann gebeten, ihre Projektskizzen und Ideen im Hinblick auf eine allfällige weitere Vertiefung im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zu präzisieren. Der Bundesrat hat dabei festgehalten, dass bei einem zukünftigen Mobility-Pricing auch die Senkung der Nachfrage nach Mobilität und die Förderung des öV als Ziele im Vordergrund stehen können. Dies ist für den Gemeinderat ein zentraler Aspekt. Unter diesen Voraussetzungen war auch der Gemeinderat bereit, ein entsprechendes Pilotprojekt zu lancieren. Die Projektskizze sieht vor, dass das Befahren ausgewählter Strecken in der Stadt Bern kostenpflichtig sein soll: Dazu zählen die Ausfahrt aus und Zufahrt zur Stadt Bern sowie einzelne Abschnitte innerhalb der Stadt, insbesondere zwischen Stadtteilen/Quartieren.

Das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ist daran, die dazu eingereichten Projektideen mit den interessierten Kantonen, Gemeinden und Städten zu bereinigen und zu konkretisieren. Gestützt darauf werden als nächstes für einige dieser Projektskizzen Machbarkeitsstudien durchgeführt. Damit soll die Frage geklärt werden, welche der vorgeschlagenen Pilotprojekte realisiert werden können. Die Machbarkeitsstudien sollen bis 2022 vorliegen. Sie laufen parallel zum Gesetzgebungsprozess, damit die Pilotprojekte rasch starten können, sobald das neue Gesetz in Kraft tritt. Dies ist gemäss aktuellem Wissensstand Anfang 2024 der Fall.

**Fazit**

Mit dem Bundesgesetz für Pilotprojekte zu Mobility-Pricing wird dem Gemeinderat ein zeitlich befristetes Instrument in die Hand gegeben, um versuchsweise zu testen ob damit der Verkehr nachhaltig in die gewünschten Bahnen gelenkt werden kann. Mobility-Pricing unterstützt darüber hinaus die Umsetzung städtisch politisch relevanter Strategien und Konzepte, insbesondere die Energie- und Klimastrategie 2025 der Stadt Bern sowie das Stadtentwicklungskonzept 2016.

*Folgen für das Personal und die Finanzen*

Keine.

Bern, 26. Mai 2021

Der Gemeinderat