

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

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 Dieselmotoren 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 Dieselsegesetzgebung greift – ein Fahrverbot erteilt wird.

Bern, 22. März 2018

*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*

<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)

## **Antwort des Gemeinderats**

Der Inhalt der vorliegenden Motion betrifft inhaltlich einen Bereich, der in der Zuständigkeit des Gemeinderats liegt. Der Motion kommt deshalb der Charakter einer Richtlinie zu. Sollte die Motion erheblich erklärt werden, ist sie für den Gemeinderat nicht bindend. Er hat bei Richtlinienmotionen einen relativ grossen Spielraum hinsichtlich des Grads der Zielerreichung, der einzusetzenden Mittel und der weiteren Modalitäten bei der Erfüllung des Auftrags. Zudem bleibt die Entscheidungsverantwortung bei ihm.

Der Vollzug der Umweltschutzgesetzgebung und der Strassenverkehrsordnung und somit die Einführung von Umweltzonen und den dazu notwendigen Signalisationen fällt in den Zuständigkeitsbereich der Kantone. Im Rahmen dieser Kompetenz können die Kantone all jene Massnahmen treffen, die ihnen im Rahmen der strassenverkehrsrechtlichen Bundesvorschriften zur Verfügung stehen. Zum heutigen Zeitpunkt ist auf Bundesebene keine Verordnung vorhanden, die es den Kantonen erlauben würde, Umweltzonen zu erlassen. Aufgrund des Subsidiaritätsprinzips können Gemeinden keine Umweltzonen einführen.

Der Gemeinderat begrüsst aber das Anliegen der Motionärinnen und Motionäre und ist gerne bereit, sich über geeignete Kanäle dahingehend zu positionieren, dass er die Möglichkeit der Einführung von Umweltzonen unterstützt. Auf Bundesebene wurden seit 2009 mehrere Vorstösse zur Einführung von Umweltzonen eingereicht, aktuell ist noch eine Motion hängig. Somit ist die Entwicklung der Gesetzeslage auf eidgenössischer Ebene noch nicht absehbar. Der Gemeinderat wird die Entwicklung auf nationaler Ebene beobachten und sich – wo möglich – entsprechend einbringen.

*Folgen für das Personal und die Finanzen*

Keine.

## **Antrag**

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion als Richtlinie erheblich zu erklären.

Bern, 12. September 2018

Der Gemeinderat