Stadt Bern

Direktion für Sicherheit
Umwelt und Energie

Amt für Umweltschutz

Energie- und Klimastrategie 2025
Controllingbericht 2023

Tätigkeitsbericht
Teil 2

IMPRESSUM

Texte und Redaktion
Amt für Umweltschutz der Stadt Bern, bern.ch

Korrektorat
Tipptopp, Brugg AG, tipptopp.ch

Gestaltung/Layout
Hülle & Fülle, huelleundfuelle.ch

Bilder
Illustration Titelbild: Philipp Bürge, Hülle & Fülle, huelleundfuelle.ch (Basis Cockpit: vectorpouch/Freepik)
Seite 4: Thomas Hodel, thomashodel.ch
Seite 60: Thomas Kaspar, thomaskaspar.ch

November 2024

INHALT

MASSNAHMENUMSETZUNG 5

Übersicht Massnahmen nach Handlungsfeldern 6–7

Massnahmen Handlungsfeld 1 Entwicklungs- und Raumplanung 8–11

Massnahmen Handlungsfeld 2 Energieeffizienz Gebäude 12–14

Massnahmen Handlungsfeld 3 Erneuerbare Energie in Gebäuden 15–19

Massnahmen Handlungsfeld 4 Verkehrsangebot 20–25

Massnahmen Handlungsfeld 5 Nachfragebeeinflussung Mobilität 26–28

Massnahmen Handlungsfeld 6 Vorbild Stadt 29–32

Massnahmen Handlungsfeld 7 Kommunikation, Kooperation und Organisation 33–37

Massnahmen Handlungsfeld 8 Erweiterter Handlungsplan Klima 39–59

ANHANG 61

Abkürzungsverzeichnis 62

Quellennachweis 63

MASSNAHMENUMSETZUNG

Um die Ziele der EKS 2025 für die Stadtverwaltung und für das Stadtgebiet zu erreichen, wird ein umfassender Katalog an Massnahmen umgesetzt. Die Massnahmen sind in insgesamt acht übergeordneten Handlungsfeldern zusammengefasst.

1 Entwicklungs- und Raumplanung
2 Energieeffizienz Gebäude (Wärme und Strom)
3 Erneuerbare Energie (sowohl zur Wärme- als auch Stromnutzung)
4 Verkehrsangebot
5 Nachfragebeeinflussung Mobilität
6 Vorbild Stadt (Gebäude, Anlagen und Fahrzeuge der öffentlichen Hand)
7 Kommunikation, Kooperation und Organisation
8 Erweiterter Handlungsplan Klima

In diesen acht Handlungsfeldern finden sich insgesamt 52 Massnahmen. Diese beziehen sich auf die Massnahmenblätter des Richtplans Energie 2035. Viele der Massnahmen gehen über den Zeithorizont von 2025 hinaus. Mit der Inkraftsetzung des Reglements über den Klimaschutz (Klimareglement) verfolgt die Stadt Bern die Ziele des Übereinkommens von Paris 2015 und möchte bis 2035 den Ausstoss von CO_2 pro Kopf auf eine Tonne pro Jahr reduzieren. Bis spätestens 2045 sollen die Emissionen auf «Netto-Null» sinken.

Im vorliegenden Tätigkeitsbericht werden für jede der 52 Massnahmen Ziel und Vorgehen zur Zielerreichung formuliert. Anschliessend wird die Massnahmenumsetzung in den Jahren 2022 und 2023 aufgezeigt. Wo esfür das allgemeine Verständnis einer Massnahmenumsetzung wichtig ist, werden auch Tätigkeiten, Abklärungen oder gefällte Entscheide aus den Jahren zuvor dargestellt.

SYMBOLE ZUM «STATUS» DER VORGEHENSSCHRITTE PRO MASSNAHME

- Erledigt/Abgeschlossen
- Läuft/Laufende Arbeiten
- Bearbeitung pendent/ Umsetzung pendent
- Geprüft und zum heutigen Zeitpunkt nicht umsetzbar

Übersicht Massnahmen nach Handlungsfeldern

1 Entwicklungs- und Raumplanung

Massnahme		Seite
1a	Teile des Richtplans Energie in der baurechtlichen Grundordnung festschreiben	8
1b	Bei Sondernutzungsplanungen hohe energetische Qualität einfordern	9
1c	Zulässigen Anteil nicht erneuerbarer Wärme bei Neubauten reduzieren	10
1d	Energie- und Klimapolitik mit anderen städtischen Planungsinstrumenten angehen	11

2 Energieeffizienz Gebäude

(Wärme und Strom)

Massnahme		Seite
2a	Lenkungs- und Förderabgaben prüfen und gegebenenfalls einführen	12
2b	Angebot der Energieberatung konsolidieren	13
2c	Stromeffizienz in Privathaushalten und KMU verbessern	14

3 Erneuerbare Energie in Gebäuden

(sowohl zur Wärme- als auch Stromnutzung)

Massnahme		Seite
3a	Einsatz von Wärmepumpen und Sonnenenergie fördern	15
3b	Gebiete für Niedertemperatur- und Kältenetze definieren	16
3c	Umsetzung und Optimierung von Nahwärme-verbunden vorwärtstreiben	17
3d	Zielnetz Fernwärme regelmässig überprüfen und anpassen	18
3e	Zielnetz Erdgas mit dem Ausbau erneuerbarer Energie abgleichen	19

4 Verkehrsangebot

Massnahme		Seite
4a	Ausbau der Velo-Infrastruktur	20
4b	Ausbau des öffentlichen Verkehrs	21
4c	Attraktivierung Infrastruktur für den Fussverkehr	22
4d	Korrektur Fehlanreize der Parkierung MIV	23
4e	Ausbau der kombinierten Mobilität und des Sharings von Verkehrsmitteln	24
4f	Optimierung der City-Logistik	25

5 Nachfragebeeinflussung Mobilität

Massnahme		Seite
5a	Mobilitätsmanagement für Unternehmen und die Wohnbevölkerung stärken	26
5b	Energieeffizienz im öffentlichen Verkehr steigern	27
5c	Anreize für die private Beschaffung von emissionsarmen Fahrzeugen setzen	28

6 Vorbild Stadt

(Gebäude, Anlagen und Fahrzeuge der öffentlichen Hand)

Massnahme		Seite
6a	Energetisch vorbildliche Neubauten und Sanierungen umsetzen	29
6b	Beschaffung von energetisch vorbildlichen Dienstleistungen und Gütern	30
6c	Mobilitätsmanagement für die Stadtverwaltung ausbauen	31
6d	Suffizienzoffensive für die Stadtverwaltung umsetzen	32

7 Kommunikation, Kooperation und Organisation

Massnahme		Seite
7a	Bevölkerung und Umsetzungspartner proaktiv informieren und einbinden	33
7b	Umweltbildung verstärken	34
7c	Austausch mit dem Wissensstandort Bern vertiefen	35
7d	Zusammenarbeit mit zentralen Partnern verstärken	36
7e	Massnahmen koordinieren und Umsetzung überprüfen	37

8 Erweiterter Handlungsplan Klima

(Beschlossen durch den Gemeinderat der Stadt Bern am 22. Mai 2019)

Massnahme		Seite
8a	Beschleunigung Ausbau Fernwärme (Bern West)	38
8b	Pilotprojekt: Fonds zur Beschleunigung von Gebäudesanierungen und Realisierung von Arealnetzen und Nahwärmeverbunden	39
8c	Lenkungsabgaben auf Netznutzung Erdgas	40
8d	Schaffung einer Energie- und Klimakommission	41
8e	Flugreiseverbot für die ganze Stadtverwaltung	42
8f	Keine Gratisparkplätze für die Stadtverwaltung	43
8g	Aufnahme eines Ziels im Zusammenhang mit einer klimaneutralen Vermögensbewirtschaftung und -anlage in der Energie- und Klimastrategie der Stadt Bern	44
8h	Strategie von städtisch subventionierten Betrieben zum CO_2-armen Betrieb	45
8i	Einfordern von CO_2-wirksamen Massnahmen auf allen übergeordneten politischen Ebenen	46
8j	Eindämmung des Angebots privater Parkplätze bei Neubauten	47
8k	Reduktion des Angebots und Erhöhung der Tarife für Parkplätze bei städtischen Schul- und Sportanlagen	48
8l	Lenkungsabgabe auf öffentlichen Parkplätzen	49
8m	Reduktion des Angebots öffentlicher Parkplätze	50
8n	Flächendeckende Temporeduktionen	51
8o	Mobilitätshubs und autofreie Innenstadt	52
8p	Umstellung Buslinien BERNMOBIL auf elektrischen Antrieb	53
8q	Optimierung des Verkehrsmanagements und Abbau von Fahrspuren	54
8r	Sharing is caring	55
8s	Verbilligung von Libero- und General-abonnementen bis zum 18. Geburtstag	56
8t	Grossflächige und regelmässigere autofreie Sonntage	57
8u	Förderung von Klimaanpassungsmassnahmen	58
8v	Klimakampagne Stadt Bern	59

1 Entwicklungs- und Raumplanung

MASSNAHME

1a Teile des Richtplans Energie in der baurechtlichen Grundordnung festschreiben

ZIEL

Die Stadt überführt zentrale Teile des Richtplans Energie in die baurechtliche Grundordnung. Damit werden sie für Grundeigentümer*innen verbindlich. Dies trägt dazu bei, dass für die Umsetzung des Richtplans Energie Planungs- und Investitionssicherheit bei privaten Grundeigentümer*innen, Behörden und Energieversorgern besteht. Im Fokus stehen erneuerbare Energieträger, deren Durchsetzung mit einer Anschlusspflicht verstärkt werden kann.

VORGEHEN

1. Alternative Wege zur Umsetzung prüfen: Bei der Umsetzung über die Revision der baurechtlichen Grundordnung ist im Erfolgsfall damit zu rechnen, dass die Massnahmen ab 2020 greifen. Für die Zielerreichung der vorliegenden Strategie wäre eine schnellere Umsetzung zumindest von Teilmassnahmen nötig. Deshalb sollen weitere Wege geprüft werden, die eine schnellere und eventuell gestaffelte Umsetzung möglich machen: z. B. ein kommunales Energiegesetz oder alternative Wege zur Revision der baurechtlichen Grundordnung.

2. Umsetzung des Richtplans Energie durch Anschlusspflicht verstärken: Eine Verpflichtung zum Einsatz eines bestimmten erneuerbaren Energieträgers oder zum Anschluss an ein Fernwärme- oder Fernkältenetz ist gemäss dem kantonalen Energiegesetz (KEnG, Art. 13) für das ganze Gemeindegebiet oder für Teile davon möglich. Die Stadt Bern identifiziert die dafür geeigneten erneuerbaren Energieträger und Gebiete und bereitet die Umsetzung in der baurechtlichen Grundordnung vor. Für Gebiete ohne Festlegung von bestimmten Energieträgern im Richtplan Energie wird die Priorisierung der Energieträger gemäss Art. 4 der kantonalen Energieverordnung verankert.

3. Anreize setzen: Die bereits heute bestehenden Handlungsmöglichkeiten werden genutzt. Zudem neue Handlungsmöglichkeiten prüfen und umsetzen, wenn im Gültigkeitsbereich der geltenden städtebaulichen Regeln und des kantonalen Energiegesetzes. Als Basis für die Prüfung dient das Faktenblatt Wohn-Initiative.

4. Demokratischer und rechtlicher Prozess: Die Anpassungen der baurechtlichen Grundordnung werden den Stimmbürger*innen zur Abstimmung vorgelegt.

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

Das revidierte kantonale Energiegesetz ist am 1. Januar 2023 in Kraft getreten. Es erfolgt nun eine erneute Überprüfung der Möglichkeiten zur Anpassung der baurechtlichen Grundordnung, insbesondere betreffend einer Fernwärmeanschlusspflicht. Die Vorarbeiten für die Umsetzung einer differenzierten Anschlusspflicht in Zusammenarbeit mit ewb laufen und werden noch im Jahr 2024 abgeschlossen.

Abhängig vom Ergebnis beginnt die Stadt Bern sogleich ein Planerlassverfahren.
Im September 2022 ist das Reglement über Klimaschutz (Klimareglement) der Stadt Bern in Kraft getreten. Es legt den Absenkpfad der gesamthaften territorialen Treibhausgasemissionen der Stadt Bern fest und definiert so die übergeordneten Ziele der Energie- und Klimastrategie 2035.

MASSNAHME

1b Bei Sondernutzungsplanungen hohe energetische Qualität einfordern

ZIEL

Die Stadt stellt sicher, dass bei Sondernutzungsplanungen eine sehr hohe energetische Qualität umgesetzt wird. In Siedlungsentwicklungsgebieten und Überbauungsordnungen besteht die Chance, durch Vorgaben eine sehr hohe energetische Qualität einzufordern.

Neue Erschliessungen sollen nahezu keinen zusätzlichen Energieverbrauch verursachen und mit eigener Energieproduktion zur lokalen Energieversorgung beitragen. Die Vorgaben sollen die Bereiche Wärme, Strom und Mobilität betrachten.

VORGEHEN

1. Anforderungen für neue Überbauungsordnungen definieren und umsetzen.
2. Bestehende Überbauungsordnungen prüfen. Bei Handlungsbedarf nach Anpassungsmöglichkeiten suchen.
3. Bewilligungspflichtiges Energiekonzept für grosse Überbauungen einfordern: Überbauungen ab einer bestimmten Grösse haben ein bewilligungspflichtiges Energiekonzept einzureichen:
   – Prüfen, welche Grundlagen (z. B. Anpassung der Bauordnung) für die Einforderung eines bewilligungspflichtigen Energiekonzepts nötig sind.
   – Definieren der Vorgaben in den Bereichen Wärme, Strom und Mobilität.
   – Umsetzen der nötigen Grundlagen.

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

Zu 1. und 2.: Das Amt für Umweltschutz sowie auch ewb werden frühzeitig in Planungsprozesse involviert. Mittels bestehender Mustervorschriften für Überbauungsordnungen werden Anforderungen an die Energienutzung festgelegt und bei Bedarf dem Projekt entsprechend angepasst. In der Überbauungsordnung (UeO) wird festgelegt, welcher erneuerbare Energieträger für die Wärmeproduktion einzusetzen ist, und der gesetzliche Grenzwert der gewichteten Gesamtenergieeffizienz (gGEE) verschärft.

Zu 3.: Mit der Verschärfung der gGEE bei Neubauten werden hohe energetische Anforderungen gestellt. Die Berechnung dieser beinhaltet den Wärmeverbrauch gewichtet nach Erneuerbarkeit, den Stromverbrauch sowie auch die Eigenstromerzeugung. Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens wird geprüft, ob der geforderte Wert eingehalten ist. Ein zusätzliches Energiekonzept zur gGEE ist daher nicht nötig.
Im Bereich Mobilität sind Massnahmen zur Förderung einer energetisch nachhaltigen Mobilität Teil des Mobilitätskonzepts, welche im Erlassverfahren für Überbauungsordnungen regelmässig eingefordert werden.

MASSNAHME

1c Zulässigen Anteil nicht erneuerbarer Wärme bei Neubauten reduzieren

ZIEL

Die Stadt verschärft den Anteil der zulässigen nicht erneuerbaren Wärme bei Neubauten. Die Umsetzung soll darauf hinwirken, dass Neubauten auf Stadtgebiet überwiegend erneuerbar beheizt werden.

VORGEHEN

Zulässigen Anteil nicht erneuerbarer Wärme bei Neubauten über die baurechtliche Grundordnung reduzieren (Verschärfung der 80/20-Regel der kantonalen Energieverordnung, KEnV, Art. 30).

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

Seit dem 1. Januar 2023 ist das revidierte kantonale Energiegesetz in Kraft. Darin ist die zulässige gewichtete Gesamtenergieeffizienz (gGEE) für Neubauten festgelegt. Der Wärmeenergieverbrauch eines Gebäudes wird entsprechend der Erneuerbarkeit gewichtet und fliesst so in die Berechnung ein. Durch die eigene Produktion von erneuerbarem Strom kann dieser Energieverbrauch kompensiert werden. Die Grenzwerte des kantonalen Energiegesetzes sind so ausgelegt, dass eine fossile Wärmeproduktion (z. B. Gas) nur noch mit einer sehr grossen PV-Kompensation möglich ist.
Bei Sondernutzungsplanungen wird von der Stadt vorgegeben, welcher erneuerbare Energieträger für die Wärmeversorgung genutzt werden muss. Neben dem Anschluss an einen erneuerbaren thermischen Verbund kann auch die Nutzung von Umweltwärme vorgeschrieben werden. Holz soll in der Regel nicht zur Erzeugung von Raumwärme genutzt werden.

MASSNAHME

1d Energie- und Klimapolitik mit anderen städtischen Planungsinstrumenten angehen

ZIEL

Die Stadt ergänzt andere städtische Planungsinstrumente, um die Ziele der Energie- und Klimastrategie zu erreichen.

– Einfluss der Siedlungsentwicklung auf die Mobilität: Dichte und durchmischte Siedlungsstrukturen erlauben kürzere Wege und führen damit zu einer direkten Energieeinsparung.
– Abstimmung der Siedlungsstruktur und-entwicklung mit den Möglichkeiten zur Verbesserung der Energieeffizienz und für den Einsatz erneuerbarer Energie, z. B. durch entsprechende Sanierungsmassnahmen im Rahmen der inneren Verdichtung.
– Eine Steigerung der Wohnbevölkerung im Vergleich zur Anzahl Arbeitsplätze kann den Pendlerverkehr reduzieren und ebenfalls Energie sparen.

VORGEHEN

Integration der Energie- und Klimapolitik in strategische Prozesse der Stadt- und Verkehrsplanung.
In naher Zukunft soll beispielsweise die revidierte Fassung des räumlichen Stadtentwicklungskonzepts (STEK 2016) hierzu einen Beitrag leisten.

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

Im Rahmen der Revision der baurechtlichen Grundordnung werden die Bauordnung, der Nutzungszonenplan und der Bauklassenplan aktualisiert. Die Ziele der Energie- und Klimapolitik fliessen bei der Erarbeitung der Revisionsinhalte integral mit ein. Die Siedlungsentwicklung nach innen, in Abstimmung mit einem qualitätsvollen Freiraum, vermehrte baurechtliche Anreize für das Weiterbauen im Bestand und flexibilisierte Nutzungsmöglichkeiten zur Förderung der «Stadt der kurzen Wege» sind Massnahmen, die mit anderen zur Zielerreichung beitragen. Die Umsetzung erfolgt mittels diverser Planerlassverfahren, welche voraussichtlich in den Jahren 2025 bis 2027 beginnen.

MASSNAHME

2a Lenkungs- und Förderabgaben prüfen und gegebenenfalls einführen

ZIEL

Die Stadt prüft die Umsetzung von Lenkungs- und Förderabgaben auf die leitungsgebundenen Energieträger Strom und Erdgas. Es handelt sich dabei um Abgaben auf die Netznutzung und nicht auf den Energieträger. Eine Lenkungsabgabe setzt Anreize zur Steigerung der Energieeffizienz und des Anteils erneuerbarer Energie. Die erhobenen Mittel werden an die Bevölkerung und Unternehmen rückverteilt. Es kann geprüft werden, einen Anteil der Mittel über einen Fonds zur Finanzierung zukünftiger Investitionen in die Infrastruktur einzusetzen. Eine Förderabgabe kann energiepolitische Massnahmen finanzieren.

VORGEHEN

1. Handlungskompetenz der Stadt Bern abklären:
   – Kann die Stadt kommunale Lenkungs- und Förderabgaben umsetzen? Welche Grundlagen müssen dafür geschaffen werden?
   – Welche Ausgestaltungen sind möglich?

2. Einsatz von Lenkungs- und Förderabgaben in einem politischen und demokratischen Prozess klären.

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

Zu 1.: 2019 wurde ein Rechtsgutachten erstellt, welches die Zulässigkeit der Erhebung einer Lenkungsabgabe auf die Netznutzung beim Bezug von Erdgas klärt. Gemäss diesem Gutachten ist es mit dem geplanten Inkrafttreten des neuen Gasversorgungsgesetzes nicht mehr zulässig, eine Lenkungsabgabe auf der Netznutzung zu erheben. Seit 2019 wurden keine weiteren Abklärungen im Zusammenhang mit Lenkungsabgaben auf die Netznutzung getätigt (vgl. dazu auch Massnahme 8c – Lenkungsabgaben auf Netznutzung Erdgas).

Zu 2.: Bezüglich zusätzlicher Lenkungs- und Förderabgaben wird die Entwicklung auf eidgenössischer Ebene weiter beobachtet. Allenfalls kann zu einem späteren Zeitpunkt ein entsprechendes Instrument auf kommunaler Ebene eingeführt werden.

MASSNAHME

2b Angebot der Energieberatung konsolidieren

ZIEL

Die Stadt vereinheitlicht die fachlichen Grundlagen der Angebote der Energieberatung. Sie ergänzt punktuell mit weiteren Beratungsangeboten, die mit den Zielen des Richtplans Energie und der Energie- und Klimastrategie abgestimmt sind. In der Stadt Bern gibt es eine Vielzahl von Anbietern zur Beratung von privaten Bauherr*innen: «bern-saniert.ch», die regionale Energieberatung, die Energieberatung ewb und Angebote weiterer privater Beratungsbüros. Die fachlichen Grundlagen für das Angebot der Energieberatung werden vereinheitlicht. Die Stadt bietet eine unabhängige Beratung an, die standardisiert ist und der Umsetzung des Richtplans Energie und der Energie- und Klimastrategie dient. Die bisherigen Angebote, die den effizienten Einsatz von Wärme in Gebäuden fördern, werden weitergeführt und verstärkt. Dazu werden zusätzliche Angebote eines Heizungschecks für Erneuerbare und ein Energie-Coaching eingeführt und regelmässig Schulungen für Zuständige grosser Heizungsanlagen durchgeführt.

- Die Stadt Bern führt einen Heizungscheck für Erneuerbare als niederschwelliges Angebot ein. Dieser beinhaltet eine Vorortbegehung und Prüfung der Heizung durch eine Fachperson, die die notwendigen Optimierungen direkt vornimmt. Der Heizungscheck zielt auf Wärmepumpen und Solarwärmeanlagen. Für fossil beheizte Kessel besteht mit der Feuerungskontrolle bereits ein entsprechendes Instrument.
- Die Stadt Bern führt ein Energie-Coaching ein. Dieses zielt darauf ab, durch eine enge Partnerschaft mit den Bauherr*innen umfassende Massnahmen umzusetzen. Erfolgreich umgesetzte Energie-Coaching-Programme finden sich in Luzern und Zürich.
- Die Stadt Bern führt regelmässig Schulungen für Abwarte und Zuständige grosser Heizungsanlagen durch.

VORGEHEN

1. Strategie «Energieberatung Stadt Bern» erarbeiten: Die Strategie zeigt auf, wie das Beratungsangebot vereinheitlicht und standardisiert wird. Sie berücksichtigt dabei das bestehende Beratungsangebot, die Kundenbedürfnisse und nimmt eine Abwägung der zusätzlichen Kosten und des Nutzens vor.

2. «Energieberatung Stadt Bern» umsetzen: Die finanziellen und personellen Ressourcen werden gesichert, damit die Energieberatung Stadt Bern umgesetzt werden kann.

3. Bisherige Angebote zur Förderung des effizienten Einsatzes von Wärme in Gebäuden weiterführen und verstärken: Ergänzung um die zusätzlichen Angebote Heizungscheck und Energie-Coaching.
   a) Definition der Partner, b) Finanzierung sicherstellen und c) Programme mit flankierenden Informationsmassnahmen und Marketingkampagne umsetzen. Zudem regelmässige Durchführung von Schulungen für Hauswartschaften und Zuständige grosser Heizungsanlagen.

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

Die Zahl der Beratungsanfragen bei der Energieberatung Stadt Bern (EBSB) ist deutlich gestiegen und liegt über den Werten der letzten Jahre (20/21: 708, 22/23: 1179, +66,5 %). Der Ausbruch des Ukraine-Krieges im Frühjahr 2022 und die damit verbundene unsichere Entwicklung in der Gas- und Ölversorgung führte zu vielen Anfragen bei der EBSB: Im März 2022 sind über 110 Beratungsanfragen eingegangen.

Mit dem Aufschalten der neuen Webseite (energieberatungstadtbern.ch) im Herbst 2023 konnte das Beratungsangebot der EBSB und von ewb auf einer zentralen Seite zusammengefasst und so die gemeinsame Kommunikation vorangetrieben werden.
Die Finanzierung der EBSB durch den Fonds für erneuerbare Energien (Ökofonds) ist bis im März 2025 zugesichert. Für die Weiterführung der Energieberatung wird ein neuer Finanzierungsantrag beim Ökofonds gestellt.

2 Energieeffizienz Gebäude

Wärme und Strom

MASSNAHME

2c Stromeffizienz in Privathaushalten und KMU verbessern

ZIEL

Die Stadt fördert die Stromeffizienz in Haushalten und KMU.

VORGEHEN

1. Information/Kommunikation zur Reduktion des Stand-by-Verbrauchs, Anschaffung stromsparender Geräte usw.
2. Identifikation von Einsparpotenzialen: (Mess-)Kampagne zur Identifikation von speziell hohen, unerklärlichen Verbrauchern (z. B. ganzjährig beheizte Pools, Garageneinfahrten, beheizte Wintergärten usw.).
3. Punktuelle branchenspezifische Angebote für eine Energieberatung (z. B. Bäckereien, Hotels). Als Zielgruppe stehen kleine und mittlere Unternehmen im Fokus. Die Umsetzung wird mit dem Grossverbrauchermodell des Kantons abgeglichen.
4. Eingabe von Projekten bei ProKilowatt und Umsetzen von erfolgreichen Förderprogrammen. Erfolgreiches Beispiel ist die durch ewb bereits umgesetzte Förderung des beschleunigten Ersatzes von Elektroboilern mit Wärmepumpenboilern. Bei ProKilowatt handelt es sich um jährliche wettbewerbliche Ausschreibungen des Bundes, um die Stromeffizienz zu fördern.
5. Vorschriften, um Grosshaushaltsgeräte (Waschmaschinen, Geschirrspülmaschinen) an Warmwasseraufbereitung anzuschliessen.
6. Vorschriften und Anreize zum Einsatz von Geräten der besten Effizienzklasse.

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

Zu 1. bis 3.: Die ewb-Energieberatung bietet Beratungen im Bereich der Effizienzsteigerung für KMU, Geschäfts- und Gewerbekunden an. Unabhängig vom Energiebedarf und von der Branche werden Geschäftskunden in den Bereichen Strom- und Wärmeeffizienz beraten.
Im Sommer 2023 wurde die neue Website der Energieberatung Stadt Bern aufgeschaltet. Das Thema «Energiesparen im Haushalt» wurde neu aufgenommen und beschreibt Spartipps für Wärme und Strom.

Zu 4.: Bei der Beratung von KMU, Geschäfts- oder Gewerbekunden macht ewb auf Förderprogramme wie ProKilowatt aufmerksam und unterstützt diese bei Bedarf bei der Beantragung von Fördermitteln.
Zu 5. und 6.: Für den Einsatz von Geräten bester Effizienzklasse können keine verbindlichen Vorschriften erlassen werden, da weder auf Gemeinde- noch auf Kantonsebene eine rechtliche Grundlage dazu besteht. Vorschriften und Normen bezüglich Energieeffizienz von Geräten werden auf Bundesebene geregelt.

MASSNAHME

3a Einsatz von Wärmepumpen und Sonnenenergie fördern

ZIEL

Die Stadt fördert den effizienten Einsatz von Wärmepumpen und Sonnenenergie. Dafür verstärkt sie die finanziellen Anreize. In den nächsten Jahren müssen viele mit fossilen Energieträgern betriebene Heizkessel ersetzt werden. In den dafür geeigneten Gebieten sollen Wärmepumpen eingesetzt werden (siehe Wärmeversorgungskarte). Wichtig ist die Verbindung dieser Förderung mit der Energieberatung. Bei der Solarwärme soll die Förderung insbesondere dazu führen, dass die Solarwärme in heute noch nicht verbreiteten Segmenten genutzt wird (Mehrfamilienhäuser). Schliesslich soll die Förderung der Photovoltaik die nationale Förderung sinnvoll ergänzen.

VORGEHEN

1. Förderprogramm planen: Dazu werden die vorhandenen Förderprogramme sowie die prioritären Energieträger gemäss Wärmeversorgungskarte berücksichtigt. Die Stadt klärt die Machbarkeit von gebietsspezifischen Förderbeiträgen ab, welche die Umsetzung des Richtplans Energie optimal unterstützen. Sie prüft Alternativen zu Investitionsbeiträgen, insbesondere zur Förderung der Photovoltaik: z. B. Modelle mit lokaler Beteiligung oder Contracting.

2. Finanzierung sicherstellen und Förderprogramm durchführen.

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

Förderprogramme bieten einen wichtigen Anreiz für den Ausbau der Nutzung der Solarenergie. ewb und der Ökofonds für erneuerbare Energien unterstützen eine nachhaltige Strom- oder Warmwasserproduktion auf dem eigenen Dach mit Förderprogrammen für PV-Anlagen, Solarthermie und zum Zusammenschluss zum Eigenverbrauch (ZEV).
Im Oktober 2020 hat ewb zusammen mit dem Ökofonds für erneuerbare Energie das Standard-Förderprogramm für Wärmepumpen lanciert. Bis Ende 2023 wurden 355 Anlagen gefördert. Betrachtet über die geschätzte Lebensdauer von 20 Jahren, entspricht dies einer CO_2-Einsparung von ungefähr 70 000 Tonnen.
Der Verein Sunraising bietet Mieter*innen innerhalb der Stadt Bern die Möglichkeit, sich mit einem Kauf von einzelnen Modulen an Photovoltaikanlagen zu beteiligen. Aufgrund der Zusammenarbeit mit ewb wird der produzierte Strom direkt der persönlichen Stromrechnung gutgeschrieben. Im April 2022 konnte die insgesamt 20. Anlage des Vereins Sunraising auf dem Dach des Schulhauses Rossfeld in Betrieb genommen werden.

MASSNAHME

3b Gebiete für Niedertemperatur- und Kältenetze definieren

ZIEL

Die Stadt definiert Gebiete, die sich für eine Nutzung von Niedertemperaturabwärme oder für Kältenetze eignen. Geeignete Gebiete werden ausgeschieden und gegenüber Gebieten mit den anderen leitungsgebundenen Energieträgern abgegrenzt.

VORGEHEN

1. Machbarkeit prüfen: Nachfrage- und Angebotspotenziale prüfen und die Machbarkeit räumlich differenziert abklären.
2. Konkrete Umsetzungsschritte festlegen: Für geeignete Gebiete wird ein konkretes Vorgehen zur Umsetzung von entsprechenden Verbunden aufgezeigt.

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

Das Zielnetz für thermische Netze wird regelmässig geprüft und angepasst. Dabei werden potenzielle Gebiete für Niedertemperatur- und Kältenetze auf der Basis von erneuerbaren Wärmelösungen definiert sowie Machbarkeitsstudien zur Nutzung von erneuerbaren Energiequellen (z. B. Aare) durchgeführt. Lokale Kältezellen und Abwärmepotenziale werden identifiziert und bereits heute als dezentrale Verbundlösungen betrieben.
Anhand dieser Massnahmen wird die Wärmeversorgungskarte bei Bedarf angepasst.

MASSNAHME

3c Umsetzung und Optimierung von Nahwärmeverbunden vorwärtstreiben

ZIEL

Die Stadt fördert lokale Nahwärmenetze für die effiziente Nutzung von Abwärme oder erneuerbaren Energieträgern wie Grundwasser, Fliessgewässer oder Holz. Lokale Nahwärmenetze, die dezentral in das (ausgebaute) Fernwärmenetz einspeisen, nehmen eine wichtige Rolle für den Ausbau und etappenweisen Umbau der Energieversorgung ein. Im Rahmen des Richtplans Energie wurden Abwärmepotenziale und mögliche lokale Nahwärmeverbunde identifiziert.

VORGEHEN

1. Gebiete priorisieren (Abwärme, neue Netze, Verdichtung oder Umstellung von bestehenden Netzen).
2. Technisch-wirtschaftliche Machbarkeit sowie Träger und Betreibermodelle prüfen sowie Prozesse mit involvierten Akteur*innen vorwärtstreiben und begleiten.
3. Finanzielle Anreize prüfen und gegebenenfalls einführen.

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

Zu 1.: Die Machbarkeit von Nahwärmeverbunden wird proaktiv geprüft. Für die Weiterentwicklungen bis zu einer allfälligen Realisierung müssen verschiedene Parameter erfüllt sein, wie zum Beispiel die Wirtschaftlichkeit, die Verfügbarkeit von erneuerbaren Wärmequellen, Räumlichkeiten für eine Zentrale usw. Einzelne Projekte werden unter diesem Aspekt weiterverfolgt.
Zu 2.: Mit dem Impulsprogramm Nahwärmeverbund, welches seit Mitte 2019 existiert, wird mittels einer Vorstudie die Machbarkeit für den Neubau von kleineren und mittleren Nahwärmeverbunden geprüft. Im Jahr 2022 wurden vier Machbarkeitsstudien durchgeführt. In drei Fällen hat sich ergeben, dass ein Wärmeverbund nicht wirtschaftlich ist. Die Studie, welche in der Matte durchgeführt wurde, konnte im Quartier vorgestellt werden und ist bei den Anwohner*innen und Liegenschaftsbesitzer*innen auf grossen Anklang gestossen. Die weiteren Abklärungen zu einer möglichen Realisierung laufen.
Zu 3.: Ein Fernwärmeanschluss berechtigt zur Teilnahme am Förderprogramm Heizungsersatz des Kantons Bern, zusätzlich können Fördergelder aus dem Ökofonds beantragt werden.

MASSNAHME

3d Zielnetz Fernwärme regelmässig überprüfen und anpassen

ZIEL

Die Stadt und ewb haben das Zielnetz Fernwärme in der Wärmeversorgungskarte festgesetzt. Durch sich ändernde Umstände wird eine regelmässige Überprüfung und allfällige Anpassung der Karte notwendig. Dabei wird insbesondere Wert auf ein koordiniertes Vorgehen mit dem Umbau des Gasnetzes gelegt.

VORGEHEN

1. Regelmässige Überprüfung der Fernwärmestrategie. Synergien mit bestehenden und potenziellen Nahwärmeverbunden werden dabei berücksichtigt.
2. Zielnetz wenn notwendig in der Wärmeversorgungskarte anpassen.
3. Standardisiertes Vorgehen für die Energieberatung festlegen.
4. Erwirkung einer Anschlusspflicht für festgelegte Perimeter.
5. Möglichkeiten zur Finanzierung des Ausbaus prüfen und dabei die Konsequenzen aufzeigen (z. B. auf die Gewinnausschüttung ewb).

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

Zu 1. und 2.: Die Zielinfrastruktur Fernwärme im Ausbaugebiet wird regelmässig überprüft und weiterentwickelt. Mit dem Projekt Ausbau Fernwärme (AFW) wird das Fernwärmenetz in den kommenden Jahren ausgebaut und kontinuierlich verdichtet. Weitere Ausbaugebiete werden geprüft (siehe Massnahme 8a – Beschleunigung Ausbau Fernwärme). Das Zielnetz Fernwärme wird jeweils in die Wärmeversorgungskarte integriert.
Die Überarbeitung der Wärmeversorgungskarte wurde im Jahr 2023 neu lanciert. Die aktualisierte Karte soll im Jahr 2025 aufgeschaltet werden.
Zu 3.: Die Energieberatung Stadt Bern nutzt die Wärmeversorgungskarte bei ihren Beratungen und verweist beim Heizungswechsel darauf (siehe dazu auch Massnahme 2b – Angebot der Energieberatung konsolidieren).
Zu 4.: Seit der Inkraftsetzung des neuen kantonalen Energiegesetzes und der zugehörigen Verordnung Anfang 2023 ist eine differenzierte Anschlusspflicht für thermische Netze auf Ebene der Gemeinden neu möglich. Für die Umsetzung müsste die städtische Bauordnung angepasst werden. Bereits 2023 wurden notwendige Grundlagenarbeiten erbracht und im Verlauf des Jahres 2024 werden Umsetzungsmöglichkeiten sowie Chancen und Risiken vertieft geprüft.
Zu 5.: Der Gemeinderat hat die finanzielle Unterstützung zum Ausbau des Fernwärmenetzes im Mai 2020 beschlossen. Die Unterstützung läuft über das Modell der variablen Gewinnablieferung und der zweckgebundenen Einlagerung in den Ökofonds (weitere Details dazu siehe Massnahme 8a – Beschleunigung Ausbau Fernwärme).

MASSNAHME

3e Zielnetz Erdgas mit dem Ausbau erneuerbarer Energie abgleichen

ZIEL

Die Stadt und ewb machen klare Vorgaben zur zukünftigen Entwicklung des Gasnetzes und zur Abgrenzung gegenüber erneuerbaren Energieträgern. Dies betrifft den Abgleich sowohl mit Einzelanlagen als auch leitungsgebundenen Wärmeversorgungen. Das Zielnetz Erdgas trägt dazu bei, die Ziele der Energie- und Klimastrategie zu erreichen. Diese Vorgaben sind in der Wärmeversorgungskarte abgebildet und bilden die Grundlage für den allfälligen Rückbau und punktuellen Ausbau des bestehenden Gasnetzes. Über das Gasnetz sind namhafte Investitionen gebunden. Der Umbau der Gasversorgung ist deshalb mit besonderer Vorsicht anzugehen und mittel- bis langfristig festzulegen, um Investitionssicherheit zu gewährleisten.

VORGEHEN

1. Strategie Verdichtung des Gasnetzes für räumlich klar bezeichnete Gebiete in der Wärmeversorgungskarte regelmässig überprüfen.
2. Wärmeversorgungskarte bei sich ändernden Bedingungen anpassen.
3. Potenzial Biogas für Beimischung in Gasnetz abklären: Mögliches Potenzial von Biogas in der Gasversorgung als zentrale Entscheidungsgrundlage für die weitere Verwendung des Gasnetzes abklären. Einfordern einer übergeordneten Strategie bei Kanton/Bund.
4. Im Abgleich mit den anderen Energieträgern gemäss Richtplan Energie räumlich lokalisierte Um- und Rückbaulösungen des Gasnetzes aufzeigen. Diese dienen als Grundlage für verbindliche Massnahmen wie die Erwirkung einer Anschlusspflicht von Nahwärmeverbunden. Die Auswirkungen des Um- und Rückbaus des Gasnetzes auf Werterhaltung, zusätzliche Investitionen, Versorgungssicherheit und Wirtschaftlichkeit werden transparent als Entscheidungsgrundlage aufgezeigt.

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

Das Heiz- und Kochgasnetz wird grundsätzlich nicht weiter ausgebaut und Verdichtungen werden aktuell nicht weiter forciert.
In seiner Antwort auf das Dringliche Interfraktionelle Postulat «Ausstiegsstrategie aus Erdgas als städtischer Energieträger» hat der Gemeinderat dargelegt, dass eine langfristig etappierte Stilllegung von Gasleitungen im Fernwärmeausbauperimeter erfolgt.
Auf die Erneuerung von nicht wirtschaftlicher Gasnetzinfrastruktur nach Erreichen der technischen Lebensdauer wird grundsätzlich verzichtet. Die betroffenen Kund*innen werden mit einem Vorlauf von rund 15 Jahren informiert und, wenn gewünscht, bei der Suche nach Alternativen unterstützt.

Der Anteil an erneuerbarem Gas im Standardprodukt Gas von ewb beträgt 25 %. 2023 betrug der Energieanteil von erneuerbarem Gas am gesamten Gasabsatz an die Kund*innen in der Stadt Bern 12,9 % (2020: 6,9 %).
Zur Umsetzung der Standardlösung 12 nach Kantonalem Energiegesetz wird seit April 2023 ein Heizungsersatzprodukt angeboten, das zum regulären erneuerbaren Gasanteil des Standardproduktes zusätzlich 50 % Schweizer Biogas enthält.
Aktuell wird die optimale Heiz- und Kochgas-Zielinfrastruktur 2045 inkl. Stilllegungen, Übergangslösungen und finanziellen Auswirkungen entwickelt, da es beispielsweise in Fernwärmegebieten grundsätzlich nicht sinnvoll ist, zwei Netze für die Wärmeversorgung aufrechtzuerhalten.

4 Verkehrsangebot

MASSNAHME

4a Ausbau der Velo-Infrastruktur

ZIEL

Die Stadt Bern will den Veloanteil bis 2030 nahezu verdoppeln. Dazu ist künftig ein Umstieg von neuen Nutzergruppen auf das Velo notwendig. Hierfür verbessert die Stadt vor allem die Verkehrssicherheit, indem der Standard der Veloinfrastrukturen gemäss Masterplan Veloinfrastruktur erhöht und entsprechende Infrastrukturmassnahmen umgesetzt werden. Angestrebt wird ein komplettes Veloroutennetz aus radialen und tangentialen Verbindungen für kurze Reisezeiten und hohen Komfort. Die Stadt stellt genügend Veloabstellplätze zur Verfügung und erstellt Velostationen. Dem Veloverkehr wird im Strassenraum gegenüber dem MIV Priorität eingeräumt. Dies wird einerseits räumlich mit Infrastrukturmassnahmen (z. B. Radstreifen, Radwege, Velostrassen) und andererseits mit betrieblichen Massnahmen erreicht (z. B. Winterdienst, Signalisation, Grüne Welle). Weiter wird mit Kommunikationsmassnahmen eine lebendige Velokultur etabliert.

VORGEHEN

Die Massnahmen der Velo-Offensive bzw. des Masterplans Veloinfrastruktur werden umgesetzt.

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

Der Ausbau der Veloinfrastruktur wurde in den Jahren 2022 und 2023 weiter vorangetrieben. Dabei wurden unter anderem folgende Projekte realisiert:

- Die Eröffnung der Velostation Welle 7 inkl. Pilot 24 Stunden Gratisparkierung und Bewirtschaftung oberirdische Velo-Parkplätze
- Velohauptroute Bethlehem–Brünnen: Ausbau Veloinfrastruktur Inselplatz–Forsthaus
- Velogegenverkehr Sulgeneckstrasse
- Die Umsetzung von neuen Velostrassen
- Der Bau der Haltestellenumfahrung Wander
- Die Markierung und Verbreiterung von Velostreifen auf der Köniz-, Papiermühle-, Kirchenfeld- und Stauffacherstrasse

Aufgrund der städtischen Sparmassnahmen stehen für Planungen und Umsetzungen von Projekten weniger finanzielle sowie auch personelle Ressourcen zur Verfügung.
2024 ist vorgesehen, die nächste Etappe Velohauptroute Bethlehem–Brünnen (ab Frühsommer 2024) zu realisieren. Dazu gehören unter anderem diese Massnahmen:

- Stöckackerstrasse zwischen Weyerli und Murtenstrasse: Kernfahrbahn mit breiten Velostreifen und Tempo 30
- Bypass Murtenstrasse: neue Zufahrt vom Veloweg auf die Murtenstrasse
- Bümplizstrasse Knoten Waldmannstrasse: Velostreifen, Abbau Lichtsignalanlage und geschützte Veloführung hinter Parkplätzen
- Bahnstrasse: Tempo 30, Vortrittsberechtigung und zum Teil Velostreifen

Bei der Velohauptroute Bümpliz–Niederwangen werden auf der Morgenstrasse Velostreifen markiert und Tempo 30 wird eingeführt.
Gegen Ende des Jahres 2024 wird der Umbau des Inselplatzes abgeschlossen. Für das Velo gibt es mehrere Verbesserungen: mehr Platz und weniger Verflechtung mit dem Autoverkehr, baulich abgetrennte Radwege sowie eine Haltestellenumfahrung.
Auch im Rahmen des Projekts «Gleissanierung Effingerstrasse» konnte die Veloinfrastruktur verbessert werden.

MASSNAHME

4b Ausbau des öffentlichen Verkehrs

ZIEL

Die Stadt und BERNMOBIL setzen sich auf dem städtischen Netz für einen nachfrageorientierten Ausbau des öffentlichen Verkehrs ein. Dazu wird das Angebot auf den bestehenden Linien laufend der steigenden Nachfrage angepasst. Wo angezeigt, wird auch die Umstellung von Bus auf Tram geprüft. In Zusammenarbeit mit Regionalkonferenz (RKBM) und Kanton (AÖV) werden zudem mögliche Netzergänzungen, z. B. neue Tangentialverbindungen, geprüft und wo möglich umgesetzt. Dem öffentlichen Verkehr wird im Strassenraum gegenüber dem MIV Priorität eingeräumt (z. B. ÖV-Bevorzugung bei Lichtsignalanlagen, Eigentrassierung, Verkehrsmanagement). Zusätzlich setzt sich die Stadt für die Verbesserung der regionalen ÖV-Erreichbarkeit bzw. für neue überregionale Verbindungen (z. B. S-Bahnen) ein.

VORGEHEN

Die im STEK 2016 und weiteren Grundlagen skizzierten Massnahmen werden in Zusammenarbeit mit den Partnern (wie BERNMOBIL, RKBM, AÖV) umgesetzt. Dazu gehört die aktive Mitarbeit bei der Studie «Netzstrategie ÖV für die Kernagglomeration Bern 2040» der RKBM.

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

Der ÖV-Ausbau in der Kernagglomeration Bern geht weiter voran. Zur Erhöhung der Transportkapazität sind seit Anfang 2023 auf der Linie 21 die neuen elektrisch angetriebenen Gelenkbusse im Einsatz.
2026 sollen auf der Linie 10 Bern-Köniz/Schliern Doppelgelenktrolleybusse als Ersatz für die heutigen, fossil betriebenen Gelenkbusse ihren Betrieb aufnehmen. Dafür wird momentan die Strassen- und Haltestelleninfrastruktur in Bern und Köniz angepasst sowie die Stromversorgung erstellt.
Aktuell ist ebenfalls die Erweiterung des Bahnhofs Bern («Zukunft Bahnhof Bern») im Bau, welche gemäss aktueller Planung bis 2032 vollständig eröffnet werden soll. Zusammen mit den Ausbauten auf den westlichen und südöstlichen Zufahrtsstrecken wird damit bis voraussichtlich 2035 die zweite Teilergänzung der S-Bahn Bern realisiert und so der integrale Viertelstundentakt im inneren S-Bahn-Perimeter ermöglicht.
Beim Tram Ostermundigen wird Mitte 2024 mit den Vorbereitungsarbeiten begonnen. Der eigentliche Baubeginn ist 2025 geplant, sofern die Baubewilligung rechtzeitig eintrifft. Es ist mit einer vier- bis fünfjährigen Bauzeit zu rechnen.
Gestützt auf die Ergebnisse der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Insel findet seit 2024 die Umsetzungsplanung für zwei Doppelgelenktrolleybuslinien statt, welche das Inselareal vom Bahnhof Bern her entlang der Freiburgstrasse bzw. der Murtenstrasse erschliessen sollen. Der Umsetzungszeitpunkt ist noch offen.

MASSNAHME

4c Attraktivierung Infrastruktur für den Fussverkehr

ZIEL

Die Stadt verbessert die Sicherheit, angesichts der demografischen Entwicklung insbesondere auch für ältere Bewohner*innen, die Hindernisfreiheit und die Aufenthaltsqualität für Fussgänger*innen durch attraktive Plätze, urbane Boulevards im Zentrumsbereich und entlang von Verkehrsachsen, durch eine hohe Querungsqualität der Strassenräume und den Nutzungen angepasste Temporegimes auf den verschiedenen Strassen. Durch den Neubau von Fussverbindungen werden Netzlücken geschlossen.

VORGEHEN

1. Verabschiedung Richtplan Fussverkehr.
2. Die im Richtplan Fussverkehr skizzierten Massnahmen werden entsprechend den vorhandenen Ressourcen umgesetzt.
3. Laufende Umsetzung des Konzepts «Umsetzung hindernisfreier Raum».

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

Zu 1. und 2.: Die Infrastruktur für Fussgänger*innen wird laufend ausgebaut und attraktiver gestaltet. Eine Auswahl der 2022 und 2023 umgesetzten Massnahmen:

- Dr nöi Breitsch: Breitenrainplatz, neue Haltestellen und durchgehende Trottoirs Moserstrasse und Kursaal
- Durchwegung Warmbächliareal
- Umsetzung grossflächige Begegnungszonen Hochfeld, Breitfeld und Marzili
- Fortführung Programm Begegnungszonen und Tempo 30: z. B. Einführung Tempo 30 Aarstrasse/Sulgeneckstrasse, Sandrainstrasse und Jungfraustrasse/Marienstrasse
- Programm Schulwegsicherheit
- Pilot verkehrsfreie Sulgenbachstrasse
- Programm Sofortmassnahmen: neue Fussgängerquerung Bremgartenstrasse; Verbesserung der Sichtweiten bei ausgewählten Querungen durch den Abbau von Autoparkplätzen

Zur Festlegung der Standards für das Zu-Fuss-Gehen wurde in den Jahren 2022 und 2023 der Masterplan Fussverkehr entwickelt. Er geht 2024 in die öffentliche Vernehmlassung.
Aufgrund der städtischen Sparmassnahmen stehen für Planungen und Umsetzungen von Projekten weniger finanzielle sowie auch personelle Ressourcen zur Verfügung.
Zu 3.: Die Stadt Bern setzt die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes um und realisiert Massnahmen in Bezug auf ÖV-Haltestellen, Sitzgelegenheiten («Neue Berner Bank»), Verkehrsraum, Lichtsignalanlagen sowie Park- und Grünanlagen.
Die Richtlinien und Standards zur Umsetzung der Hindernisfreiheit sind in «Bern baut – Planen und Projektieren im öffentlichen Raum» integriert.

MASSNAHME

4d Korrektur Fehlanreize der Parkierung MIV

ZIEL

Die Stadt Bern beeinflusst den MIV unter anderem mit geeigneter Parkplatzbewirtschaftung, damit sich sein Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen reduziert. Die Anzahl Parkplätze auf öffentlichem Grund wird in den kommenden zehn Jahren um 12 % reduziert. Fehlanreize, die zu vermeidbaren Autofahrten führen (z. B. Parkplatzerstellungspflicht bei fehlendem Bedarf, Vermietung Privatparkplatz an Pendler*innen, Abgabe von Parkkarten ohne Bedarfsnachweis, Parkplatztarife mit falscher Lenkungswirkung), werden prioritär korrigiert.

VORGEHEN

1. Verabschiedung Parkierungskonzept MIV.
2. Die im Parkierungskonzept MIV skizzierten Massnahmen werden umgesetzt.
   Als limitierender Faktor muss erwähnt werden, dass die Parkplatzerstellungspflicht kantonal geregelt ist und von den Gemeinden nur in beschränktem Rahmen und unter bestimmten Voraussetzungen anders geregelt werden kann.

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

Da die Massnahme 8m (Reduktion des Angebots öffentlicher Parkplätze) weiter geht als die Reduktion der Parkplätze um 12 %, wird Teil 1 der Massnahme 4d aufgehoben. Das Parkierungskonzept MIV wurde nicht verabschiedet, einzelne Massnahmen daraus jedoch weiterbearbeitet.

4 Verkehrsangebot

MASSNAHME

4e Ausbau der kombinierten Mobilität und des Sharings von Verkehrsmitteln

ZIEL

Die Stadt setzt sich für den Ausbau multimodaler Mobilitätsdrehscheiben ein (z. B. S-Bahn-Stationen Wankdorf und Ausserholligen/Europaplatz). Sie unterstützt Sharing-Angebote (Car-/Bikesharing).

VORGEHEN

Die im STEK 2016 und in weiteren Grundlagen skizzierten Massnahmen werden umgesetzt. Die Stadt beteiligt sich am Projekt «SCR Mobilitätshubs». Sie unterstützt die Entwicklung eines Mobilitätshubs im Raum Ausserholligen/Europaplatz im Rahmen der Revision des Richtplans ESP Ausserholligen sowie im Raum Wankdorf im Rahmen der Revision des Richtplans ESP Wankdorf. Die Stadt unterstützt ausserdem Sharing-Projekte, insbesondere im Bereich Velo, durch den Aufbau eines flächendeckenden Veloverleihsystems und die Ermöglichung weiterer Sharing-Angebote.

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

In Bern können derzeit über die Sharing-Plattform carvelo2go 34 Lastenfahrräder an 33 Standorten ausgeliehen werden. Die Anzahl Mieten pro Jahr stieg zwischen 2021 und 2022 von 2829 auf 4000 markant an und pendelte sich 2023 bei 3769 ein. Per Ende 2023 betrug die durchschnittliche Mietdauer gut 8 Stunden. Gemäss einer Umfrage bei den Nutzer*innen von carvelo2go ersetzt das Lastenvelo in 35 % der Fälle eine Fahrt mit dem Privatauto oder einem Carsharing-Fahrzeug.
Seit 2021 kann im Rahmen des Pilotprojekts «SMARGO – shared micro cargo» ein elektrisch betriebenes Motorfahrzeug für grössere Transporte wie Umzüge gemietet werden. Der Pilotbetrieb ist mit der Unterstützung der Stadt Bern möglich und wurde bis Ende 2025 verlängert. Geplant ist, dass 2024 ein zweites Fahrzeug hinzukommt. Gemäss Mietstatistik wird das Fahrzeug in zwei Dritteln der Fälle für gewerbliche Zwecke eingesetzt. Im Schnitt finden 22 Mieten bei einer durchschnittlichen Nutzungsdauer von rund 5 Stunden pro Monat statt. Somit weist das Fahrzeug eine sehr gute Auslastung aus.
Das Veloverleihsystem Velo Bern erfreut sich grosser Beliebtheit und wächst weiterhin: Das Netz Velo Bern umfasst 238 Stationen (193 davon auf Berner Stadtboden) und 1600 Velos.
Die Hälfte davon sind E-Bikes. 40 905 Kund*innen nutzen den Berner Veloverleih. Die Anzahl Fahrten steigt weiterhin: 2023 waren es 1,7 Mio. (+21 % gegenüber 2021).

MASSNAHME

4f Optimierung der City-Logistik

ZIEL

Die Stadt setzt sich für die Optimierung der City-Logistik ein. Die optimierte City-Logistik soll weniger Lieferverkehr (Bündelung von Lieferungen) und eine Reduktion des CO_2-Ausstosses (Bündelung und CO_2-arme Antriebe wie E-Cargobikes, Elektroautos) bewirken.

VORGEHEN

Die Stadt erarbeitet ein City-Logistik-Konzept. Die Stadt unterstützt die ortsansässigen Unternehmen in der Umsetzung von Anlieferungskonzepten wie City-Logistik, Velokurierdienste, Förderung Elektrofahrzeuge, Cargobikes, Velohauslieferdienste usw.

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

Der Dialog mit den Stakeholder im Bereich City-Logistik wurde intensiviert und die «Güterverkehrsrunden», Netzwerkveranstaltungen der Stadt Bern mit diversen Teilnehmenden aus Politik und Wirtschaft, wurden als regelmässig stattfindende Veranstaltungen etabliert.
In Zusammenarbeit mit diesem Netzwerk wurde das «Standortkonzept Warenhubs» erarbeitet und durch den Gemeinderat verabschiedet. Das Standortkonzept ergänzt das Konzept Stadtlogistik und definiert u. a. Potenzialräume auf dem Stadtgebiet, in welchen Logistiknutzungen, wie beispielsweise künftige Waren-Hubs, vorteilhafte Rahmenbedingungen vorfinden. Ferner werden Stossrichtungen aufgezeigt, durch welche nachhaltige Anlieferungskonzepte von Seiten der Stadt Bern gefördert werden können.
Im Bereich der «letzten Meile» der urbanen Logistikkette wurde zur Nutzung von anbieterneutralen Paketstationen eine Bedarfsabklärung in der Bevölkerung durchgeführt, um Erkenntnisse zu den Bedürfnissen möglicher Nutzer*innen zu gewinnen. Hiermit soll gewährleistet werden, dass ein möglicher Pilotbetrieb so angelegt wird, dass möglichst hohe Nutzungszahlen zu aussagekräftigen Resultaten führen. Derzeit laufen Abklärungen, in welcher Form der genannte Pilotbetrieb konkret durchgeführt werden soll.
Weiter wurde in den vergangenen Monaten eine Projektgruppe gegründet, bestehend aus Vertreter*innen der Logistikbranche und des lokalen Gewerbes. Diese verfolgt das Ziel, einen Pilotversuch mit Be- und Entladezonen durchzuführen. Solche Zonen, die beispielsweise anstelle öffentlicher Parkflächen signalisiert oder markiert werden können, sollen den Akteur*innen des Wirtschaftsverkehrs Planungssicherheit in Bezug auf die Fahrzeugabstellfläche bieten und andererseits Wohnquartiere von Durchfahrten mit leichten Nutzfahrzeugen entlasten, indem zum Beispiel Pakete und Ersatzteile für Haushaltsgegenstände händisch an die jeweiligen Adressen ausgeliefert werden.

5 Nachfragebeeinflussung Mobilität

MASSNAHME

5a Mobilitätsmanagement für Unternehmen und die Wohnbevölkerung stärken

ZIEL

Die Stadt reduziert den MIV-Anteil an den Pendler- und Freizeitwegen. Sie fördert dazu das Mobilitätsmanagement in Unternehmen und setzt auf ein aktives Mobilitätsmanagement für Wohnnutzungen.

VORGEHEN

1. Mobilitätsmanagement für Unternehmen und Verwaltung: Aktivere Beratung und Unterstützung der ansässigen Unternehmen, Anreize schaffen (z. B. finanzielle Unterstützung), Carsharing und Carpooling fördern, Erfahrungsaustausch mit anderen Städten, Lernen aus «Best Practice»-Beispielen.
2. Mobilitätsmanagement für Wohnnutzungen: Autoarmes Wohnen rechtlich verankern, Pilotprojekte umsetzen, aktive Beratung und Unterstützung von Bauherr*innen, Anreize schaffen (z. B. finanzielle Unterstützung oder Steuererleichterungen), Carsharing und Carpooling fördern, Erfahrungsaustausch mit anderen Städten, Lernen aus «Best Practice»-Beispielen.
3. Massnahmen zur Beeinflussung der Verkehrsmittel- und Zielwahl im Freizeitverkehr umsetzen.

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

In der aktuellen Berichtsphase konnte mit Hilfe städtischer Unterstützung der Velohauslieferdienst «DING DONG» aufgebaut werden, an welchem sich aktuell zehn Filialen des Detailhandels beteiligen. Mit diesem Service werden Einkäufe bequem mit Lastenvelos nach Hause geliefert.
Weiterhin konnten über die Freizeitverkehrsplattform «bleib hier» touristische Angebote in der Stadt Bern und Umgebung gebucht werden, die allesamt die An- und Abreise mit dem Velo oder Cargobike beinhalten.
Mit den Massnahmen aus dem Konzept Stadtlogistik Bern (siehe Massnahme 4f – Optimierung der City-Logistik) werden u. a. Anreize gesetzt, um gewerbliche Fahrten auf umwelt- und stadtverträgliche Fahrzeuge zu verlagern.
Autofreies und autoarmes Wohnen ist mittlerweile ein fest verankerter Bestandteil der Berner Wohnbaupolitik und wird von zahlreichen Stellen gefördert.
Bei einigen Unternehmen mit mehreren Tausend Mitarbeitenden konnten vertiefte Mobilitätsberatungen durchgeführt und Massnahmenpläne entwickelt werden. Mit ausgewählten Mobilitätsmanagement-massnahmen können Arbeitnehmer*innen dazu animiert werden, ihre Arbeitswege mit umweltfreundlichen und stadtverträglichen Verkehrsmitteln zurückzulegen.

MASSNAHME

5b Energieeffizienz im öffentlichen Verkehr steigern

ZIEL

Die Stadt bzw. BERNMOBIL sorgt für eine Steigerung der Energieeffizienz und Reduktion der CO_2-Emissionen im öffentlichen Verkehr.

VORGEHEN

Erarbeitung einer E-Mobilitätsstrategie durch BERNMOBIL; Suchen von geeigneten Kooperationsmodellen zwischen Stadt, BERNMOBIL und Kanton.

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

In seiner Eignerstrategie 2021–2028 gibt der Gemeinderat BERNMOBIL vor, bis 2025 die Klimagasemissionen im Vergleich zu 2008 um 45 % zu reduzieren und bis 2035 Klimaneutralität zu erreichen. Dank der grossen Fortschritte in den vergangenen Jahren ist damit zu rechnen, dass BERNMOBIL den Zielwert bis 2025 erreicht.
Meilensteine auf diesem Weg sind der bereits erfolgte Ersatz von bisherigen Diesel- und Gasbussen durch Hybridbusse sowie die Umstellung der Linien 17 und 21 auf E-Betrieb. Auf der Linie 19 verzögert sich dieser Schritt wegen einer baurechtlichen Beschwerde gegen die Realisierung der Endhaltestelle und Ladestation Elfenau. 2026 wird die Elektrifizierung der Linie 10, Bern-Köniz/Schliern folgen, im Zeitraum 2030 die Umstellung der Linie 10 Bern–Ostermundigen auf Trambetrieb. Zudem wird 2024 mit der Beschaffung von E-Bussen für verschiedene Quartier- und Tangentiallinien begonnen.
Den letzten Meilenstein auf dem Weg zur Klimaneutralität plant BERNMOBIL 2035 mit dem Ersatz der heutigen Hybridbusse durch E-Busse. Dazu sind jedoch bei der Batterietechnologie noch erhebliche Fortschritte hinsichtlich Reichweite erforderlich.
Die Umsetzung der vorgegebenen Strategie wird insbesondere durch Beiträge aus dem ewb-Ökofonds an die zusätzlichen Investitionskosten von E-Bussen ermöglicht. Nicht zuletzt dank dieser Förderstrategie übernimmt auch der Kanton seit 2020 einen Teil der Mehrkosten für den elektrischen Busbetrieb.

MASSNAHME

5c Anreize für die private Beschaffung von emissionsarmen Fahrzeugen setzen

ZIEL

Die Stadt fördert die Verbreitung von emissionsarmen Fahrzeugen. Dafür definiert sie Zielgruppen, prüft ihre Möglichkeiten für Anreize und setzt geeignete Massnahmen um. Die Massnahmen sollen so ausgestaltet werden, dass Fehlanreize und unerwünschte Effekte vermieden werden (z. B. höherer Motorisierungsgrad bei Privatpersonen durch direkte Förderung von Elektroautos). Die Stadt plant zusammen mit ewb den Bedarf an Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität.

VORGEHEN

1. Zielgruppen definieren und mögliche Anreize prüfen. Geeignete Zielgruppen und Anwendungen sind z. B. der Einsatz der Elektromobilität durch das lokale Gewerbe, Elektrovelos und Elektroroller und der Einsatz emissionsarmer Fahrzeuge für Carsharing. Ebenfalls geeignet ist die Umsetzung von Carpooling, das als Nutzungsmodell zu emissionsärmerer Mobilität führt. Mögliche Anreize sind die Förderung durch Investitionsbeiträge, emissionsabhängige Gebühren, Bereitstellung von Parkplätzen usw.
2. Fördermassnahmen umsetzen und mit der Energieberatung verbreiten. Wo möglich wird eine Förderung der Elektromobilität mit der Nutzung von zertifiziertem Ökostrom verknüpft.
3. Elektromobilität: Die Stadt und ewb planen den Bedarf an Distributionsinfrastruktur: Eine ausreichende Infrastruktur ist für die Verbreitung einer Technologie entscheidend. Öffentliche (Schnell-)Ladestationen können einen wichtigen Beitrag leisten, dass die Elektromobilität insgesamt als leistungsfähig akzeptiert wird.

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

Zu 1.: Der Lieferverkehr wird grüner: Kurier-, Express- und Paketdienstleistende wie die Post und DPD haben ihre Fahrzugflotten umgestellt und sind in der Stadt Bern vollumfänglich elektrisch unterwegs. Die vom Amt für Umweltschutz initiierten Güterverkehrsrunden bieten eine ideale Plattform, um solche Elektrifizierungsstrategien bekannt zu machen und zu verbreiten. Im Bereich der Stadtlogistik laufen weitere Projekte, die zum Ziel haben, den Gewerbeverkehr umweltfreundlicher auszugestalten (siehe Massnahme 4f – Optimierung der City-Logistik).
Zu 2. und 3.: ewb betreibt das grösste öffentlich zugängliche Ladenetz in der Stadt Bern. Auf Stadtboden stehen an 29 Standorten 83 Ladepunkte zur Verfügung. An ausgewählten Standorten sind Schnellladestationen installiert. Sie werden mit Ökostrom betrieben und sind an das nationale Ladenetz MOVE angebunden. Im Jahr 2023 wurden 37 729 Ladevorgänge durchgeführt und 676 MWh ewb.Öko.STROM abgesetzt (inkl. einer Ladestation in Spiez und fünf Ladepunkten im Gurtenparking, Wabern).
Im Rahmen eines Pilotprojekts wurden seit März 2021 an drei Kandelabern der öffentlichen Beleuchtung Ladepunkte zur Verfügung gestellt. Aufgrund mangelnder Wirtschaftlichkeit sowie wenig geeigneter Standorte wird dieser Lösungsansatz nicht mehr weiterverfolgt.
Mit dem ewb-Förderprogramm werden privat genutzte Ladestationen (Privatpersonen oder Unternehmen) mit einem einmaligen Beitrag unterstützt. 2023 wurden 138 Fördergesuche eingereicht. Seit 2023 gibt es zudem ein Förderprogramm, das neu erstellte Netzanschlüsse für öffentlich zugängliche Ladestationen alimentiert. ewb und der Ökofonds unterstützen den Bau von öffentlich zugänglichen und privaten Ladestationen mit Förderbeiträgen.

MASSNAHME

6a Energetisch vorbildliche Neubauten und Sanierungen umsetzen

ZIEL

Die Stadt setzt hohe energetische Standards an ihre Neubauten und Sanierungen. Auch im Betrieb sorgt die Stadt für eine laufende Optimierung der Energieversorgung in ihren Gebäuden (Betriebsoptimierung, Heizungseinstellung, Stand-by usw.).

VORGEHEN

1. Klare Definition detaillierter Vorgaben.
2. Einführung der notwendigen Prozesse: Erarbeitung einer Heizungs- und Solarstrategie für jede Liegenschaft und Ausarbeitung einer übergeordneten Energiestrategie für das Finanz- und Verwaltungsvermögen.
3. Solarstrategie ISB umsetzen.

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

2022 wurde die «Strategie Nachhaltige Entwicklung Immobilien Finanz-/Fondsvermögen Stadt Bern» erarbeitet und von der zuständigen Betriebskommission des Fonds für Boden- und Wohnbaupolitik im Jahr 2023 verabschiedet und anschliessend durch den Gemeinderat zur Kenntnis genommen. Ein Ziel der Strategie ist die Umsetzung energetisch vorbildlicher Neubauten und Sanierungen.
Im Herbst 2023 wurde die Wohnüberbauung Reichenbachstrasse 118 fertiggestellt. Diese wurde als zweites städtisches 2000-Watt-Areal zertifiziert. Die von ewb betriebenen Heiz- und Stromanlagen mit Erdsonden und Wärmepumpen in Kombination mit leistungsstarken Photovoltaikanlagen auf den Gebäudedächern sorgen für einen hohen energetischen Selbstversorgungsgrad.
Mit der Durchführung des Mieter-Partizipationsprozesses, der Installation der E-Mobilitätsflotte sowie der Inbetriebnahme der PV-Anlage, des Batteriespeichers und der Gemeinschaftsgefrieranlage sind die letzten Puzzlesteine zum Erreichen der 2000-Watt-Areal-Zertifizierung auf Lebzeiten eingepasst worden.
Als weiterer Neubau wurde im Jahre 2023 das Wohnhaus Centralweg 15 fertiggestellt. Dieses umfasst insgesamt dreizehn Wohnungen mit einem vielseitigen Mix an Gross- und Kleinwohnungen (2½ bis 5½ Zimmer) sowie einem Atelier im Erdgeschoss. Für die Wärmeproduktion durch die Heizung und für die Warmwasseraufbereitung wurde eine Luft-Wasser-Wärmepumpe installiert. Das Flachdach wurde zudem mit einer Photovoltaikanlage ausgestattet.
Grosse Projekte im Verwaltungsvermögen werden seit 2023 nach dem Standard Nachhaltiges Bauen Schweiz (SNBS) umgesetzt. Bezüglich Energie orientiert sich HSB schon lange an den Minergie-Standards: bei Neubauten an Minergie P/A und bei Sanierungen an Minergie für Umbauten.
Im Berichtszeitraum unter anderem abgeschlossene Projekte:
- Schwimmhalle 50 m (Neubau, erstes Minergie-P-Schwimmbad der Schweiz)
- Besondere Volkschule Bern (HPS) in Bümpliz (Neubau im Minergie-P Standard)
- VS Matte (Gesamtsanierung, Minergie für Umbauten)
- VS Steckgut (Gesamtsanierung Minergie für Umbauten)
- Kita Tscharnergut (Gebäudehüllensanierung im Minergie-Standard für Umbauten)

6 Vorbild Stadt

Gebäude, Anlagen und Fahrzeuge der öffentlichen Hand

MASSNAHME

6b Beschaffung von energetisch vorbildlichen Dienstleistungen und Gütern

ZIEL

Die Stadt richtet sich bei der Beschaffung von Gütern und Dienstleistungen weiterhin nach dem Leitbild für nachhaltige Beschaffung in der Stadtverwaltung Bern und nach der Energie- und Klimastrategie. Beim Kauf von Elektrogeräten und Fahrzeugen müssen überdurchschnittlich energieeffiziente Produkte eingesetzt werden. Die Stadt sorgt für hohe Energieeffizienz bei der Beleuchtung ihrer Gebäude und der öffentlichen Beleuchtung. Zudem erhöht sie ihren Bezug von erneuerbarer Energie.

VORGEHEN

Klare Definition detaillierter Vorgaben und Umsetzung in bestehenden Prozessen.

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

Gemeinsam mit dem Amt für Umweltschutz hat die Fachstelle Beschaffungswesen im Jahr 2023 das Leitbild Nachhaltige Beschaffung der Stadt Bern überarbeitet und entsprechend den neuen, übergeordneten Vorgaben des Beschaffungsrechts angepasst. Das aktualisierte Leitbild Nachhaltige Beschaffung wurde am 6. Dezember 2023 durch den Gemeinderat verabschiedet.
Die Fachstelle Beschaffungswesen unterstützt die Dienststellen der Stadtverwaltung bei der Integration von Nachhaltigkeitskriterien in die Ausschreibungsunterlagen. Als Beispiele der vergangenen zwei Jahre können genannt werden:

- Verwendung ökologischer Reinigungsmittel bei der Glas- und Storenreinigung der Verwaltungsgebäude
- Einsatz von Recyclingstahl bei der Umzäunung des Sportplatzes Bodenweid
- Alterskriterium beim Kunstrasenersatz
- Reduktion von grauen Energien bei Gesamtleistungen Provisorien Schulräume und Turnhallen

MASSNAHME

6c Mobilitätsmanagement für die Stadtverwaltung ausbauen

ZIEL

Die Stadt baut das Mobilitätsmanagement für die Stadtverwaltung aus und reduziert damit den MIV-Anteil an Pendlerwegen ihrer Angestellten.

VORGEHEN

Anknüpfen an bestehende Grundlagen (Mitarbeiter*innenbefragung, Unterlagen Fahrzeugbeschaffung, Konzeptvorschläge); Erarbeitung und Umsetzung direktionsübergreifendes Konzept; Begleitung der Arbeiten durch verwaltungsinterne Arbeitsgruppe.

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

Für das Management der städtischen Flotte zur Personenbeförderung – PW, E-Bike, Cargobike, Velo – ist seit 2017 die Stelle Flottenmanagement (FLM) zuständig. Diese analysiert die Bedürfnisse, veranlasst die zentrale Wartung und optimiert Beschaffungen. Das FLM ist auch für die Einhaltung der Zielvorgaben bei PW-Fahrzeug-Neuanschaffungen zuständig: Grundsätzlich werden nur noch Personenwagen mit Elektroantrieb beschafft. Die Modellwahl erfolgte in allen Fällen nach den dienstlichen Bedürfnissen und in Absprache mit den jeweiligen Dienststellen.
In den Jahren 2022 und 2023 konnten fünf Personenwagen mit konventionellem Antrieb durch neue Elektro-Personenwagen ersetzt werden. Ausserdem wurden 14 E-Bikes, drei E-Lastenbikes und zwei E-Kleinmotorräder beschafft.
Die Nutz-, Kommunal- und Spezialfahrzeuge sind nicht Bestandteil der aktuell gültigen Mobilitätspolicy. Für die Beschaffung der entsprechenden Fahrzeugkategorien bestehen stadtweite Vorgaben auf Stufe Direktion und Abteilung/Amt. Mit GRB 2022-1341 vom 14. Dezember 2022 hat der Gemeinderat beschlossen, dass grundsätzlich Nutz-, Kommunal- und Spezialfahrzeuge mit alternativem Antrieb zu beschaffen sind, vorausgesetzt, dass dies technisch-betrieblich machbar ist und eine gesicherte Lösung zur Finanzierung der zusätzlichen Investitionskosten gefunden werden kann.
Gemäss der aktuellen Erhebung zur Mobilität auf dem Arbeitsweg aus dem Jahr 2023 legen fast 80 % der Verwaltungsangestellten den Arbeitsweg zu Fuss, mit dem Velo (inkl. E-Bike und PubliBike) oder ÖV zurück. Dieser Wert hat sich im Vergleich zur letzten Befragung im Jahr 2019 kaum verändert. Allerdings fährt mittlerweile ein Drittel mit einem Velo zur Arbeit (Steigerung von 27 % auf 33 % gegenüber 2019). Dabei hat vor allem die Nutzung von E-Bikes gegenüber 2019 stark zugenommen (10,1 % im Vergleich zu 5,5 %). Von der Minderheit der Autofahrer*innen haben viele, wenn auch auf tiefem Niveau, Benzin und Diesel gegen alternative Antriebe ausgetauscht. Der Anteil Personenwagen mit Verbrennungsmotor liegt aktuell bei 13 %.
Fast 70 % der in der Stadt Bern wohnhaften Angestellten kommen zu Fuss (10 %), mit dem Velo (43 %), E-Bike (10 %) oder PubliBike (6 %) zur Arbeit. Dies ist ein Anstieg von über 10 % seit 2019.
Das Business Car-Sharing mit Mobility wird für die Stadtverwaltung weitergeführt. Per Ende 2023 verfügt die Stadt Bern über 14 Dauerkarten.
PubliBikes sollen zu einem wichtigen Beförderungsmittel für Mitarbeiter*innen der Stadtverwaltung werden. Deshalb profitieren sie weiterhin vom Angebot, PubliBike während einer halben Stunde gratis zu nutzen.
Umweltfreundliches Mobilitätsverhalten auf dem Arbeitsweg wird gefördert: Mitarbeiter*innen der Stadt Bern, die mit dem Velo oder E-Bike zur Arbeit fahren, erhalten einen Unterstützungsbeitrag in Höhe von CHF 120. Libero-Abonnemente des ÖV werden mit CHF 240 pro Jahr unterstützt.

MASSNAHME

6d Suffizienzoffensive für die Stadtverwaltung umsetzen

ZIEL

Die Stadt geht als gutes Vorbild voran und setzt sich für mehr Suffizienz in der Stadtverwaltung ein. Betrachtet werden alle Bereiche: Wärme, Strom und Mobilität. Ohne Verhaltensänderungen kann das Ziel der 2000-Watt-Gesellschaft nicht erreicht werden.

Es gibt jedoch von staatlicher Seite noch kaum Strategien, um Suffizienz umzusetzen und zu fördern. Mit der Entwicklung einer internen Strategie und der Umsetzung in der Verwaltung kann die Stadt Erfahrungen für eine nachgelagerte Stadtkampagne sammeln.

VORGEHEN

1. Konzeptentwurf, Klärung der Verantwortungen und Ressourcen.
2. Pilotanwendung in einer Abteilung, angepasste Ausweitung auf die Stadtverwaltung.

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

Die finanzielle und personelle Situation innerhalb der Stadtverwaltung hat es auch in den vergangenen zwei Jahren nicht erlaubt, einen Konzeptentwurf zur verlangten «Suffizienzoffensive für die Stadtverwaltung» zu erstellen.
Das Amt für Umweltschutz verschickt regelmässig den Umweltnewsletter an die Mitarbeitenden der Stadtverwaltung, macht damit auf Entwicklungen oder Veranstaltungen aufmerksam und gibt Empfehlungen für Fachliteratur zum Thema Nachhaltigkeit ab.
Weiterhin finden Beratungen bei Beschaffungen, die Angebote der Veranstaltungsreihe «WissenStadtEssen» oder Umweltaudits in den Dienststellen statt.

Das Wirtschaftsamt der Stadt Bern hat vom Gemeinderat den Auftrag erhalten, einen Masterplan Kreislaufwirtschaft zu erarbeiten. Auf dieser Basis werden in den Bereichen «Food Waste», «Abfall&Recycling», «öffentliche Beschaffung» und «Bau&Immobilien» mehrere Pilotprojekte umgesetzt. Aufgrund dieser ersten Erfahrungen hat die Stadt Bern «KLW à la Carte – Das Rezeptbuch für Kreislaufwirtschaft in ihrer Verwaltung» veröffentlicht. Es dient als Inspiration für Gemeindeverwaltungen, um zirkuläre Projekte umzusetzen.

MASSNAHME

7a Bevölkerung und Umsetzungspartner proaktiv informieren und einbinden

ZIEL

Die Stadt informiert proaktiv über die Vorhaben und Fortschritte in der Umsetzung der Energie- und Klimastrategie. Um konkrete Projekte umzusetzen, arbeitet die Stadt eng mit der Bevölkerung, Multiplikatoren und weiteren Umsetzungspartnern zusammen. Diese Zusammenarbeit ist ein wichtiger Erfolgsfaktor, um Massnahmen mit Breitenwirkung umsetzen zu können. Ein grosser Teil des Energieverbrauchs kann nicht direkt durch die Stadtverwaltung reduziert werden, sondern bedingt unter anderem Verhaltensänderungen bei verschiedenen Zielgruppen. Kampagnen, die Partner in der Stadt für eigene Projekte begeistern und sie bei der Umsetzung unterstützen, tragen zur Ausschöpfung dieser Potenziale bei. Beispiele sind die Zusammenarbeit mit der Klimaplattform der Wirtschaft oder Projekte von Vereinen (z. B. mit dem ÖV ins Training, mit Carpooling an den Match).

VORGEHEN

1. Partner definieren und proaktiv informieren und einbinden. Insbesondere:
   - Kanton und Bund: Der Richtplan Energie ist auch für Gebäude des Kantons und des Bundes behördenverbindlich. Die Stadt wirkt proaktiv darauf hin, dass Kanton und Bund ihre Beiträge an die Umsetzung des Richtplans Energie leisten.
   - Lokale Installateur*innen, Planer*innen und Architekt*innen als wichtige Multiplikatoren: Sie haben oft vor den städtischen Behörden mit privaten Bauherrschaften Kontakt.
   - Gebäudeeigentümer*innen: Diese prägen mit ihren Investitionsentscheiden die Umsetzung des Richtplans Energie. Was dieser für die individuelle Situation eines Gebäudes bedeutet, wird den Eigentümer*innen einfach zugänglich aufgezeigt. Dazu dienen die Umsetzungskarten auf dem Geoportal der Stadt Bern.
2. Kampagnenthemen definieren, Aufgabenteilung und Finanzierung festlegen.
3. Konkrete Projekte mit Umsetzungspartnern initiieren.

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

Das im Jahr 2020 durch das AfU lancierte Konzept der Infohubs wurde auch in den Jahren 2022 und 2023 weitergeführt. In diesen beiden Jahren fanden insgesamt zehn Veranstaltungen statt.

- In unterschiedlichen Quartieren informierte das AfU gemeinsam mit ewb und weiteren Partnern über Heizungsersatz sowie über Möglichkeiten und Potenziale bei der Gebäudesanierung.
- Für Planer*innen aus Architektur und Energietechnik organisierte das AfU eine Infoveranstaltung zum revidierten kantonalen Energiegesetz und ermöglichte eine Besichtigung von Gebäude B des Verwaltungszentrums Guisanplatz des Bundes.
- Mit verschiedenen Infoschreiben an Hauseigentümer*innen machte das AfU, gemeinsam mit der EBSB, auf deren Angebot aufmerksam, informierte über das revidierte kantonale Energiegesetz und bot Unterstützung beim Heizungsersatz bei Liegenschaften an.
- Mit einem Infoschreiben an Immobilienverwaltungen machte die Energiefachstelle auf das Programm «GEAK Plus der Stadt Bern» aufmerksam.

MASSNAHME

7b Umweltbildung verstärken

ZIEL

Die Stadt verstärkt die Umweltbildung und unterstützt entsprechende Programme und Angebote. Eine wichtige Zielgruppe sind Schüler*innen und Auszubildende, die stärker für das Thema Energie begeistert werden können. Für die Umsetzung können bestehende Angebote (Pusch, myclimate, «Mobilität erleben» usw.) genutzt oder eigene Programme entwickelt werden.

VORGEHEN

- Bestehende Angebote weiter umsetzen und verstärken.
- Neue Schwerpunkte setzen: Als Schwerpunktthema scheint beispielsweise das Handlungsfeld «Schulen und Velos» geeignet. Mit einer Sensibilisierung der Eltern kann darauf hingewirkt werden, dass vermehrt Schulwege mit dem Velo oder zu Fuss zurückgelegt werden.

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

Im Oktober 2023 fand eine weitere Jugendsolarprojektwoche statt. Schülerinnen und Schüler der Volksschule Schwabgut setzten sich intensiv mit dem Thema Sonnenenergie auseinander. Herzstück der Jugendsolarwoche war die Mitarbeit der Jugendlichen bei der Installation einer Photovoltaikanlage auf dem Dach des Kindergartens Tscharnergut. Neben der Arbeit in Kleingruppen auf dem Dach des Kindergartens setzten sich die Jugendlichen auch auf theoretischer Ebene mit dem Thema Sonnenenergie auseinander. Sie lernten das Potenzial der Sonne als Energiequelle kennen und erfuhren viel über die Bedeutung von Massnahmen im Bereich Energieeffizienz. In Workshops wurde mit einer mobilen Solarküche gekocht oder eine Solaranwendung gebaut (Solarlampe, Solarflugzeug).
Das Angebot der Energiekiste wurde in den Jahren 2022 und 2023 fortgeführt.
Zudem werden mit diversen Angeboten Schüler*innen und Eltern dafür sensibilisiert, dass Kinder ihren Schulweg zu Fuss oder mit dem Velo zurücklegen.

MASSNAHME

7c Austausch mit dem Wissensstandort Bern vertiefen

ZIEL

Die Stadt vertieft den Austausch mit dem Wissensstandort Bern. Sie sorgt damit für einen intensiveren Transfer des bestehenden Know-hows aus Forschung und Praxis zur Stadt Bern. Die Themen der Energie- und Klimastrategie sind sehr breit und entwickeln sich laufend weiter. Beispiele sind Regenerierung der Erdwärme, Smart Metering, Eisspeicher, neuste Erkenntnisse zu Sanierungshemmnissen, Geothermie, autoarmes/autofreies Wohnen, Elektrobusse usw. Regelmässiges Sichten von wichtigen Themen, das Zusammentragen des Stands des Wissens und das Überprüfen der Anwendung von «Best Practice» in der Stadt Bern tragen dazu bei, dass wichtige Erkenntnisse laufend einfliessen und die Stadt eine Pionierrolle einnehmen kann.

VORGEHEN

1. Definition der notwendigen Organisation, um den Austausch mit dem Wissensstandort Bern zu verstärken.
2. Identifikation und Priorisierung von relevanten Themen.
3. Vertiefung von ausgewählten Themen: Stand des Wissens, Stand der Anwendung in der Stadt Bern, Handlungsoptionen.

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

Die Zusammenarbeit mit dem Centre for Development and Environment (CDE) der Universität und der Berner Fachhochschule (Hochschule für Agrar-, Forst- und Lebensmittelwissenschaften, HAFL) wurde auch in den letzten beiden Berichtsjahren mit dem «Netzwerk Nachhaltige Ernährung» fortgeführt.
Zudem pflegt die Fachgruppe Klimaanpassung der Direktion TVS im Zusammenhang mit dem «Messnetz Stadtklima Bern» eine Kooperation mit dem Geographischen Institut der Universität Bern und arbeitet im Rahmen des Pilotprojekts Schwammstadt beim Schosshaldenfriedhof intensiv mit der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) zusammen.

MASSNAHME

7d Zusammenarbeit mit zentralen Partnern verstärken

ZIEL

Die Stadt intensiviert den Austausch und die Zusammenarbeit mit zentralen Akteur*innen in der Umsetzung der Energie- und Klimastrategie. Dazu gehören unter anderen ewb, die Burgergemeinde und der Kanton.

Ein regelmässiger Austausch und eine enge Zusammenarbeit sind für den Erfolg der Strategie von grosser Bedeutung.

VORGEHEN

- Regelmässige Überprüfung von Themen, Teilnehmer*innen und Häufigkeit des Austausches. Identifikation neuer Partner, die zentral für die Umsetzung der Energie- und Klimastrategie sind.
- ewb: Abgleich Eignerstrategie ewb mit den Inhalten des Richtplans Energie bei der Wärmeversorgung. Gemeinsame Aktivitäten, damit die angewendeten Bewertungsmethoden für Fernwärme aus Abfall die Umsetzung des Richtplans Energie nicht behindern.
- Burgergemeinde: Austausch zur möglichen Zusammenarbeit, Prüfung der Einflussmöglichkeiten der Stadt.
- Kanton: Austausch zur Umsetzung des Richtplans Energie und der Einführung der MuKEn 2014.

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

Die intensive Zusammenarbeit mit ewb führte die Stadt Bern auch in den Jahren 2022 und 2023 fort. Der Fokus lag dabei unter anderem bei der Erarbeitung der Energie- und Klimastrategie 2035, bei der ewb im Handlungsfeld Energieversorgung und Gebäude eine zentrale Rolle spielt.
Das AfU führte die Zusammenarbeit mit weiteren bewährten Partnern auf verschiedenen Ebenen fort. Mit energie-cluster.ch, Pusch, dem Verein Energiestadt, der schweizerischen Energie-Stiftung, der Regionalkonferenz Bern-Mittelland, der Interessensgemeinschaft öffentliche Beschaffung, der städtischen Denkmalpflege und dem kantonalen Amt für Umwelt und Energie (AUE) werden die Kooperation und der fachliche Austausch aktiv gesucht.
Mit der Burgergemeinde Bern findet der Austausch weiterhin auf Projektebene statt. Zudem hat eine Vertretung der Burgergemeinde an den Workshops zur Erstellung der Energie- und Klimastrategie 2035 teilgenommen.

MASSNAHME

7e Massnahmen koordinieren und Umsetzung überprüfen

ZIEL

Die Stadt koordiniert die Massnahmen und überprüft den Fortschritt mit geeigneten Controlling-Instrumenten. Eine einheitliche Datenbasis legt dazu die Grundlage.

VORGEHEN

1. Definition der Prozesse zur Koordination und Überprüfung inkl. zeitlicher Vorgaben an die Kontrolle der Umsetzung, das Reporting und die vertiefte Berichterstattung und Anpassung von Massnahmen. Dabei werden auch Synergien mit weiteren Aufgaben beachtet.

2. Vereinheitlichung der Datengrundlagen. Dazu wird ein Set an Daten definiert und geprüft, ob der Stromverbrauch für die Mobilität und Wärme differenziert erhoben werden soll. Es wird sichergestellt, dass über alle Jahre vergleichbare Daten erhoben werden. Die Datenerhebung orientiert sich wo möglich an vorhandenen Grundlagen (z. B. Kennzahlensystem ewb).

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

Zu 1.: Der Prozess zur Kontrolle der Massnahmenumsetzung bleibt weiterhin der gleiche: Die Berichterstattung über das Controlling zur Energie- und Klimastrategie 2025 an den Gemeinderat erfolgt zweijährlich. Die Koordination der Massnahmenumsetzung liegt beim Amt für Umweltschutz. Aufgrund der Erarbeitung der Energie- und Klimastrategie 2035 (Prozessdesign, Durchführung Workshops, Koordination der Massnahmenerarbeitung über die gesamte Stadtverwaltung) standen in den Jahren 2022 und 2023 begrenzte Ressourcen für die Umsetzung der EKS 2025 zur Verfügung.
Die 2021 ins Leben gerufenen Austauschgefässe waren intensiv am Erarbeitungsprozess der Energie- und Klimastrategie 2035 beteiligt und sollen auch nach der Inkraftsetzung der neuen Strategie weitergeführt werden.

Zu 2.: Seit Beginn des Controllings der Energie- und Klimastrategie 2025 ist die Datengrundlage vereinheitlicht und wird so zur Erstellung der Energie- und CO_2-Bilanz verwendet. Das AfU pflegt dazu insbesondere mit ewb und Immobilien Stadt Bern eine gute Zusammenarbeit. Der 2021 erstmals durchgeführte Abgleich der Daten der Feuerungskontrolle mit Informationen zu installierten Wärmepumpen und erstellten Fernwärmeanschlüssen fand auch in den Jahren 2022 und 2023 wieder statt. Zudem wurden die Daten der Feuerungskontrolle mit Daten zum meldepflichtigen Heizungsersatz des Bauinspektorats verglichen, die seit Inkrafttreten des kantonalen Energiegesetzes erfasst werden.

8 Erweiterter Handlungsplan Klima

(Beschlossen durch den Gemeinderat der Stadt Bern am 22. Mai 2019)

MASSNAHME

8a Beschleunigung Ausbau Fernwärme (Bern West)

ZIEL

Beschleunigung des Ausbaus des Fernwärmenetzes für die Erreichung der im Richtplan Energie verbindlich festgelegten 70 % erneuerbare Energie bei der Wärmeversorgung bis 2035.

VORGEHEN

Für die Beschleunigung des Ausbaus des Fernwärmenetzes muss eine Beteiligung der Stadt an der Finanzierung geprüft werden. Mit einer Volksabstimmung kann ein verbindliches Bekenntnis zur Finanzierung der Fernwärme abgeholt werden.

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

Im Oktober 2020 hat der Gemeinderat entschieden, die variablen Gewinne von ewb neu zweckgebunden für den Ausbau der Fernwärme und zu einem kleineren Teil für die Elektrifizierung der Busflotte von BERNMOBIL einzusetzen. Dafür wurde die Eignerstrategie ewb angepasst, wobei insbesondere das Gesamtausschüttungsmodell in die Strategie aufgenommen wurde. Die konkrete Gewinnverwendung wird gemäss ewb-Reglement vom Gemeinderat jährlich wieder beschlossen. Mit dem variablen Gewinn erhält ewb zusätzliche Mittel, um die anstehenden hohen Investitionen für den Ausbau des Fernwärmenetzes zu finanzieren.
Die Umsetzung des Projekts «Ausbau Fernwärme» (AFW), mit den Schwerpunktgebieten Bern West und Länggasse, macht weiterhin zügig Fortschritte. Nach gut vier Jahren Bauzeit sind rund 14 von insgesamt 36 Kilometern Fernwärmeleitung im Boden verlegt. In der Transportleitung, der sogenannten Hauptschlagader des Fernwärmeausbaus, fliesst Wärme von der Energiezentrale Forsthaus Richtung Betlehem und in die Länggasse.
Als eines der ersten Gebäude wurde Ende 2022 die neue Schwimmhalle im Neufeld ans Fernwärmenetz angeschlossen. Nach dem Bau der Hauptleitung in der Hochfeldstrasse wurde im September 2023 mit dem Bau der Hausanschlüsse für die Liegenschaften begonnen.
Auch im Berner Untermattquartier können die ersten Liegenschaften klimaschonend mit Fernwärme beheizt werden. Im vergangenen Jahr wurden insgesamt 123 Fernwärmeanschlüsse gebaut, die Nachfrage der Berner*innen ist ungebremst hoch. Zudem wurde das Holzheizwerk im Rehhag erfolgreich realisiert. Es wird im Jahr 2024 seinen Betrieb aufnehmen, um Kund*innen im Kleefeld mit Fernwärme zu versorgen.
Nach Abschluss des Projekts AFW, für das ewb bis 2035 über 500 Millionen Franken investiert, wird mit jährlichen CO_2-Einsparungen von 52 000 t gerechnet.
Projekt Wankdorf+: Ergänzend zum Projekt AFW prüft ewb zurzeit, wie im Nordosten der Stadt die fossilen durch erneuerbare Heizenergien ersetzt werden können. Im Rahmen des Projekts Wankdorf+ soll einerseits ein Energiehub auf dem Schermen-Areal entstehen, andererseits sollen auch andere erneuerbare Energiequellen aus der Umwelt zur Wärmeversorgung des Nordquartiers eingesetzt werden. Dazu gehört unter anderem die Nutzung der Aare als Wärmequelle.
Projekt Wabern: Zudem planen die Stadt Bern und die Gemeinde Köniz eine Wärmeinfrastruktur entlang der Seftigenstrasse. Durch die Nutzung von Wärmepumpen und von erneuerbarer Energie sollen bis zu 5000 Wohneinheiten mit mindestens 80 % erneuerbarer Wärme versorgt werden, wobei die Spitzenlast durch bestehende fossile Heizkessel abgedeckt wird. Eine Machbarkeitsprüfung des Wärmeverbunds Bern-Wabern wird derzeit von ewb durchgeführt. Informationen zu Zielnetzen, Hausanschlüssen und Lieferterminen sollen voraussichtlich Ende 2024 verfügbar sein.

MASSNAHME

8b Pilotprojekt: Fonds zur Beschleunigung von Gebäudesanierungen und Realisierung von Arealnetzen und Nahwärmeverbunden

ZIEL

Beschleunigung von Gebäudesanierungen und Realisierung von Arealnetzen und Nahwärmeverbunden ohne städtische Subventionen.

VORGEHEN

1. Die Stadt konkretisiert zusammen mit swisscleantech und dem Bund das Pilotprojekt und nimmt mit verschiedenen Finanzinstituten Kontakt auf.
2. Gebäudecluster werden definiert, um Cluster-Reduktionszielvereinbarungen zu definieren.
3. Definition und Quantifizierung des Risikoausgleichs der öffentlichen Hand.
4. Der Fonds unterstützt Pilotprojekte finanziell, welche energieautarke Gebäude und Siedlungen umsetzen.

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

Die Arbeiten zum Pilotprojekt zusammen mit swisscleantech wurden gestartet. Eine wesentliche Partnerin war die Berner Kantonalbank. Auf Bundesebene wurde parallel dazu seitens swisscleantech versucht, die Grundlagen auf nationaler Ebene für einen solchen Fonds zu definieren – was leider bis jetzt nicht erfolgreich gestaltet werden konnte.
Aus diesem Grund wurden die Arbeiten des Pilotprojekts vorübergehend sistiert.

8 Erweiterter Handlungsplan Klima

(Beschlossen durch den Gemeinderat der Stadt Bern am 22. Mai 2019)

MASSNAHME

8c Lenkungsabgaben auf Netznutzung Erdgas

ZIEL

Um Anreize zu schaffen für die Steigerung der Energieeffizienz und des Anteils erneuerbarer Energie auf 70 % in der Wärmeversorgung, soll die Einführung einer Lenkungsabgabe auf die Netznutzung für den Energieträger Erdgas geprüft werden. Die erhobenen Mittel werden an die Bevölkerung und die Unternehmen rückverteilt.

VORGEHEN

1. Die Stadt prüft in einem politischen und demokratischen Prozess den Einsatz einer Lenkungsabgabe auf die Netznutzung für Erdgas.
2. Die Stadt Bern prüft, welche Handlungskompetenzen sie hat, welche Grundlagen geschaffen werden müssen und welche Ausgestaltungen möglich sind.
3. Mit einer Volksabstimmung wird die Lenkungsabgabe demokratisch legitimiert.

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

2019 wurde mit einem Rechtsgutachten abgeklärt, ob die Erhebung einer Lenkungsabgabe auf die Netznutzung bei Bezug von Erdgas zulässig ist. Das Gutachten kam zum Schluss, dass es mit dem geplanten Inkrafttreten des neuen Gasversorgungsgesetzes nicht mehr zulässig ist, eine Lenkungsabgabe auf der Netznutzung zu erheben. Die Zusammensetzung des Netznutzungsentgelts wird neu bundesrechtlich geregelt, städtische Erlasse sind nicht mehr möglich. Massnahme 8c ist demnach nicht umsetzbar.

MASSNAHME

8d Schaffung einer Energie- und Klimakommission

ZIEL

Die Energiekommission des Gemeinderates wird zu einer Energie- und Klimakommission des Gemeinderates erweitert. Die neue Kommission wird ergänzt mit Vertreter*innen aller Direktionen, aus Wirtschaft, Zivilgesellschaft, Mobilität und Wissenschaft.

VORGEHEN

1. Anpassung der Kommissionsverordnung des Gemeinderats vom 29. November 2000.
2. Erweiterung der Energiekommission zur Energie- und Klimakommission.
3. Ergänzung der Energiekommission durch Vertreter*innen aus Wirtschaft, Zivilgesellschaft, Mobilität und Wissenschaft.

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

Zu 1.: Die Anpassung der städtischen Kommissionsverordnung ist erfolgt.
Zu 2.: Die Erweiterung zur Energie- und Klimakommission ist erfolgt.
Zu 3.: Die 2021 neu geschaffene Energie- und Klimakommission setzt sich unter dem Vorsitz von Gemeinderat Reto Nause aus Vertretungen der Verwaltung, der Stadtratsfraktionen, von ewb, der Wissenschaft, der Zivilbevölkerung sowie Vertretungen diverser Verbände zusammen.

In den Jahren 2022 und 2023 traf sich die Energie- und Klimakommission zu insgesamt sechs Sitzungen. Die Energie- und Klimakommission wurde an ihren Sitzungen im Jahr 2023 über den Stand der Erarbeitung der Energie- und Klimastrategie 2035 informiert und konnte generelle Rückmeldungen, konkrete Ideen oder Vorstellungen und Empfehlungen einbringen.

8 Erweiterter Handlungsplan Klima

(Beschlossen durch den Gemeinderat der Stadt Bern am 22. Mai 2019)

MASSNAHME

8e Flugreiseverbot für die ganze Stadtverwaltung

ZIEL

Senkung der CO_2-Emissionen durch Ersatz der Flugreisen des Stadt- und Gemeinderates sowie der Angestellten der Stadtverwaltung.

VORGEHEN

Flüge sind für Dienstreisen in der Schweiz und in Mitteleuropa nicht erlaubt. Beträgt der zeitliche Aufwand zur Zielerreichung mehr als 12 Stunden, kann auf Antrag (Direktor*in oder Gemeinderat) eine Flugreise innerhalb Mitteleuropas genehmigt werden. Für bewilligte Flugreisen ist eine CO_2-Kompensation vorzusehen.

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

Der Gemeinderat hat am 28. August 2019 mit Gemeinderatsbeschluss 2019-1174 die städtische Mobilitätspolicy, welche sich an die Mitarbeiter*innen der Stadtverwaltung richtet, mit einer Regelung zu Flugreisen ergänzt: Auslandsreisen haben mit dem öffentlichen Verkehr zu erfolgen. Es gilt ein grundsätzliches Flugverbot. Dauert der Zeitaufwand zur Zielerreichung mit dem öffentlichen Verkehr länger als 12 Stunden, kann die Direktorin oder der Direktor auf Antrag eine Flugreise innerhalb Europas genehmigen. Über alle anderen Flüge entscheidet der Gemeinderat. Für alle bewilligten Flugreisen ist eine CO_2-Kompensation vorzunehmen.

MASSNAHME

8f Keine Gratisparkplätze für die Stadtverwaltung

ZIEL

Senkung der Anzahl Pendelfahrten mit dem privaten Auto respektive Senkung der CO_2-Emissionen durch den Arbeitsverkehr der Stadtverwaltung.

VORGEHEN

Es ist zu prüfen, ob die Höhe der Parkplatzmiete für Mitarbeiter*innen der Stadtverwaltung an die Energieeffizienzklasse respektive an den CO_2-Ausstoss des entsprechenden Fahrzeuges gekoppelt werden kann, wobei auf eine sozialverträgliche Umsetzung geachtet wird. Ausnahmen, z. B. für Menschen mit einer Behinderung, werden vorgesehen.

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

Die Massnahme wird in geeigneter Weise im Rahmen der laufenden Teilrevision der Personalverordnung der Stadt Bern vom 19. September 2001 (PVO; SSSB 153.011) umgesetzt werden. Die Inkraftsetzung der teilrevidierten Personalverordnung ist in der zweiten Jahreshälfte 2024 vorgesehen.

8 Erweiterter Handlungsplan Klima

(Beschlossen durch den Gemeinderat der Stadt Bern am 22. Mai 2019)

DIREKTION FÜR SICHERHEIT, UMWELT UND ENERGIE (AFU) UND DIREKTION FÜR FINANZEN, PERSONAL UND INFORMATIK[1]

MASSNAHME

8g Aufnahme eines Ziels im Zusammenhang mit einer klimaneutralen Vermögensbewirtschaftung und -anlage in der Energie- und Klimastrategie der Stadt Bern

ZIEL

Initiierung des Prozesses, um das Vermögen des Gemeinwesens der Stadt Bern als erste Stadt der Schweiz klimaneutral bewirtschaften zu können.

VORGEHEN

1. Analyse der städtischen Vermögensbewirtschaftung und-anlagen auf ihre CO_2-Bilanz hin.
2. Forderung nach und Unterstützung der nationalen und kantonalen Vorgaben und/oder Zertifizierungsstellen, um das anlässlich des Pariser Abkommens vereinbarte Ziel erreichen zu können.
3. Möglichkeiten und Konsequenzen einer klimafreundlichen Vermögensbewirtschaftung aufzeigen.
4. Güterabwägung und Definition der künftigen Vermögensbewirtschaftung und-anlage der Stadt Bern.

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

In den Jahren 2022 und 2023 konnten die Arbeiten zu einer klimaneutralen Vermögensbewirtschaftung aufgrund fehlender personeller und finanzieller Ressourcen nicht begonnen werden.
Im Rahmen der Erarbeitung der Energie- und Klimastrategie fanden 2023 zwei Workshops mit Vertreter*innen der Finanzverwaltung, der Personalvorsorgekasse und des Amtes für Umweltschutz statt. Mit Unterstützung einer externen Expertin für nachhaltiges Finanzmanagement wurde ein gemeinsames Verständnis zum Thema und für die Aufgaben der einzelnen Akteur*innen erarbeitet.
Darauf basierend wird die Energie- und Klimastrategie 2035 voraussichtlich eine Massnahme zum klimafreundlichen Finanzmanagement mit entsprechenden Umsetzungsschritten enthalten.

MASSNAHME

8h Strategie von städtisch subventionierten Betrieben zum CO_2-armen Betrieb

ZIEL

CO_2-Reduktion in Betrieben mit einem städtischen Leistungsauftrag und jährlichen Subventionen von mehr als Fr. 20 000.–. Die Betriebe zeigen auf, wie sie die Emissionen senken wollen. Die Subventionsvergabe wird an die Umsetzung der aufgezeigten Massnahmen gebunden.

VORGEHEN

1. Analyse der städtisch subventionierten Betriebe bezüglich ihrer CO_2-Bilanz in den Bereichen Liegenschaften, Betrieb und Mobilität.
2. Möglichkeiten und Konsequenzen einer klimafreundlichen Subventionsvergabe aufzeigen.
3. Güterabwägung und Definition der künftigen Subventionsvergaben.
4. Erarbeitung der entsprechenden Rahmenbedingungen.
5. Ausarbeitung eines effizienten Controlling-Systems.

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

2019 wurde eine Übersicht über jene Betriebe erstellt, die einen Leistungsvertrag mit der Stadt Bern haben. Es wurde definiert, in welchen Betrieben in den Bereichen Liegenschaft, Betrieb, Mobilität und Ernährung ein Reduktionspotenzial vorhanden ist.

Aufgrund fehlender personeller Ressourcen konnte das Projekt seit 2019 nicht weiterverfolgt werden.

MASSNAHME

8i Einfordern von CO_2-wirksamen Massnahmen auf allen übergeordneten politischen Ebenen

ZIEL

Die Stadt Bern fordert von den übergeordneten politischen Ebenen rasche und wirksame Massnahmen zur CO_2-Reduktion ein.

VORGEHEN

Die Stadt Bern intensiviert ihre Bemühungen zugunsten einer nachhaltigen Klimapolitik und stellt auch entsprechende Forderungen in Massnahmenbereichen, die nicht in ihrem Zuständigkeitsbereich liegen. Sie stimmt sich dafür möglichst mit anderen Städten und Gemeinden ab und nimmt auf regionaler, kantonaler und nationaler Ebene entsprechend Einfluss.

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

Diese Massnahme ist ein laufender Prozess. Die Stadt Bern bringt sich bei Vernehmlassungen zu übergeordneten kantonalen und nationalen Erlassen entsprechend ein, damit diese mehr Handlungsspielraum ermöglichen oder die Bemühungen zur Reduktion der CO_2-Emissionen unterstützen.

MASSNAHME

8j Eindämmung des Angebots privater Parkplätze bei Neubauten

ZIEL

Indem die Anzahl Parkplätze pro Wohnung bei Neubauten mit ausreichender Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr auf 0,2 Parkplätze pro Wohnung festgelegt wird, kann der Zuwachs des MIV reduziert werden. Sharing-Angebote sollen zusätzlich zu den 0,2 Parkplätzen berücksichtigt werden können. Weiter werden Abklärungen getroffen mit dem Ziel, das bestehende Angebot privater Parkplätze reduzieren zu können.

VORGEHEN

Ab sofort gilt bei allen laufenden und neuen Planungen die Vorgabe von maximal 0,2 Parkplätzen pro Wohnung bei ausreichender Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Die Details sind durch die zuständigen Direktionen zu regeln. Soweit dies das übergeordnete Recht zulässt, wird bei allen Baubewilligungen die Nutzung der Parkplätze durch Dritte verboten beziehungsweise klar geregelt (z. B. für Mobility). Schliesslich werden Anreizmassnahmen sowie weitere Möglichkeiten geprüft, um das bestehende Angebot privater Parkplätze reduzieren zu können.

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

Die Eindämmung des privaten Parkplatzangebotes wird bereits in Einzelplanungen umgesetzt. Mittels Überbauungsordnung kann die Erstellung von Parkplätzen auf maximal 0,2 Parkplätze pro Wohnung begrenzt werden. Der Grundsatz gilt für alle neuen Bauten. Bei laufenden Planungen ist in diese Richtung hinzuwirken. Eine entsprechende gesamtheitliche Regelung soll im Rahmen der Bauordnungsrevision nach Möglichkeit umgesetzt werden.

Zugleich wird ein Fokus auf genügend qualitativ hochwertige Veloabstellanlagen auf Basis des Masterplans Veloinfrastruktur gelegt. Als Zielwert strebt die Stadt Bern 1,5 Veloabstellplätze pro Zimmer an. Sowohl Lage, Zufahrt und Ausgestaltung werden sorgfältig geplant (siehe Leitfaden Veloparkierung für neue Wohnareale).

8 Erweiterter Handlungsplan Klima

(Beschlossen durch den Gemeinderat der Stadt Bern am 22. Mai 2019)

MASSNAHME

8k Reduktion des Angebots und Erhöhung der Tarife für Parkplätze bei städtischen Schul- und Sportanlagen

ZIEL

Indem die Anzahl Parkplätze gesenkt und deren Tarife bei städtischen Schul- und Sportanlagen erhöht werden, soll der Anteil MIV insbesondere im Bereich der Freizeitfahrten reduziert werden.

VORGEHEN

1. Verträge mit Mieter*innen von städtischen Sportanlagen anpassen mit der Vorgabe, dass nur noch in Ausnahmefällen mit Motorfahrzeugen angereist wird (z. B. Teambusse).
2. Vorgabe bei Veranstaltungsbewilligungen, dass Veranstaltende die Anreise mit dem ÖV (oder zu Fuss/mit dem Velo) so attraktiv machen, dass maximal 10 % der Anreisen per MIV erfolgen.
3. Parkplätze bei städtischen Sport- und Freizeitanlagen (z. B. Schwimmbäder) sowie Schulen werden auf ein notwendiges Minimum reduziert und mit lenkungswirksamen Tarifen bewirtschaftet.
4. Der Erlass des 2018 in die Vernehmlassung geschickten Parkierungskonzepts MIV, welches weniger weitgehende Massnahmen vorsieht, ist zugunsten einer raschen Umsetzung von Massnahmen zurückzustellen und anschliessend entsprechend anzupassen.

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

Zu 1.: Mit der Reservationsbestätigung zur Nutzung der Sportanlagen gibt das Sportamt «Mobilitätstipps für Vereine» ab und empfiehlt, bei der Anreise zu den Sportanlagen wenn möglich auf das Auto zu verzichten.
Jahresparkkarten werden für die Sporthalle Wankdorf und die Sporthalle Weissenstein abgegeben. Grundsätzlich werden diese Jahresparkkarten nur bei sehr guter Begründung und zurückhaltend abgegeben.
Die Sporthalle Weissenstein gehört der SpoHaWe AG, der Einfluss darauf, wie viele Parkkarten hier an Könizer Vereine abgegeben werden, ist daher beschränkt.
In Absprache mit dem Tiefbauamt wurde auch in den Jahren 2022 und 2023 in der Sommersaison bei den Freibädern ein Teil der Autoparkplätze temporär in Veloabstellplätze umgewandelt.
Zusammenhängend mit der seit August 2023 laufenden Sanierung des Freibads Wyler wurde ein Mobilitätskonzept erstellt: Ab Frühling 2024 werden bis zu 100 zusätzliche Veloabstellplätze und Abstellflächen für Spezialvelos und Velos mit Anhängern geschaffen. Als Folge davon werden insgesamt 19 Autoparkplätze aufgehoben.
Zu 2.: Die Abklärungen zu Anreizen für die Anreise mit ÖV bei Veranstaltungen sind nach wie vor pendent.
Zu 3.: Parkplätze bei städtischen Schul- und Sportanlagen werden nach den Tarifen des Gebührenreglements bewirtschaftet, gegen die verfügte Gebührenerhöhung läuft ein Beschwerdeverfahren (vgl. Hinweis zur Gebührenerhöhung in Massnahme 8l – Lenkungsabgabe auf öffentlichen Parkplätzen).
Die Definition eines städtischen Standards resp. einer Norm für die Parkierung bei Schulanlagen liegt vor.
Die temporäre Reduktion der Parkplätze bei Freibädern zugunsten von zusätzlichen Veloparkplätzen während der Sommermonate wurde weitergeführt. Beim Freibad Wyler wird eine PP-Reduktion zugunsten von Veloabstellplätzen voraussichtlich 2024 umgesetzt.
Zu 4.: Die Bearbeitung des Parkierungskonzepts ist sistiert, einzelne Massnahmen werden weiterbearbeitet und/oder umgesetzt.

MASSNAHME

8l Lenkungsabgabe auf öffentlichen Parkplätzen

ZIEL

Mit einer deutlichen Erhöhung der Tarife (vor allem zu den Spitzenzeiten) bei öffentlichen Parkplätzen sollen der Anteil MIV am Gesamtverkehrsaufkommen in der Stadt Bern reduziert und ein Lenkungseffekt auf alternative Verkehrsmittel (ÖV, Velo, Fussverkehr) und Umstieg auf alternative Antriebstechnologien erreicht werden. Die Erhöhung der Tarife führt zu Mehreinnahmen. Diese sollen an die Bevölkerung zurückfliessen, indem z. B. die Benutzung von Veloverleihsystemen und des ÖV vergünstigt werden. Andererseits können die Mehreinnahmen zur Kompensation der Einnahmenausfälle infolge aufgehobener öffentlicher Parkplätze dienen.

VORGEHEN

Eine Abstufung der Parkplatztarife nach Zentralität soll Fehlanreize im Stadtzentrum vermeiden und als Lenkungsmassnahme zugunsten von stadt- und umweltverträglichen Verkehrsmitteln dienen. Weiter ist eine Differenzierung von alternativen Antriebstechnologien bzw. Energieträgern (Elektro, Hybrid, Biogas usw.) anzustreben, damit diese Fahrzeuge weiterhin von tieferen Tarifen profitieren können. Mehreinnahmen durch Erhöhung der Tarife sollen an die Bevölkerung zurückfliessen. Dies zum Beispiel im Rahmen von Vergünstigungen der ÖV-Abos oder des Veloverleihsystems. Die Stadt prüft, welche Handlungskompetenzen sie hat, welche Grundlagen geschaffen werden müssen und welche Massnahmen möglich sind. Bei der Vergabe der Parkkarten ist zu prüfen, ob die Höhe der Lenkungsabgabe zusätzlich an die Energieeffizienzklasse resp. an den CO_2-Ausstoss des entsprechenden Fahrzeuges gekoppelt werden kann.

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

Die Anpassung des Gebührenreglements ist beschlossen, die Inkraftsetzung ist aber durch eine Beschwerde blockiert.
Die Anpassung des Gebührenreglements beinhaltet einerseits eine Erhöhung der Parkgebühren auf kostenpflichtigen Parkplätzen auf öffentlichem Grund von heute CHF 2.20 auf CHF 3.30 pro Stunde respektive von CHF 1.10 auf CHF 2.50 pro Stunde auf offenen Park+Ride-Plätzen. Die Anwohner*innenparkkarten sollen neu CHF 492 pro Jahr kosten, für Elektrofahrzeuge bzw. Fahrzeuge mit alternativem Antrieb CHF 384 pro Jahr.

8 Erweiterter Handlungsplan Klima

(Beschlossen durch den Gemeinderat der Stadt Bern am 22. Mai 2019)

MASSNAHME

8m Reduktion des Angebots öffentlicher Parkplätze

ZIEL

Mit der mittelfristig angestrebten Halbierung des Angebotes an öffentlichen Parkplätzen soll die Attraktivität für MIV-Fahrten in die Stadt bzw. innerhalb der Stadt reduziert und damit der Anteil MIV am Gesamtverkehrsaufkommen reduziert werden.

VORGEHEN

In Zusammenarbeit mit den Quartierorganisationen, der Wirtschaft und weiteren Interessengruppen werden in einem Umsetzungskonzept die Prioritäten festgesetzt. Parallel zur Reduktion der Anzahl Parkplätze muss die Vergabe der (Anwohner*innen-)Parkkarten neu geregelt werden, sodass die (reduzierte) Anzahl Parkplätze und die Anzahl Parkkarten in einem vernünftigen Verhältnis stehen.

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

Im Handbuch «Bern baut – Planen und Projektieren im öffentlichen Raum» ist ein Planungsgrundsatz enthalten: «Verhindern Parkplätze bessere Lösungen für flächeneffiziente Verkehrsmittel, für die Aufenthaltsqualität, für das Klima oder für die Biodiversität, werden sie ersatzlos aufgehoben.»
Zwischen 2019 und 2023 wurden ca. 5 % (867) der öffentlichen Parkplätze abgebaut, dies vor allem zugunsten der Velo- und Fussverkehrsinfrastruktur, für mehr Verkehrs- und Schulwegsicherheit sowie zugunsten der besseren Befahrbarkeit des städtischen Strassennetzes durch die Feuerwehr und für die neuen breiteren Kehrichtentsorgungsfahrzeuge mit E-Antrieb. Diese Bemühungen sollen in den kommenden Jahren fortgesetzt werden.

MASSNAHME

8n Flächendeckende Temporeduktionen

ZIEL

Tempo 30 auf dem Basisnetz wird bei städtischen Strassen möglichst flächendeckend eingeführt, da ein ruhiger und konstanter Verkehrsfluss auch zu weniger Treibstoffverbrauch führt.

VORGEHEN

Sukzessive Einführung von Tempo-30-Zonen und-abschnitten auf dem Stadtberner Basisnetz gemäss aktueller Bewilligungspraxis.

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

Im Handbuch «Bern baut – Planen und Projektieren im öffentlichen Raum» ist folgender Planungsgrundsatz enthalten: «Das Tempo wird flächendeckend reduziert: Auf Quartierstrassen und im UNESCO-Perimeter gelten Begegnungszonen (Tempo 20) als Grundvariante. Auf dem Basisnetz gilt Tempo 30 als Grundvariante.» Stand Ende 2023 sind auf dem städtischen Basisnetz mehrere Tempo-30-Abschnitte realisiert. Weitere Abschnitte sind bereits bewilligt und stehen vor der Umsetzung oder befinden sich noch in einem Verfahren. Weitere Tempo-30-Projekte auf dem Basisnetz sollen in den nächsten Jahren mit hoher Priorität weiter vorangetrieben und umgesetzt werden. Davon befindet sich der Abschnitt Bethlehem-/Bümplizstrasse bereits in der Publikation, und Abschnitte der Schloss- und der Thunstrasse stehen unmittelbar vor der Publikation.

8 Erweiterter Handlungsplan Klima

(Beschlossen durch den Gemeinderat der Stadt Bern am 22. Mai 2019)

MASSNAHME

8o Mobilitätshubs und autofreie Innenstadt

ZIEL

Die Erschliessung der Innenstadt erfolgt langfristig primär mittels Alternativen zum MIV. Die Innenstadt selber wird autofrei.

VORGEHEN

Die Stadt erarbeitet unter Einbezug der betroffenen Akteure (BERNcity, VAL, Wirtschaftsverbände usw.) ein Konzept, das aufzeigt, mit welchen Massnahmen die Erschliessung der Innenstadt künftig möglichst ohne MIV sichergestellt wird. Gleichzeitig wird langfristig eine autofreie Innenstadt angestrebt. Dazu werden verschiedene Handlungsoptionen geprüft:

– City-Logistik
– Mobilitätshubs bei Autobahnausfahrten (Parkhäuser mit attraktivem ÖV-Anschluss zur Innenstadt)
– Überdenken der künftigen Funktion der innerstädtischen Parkhäuser (z. B. Logistikhubs)

usw.

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

Mit dem Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt wurde eine erste Grundlage für die Reduktion des MIV in der Innenstadt geschaffen. Zur Parkierung in der Unteren Altstadt wurden 2022 Verkehrsmassnahmen verfügt und Reglementsanpassungen beschlossen, damit öffentliche Parkplätze aufgehoben werden und die Anwohner*innen stattdessen vergünstigt im Rathaus-Parking parkieren dürfen. Diese Anpassungen sind derzeit im Beschwerdeverfahren und somit noch nicht rechtsgültig.
Antworten auf offene Fragen zur Einbindung von Mobilitätshubs in das Gesamtverkehrssystem liefert die Studie «Verkehrsdrehscheiben in der Region Bern-Mittelland» der RKBM. Sie zeigt unter anderem auf, dass das Umsteigen von MIV auf den ÖV ausserhalb des Stadtperimeters erfolgen soll. Auf Stadtboden sind deshalb vier Verkehrsdrehscheiben an ÖV-Knotenpunkten (Bahnhöfe Brünnen Westside, Europaplatz, Bern und Wankdorf) und nur ein Standort (P+R Neufeld) mit der Umsteigebeziehung von MIV auf andere Verkehrsmittel bezeichnet. Die Ergebnisse sind in das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK 2025) eingeflossen.

Betreffend Lieferverkehr wurden mit der Post erste Abklärungen für einen Warenhub in der Oberen Altstadt getroffen. Das Ziel wäre gewesen, neben der Briefauch die Paketpost ab dem genannten Hub mit stadtverträglichen Elektrofahrzeugen auszuliefern. Leider konnte bis anhin kein geeigneter Standort gefunden werden. Das Einrichten von Be- und Entladezonen, z. B. für die Post und weitere Kurier-Express-Paket-Dienstleistende sowie Handwerksbetriebe, kann dazu beitragen, das Verkehrsaufkommen in den Wohnquartieren zu reduzieren, wenn von diesen Zonen aus Lieferungen von Hand feinverteilt werden.
2023 hat sich hierzu eine Projektgruppe, bestehend aus Vertreter*innen des Gewerbes, Logistikunternehmen und der Verwaltung, gebildet, die die Thematik vorantreibt. Ziel ist, den Ansatz 2024 in der Praxis zu testen.
Ferner wurde ein externer Auftrag für einen möglichen Pilotbetrieb mit anbieterneutralen Paketabholstationen vergeben. Die vorerst rein theoretischen Erkenntnisse werden im Verlauf des kommenden Jahres vorliegen und dienen als Grundlage für ein allfälliges Pilotprojekt im Siedlungskontext.

MASSNAHME

8p Umstellung Buslinien BERNMOBIL auf elektrischen Antrieb

ZIEL

Buslinien von BERNMOBIL, die bisher fossil betrieben werden, sollen priorisiert nach Wirkung im Rahmen ordentlicher Ersatzbeschaffungen und Kapazitätsausbauten auf elektrischen Antrieb umgestellt werden. Die Umstellung wird priorisiert nach den Kriterien CO_2-Emissionen, Kosten, Passagieraufkommen. Bis 2040 sollen die städtischen Linien komplett auf möglichst CO_2-freie Antriebe umgestellt werden.

VORGEHEN

a: Linien 19, 21 und 28
- Finanzierungsvereinbarungen mit Kanton und Ökofonds ewb prüfen
- Fahrzeugausschreibung für drei Linien
- Inbetriebnahme bis 2025

b: Linie 10/Köniz
- Abschluss ÖV-Netzstrategie
- Abklärung zu neuen Transportgefässen und Antriebstechnologien
- Eingabe Massnahme in Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK)/ Agglomerationsprogramm
- Inbetriebnahme bis 2030

c: Verbleibende Flotte
Ab 2025 sollen nur noch CO_2-frei betriebene Fahrzeuge beschafft werden (inkl. Verstärkungs- und Einsatzkurse) mit dem Ziel, dass bis 2040 ein möglichst vollständig CO_2-freier Betrieb aller Linien des Ortsverkehrs erreicht wird. Je nach Stand der Technik sind dafür entweder die Ladekapazitäten in den Garagen oder auf dem Liniennetz auszubauen.

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

Bei der Busflotte von BERNMOBIL stehen grössere Veränderungen an.
2023 wurden sechs Batteriegelenkbusse auf der Linie 21 Bern, Bahnhof–Bremgarten in Betrieb genommen. Weitere E-Busse sind bestellt, um schrittweise die nächsten Buslinien auf elektrischen Betrieb umzustellen.
2025 soll die Buslinie 19 folgen, 2026 die Buslinie 10 Bern-Köniz/Schliern sowie die Linien 22, 27, 28 und 29. Die Fahrzeugflotte soll bis voraussichtlich 2035 vollständig klimafreundlich unterwegs sein.

8 Erweiterter Handlungsplan Klima

(Beschlossen durch den Gemeinderat der Stadt Bern am 22. Mai 2019)

MASSNAHME

8q Optimierung des Verkehrsmanagements und Abbau von Fahrspuren

ZIEL

Die Dosierungsmassnahmen auf dem städtischen Strassennetz zugunsten des Veloverkehrs, des ÖV und des Wirtschaftsverkehrs und zulasten des übrigen MIV werden verstärkt. Gleichzeitig wird der Abbau von Fahrspuren unter Berücksichtigung der Anliegen des Veloverkehrs, des ÖV und des Wirtschaftsverkehrs angestrebt. Damit soll der Anteil des MIV am Gesamtverkehrsaufkommen reduziert werden.

VORGEHEN

Diese Aufgabenstellung soll im Rahmen des laufenden Projektes «Verkehrsmanagement 2.0» aufgenommen und dort verstärkt verfolgt werden. Die Bearbeitung einer Vorstudie läuft seit Frühling 2019; die Zielsetzung wird entsprechend angepasst.

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

Im Rahmen laufender Projekte wird die Optimierung des Verkehrsmanagements und der Abbau von Fahrspuren aufgenommen und verfolgt. In einem ersten Schritt werden dazu die Massnahmen des Projekts «Zentrale Verkehrsachse» umgesetzt und überwacht. Die Ergebnisse fliessen in folgende Verkehrsmanagement-Projekte ein.
Mit dem Verkehrsmanagement soll der Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern und der Mobilitätsstrategie 2040 der RKBM mit dem Ziel Rechnung getragen werden, in der Agglomeration Bern das prognostizierte Verkehrswachstum mit dem öffentlichen sowie mit dem Fuss- und Veloverkehr aufzufangen. Der erste Teil des im Entwurf vorliegenden Verkehrsmanagements 2.0 wurde über die Verkehrsmassnahmen im Zusammenhang mit dem Projekt «Zentrale Verkehrsachse» umgesetzt. Im Frühjahr 2024 sind bereits einige der Massnahmen realisiert (darunter die Dosierungen Ausfahrt Forsthaus, Schwarzenburgstrasse sowie Monbijoustrasse und die ÖV-Bevorzugung Monbijoubrücke).
In einem nächsten Schritt soll das gesamtstädtische Verkehrsmanagement-Konzept aktualisiert und an die neuen Rahmenbedingungen angepasst werden (Basisstrassennetz der RKBM). Die Vorarbeiten für eine entsprechende Kreditvorlage sind im Gang.

MASSNAHME

8r Sharing is caring

ZIEL

Steigern der «Sharing-Rate» von Fahrzeugen in der Stadt Bern und damit Einsparen von natürlichen Ressourcen in Form von grauer Energie.

VORGEHEN

1. Jugendlichen wird bei Erreichen ihrer Volljährigkeit ein «Velo Bern»-Jahresabo geschenkt. Ziel ist eine Förderung des Velofahrens und der Nutzung von Sharing-Angeboten als Teil eines nachhaltigen Lebensstils.
2. Alle über 10 Jahre alten Sozialhilfeklient*innen erhalten ein deutlich vergünstigtes «Velo Bern»-Jahresabo.
3. Neuzuzüger*innen wird im Rahmen des Willkommenspakets vergünstigt ein «Velo Bern»-Abonnement zur Verfügung gestellt (langfristige Verhaltensänderungen fallen leichter anlässlich eines persönlichen wichtigen Lebensereignisses wie Umzug, Stellenwechsel, Eltern werden).
4. Sharing-Angebote werden räumlich gebündelt (d. h. verschiedene Angebote am selben Standort, möglichst in Sichtdistanz zu ÖV-Haltestellen), damit steigt die Sichtbarkeit der Alternativen zum eigenen PW.

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

Zu 1.: Angesichts der städtischen Sparmassnahmen werden bis auf Weiteres keine weiteren Abklärungen zur kostenlosen Abgabe des «Velo Bern»-Jahresabonnements an volljährige Jugendliche durchgeführt.
Zu 2.: Die Abklärungen zum Erhalt eines vergünstigten «Velo Bern»-Jahresabonnements für Sozialhilfeklient*innen sind pendent.
Zu 3.: Abklärungen für ein «Velo Bern»-Abonnement für Neuzuzüger*innen sind bisher nicht erfolgt.

Zu 4.: Das Sharing-Angebot in Bern wird laufend ausgebaut (siehe Massnahme 4e – Ausbau der kombinierten Mobilität und des Sharings von Verkehrsmitteln). Neben den Leihvelos von PubliBike und den Cargobikes von carvelo2go gibt es zurzeit auch Trottinetts des Anbieters VOI sowie elektrisch betriebene Nutzfahrzeuge (SMARGO) zum Ausleihen und 35 Fahrzeuge von Mobility.

8 Erweiterter Handlungsplan Klima

(Beschlossen durch den Gemeinderat der Stadt Bern am 22. Mai 2019)

DIREKTION FÜR TIEFBAU, VERKEHR UND STADTGRÜN

MASSNAHME

8s Verbilligung von Libero- und Generalabonnementen bis zum 18. Geburtstag

ZIEL

Einführung einer Vergünstigung der Abonnemente um 100 Franken für 18-Jährige beim Bezug eines Jahres-Liberoabonnements oder eines Generalabonnements, damit diese zum Zeitpunkt einer möglichen «Autofahrerkariere» die Alternative ÖV nutzen.

VORGEHEN

- Entwicklung eines personalisierten Gutscheinangebots für 17- und 18-jährige Einwohner*innen der Stadt Bern zusammen mit dem Libero-Tarifverbund.
- Separater Versand oder – bei 18-Jährigen – zusammen mit der Einladung zur Volljährigkeitsfeier.

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

Die Massnahme kann nicht umgesetzt werden, da der Umsetzungskredit abgelehnt wurde.

MASSNAHME

8t Grossflächige und regelmässigere autofreie Sonntage

ZIEL

Mit regelmässigeren und grossflächigeren autofreien Sonntagen setzt die Stadt Bern ein schnelles und starkes Zeichen für einen Umbau der Mobilität.

VORGEHEN

- Gestützt auf die bisherigen Erfahrungen mit autofreien Sonntagen in der Stadt Bern und mit Blick auf die Erfahrungen anderer europäischer Städte wird ein Umsetzungskonzept erarbeitet, das grossflächigere und regelmässigere autofreie Sonntage in der Stadt Bern bezweckt.
- Die Umsetzung erfolgt voraussichtlich ab 2020.

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

Die Durchführung von regelmässigen und grossflächigen autofreien Sonntagen wurde aufgrund städtischer Sparvorgaben sistiert.
Im September 2022 fanden die ersten Berner Nachhaltigkeitstage statt.
Das Eröffnungsfest der zweiten Ausgabe der Berner Nachhaltigkeitstage wurde mit einem kunterbunten Markt auf dem für den motorisierten Verkehr gesperrten Bahnhofplatz gefeiert. Im Wochenprogramm wurden Veranstaltungen, Kurse, Workshops und Führungen rund um das breite Themenspektrum der Nachhaltigkeit angeboten. Mit dem traditionellen Foodsave-Bankett fanden die Nachhaltigkeitstage 2023 ihren Abschluss wiederum auf dem Bahnhofplatz.

8 Erweiterter Handlungsplan Klima

(Beschlossen durch den Gemeinderat der Stadt Bern am 22. Mai 2019)

MASSNAHME

8u Förderung von Klimaanpassungsmassnahmen

ZIEL

Zum Schutz der städtischen Bevölkerung, insbesondere von Säuglingen sowie alten und kranken Menschen, müssen Massnahmen ergriffen werden, um die Auswirkungen auf deren Gesundheit durch immer höhere Temperaturen zu lindern. Mittels Klimaanpassungsmassnahmen sollen die negativen Auswirkungen des Klimawandels wie Trockenperioden, langanhaltende Hitzeperioden oder starke Niederschläge abgemildert oder gänzlich vermieden werden. Die Klimaanpassungsmassnahmen müssen als Rahmenbedingungen in jedem städtischen Projekt betrachtet werden. Wirkungsvolle Massnahmen sind projektspezifisch zu definieren.

VORGEHEN

- Methodik entwickeln.
- Umsetzen in allen städtischen Projekten.

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

Bereits heute setzen Immobilien Stadt Bern und Hochbau Stadt Bern Anpassungsmassnahmen planerischer und baulicher Art um. So wird beispielsweise im Rahmen von Gesamtsanierungen Wert darauf gelegt, dass die Dächer optimal gedämmt werden, um einen wichtigen Beitrag an den sommerlichen Wärmeschutz zu leisten. Gebäude sollen zudem genügend Masse aufweisen und mit einer effektiven Nachtauskühlung ausgestattet sein, um eine Überhitzung der Räumlichkeiten zu verhindern. Auf eine aktive Kühlung soll dabei verzichtet werden. Im Weiteren werden bei Fenstern wo immer möglich aussen liegende Beschattungsmöglichkeiten (Storen, Jalousieladen, Rollo) geplant und installiert. Damit wird ein relevanter Beitrag zur Kühlung der Innenräume geleistet.
Ein weiterer wichtiger Aspekt betrifft die Gestaltung der Aussenräume: So wird zum Beispiel wo immer möglich auf versiegelte Flächen verzichtet, Meteorwasser wird versickert und die Umgebung wird nach Möglichkeit mit schattenspendenden Bäumen bepflanzt. Wo möglich werden ausserdem Dach- oder Fassadenbegrünungen realisiert.
In Zusammenarbeit mit dem Kanton Bern erarbeitete das Stadtplanungsamt eine Klimaanalyse, die Ende des 2. Quartals 2023 publiziert wurde. Die Klimaanalyse stellt die klimaökologische Situation der Stadt Bern dar und bietet so allgemeine Planungshinweise. Auf dieser Grundlage erfolgte die Erarbeitung des Rahmenplans Stadtklima Bern, der am 18. September 2024 durch den Gemeinderat verabschiedet wurde.
Das Projekt «Urban Climate Bern» der Universität Bern umfasst ein Messnetz zur Erfassung der Hitzebelastung in der Stadt Bern. 65 bis 85 Temperatursensoren zeichnen seit 2018 während der Sommermonate die Anzahl der Hitzetage und der Tropennächte auf. Die Messresultate sind im städtischen Web GIS einsehbar und zeigen, wo die sommerliche Hitzebelastung besonders hoch ist und wie sich der Wärmeinseleffekt über die Jahre verändert. Das Projekt wird seit 2021 von der Stadt Bern sowie von ewb finanziell unterstützt.
Die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (TVS) setzt blau-grüne Infrastrukturmassnahmen im öffentlichen Raum um und stellt mit Projektierungshilfen («Bern baut», Massnahmenkatalog Klimaanpassung) Planungsgrundsätze und Grundlagen zur klima- und wassersensiblen Stadtentwicklung (Schwammstadt) bereit. Hierbei zu nennende, umgesetzte oder laufende Projekte sind der Schwammstadt-Pilot Schosshaldenfriedhof und die stadtklimatischen Massnahmen im Rahmen des Projekts «Dr nöi Breitsch».
Zudem wurde die Zusammenarbeit innerhalb der Direktion TVS zum Thema Stadtklima verstärkt: Stadtklimatische Themen werden seit Anfang 2023 in der strategischen Leitung Stadtklima und im Fachbereich Stadtklima ämterübergreifend behandelt.

MASSNAHME

8v Klimakampagne Stadt Bern

ZIEL

Mit einer Klimakampagne wird die Bevölkerung für den Klimawandel, seine Ursachen und seine Auswirkungen sensibilisiert sowie über die Massnahmen informiert, welche die Bevölkerung aktiv gegen den Klimawandel ergreifen kann.

VORGEHEN

- Bildung einer städtischen Projektgruppe mit Vertreter*innen aller Direktionen sowie Vertreter*innen aus Kommunikation, Zivilgesellschaft und Wirtschaft.
- Definition der konkreten Zielsetzungen und Kampagneninhalte für die unterschiedlichen Zielgruppen.
- Beschluss Durchführung Kampagne durch finanzkompetentes Organ.

TÄTIGKEITSBESCHRIEB/ERREICHTES

Die angedachte Klimakampagne der Stadt Bern bleibt aufgrund städtischer Sparvorgaben weiterhin sistiert.

ANHANG

a	Jahr
AfU	Amt für Umweltschutz
AFW	Ausbau Fernwärme
AGR	Kantonales Amt für Gemeinden und Raumordnung
AÖV	Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
AUE	Amt für Umwelt und Energie des Kantons Bern
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BfE	Bundesamt für Energie
BGO	Baurechtliche Grundordnung
BSS	Direktion für Bildung, Soziales und Sport Stadt Bern
CDE	Centre for Development and Environment der Universität Bern
CO_2	Kohlenstoffdioxid
CO_2eq	Kohlenstoffdioxid-Äquivalent gleichgesetzt mit THG =Treibhausgas
EBSB	Energieberatung Stadt Bern
EKS 2025	Energie- und Klimastrategie 2025
EKS 2035	Energie- und Klimastrategie 2035
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
ewb	Energie Wasser Bern
EZF	Energiezentrale Forsthaus
FeuKo	Feuerungskontrolle (bezogen auf die Stadt Bern)
FLM	Flottenmanagement
FTE	Full-Time Equivalent, auf Deutsch Vollzeitäquivalent
FW	Fernwärme
Fzg-km/a	Fahrzeugkilometer pro Jahr
GEAK	Gebäudeenergieausweis der Kantone
GR	Gemeinderat
GuD	Gas- und Dampfkombikraftwerk
GVM	Gesamtverkehrsmodell
HAFL	Hochschule für Agrar-, Forst- und Lebensmittelwissenschaften
HHKW	Holzheizkraftwerk
HSB	Hochbau Stadt Bern
IAFP	Integrierter Aufgaben- und Finanzplan
ISB	Immobilien Stadt Bern
IT	Informationstechnik
KdW	Klimaplattform der Wirtschaft
KEnG	Kantonales Energiegesetz
KEnV	Kantonale Energieverordnung
KMU	Kleine und mittlere Unternehmen
KVA	Kehrichtverwertungsanlage
kWh	Kilowattstunde
LULUCF	Land Use, Land-Use Change And Forestry (Landnutzung, Landnutzungsänderungen und Forstwirtschaft)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MuKEn	Mustervorschriften der Kantone im Energiebereich
MWh	Megawattstunde
NIM	Nachhaltiges Immobilienmanagement
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PKW	Personenkraftwagen (auch PW = Personenwagen)
PP	Parkplatz
Pusch	Praktischer Umweltschutz
PV	Photovoltaik
P+R	Park and Ride
RAN 2030	Rahmenstrategie Nachhaltige Entwicklung 2030
RBS	Regionalverkehr Bern-Solothurn
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
RKBM	Regionalkonferenz Bern-Mittelland
SLK	Spitzenlastkessel
SMARGO	Shared Micro Cargo
SNBS	Standard Nachhaltiges Bauen Schweiz
STEK 2016	Räumliches Stadtentwicklungskonzept 2016
t	Tonne
THG	Treibhausgas
TVS	Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün Stadt Bern
UN	United Nations; Vereinte Nationen
UNO	United Nations Organisation, Organisation der Vereinten Nationen
VAL	Vereinigte Altstadtleiste von Bern
VP	Verkehrsplanung
VV	Verwaltungsvermögen
Wh/Pkm	Wattstunden pro Personenkilometer
ZHAW	Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften
ZMB	Zweckmässigkeitsbeurteilung

Gemeinderat der Stadt Bern, **«Stadt der Beteiligung, Legislaturrichtlinien 2017–2020»,** Bern, 2017

Gemeinderat der Stadt Bern, **«Stadt der Nachbarschaften, Legislaturrichtlinien 2021–2024»,** Bern, 2021

Stadt Bern, **«Reglement über den Klimaschutz (Klimareglement)»,** Bern, 2022

Stadt Bern, **«STEK 16, Stadtentwicklungskonzept Bern»,** Bern, 2017

Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie, Amt für Umweltschutz, **«Energie- und Klimastrategie 2025 Stadt Bern»,** Bern, erweiterte Version 2019

Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie, Amt für Umweltschutz, **«Richtplan Energie der Stadt Bern»,** Bern, 2014

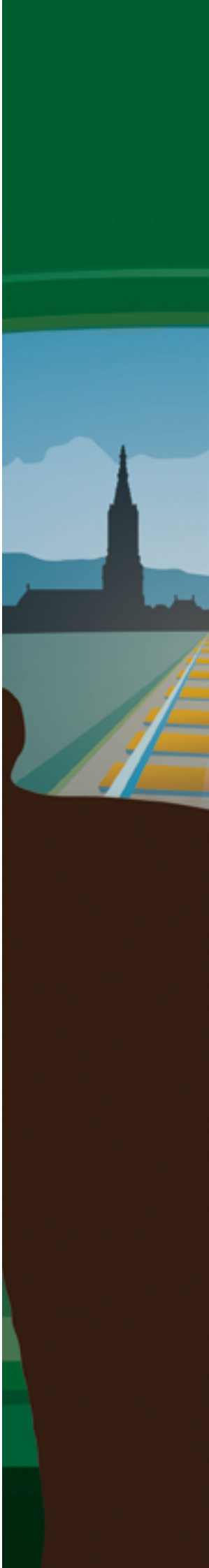
Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie, Amt für Umweltschutz, **«Rahmenstrategie Nachhaltige Entwicklung 2030»,** Bern, 2021

Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie, Amt für Umweltschutz, **«Datenerfassung Umweltmanagementsystem»,** Bern, 2023

Präsidialdirektion, Abteilung Aussenbeziehungen und Statistik, Statistik Stadt Bern, **«Bern in Zahlen»,** diverse Jahre, Bern, 2023

Direktion für Finanzen, Personal und Informatik, Immobilien Stadt Bern, **«Daten des Nachhaltigen Immobilienmanagements»,** Bern, 2023

Stimmberechtigte Bürger*innen der Stadt Bern, **«Gemeindeordnung der Stadt Bern»,** Bern, 1998

Energie Wasser Bern, **«Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht»,** Jahre 2022 und 2023, Bern, 2024

UNFCCC, **«The Paris Agreement 2015»,** URL: https://unfccc.int/process-and-meetings/the-paris-agreement/the-paris-agreement; Juli, 2022