

Bericht des Gemeinderats

Postulat Fraktion SP/JUSO (Benno Frauchiger, SP): Elektroautos statt Benzinkutschen – auch für MieterInnen von Abstellplätzen (2017.SR.00007)

In der Stadtratssitzung vom 6. Juni 2019 wurde das folgende Postulat Fraktion SP/JUSO erheblich erklärt. Mit SRB 2021-178 vom 6. Mai 2021 hat der Stadtrat die Frist für den Prüfungsbericht bis 30. Juni 2021 verlängert.

Fahrzeuge mit Elektromotoren sind wesentlich energieeffizienter als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren. Sie sind ausserdem abgasfrei, reduzieren den Verkehrslärm, schonen global das Klima und lokal die Gesundheit der Stadtbevölkerung. Und sie werden immer besser und attraktiver. Verschiedene Hersteller bringen mittlerweile Modelle mit Reichweiten von über 300km auf den Markt, womit sie für den Alltagsgebrauch ein vollwertiger Ersatz für thermisch angetriebene Fahrzeuge sind. Durch das tägliche, bzw. nächtliche Laden an der Steckdose entfällt zudem die Notwendigkeit einer regelmässigen Fahrt zur Tankstelle.

Damit ein tägliches Laden und damit ein zuverlässiger Betrieb von Elektrofahrzeugen möglich ist, braucht es jedoch die passende Infrastruktur bei den Abstellplätzen. Die Mehrheit der AutohalterInnen in Bern besitzen keinen eigenen Parkplatz, sondern nutzen den öffentlichen Raum oder mieten einen Abstellplatz in einer Gemeinschaftsparkieranlage. Als MieterInnen können sie nur beschränkt auf die Parkplatzinfrastruktur Einfluss nehmen, womit ein grosses Hindernis, wenn nicht gar die Unmöglichkeit besteht, ein thermisches Fahrzeug mit einem elektrischen Fahrzeug zu ersetzen. VermieterInnen von Parkplätzen wiederum haben wenig Anreiz, Abstellplätze mit Ladestationen auszurüsten, solange ihre MieterInnen thermische Fahrzeuge betreiben. Das Dilemma kann eigentlich nur dadurch gelöst werden, indem auch Ladestationen installiert werden, wo noch keine Elektrofahrzeuge stehen.

Um auch MieterInnen von Abstellplätzen einen unkomplizierten Zugang zur Elektromobilität zu ermöglichen und eine Alternative zu fossilen Treibstoffen zu ermöglichen, fordern wir den Gemeinderat auf zu prüfen:

1. Mit welchen Anreizen die Stadt Bern in privat betriebenen Gemeinschaftsparkieranlagen die Nachrüstung von vermieteten Autoabstellplätzen mit Ladestationen fördern kann
2. Welche Möglichkeiten im Rahmen von Überbauungsordnungen, Baurechtsverträgen oder der Bauordnung bestehen, um bei der Erstellung von neuen gemeinschaftlichen Parkieranlagen einen Mindestanteil an Abstellplätzen mit Ladestationen vorzuschreiben, und gegebenenfalls dem Stadtrat entsprechende Vorlagen zu unterbreiten
3. Was für ein Vorgehen am zweckmässigsten ist, um die Anzahl verfügbare Abstellplätze mit Lademöglichkeit in den Quartieren zu erhöhen.

Bern, 12. Januar 2017

Erstunterzeichnende: Benno Frauchiger

Mitunterzeichnende: Martin Krebs, Timur Akçasayar, Ingrid Kissling-Näf, Michael Sutter, David Stampfli, Barbara Nyffeler, Edith Siegenthaler, Halua Pinto de Magalhães, Fuat Köçer, Johannes Wartenweiler, Bettina Stüssi, Nora Krummen, Patrizia Mordini, Marieke Kruit, Rithy Chheng, Yasemin Cevik, Katharina Altas, Peter Marbet, Mohamed Abdirahim, Tamara Funicello

Bericht des Gemeinderats

In seinen Berichten zum vorliegenden und zu vier weiteren Vorstössen¹ zur Förderung der Elektromobilität hat der Gemeinderat wiederholt dargelegt, dass er positiv zur Elektromobilität steht. Langfristiges Ziel des Gemeinderats ist es nach wie vor, die Mobilität in der Stadt Bern stadtverträglich und klimaneutral zu gestalten. Dabei soll der Anteil umweltfreundlicher Verkehrsformen am Gesamtverkehrsaufkommen gesteigert und eine weitere Verlagerung des motorisierten Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr erreicht werden. Eine CO₂-arme, stadtverträgliche Mobilität ist für die Erreichung der Klimaziele, die der Gemeinderat in der Energie- und Klimastrategie festgeschrieben hat, unerlässlich. Die Strategie sieht vor, den Verbrauch fossiler Treibstoffe bis 2025 gegenüber 2008 um 45 Prozent zu senken und ist hier auch auf Kurs. Bis 2035 sollen die Emissionen aus dem Mobilitätssektor um 76 Prozent reduziert werden, wie es der Gemeinderat im Absenkpfad zum Klimareglement, das 2021 in Kraft treten soll, vorschlägt.

Energie Wasser Bern (ewb) betreibt zurzeit an rund 25 öffentlich zugänglichen Orten in der Stadt Bern Ladestationen für Elektrofahrzeuge, die Mehrheit davon in öffentlichen Parkhäusern. Eine entsprechende Liste ist unter www.ewb.ch/ladestationen zu finden. Nachdem dieses Grundangebot steht, wird ewb den Ausbau des öffentlich zugänglichen Ladenetzes in der Stadt Bern in den nächsten Jahren in Zusammenarbeit mit der Stadt weiter voran treiben können. Im Bericht zur Interfraktionellen Motion «Elektroautos als Teil der Mobilität in Bern anerkennen und geeignete Anreize schaffen» (2018.SR.000049) zeigt der Gemeinderat auf, wie in Zusammenarbeit mit ewb ein Rolloutkonzept für den Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur entstehen wird.

Zu Punkt 1:

Liegenschaftsbesitzende werden durch ewb ermutigt und mit einem Förderbeitrag zur Einrichtung von privaten Ladestationen unterstützt. Kunden im Stromversorgungsgebiet von ewb profitieren von einem Beitrag aus dem Berner Ökofonds von Fr. 500.00, wenn die privat erstellte Ladestation eine OCPP-Schnittstelle hat und über ewb bezogen wird. Der Ökofondsbeitrag kann für maximal fünf Ladestationen pro Standort bezogen werden. Für das Jahr 2021 besteht ein Kontingent für 50 Ladestationen, die gefördert werden können (Informationen unter www.ewb.ch/ladestationen). Geprüft werden zudem Verbesserungen bei der Lade-/Abrechnungs-Software, die es erlauben, bei privaten Ladestationen mehreren Nutzern separat Rechnung zu stellen, um das Sharing von privaten Ladestationen zu ermöglichen.

Zu Punkt 2:

Um den Ausbau der Ladeinfrastruktur, insbesondere in den dynamischen Arealen, voranzutreiben, will der Gemeinderat die im neuen SIA-Merkblatt 2060² beschriebenen Ausbaustufen zur Gebäudeinfrastruktur zu Gunsten der Elektromobilität für die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer öffentlich- oder privatrechtlich verbindlich erklären, zum Beispiel in Überbauungsordnungen, Baurechtsverträgen oder Mobilitätskonzepten. Eine generelle Grundeigentümergebindlichkeit des Merkblatts wird im Rahmen der Revision der baurechtlichen Grundordnung Paket II geprüft, für welche der Stadtrat am 6. Mai 2021 den Kredit genehmigt hat (2019.PRD.000032).

¹ Postulat Fraktion BDP/CVP (Michael Daphinoff, CVP/Martin Schneider, BDP): Fördermassnahmen für mehr Elektromobilität in Bern; Punkt 3 (2018.SR.000022);
Postulat Fraktion SP (Benno Frauchiger, SP): Elektromobilität für alle – Anwohnerparkplätze mit Stromanschluss (2018.SR.000023);

Interfraktionelle Motion GLP/JGLP, BDP/CVP, SP/JUSO, GFL/EVP (Matthias Egli, GLP/Michael Daphinoff, CVP/Benno Frauchiger, SP/Franziska Grossenbacher, GB/Matthias Stürmer, EVP): Elektroautos als Teil der Mobilität in Bern anerkennen und geeignete Anreize schaffen (2018.SR.000049);
Interfraktionelle Motion BDP/CVP, GLP/JGLP (Michael Daphinoff, CVP/Lionel Gaudy, BDP/Matthias Egli, GLP): Förderbeitrag für Ladestationen (2018.SR.000247).

² Merkblatt SIA 2060 Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden (SNR 592060); <https://www.swiss-mobility.ch/de/news/eblog/blogs/Marco-Piffaretti-SIA.php>

Das Merkblatt schreibt vor, was für jede der vier Ausbaustufen geplant und gebaut werden muss. Für Personenwagen gilt folgendes:

- a) «pipe for power» (Einrichtung von Ausbaureserven: leere Leitungsinfrastruktur und Platzreserve für elektrische Schutzeinrichtungen und allfällige Stromzähler im Verteiler): für 100 % der Parkplätze;
- b) «power to building (Einrichtung der Anschlussleitung): muss für Ladestationen bei 60 – 80 % der Parkplätze ausgelegt werden;
- c) «power to garage/parking» (Stromzuleitung zur Ladestation, Einbau der elektrischen Schutz-einrichtungen und der allfälligen Kommunikationsverkabelung): muss für Ladestationen bei 60 % - 100% der Parkplätze vorhanden sein, und
- d) «ready to charge» (Installation von betriebsbereiten Ladestationen): muss ab «Tag 1» im Minimum bei 20 % der Parkplätze vorhanden sein (mindestens eine Ladestation für EFH und 2 Ladestationen für MFH).

Mit den Ausbaustufen kann einerseits vermieden werden, dass unnötige und falsche Investitionen vorgenommen werden, andererseits sollen die gebäudeseitigen Voraussetzungen für die Anforderungen der zukünftigen Elektromobilität geschaffen werden.

Zu Punkt 3:

Für die Zielgruppe von Anwohnerinnen und Anwohnern ohne eigenen Parkplatz wurde von ewb in Zusammenarbeit mit der Stadt Bern 2019 ein erstes Pilotprojekt mit Ladestationen im öffentlichen Strassenraum umgesetzt. In der Haller- und der Schwabstrasse wurden je zwei Ladeplätze in der Blauen Zone installiert. An beiden Standorten konnten positive Erkenntnisse zu Nutzungsverhalten, Zahlungsbereitschaft und Akzeptanz von Ladeparkplätzen in Parkkartenzonen, sowie zur idealen Hardware (Ladestationen) und optimalen Leistung (kW) gewonnen werden. Das Pilotprojekt wurde 2021 ausgedehnt: seit Frühling 2021 stehen in den Parkkartenzonen der Huber- und der Thormannstrasse drei Ladeplätze zur Verfügung, bei denen die Ladeinfrastruktur in die Beleuchtungskandelaber eingebaut wurde. Die Erfahrungen werden zeigen, inwieweit dies eine Alternative zu den bisher aufgestellten Ladesäulen darstellt und in das Konzept zum Rollout zusätzlicher Ladeinfrastruktur aufgenommen werden kann.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Für das Personal ergeben sich keine Folgen. Die finanziellen Aspekte der öffentlichen Ladeinfrastruktur werden mit dem Rolloutkonzept aufgezeigt werden können.

Bern, 30. Juni 2021

Der Gemeinderat