

## Postulat Fraktion SP (Benno Frauchiger): Elektromobilität für alle – Anwohnerparkplätze mit Stromanschluss (2018.SR.000023)

In der Stadtratssitzung vom 1. Februar 2018 wurde die vorliegende Motion in ein Postulat umgewandelt und erheblich erklärt. Mit SRB 2019-137 vom 21. März 2019 hat der Stadtrat die Frist für den Prüfungsbericht erstmals bis Ende Juni 2020 und mit SRB 2021-72 vom 04. März 2021 ein zweites Mal bis 30. Juni 2021 verlängert.

Fahrzeuge mit Elektromotoren sind wesentlich energieeffizienter als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren. Sie sind ausserdem emissionsfrei und tragen somit zu einer besseren Luftqualität bei, schonen global das Klima und lokal die Gesundheit der Stadtbewohner. Und sie werden immer beliebter. Dies nicht nur in Norwegen, wo Elektrofahrzeuge dank steuerlichen und infrastrukturellen Anreizen zu den meistverkauften Personenwagenmodellen zählen, sondern auch in der Schweiz, wie dies die folgenden Zahlen des Bundesamtes für Statistik zu den Neuzulassungen von Elektropersonenwagen zeigen:

Anzahl Neuzulassungen von Elektropersonenwagen in der Schweiz (Quelle: BFS):

2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
9	19	24	57	201	452	924	1 392	1 948

Diese Entwicklung erstaunt nicht, denn mit Fahrzeugen wie dem Nissan Leaf, BMW i3, VW e-up, Renault Zoe, Citroën C-Zero und dem Mercedes B-Klasse Electric Drive verfügen seit kurzem oder demnächst auch traditionelle Autohersteller über massentaugliche vollelektrische Personenwagenmodelle. Mit einem Tesla S verfügt seit kurzem auch Bundesrätin Doris Leuthard über ein attraktives Elektroauto als Dienstfahrzeug.

Zwar sind Elektrofahrzeuge im Vergleich zu Brennstoff-Fahrzeugen noch etwas teurer beim Kauf, dies wird aber je nach Fahrleistung und Fahrprofil grösstenteils kompensiert durch den wesentlich tieferen Energieverbrauch und entsprechend tiefere Betriebskosten. Für den Halter eines Elektrofahrzeugs entfällt zudem die regelmässige Fahrt zur Tankstelle, denn Elektrofahrzeuge werden in der Regel zuhause während den Stehzeiten geladen.

Aber genau die Tatsache, dass Elektrofahrzeuge zumeist über Nacht während den Stehzeiten mit Strom getankt werden, bedeutet, dass heute Elektropersonenwagen faktisch nur für Hauseigentümer, die einen Parkplatz mit Stromanschluss einrichten können, eine alltagstaugliche Option sind. Für den grossen Teil der Autobesitzer in Bern sind Elektrofahrzeuge aufgrund des fehlenden Zugangs zu geeigneten Nachladestationen keine Option. Neben den 13'300 Inhabern von Anwohnerparkkarten sind dies auch Mieter von privaten Parkplätzen ohne Stromanschluss, denen aufgrund mangelnder Infrastruktur der Zugang zur Elektromobilität faktisch verwehrt bleibt.

Wir glauben, dass sich langfristig der Wechsel zu einer Mobilität basierend auf Elektrizität statt auf fossilen Brennstoffen nicht aufhalten lässt, auch wenn seit kurzem die OPEC mit einer Ölschwemme den Ölpreis auf dem Weltmarkt tief hält. Wir sind zudem der Auffassung, dass diese Entwicklung gerade im urbanen Raum äusserst begrüssenswert ist.

Zwar muss das vorrangige Ziel der städtischen Verkehrspolitik sein, den Velo- und Fussverkehr, den öffentlichen Verkehr sowie Car- und Bikesharingangebote so attraktiv zu gestalten, dass gar kein Bedürfnis für den Besitz eines eigenen Motorfahrzeuges entsteht. Aus klima- und gesundheitspolitischen Gründen ist es aber genauso wichtig, dass alle Personen, welche trotzdem über ein eigenes Auto verfügen möchten, zum Zeitpunkt der Beschaffung über einen alltagstauglichen

Zugang zu Parkplätzen mit Stromanschluss verfügen, damit sie sich für ein emissionsfreies, voll-elektrisches Fahrzeug entscheiden können. Dies gilt insbesondere auch für Anwohner, welche für das nächtliche Parkieren ihres Fahrzeuges den öffentlichen Raum beanspruchen.

Um langfristig auch im Bereich Mobilität die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern zu vermindern und um allen Autobesitzern einen unkomplizierten Zugang zur Elektromobilität zu ermöglichen und damit den Anteil energieeffizienter Verkehrsmittel zu erhöhen, fordern wir den Gemeinderat auf:

1. ein Konzept zu erstellen, um bis zum Jahr 2035 grundsätzlich alle Parkplätze im öffentlichen Raum mit Stromanschluss zu versehen;
2. die Finanzierung dieser Infrastruktur hauptsächlich über die Gebühren für die Anwohnerparkkarten sowie über die Ersatzabgabe für die Parkplatzerstellungspflicht zu regeln;
3. den Strombezug auf den öffentlichen Parkplätzen über ein geeignetes, möglichst selbsttragendes (in Bezug auf Strom-, Betriebs- und Unterhaltskosten) Abrechnungssystem zu regeln;
4. zu prüfen, ob es in einer Übergangsphase zweckmässig und möglich ist, gewisse öffentliche Parkplätze mit Stromanschluss den Elektrofahrzeugen vorzubehalten.

Bern, 23. April 2015

*Erstunterzeichnende:* Benno Frauchiger

*Mitunterzeichnende:* Gisela Vollmer, Martin Krebs, Ingrid Kissling-Näf, Annette Lehmann, Halua Pinto de Magalhães, Rithy Chheng, Fuat Köçer, Yasemin Cevik, Katharina Altas, Marco Pfister, Sandra Ryser, Lukas Gutzwiller, Daniel Klausner, Matthias Stürmer, Claudio Fischer, Michael Daphinoff

## **Bericht des Gemeinderats**

In seinen Berichten zum vorliegenden und zu vier weiteren Vorstössen<sup>1</sup> 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 CO<sub>2</sub>-arme, stadtverträgliche Mobilität ist für die Erreichung der Klimaziele, die der Gemeinderat in der Energie- und Klimastrategie 2025 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 vorschlägt, das 2021 in Kraft treten soll.

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](http://www.ewb.ch/ladestationen) zu finden. Nachdem dieses Grundan-

<sup>1</sup> Postulat Fraktion SP/JUSO (Benno Frauchiger, SP): Elektroautos statt Benzinkutschen – auch für MieterInnen von Abstellplätzen (2017.SR.000007);  
 Postulat Fraktion BDP/CVP (Michael Daphinoff, CVP/Martin Schneider, BDP): Fördermassnahmen für mehr Elektromobilität in Bern; Punkt 3 (2018.SR.000022);  
 Interfraktionelle Motion GLP/JGLP, BDP/CVP, SP/JUSO, GFL/EVP (Matthias Egli, GLP/Michael Daphinoff, CVP/Benno Frauchiger, SP/Franziska Gossenbacher, 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).

gebot 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.

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, an 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. Fast zeitgleich wurden zudem zwei Ladeplätze auf dem Gebührenparkplatz Klösterlistutz in Betrieb genommen.

#### *Zu Punkt 1:*

Im seinem Bericht zur Interfraktionellen Motion «Elektroautos als Teil der Mobilität in Bern anerkennen und geeignete Anreize schaffen» ([2018.SR.000049](#)) beschreibt der Gemeinderat, dass in Zusammenarbeit mit ewb ein Rolloutkonzept für den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur entstehen wird. Aufgrund der zu erwartenden technischen Entwicklungen im Bereich der Elektromobilität (u.a. Ladegeschwindigkeit und Reichweite der Batterieladung) wird es nicht nötig sein, alle Parkplätze im öffentlichen Raum mit Stromanschluss zu versehen, weder bis 2035 noch auf einen späteren Zeitpunkt hin.

#### *Zu Punkt 2 und 3:*

Die Finanzierung der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur und das Abrechnungssystem gehören ebenfalls zum Rolloutkonzept gemäss der oben erwähnten Motion.

#### *Zu Punkt 4:*

Seit 1. Januar 2021 regelt die Signalisationsverordnung in Artikel 65, dass die den Signalen «Parkieren gestattet» (4.17), «Parkieren mit Parkscheibe» (4.18) «Parkieren gegen Gebühr» (4.20) und «Parkieren verboten» (2.50) beigefügte Zusatztafel mit dem Symbol «Ladestation»  (5.42) anzeigt, dass die betroffene Fläche nur für den Ladevorgang von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb verwendet werden darf. Die öffentlich zugänglichen Ladeplätze in der Stadt Bern sind alle mit dem Symbol «Ladestation» signalisiert und somit Elektrofahrzeugen für den Ladevorgang vorbehalten. Die Forderung von Punkt 4 ist somit erfüllt.

#### *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, 16. Juni 2021

Der Gemeinderat