

## **Bericht des Gemeinderats**

### **Postulat Fraktion SP/JUSO (Beni Hirt, JUSO) vom 8. September 2005: LSVA-Gelder für saubere Luft (05.000334)**

In der Stadtratssitzung vom 22. Juni 2006 wurde die folgende Motion der Fraktion SP/JUSO in ein Postulat umgewandelt und erheblich erklärt:

Vor kurzem wurde bekannt, dass Kantone und Gemeinden von der Ausschüttung der Gelder aus der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe profitieren. Dem Kanton Bern fließen ca. 14,7 Mio. Franken zu. Ein Teil dieser Gelder soll nun zu Recht an die Stadt Bern weiter gegeben werden. Artikel 19 Absatz 3 des Schwerverkehrsabgabegesetzes (SVAG) besagt, wie die Gelder aus der Abgabe zu verwenden seien: «Die Kantone verwenden ihren Anteil am Reinertrag vorab für den Ausgleich der von ihnen getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr.».

Die Gemeinden haben also die Pflicht, extern angefallene Kosten zu internalisieren und damit möglichst das Verursacherprinzip anzuwenden. Das heisst, sie müssen beispielsweise Massnahmen zur Eindämmung- von Gesundheitsschäden oder gegen Lärmemissionen ergreifen.

Da in der Stadt Bern der Ozon-Grenzwert für das Stundenmittel von  $120 \text{ pg/m}^3$  seit Jahresbeginn Ende Juli bereits 106 Stundenmittel über dem Grenzwert lag (erlaubt ist nach Luftreinhalte-Verordnung 1 Wert darüber im Jahr) und der Feinstaub PM10-Grenzwert für das Tagesmittel von  $50 \text{ pg/m}^3$  seit Jahresbeginn 17 Werte darüber verweilte, ist es höchste Zeit, diese Entwicklung zu stoppen. Das heisst konkret, der motorisierte Individualverkehr muss reduziert und verkehrsfreundliche Verkehrsarten (öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr) müssen gefördert werden.

Der Gemeinderat wird beauftragt, die Erträge aus der LSVA vorab zur Verringerung von hohen Ozon- und Feinstaub-Werten zu verwenden und deshalb mit den Geldern Massnahmen zur Förderung des Langsamverkehrs, beispielsweise für die Infrastruktur oder das Mobilitätsverhalten, zu finanzieren.

Soweit der Gegenstand der Motion im Bereich der gemeinderätlichen Zuständigkeit liegt, kommt der Motion der Charakter einer Richtlinie zu.

Bern, 8. September 2005

*Motion Fraktion SP/JUSO (Beni Hirt, JUSO), Michael Aebersold, Sarah Kämpf, Gisela Vollmer, Giovanna Battagliero, Andreas Krummen, Corinne Mathieu, Stefan Jordi, Miriam Schwarz, Rolf Schuler, Patrizia Mordini, Béatrice Stucki, Andreas Flückiger, Ruedi Keller, Margrith Beyeler-Graf, Andreas Zysset, Christof Berger, Claudia Kuster, Annette Lehmann, Beat Zobrist, Liselotte Lüscher*

## **Bericht des Gemeinderats**

### *1. Ausgangslage*

Der Gemeinderat ist sich bewusst, dass die Grenzwerte der Luftreinhalte-Verordnung auch in der Stadt Bern nicht immer eingehalten werden. Die Ozongrenzwerte und die Grenzwerte von Feinstaub (PM10) werden stark überschritten.

## Ozon-Trend gemessen an der Fixstation Bern Zentrum

### Monatlicher Vergleich der 1-h Mittel

Monat	Anzahl Stundenmittel über 120 µg/m <sup>3</sup>							
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Jan	0	0	0	0	0	0	0	0
Feb	0	0	0	0	0	0	0	0
Mär	0	0	0	13	0	0	0	0
Apr	2	0	8	20	17	4	4	56
Mai	0	6	7	5	34	21	14	
Jun	42	20	46	74	15	47	83	
Jul	9	64	13	138	42	34	190	
Aug	42	22	2	180	30	1	5	
Sep	1	0	0	30	5	1	2	
Okt	0	0	0	0	0	0	0	
Nov	0	0	0	0	0	0	0	
Dez	0	0	0	0	0	0	0	
Jahr	96	112	76	460	143	108	298	56

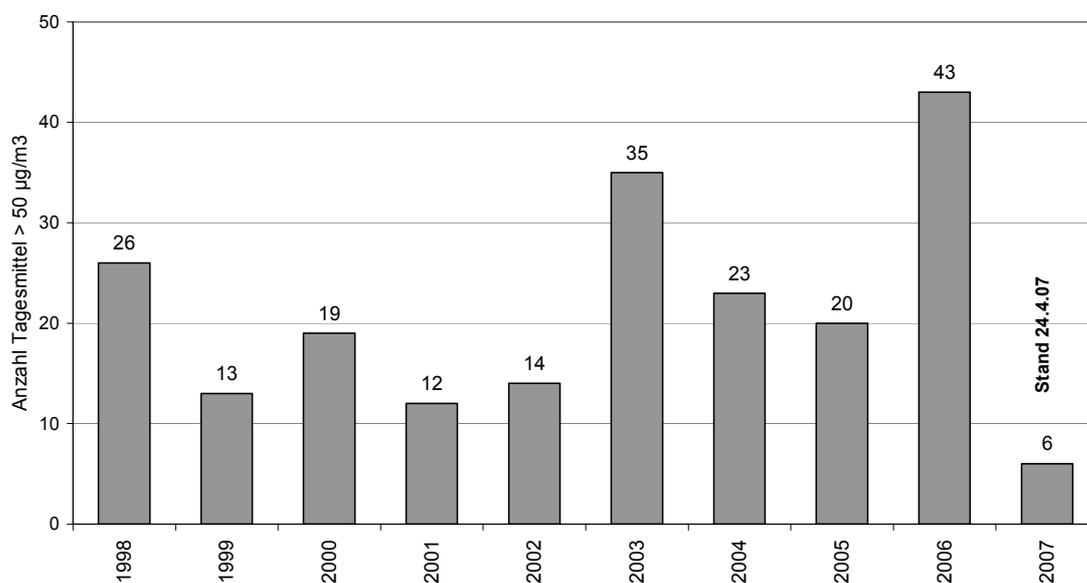
Stand 24.4.07

Gemäss LRV ist 1 Überschreitung pro Jahr erlaubt

Die deutlichen Überschreitungen der Ozongrenzwerte sind eine Folge der zu hohen Konzentration der Vorläufersubstanzen (Stickoxide, VOC [volatile organic compounds]). Bei Schönwetterperioden führt dies automatisch zu hohen Ozonwerten. Bei einer Reduktion der Konzentration der Vorläufersubstanzen könnte der Grenzwert auch während einer Periode, wie wir sie im April 2007 antreffen, eingehalten werden.

Beim Feinstaub PM<sub>10</sub> wäre eine Überschreitung des Tagesmittels von 50 µg/m<sup>3</sup> pro Jahr erlaubt. Auch hier kann diese Vorgabe nicht eingehalten werden.

Feinstaub PM<sub>10</sub>. Anzahl Tagesmittel über 50 µg/m<sup>3</sup>  
Station Bern Zentrum



Der Gemeinderat begrüsst das Anliegen des Postulats der Fraktion SP/JUSO, dass Massnahmen ergriffen werden, damit die Luftqualität verbessert wird. Wirkungsvolle Massnahmen zur Verbesserung der Luftqualität müssen aber in erster Linie auf nationaler Ebene und über einen längeren Zeitraum durchgeführt werden. Mit nationalen Massnahmen ist die positive Wirkung auf die Luftqualität auch für die Stadt Bern stärker als mit lokalen Massnahmen.

Der Gemeinderat will aber die Verantwortung bezüglich Verbesserung der Luftqualität nicht einfach auf die Ebene des Bundes abschieben, sondern unterstützt auch lokale Massnahmen, weil diese einerseits mithelfen, die Konzentration der Vorläufersubstanzen zu reduzieren und andererseits eine positive Wirkung bezüglich der Sensibilisierung von Wirtschaft und Bevölkerung erzielen.

Auch deshalb wurde im Mai 2006 die Energiestrategie der Stadt Bern verabschiedet, welche unter anderem klare Ziele und Massnahmen für die Mobilität in der Stadt Bern aufweist:

- Der Verbrauch fossiler Energie wird um 10 Prozent reduziert.
- Die städtebauliche Entwicklung ist primär auf das Angebot des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Langsamverkehrs auszurichten.
- Der motorisierte Individualverkehr wird reduziert.
- Umweltfreundliche Verkehrsmittel werden gefördert.

Die Sektion Umwelt und Energie im Amt für Umweltschutz und Lebensmittelkontrolle ist verantwortlich für die Umsetzung der Energiestrategie.

Neben der Energiestrategie tragen auch Konzepte, Planungen und Projekte aus dem (verkehrs-)planerischen Bereich zu einer verbesserten Luftqualität bei (z.B. Stadtentwicklungskonzept STEK, Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung, Tram Bern West).

Einzelne Massnahmen hat die Stadt Bern bereits realisiert, wie zum Beispiel Tempo 30-Zonen, Gasbusse BERNMOBIL und Begegnungszonen. In der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün wurde zudem die Mobilitätsberatung aufgebaut. Die Mobilitätsberatung ergänzt mit neuen Dienstleistungen die Förderung umweltfreundlicher und effizienter Mobilität und stadtverträglicher Verkehrsformen.

## 2. Verwendung LSVA-Gelder

Die Motion SP/JUSO verlangt, dass die LSVA-Gelder, welche die Stadt Bern vom Kanton jährlich erhält, zur Förderung des Langsamverkehrs zweckgebunden verwendet werden.

Im Jahr 2005 hat die Stadt Bern vom Kanton 0.3 Mio. Franken, im Jahr 2006 0.9 Mio. Franken aus der Ausschüttung der LSVA-Gelder erhalten (Gemeindeanteil). Die Stadt hat diese Gelder – wie vom Kanton vorgesehen – bisher innerhalb des Tiefbauamts für den Strassenunterhalt verwendet.

Auf Bundesebene ist der Verwendungszweck der LSVA-Gelder klar geregelt. Diese fliessen in den FinÖv-Fonds zur Finanzierung von grösseren Projekten des öffentlichen Verkehrs, wie zum Beispiel der NEAT. Artikel 19 Absatz 3 der SVAV regelt auch den Verwendungszweck der Gelder für die Kantone: „Die Kantone verwenden ihren Anteil am Reinertrag vorab für den Ausgleich der von ihnen getragenen ungedeckten Kosten im Zusammenhang mit dem Stras-

senverkehr“. Diese Formulierung lässt den Kantonen einen gewissen Spielraum, da nicht eindeutig definiert ist was „von ihnen getragenen ungedeckten Kosten“ bedeutet und da die Formulierung „vorab“ auch nicht genauer erklärt wird. Wie der Gemeindeanteil verwendet werden soll, ist nicht definitiv geklärt. Der Kanton könnte theoretisch Vorgaben erlassen. In diesem Fall wurden diese Vorgaben nicht gemacht. Die Stadt Bern hat demzufolge einen gewissen Spielraum, wie die LSVA-Gelder eingesetzt werden.

Der Antrag der Motion SP/JUSO stellt den Langsamverkehr in den Vordergrund. Der Gemeinderat findet auch, dass der Langsamverkehr gefördert werden soll, macht aber darauf aufmerksam, dass andere lokale Massnahmen ebenso wirkungsvoll sind, um die Luftqualität direkt oder indirekt zu verbessern. Das sind beispielsweise:

- Mobilitätsberatung,
- die Einführung von Ozon-SMS während den Sommermonaten,
- Tram Bern West,
- Verkehrsentlastung Länggasse,
- Velostationen,
- Tramverlängerung Linie 9,
- Zusätzlicher Einsatz von Gasbussen BERNMOBIL.

Diese Massnahmen sind mit Investitionen verbunden, welche sich aber aus volkswirtschaftlicher Sicht mittelfristig lohnen würden.

### *3. Folgen für das Personal und die Finanzen*

Die LSVA-Gelder werden heute für den Strassenunterhalt verwendet. Wenn diese Gelder jetzt zweckgebunden für Massnahmen für eine bessere Luft eingesetzt würden, bedeutet dies, dass der Strassenunterhalt mit anderen Mitteln (Steuergelder) finanziert oder Einsparungen in einem anderen Bereich in der Höhe von 0,9 Mio. Franken realisiert werden müssten. Es ergäbe sich also ein Nullsummenspiel.

Der Gemeinderat findet deshalb nicht, dass die LSVA-Gelder zweckgebunden nur für den Langsamverkehr eingesetzt werden sollten, prüft jedoch weiter, wie zusätzliche lokale Massnahmen für eine saubere Luft finanziert werden können. Personelle Auswirkungen sind vor derhand keine zu erwarten.

Bern, 13. Juni 2007

Der Gemeinderat