

beco Berner Wirtschaft  
Vernehmlassung MPL  
Münsterplatz 3  
3011 Bern  
[consultation@vol.be.ch](mailto:consultation@vol.be.ch)



Bern, 18. Dezember 2014

## **VERNEHMLASSUNGSANTWORT MASSNAHMENPLAN LUFTREINHALTUNG**

Sehr geehrter Herr Volkswirtschaftsdirektor  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung zur Vernehmlassung zum Massnahmenplan Luftreinhaltung. Gerne nimmt die Sozialdemokratische Partei des Kantons Bern (SP Kanton Bern) dazu fristgerecht Stellung.

### **1 GRUNDSÄTZLICHES**

Die SP Kanton Bern begrüsst den Massnahmenplan Luftreinhaltung und wird das bei einzelnen Massnahmen explizit herausstreichen. Dennoch möchten wir zu einzelnen Punkten kritisch Stellung beziehen.

Im Folgenden benützen wir für den Massnahmenplan Luftreinhaltung die Abkürzung «MP/LR2030». Weiter zitieren wir aus dem Bericht «Konzept betreffend lufthygienische Massnahmen des Bundes», der im MP/LR2030 unter dem Stichwort: «Reduktionsziele des Bundesrats» zitiert wird (S. 21).

### **2 STELLUNGNAHME ZU EINZELNEN PUNKTEN**

#### **1. Quantitative Beschränkungen für den Motorisierten Individualverkehr**

In den 90er Jahren versuchte der Kanton, vor allem aber die Stadt Bern, das Wachstum des motorisierten Individualverkehrs (MIV) mit einer Reduktion der Parkplatz-Erstellungspflicht zu begrenzen. Der Grosse Rat setzte dieser Politik leider ein Ende. In der Stadt Bern wurde dazu sogar eine angenommene Volksinitiative («Pendlerinitiative») kassiert. Als Ersatz wurde dafür das Fahrtenleistungsmodell neu eingeführt.

Kürzlich hat sich jedoch in Bern-Westside gezeigt, dass das Fahrtenkontingent überschritten wurde. Nun heisst es, dass die Fahrtenkontingente abgeschafft werden sollen, mit der Begründung, die Luft sei in Zukunft sauber genug. Auf diese Art will der Kanton eine der wenigen Massnahmen, den MIV zu begrenzen, scheinbar abschaffen. Die SP fordert aus folgenden Gründen weiterhin quantitative Beschränkungen für den motorisierten Individualverkehr.

#### a. Sinnvolle Massnahme zur Begrenzung des MIV

Laut MP/LR2030 können Massnahmen zu einer generellen Begrenzung des Verkehrs nicht mehr generell als Luftreinhalte-massnahmen auf der Basis des Umweltrechts angeordnet werden. Begründet wird dies insbesondere damit, dass die Reduktionsziele des Bundesrates eingehalten würden.

Wir bestreiten, dass der Kanton Bern die gleiche Haltung wie der Bundesrat einnehmen muss. Selbst wenn der Bundesrat mit seinen optimistischen Prognosen Recht hätte, würden noch Jahre verstreichen, bis die Luftqualität befriedigend wäre. Wir möchten nicht schon heute auf eine Massnahme (MIV-Begrenzung) verzichten, die noch jahrelang gute Dienste leisten kann.

#### b. Emissionsentwicklung für PM10

Die Emissionsentwicklung für PM10 auf Seite 11 von 2014 bis 2020 (Grafik) widerspricht der optimistischen Prognose des Bundesrates: Die PM10-Emissionen sinken nicht mehr. Es wäre nicht das erste Mal, dass die Prognosen zu Luftimmissionen zu positiv beurteilt worden wären. Die oft wiederholten Erfolgsmeldungen in Sachen Luftreinigung betreffen in der Regel die letzten 25 Jahre. Wenn man dagegen nur die letzten 10 Jahre anschaut, sanken die PM10-Immissionen kaum mehr. Es ist auch nicht einleuchtend, wie mit einer über die kommenden Jahre konstanten Emission für PM10 von ca. 19 kt/a das Emissionsziel von ca. 11 kt/a jemals erreicht werden soll.

#### c. Neue Erkenntnisse zu PM10

Unterdessen haben sich wesentliche neue Erkenntnisse zu PM10 ergeben. Wir zitieren dazu die NZZ (Internet) vom 10.12.2013:

*«Die im Fachjournal «The Lancet» erschienene Analyse aus 13 Ländern zeigt Folgendes: Bei einem über das Jahr gemittelten Anstieg der Feinstaubbelastung (PM2.5) um 5 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft (-g/m<sup>3</sup>) steigt das Sterberisiko der Bevölkerung um 7 Prozent an. Die Auswirkungen von PM2.5 auf die Mortalität seien fast doppelt so gross, als frühere US-Studien hätten vermuten lassen, schreibt das Swiss TPH. Laut dem Institut entspricht ein Plus von 5 -g/m<sup>3</sup> Feinstaub dem Unterschied an Luftverschmutzung zwischen einem städtischen und einem ländlichen Wohnort.»*

Feinstaub kann also schon weit unterhalb der gängigen Grenzwerte tödlich sein. Eigentlich ist der Begriff «Grenzwert» missbräuchlich, da es bei Feinstaub gar keinen Grenzwert gibt, in dem Sinne, dass Menschen bei seiner Einhaltung sicher nicht geschädigt würden. Wir verlangen, dass diese neuen Erkenntnisse im MP/LR2030 berücksichtigt werden.

#### d. Weitere schädliche Emissionen

Der MIV führt zudem zu weiteren schädlichen Emissionen. Im MP/LR2030 wird darauf hingewiesen, dass der Anteil aus Abrieb und Aufwirbelung aufgrund der zu erwartenden Verkehrszunahme zunehmen wird. Im Jahr 2020 wird der Motoranteil so klein sein, dass eine weitere Reduktion nur noch wenig bewirken kann. Die Abrieb- und Aufwirbelungsemissionen

werden dagegen weiter zunehmen. Wir verlangen, dass diese Art von Emissionen ebenfalls berücksichtigt wird.

#### **e. Tieferer Grenzwert wahrscheinlich**

Im MP/LR2030 (S. 14) heisst es klar, dass die gesundheitlichen Folgen von langfristig erhöhten Feinstaubbelastungen schwerwiegender sind, als die Folgen kurzzeitig hoher Werte. Neue Studien zeigen, dass die krankmachenden Wirkungen bereits bei tiefen Konzentrationen ohne klar erkennbare Schwelle beginnen.

Die Eidgenössische Kommission für Lufthygiene EKL empfiehlt deshalb – in Anlehnung an die Empfehlungen der WHO (WHO 2013) – einen Grenzwert für PM2.5 einzuführen und diesen auf 10 µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittel festzulegen. Dieser Wert wird heute und sehr wahrscheinlich auch in Zukunft noch deutlich und grossflächig überschritten. Es ist deshalb wahrscheinlich, dass im Laufe der nächsten 15 Jahre in der Schweiz ein Grenzwert für PM2.5 eingeführt wird. Im Ausland ist das z. T. längst geschehen. Wir fordern deshalb dringlich eine Neubeurteilung der Problematik.

Fazit: Die SP wendet sich gegen das Argument, quantitative verkehrsbeschränkende Massnahmen liessen sich nicht mehr lufthygienisch begründen. Insbesondere bekämpft die SP die Aufhebung der Fahrtenkontingente bei ViV, was sie auch bei der Vernehmlassung zum neuen Richtplan dargelegt hat.

## **2. Mobility Pricing**

An verschiedenen Stellen des MP/LR2030 (S. 7, 22, 28) und S. 35 (V6) wird dargelegt, dass der Kanton sich beim Bund für Mobility Pricing einsetzen will. Die SP unterstützt solche Bestrebungen mit Überzeugung.

## **3. Mobilitätsmanagement**

Die SP unterstützt die Massnahme V5 (S. 34), dass in der kantonalen Verwaltung ein betriebliches Mobilitätsmanagement eingeführt werden soll. Dieses Engagement sollte aber über die kantonale Verwaltung hinausgehen. So möchten wir anregen, dass auch die BKW ein Mobilitätsmanagement einführt. Vgl. dazu die Interpellation 217-2013: «Geht die BKW das CO<sub>2</sub>-Problem auch bei den Personalparkplätzen an?»

## **4. Baustellenähnliche Anlagen und Firmenareale**

Die SP unterstützt die Massnahmen bei baustellenähnliche Anlagen und Firmenareale (M1, S. 36). Wir verlangen aber, dass der Sanierungsdruck noch stärker erhöht werden muss.

## **5. Stark belastete Verkehrsachsen**

Bei stark belasteten Verkehrsachsen (V2, S. 31) wird nach dem Prinzip verfahren, dass man den Verkehr um so viel wachsen lassen darf, dass die Grenzwerte gerade noch eingehalten werden. In Gebieten mit einer mittleren bis hohen Bevölkerungsdichte lehnen wir dieses Prinzip klar ab. Wir erläuterten schon unter Punkt 1, dass diese Grenzwerte angepasst werden müssen.

## **6. Maschinen und Motoren**

Die SP ist der Ansicht, dass bei Traktoren noch wesentlich mehr gemacht werden könnte. In den Massnahmenblättern fehlen die Traktoren. Dabei stellen sie die *«bedeutendste Schadstoffquelle*

*innerhalb des Handlungsfeldes Maschinen und Motoren dar»* (S. 23). Wir verlangen deshalb, dass bei alten Traktoren eine Sanierungsfrist vorgeschrieben wird.

## 7. Fahrtenkontingente

Wie schon eingangs erwähnt, möchten wir unbedingt am System mit den Fahrtenkontingenten festhalten. Allerdings haben wir kein Verständnis dafür, dass die Betreiber von ViV das Fahrtenaufkommen ihrer Anlage nur selber erheben, ohne dabei kontrolliert zu werden. Wir haben beispielsweise Kenntnis davon, dass der Betreiber des ViV Wankdorf-Center seine Verkehrsdaten in bereits «bearbeiteter Form» an das Bauinspektorat der Stadt Bern weiter gibt. Wir verlangen, dass einerseits an den Fahrtenkontingenten festgehalten wird und diese dann auch korrekt kontrolliert werden.

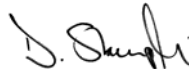
Wir bitten Sie, unsere Vernehmlassungsantwort wohlwollend zu berücksichtigen und danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Sozialdemokratische Partei des Kantons Bern  
Parti socialiste du canton de Berne



Ursula Marti  
Parteipräsidentin



David Stampfli  
Geschäftsführender Parteisekretär