

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

Die Elektromobilität ist ein wichtiger Bestandteil eines klimaneutraleren Individualverkehrs in der Energiestrategie 2050 des Bundes. Jedoch sind die Eintrittshürden für die Elektromobilität gross, da sich unter den heutigen Rahmenbedingungen für Konsumierende noch kaum materielle und praktische Vorteile gegenüber dem fossilen Individualverkehr ergeben. Durch diesen marktverzerrenden Fehlanreiz zugunsten der fossilen Fahrzeuge ist der Anteil Elektromobilität am gesamten Flottenpark der Schweiz noch klein. Der Bund reagiert mit ersten Massnahmen und will den Bau von Ladestationen auf dem schweizerischen Autobahnnetz vorantreiben. Auch in der Stadt und der Agglomeration müssen entsprechende Anreizsysteme für den Umstieg auf den elektrischen Individualverkehr geschaffen und die Infrastruktur angepasst werden.

Luftverschmutzung und Lärm verursacht durch Verbrennungsmotoren belasten insbesondere die Städte. Deshalb stellen Elektroantriebe im urbanen Raum eine sinnvolle Alternative zu Verbrennungsmotoren dar, denn sie sind leiser als herkömmliche Fahrzeuge und stossen keine Schadstoffe aus. Zudem haben Elektromotoren einen deutlich höheren Wirkungsgrad als Verbrennungsmotoren und gehen sehr sparsam mit Energie um. Gesamthaft betrachtet verbrauchen Elektrofahrzeuge weniger Energie als vergleichbare Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor.

Bis anhin gibt es in der Stadt Bern kaum Massnahmen zur Förderung des Umstiegs von Verbrennungsmotoren auf die Elektromobilität. Die Stadt Bern soll deshalb für Private und Unternehmen Anreize für den Umstieg von Verbrennungsmotoren auf klimaneutralere Antriebsysteme schaffen.

Die Motion baut auf den im STEK definierten Zielen auf. In der Stadt Bern soll zur «Gewährleistung eines funktionierenden Gesamtverkehrssystems und zur Erreichung der Vorgaben der städtischen Energiestrategie der MIV-Anteil am Gesamtverkehr auf dem Stadtnetz reduziert werden».¹ Gemäss der im STEK beschriebenen 3-V-Strategie für den MIV soll neben vermeiden und verlagern, der MIV verträglich gestaltet werden. Mit der Elektromobilität kann die Verträglichkeit in Bezug auf einen klimaneutraleren, lärmreduzierten und emissionsfreien Individualverkehr erreicht werden.

Damit die Elektromobilität die systembedingten Eintrittshürden überwinden kann, braucht es entsprechende Massnahmen. Einzelne Vorstösse für mögliche Ideen wurden bereits von Benno Frauchiger, SP unter den Titel «Postulat: Elektromobilität für alle – Anwohnerparkplätze mit Stromanschluss (2018.SR.000023)» und «Postulat: Elektroautos statt Benzinkutschen – auch für Mieterinnen von Abstellplätzen (2017.SR.000007)» sowie von Michael Daphinoff «Postulat Fördermassnahmen für mehr Elektromobilität in Bern» eingereicht.

In der Mobilitätsstrategie der Stadt Bern fehlt noch eine klare Positionierung zur Elektromobilität. Für den Anteil des motorisierten Verkehrs – ob für Sharing-, Privat oder Unternehmensmodelle – soll die Stadt die Elektromobilität als wichtigen Bestandteil anerkennen und entsprechende temporäre Fördermassnahmen vorschlagen. Diese sollen bewusst nur temporär für die nächsten paar Jahre gelten um die initialen Eintrittshürden zur Elektromobilität zu mindern.

¹ Gesamtbericht STEK 2016, <http://www.bern.ch/themen/planen-und-bauen/stadtentwicklung/stadtentwicklungsprojekte/stek-2016/stek-dossier/stek-2016>

Zudem soll der Mangel an Ladestationen behoben werden. Die Stadt kann den Bau der Ladeinfrastruktur auf unterschiedliche Arten beeinflussen. Insbesondere durch Ladeinfrastrukturen in Parkhäusern, Blauen Zonen, beim Bau und Unterhalt von stadteigenen Immobilien und durch geeignete Anreizsysteme für private Ladeinfrastrukturen. Zudem soll die Stadt die Zusammenhänge eines übergreifenden städtischen Ladenetzes aufzeigen und den Bedarf von Schnell- und Langsamladen aufzeigen.

Wir bitten den Gemeinderat:

1. Elektroautos als Bestandteil der Mobilität in der Stadt Bern zu anerkennen und einen Ziel-Anteil von Elektrofahrzeugen am MIV zu definieren.
2. Eine Strategie zur Erreichung dieses Ziel-Anteils unter Einbezug der Agglomerationsgemeinden zu entwickeln und Massnahmenpakete für temporäre Anreizsysteme zum Umstieg von Verbrennungsmotoren auf Elektroantriebe in der Stadt Bern vorzuschlagen.
3. Massnahmen und Vorgehen für den Ausbau der Lade-Infrastruktur unter Einbezug von privaten und städtischen Stakeholder in der Stadt Bern vorzuschlagen.
4. Geeignete Massnahmen für Ladeinfrastrukturen in städtischen Parkhäusern und in blauen Zonen zu erarbeiten.
5. Aufzuzeigen, wie die vorgeschlagenen Anreizsysteme die Ziele des STEKS in Bezug auf den Modalsplit unterstützen.
6. Dem Stadtrat einen Kredit für die Umsetzung der Massnahmen vorzulegen.

Bern, 08. März 2018

Erstunterzeichnende: Matthias Egli, Michael Daphinoff, Benno Frauchiger, Franziska Grossenbacher, Matthias Stürmer

Mitunterzeichnende: Maurice Lindgren, Patrick Zillig, Marianne Schild, Sandra Ryser, Claude Grosjean, Danielle Cesarov-Zaugg, Bettina Jans-Troxler, Marcel Wüthrich, Martin Krebs, Timur Akçasayar, Ingrid Kissling-Näf, Marieke Kruit, Patrizia Mordini, Fuat Köçer, Rithy Chheng, Manuel C. Widmer, Katharina Altas, Yasemin Cevik, Stéphanie Penher, Peter Marbet, Mohamed Abdirahim, Lukas Gutzwiller, Brigitte Hilty Haller, Lionel Gaudy, Ruth Altmann, Philip Kohli, Patrik Wyss

Antwort des Gemeinderates

Wie bereits in den Antworten auf die Motion Fraktion BDP/CVP (Michael Daphinoff, CVP/Martin Schneider, BDP): *Fördermassnahmen für mehr Elektromobilität in Bern* (2015.SR.000137) und die Motion Fraktion SP (Benno Frauchiger): *Elektromobilität für alle – Anwohnerparkplätze mit Stromanschluss* (2015.SR.000121) erwähnt, ist es ein langfristiges Ziel des Gemeinderats, 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. Beide Motionen wurden vom Stadtrat in ein Postulat umgewandelt und erheblich erklärt.

Wie der Gemeinderat in seiner am 12. Mai 2015 verabschiedeten Energie- und Klimastrategie 2025 Stadt Bern festgehalten hat, tragen Elektrofahrzeuge dann zu einer Verbesserung der Umwelt- und Lebensqualität bei, wenn durch sie ein realer Ersatz von benzin- und dieselbetriebenen Fahrzeugen erreicht wird und die Stromproduktion mit erneuerbarer Energie erfolgt. In der Energie- und Klimastrategie hat der Gemeinderat deshalb u.a. das Ziel formuliert, die Effizienz der Fahrzeuge und den Einsatz erneuerbarer Energien zu steigern: Mit einer Steigerung der Energieeffizienz und dem Einsatz erneuerbarer Energien soll der fossile Treibstoffverbrauch gegenüber 2008 um 30 Prozent gesenkt werden. Zur Zielerreichung sollen beispielsweise Anreize für die private Beschaffung von emissionsarmen Fahrzeugen geschaffen und dafür geeignete Massnahmen umgesetzt werden. Dabei können das Bereitstellen von Parkplätzen für Elektrofahrzeuge sowie öffentliche (Schnell-)

Ladestationen einen wichtigen Beitrag leisten, damit die Elektromobilität insgesamt als leistungsfähig akzeptiert wird.

Die Massnahmen müssen nach Auffassung des Gemeinderats jedoch so ausgestaltet werden, dass Fehlanreize und unerwünschte Effekte ausbleiben. Beispielsweise muss ein höherer Motorisierungsgrad bei Privatpersonen durch die direkte Förderung von Elektroautos zwingend vermieden werden. Diese Grundhaltung des Gemeinderats deckt sich im Wesentlichen mit den Ansätzen, welche die Städtekonferenz Mobilität in ihrem Positionspapier «Elektromobilität: Positionen der Städtekonferenz Mobilität» vom September 2013 ausgeführt hat.

Die Vorgaben aus der Energie- und Klimastrategie sind auch in das Stadtentwicklungskonzept 2016 (STEK 2016) sowie in das «Parkierungskonzept für den motorisierten Individualverkehr» (öffentliche Vernehmlassung bis Ende September 2018) eingeflossen.

Der Gemeinderat weist an dieser Stelle auch darauf hin, dass sich der städtische Energieversorger ewb seit Jahren mit verschiedenen Ansätzen für die Förderung der Elektromobilität einsetzt. Aktuell kann von folgenden Angeboten profitiert werden:

- ewb unterstützt die ersten 20 Käufer bzw. Käuferinnen von vollelektrischen Autos mit einem Förderbeitrag von bis zu Fr. 5 000.00 und die ersten 10 Käuferinnen bzw. Käufer eines Plug-in-Hybrids mit bis zu Fr. 1 000.00;
- ewb betreibt an verschiedenen Standorten in der Stadt Bern öffentliche Ladestationen für Elektroautos. Die Ladestationen sind an das MOVE-Netz angeschlossen;
- ewb bietet zu günstigen Konditionen die zum Elektroauto passende Heimpladestation für das sichere und beschleunigte Laden zu Hause an. Kundinnen und Kunden können nur die Ladestation beziehen oder aber die Ladestation gleich von ewb-Partnerunternehmen installieren lassen. Kundinnen und Kunden mit Wohnsitz im Stromversorgungsgebiet von ewb profitieren von einem Beitrag aus dem Berner Ökofonds;
- Mit ewb.E-BIKE können Kundinnen und Kunden ein hochwertiges Modell von Stromer zum monatlichen Fixpreis mieten.

Vor diesem Hintergrund befürwortet der Gemeinderat die Stossrichtung der Motion.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Der Aufwand für die anstehenden konzeptionellen Arbeiten werden auf mehrere Zehntausend Franken geschätzt. In diesem Rahmen werden auch die mit einer allfälligen Umsetzung verbundenen Infrastruktur- und Betriebskosten abgeschätzt werden können.

Antrag

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

Bern, 5. September 2018

Der Gemeinderat