



**Stadt Bern**  
Gemeinderat

Erlacherhof, Junkerngasse 47  
Postfach 3000 Bern 8

Telefon 031 321 62 16  
Fax 031 321 60 10  
stadtkanzlei@bern.ch  
www.bern.ch

Schweizerischer Städteverband (SSV)  
Frau Renate Amstutz, Direktorin  
Florastrasse 13  
3000 Bern 6

Bern, 3. November 2010

### **Schaffung der rechtlichen Grundlagen für die Einrichtung von Umweltzonen; Vernehmlassung**

Sehr geehrte Frau Amstutz

Der Gemeinderat der Stadt Bern dankt Ihnen für die Gelegenheit, zur Schaffung der rechtlichen Grundlagen für die Einrichtung von Umweltzonen Stellung nehmen zu können.

Der Gemeinderat begrüsst, dass die rechtlichen Grundlagen geschaffen werden sollen, damit die Kantone und Städte entsprechende Umweltzonen in ihrem Hoheitsgebiet einführen können. Diverse Studien für schweizerische Agglomerationen haben gezeigt, dass Umweltzonen bei geeigneter Ausgestaltung eine effiziente Luftreinhalte-massnahme darstellen, welche im Rahmen der Massnahmenplanung zu beurteilen und zu planen ist. Die Wirksamkeit von Umweltzonen wird aber auch heute noch kontrovers diskutiert und ist von diversen Faktoren der Implementierung abhängig. Eine sorgfältige Planung und Umsetzung ist deshalb von zentraler Bedeutung.

Der Gemeinderat der Stadt Bern schlägt vor, dass die Kriterien zur Kategorisierung der Fahrzeugtypen den Standards der EU entsprechen.

#### **Bemerkungen zu einzelnen Punkten:**

*Seite 2 Punkt 1.2.3*

Die Vignettenkategorien der EU sollten übernommen werden. Ausserdem ist zusammen mit der EU eine Vereinheitlichung der Vignettengestaltung anzustreben, so dass im gesamten EU-Raum mit ein und derselben Vignette verkehrt werden kann. Das tangiert nicht die Ausarbeitung von Massnahmen einzelner Städte oder Kantone.

Die Forderung nach Erfüllung der bundesrechtlichen Vorgaben (z.B. Erstellung eines Massnahmenplans) wird begrüsst.

*Seite 2 und 3 Punkt 2; bundesrechtlich vorgesehene Ausnahmen*

Fahrzeuge auf Führerprüfungsfahrten sollen aus Sicht des Gemeinderats der Stadt Bern keine Ausnahmegewilligung erhalten. Von professionellen Anbietern von Fahrunterricht kann nach einer vernünftigen Übergangsfrist erwartet werden, dass ihre Fahrzeuge den Normen entsprechen.

Arbeitsmotorwagen, Motorkarren und Motor-Einachser, welche oft den besonders gefährlichen Dieselmotoren oder VOC erzeugen, sind nicht auszunehmen. Werden diese Fahrzeuge mit Partikelfiltern ausgestattet/nachgerüstet, sollten sie in eine Stufe einzuordnen sein, welche sie legitimieren, in Umweltzonen zu verkehren.

Ausserdem sollten für den öffentlichen Nahverkehr und für Reisebusse keine Ausnahmen gemacht werden. Dieselfahrzeuge können innerhalb einer festzusetzenden Übergangsfrist mit Partikelfiltern nachgerüstet werden oder - wie im Falle der Stadt Bern - durch umweltfreundlichere Gasbusse ersetzt werden.

Allgemein sollten so wenige Ausnahmen wie möglich gemacht werden, so kann auch der Verwaltungsaufwand bei der Erteilung und Verwaltung der Ausnahmen auf ein Minimum beschränkt werden.

In der Liste der Ausnahmen fehlen Fahrzeuge von Menschen mit einer Behinderung, insbesondere einer Gehbehinderung. Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass für diese Kategorie eine Ausnahmeregelung geschaffen werden muss, damit die Mobilität für Menschen mit einer Behinderung nicht durch die Gesetzgebung eingeengt wird. In diesem Falle ist auch von einer Übergangsfrist abzugehen, da es sich teilweise um individuell angepasste Fahrzeuge handelt, deren Neubeschaffung oder Aufrüstung den finanziellen Rahmen von Menschen mit einer Behinderung sprengen kann.

*Seite 3 Punkt 3: UZV; Artikel 1*

Fünfte Zeile von unten „...und die Zuordnung der richtigen Emissionskategorie zum jeweiligen Fahrzeug obliegt dem Fahrzeugführer“: Es ist davon auszugehen, dass hier der Fahrzeughalter gemeint ist und nicht der Fahrzeugführer, da sonst Fahrzeuge von car-sharing-Institutionen wie Mobility für jeden Fahrzeugführer eine Vignette brauchen würden. Ausserdem widerspricht dieses Vorgehen aus Sicht des Gemeinderats der Formulierung in Punkt 1.2.4: „Es erfolgt keine Selbstdeklaration, sondern die Vignetten werden auf Gesuch von den zuständigen Behörden oder den von ihnen bezeichneten Stellen ausgegeben.“

Für eine sachgerechte und effiziente Umsetzung erscheint es zwingend erforderlich, die Klassifizierung der Fahrzeuge den Behörden, dem Fahrzeughersteller oder den Vertragshändlern des Herstellers zu übertragen.

*Seite 4 Artikel 3; unterster Punkt*

Dass ein besonderes Augenmerk auf Dieselfahrzeuge gerichtet wird, ist wegen der Kanzerogenität des Dieselmotors zu begründen. Aus diesem Grund sollte nicht bereits in den Grundlagen zur Einführung mit dem hohen Prozentsatz von Fahrzeugen, welche bis 2015 noch keinen Partikelfilter haben, argumentiert werden, sondern sinnvolle Fristen zur Flottenerneuerung oder -verbesserung gesetzt werden. Die Nachrüstung von

Fahrzeugen mit Partikelfiltern ist technisch und finanziell durchaus machbar. Deshalb sollte hier keine Ausnahme gemacht werden. Da der Dieselmotoren-Ausstoss eines Lieferwagens das Vielfache eines PKW beträgt, ist die Nachrüstung der Lastwagen mit Filtern als verhältnismässig anzusehen.

*Seite 6 3.2; Anpassung an künftige Entwicklungen*

Die Anpassungen an künftige Entwicklungen sollen im zeitlichen Gleichschritt mit der EU und mit denselben Inhalten wie in der EU erfolgen. Die Zusammenarbeit mit der EU sollte auf Bundesebene angestrebt werden.

Der Gemeinderat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Anliegen.

Mit freundlichen Grüßen



Alexander Tschäppät  
Stadtpräsident



Dr. Jürg Wichtermann  
Stadtschreiber