



Parlamentarischer Vorstoss

Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 051-2021
Vorstossart: Motion
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2021.RRGR.76

Eingereicht am: 17.03.2021

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Ritter (Burgdorf, glp) (Sprecher/in)
Bossard-Jenni (Oberburg, EVP)
Bauen (Münsingen, Grüne)
Rappa (Burgdorf, Die Mitte)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: 843/2021 vom 30. Juni 2021
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat: **Punktweise beschlossen**
Ziffer 1 Annahme
Ziffer 2 Annahme als Postulat
Ziffer 3 Annahme

Dekarbonisierung öffentlicher Busse beschleunigen

Der Regierungsrat wird beauftragt,

1. einen Zeitplan zu erarbeiten, bis wann nur noch Fahrzeuge konzessionierter Buslinien verkehren, die nicht mit fossilen Energieträgern betrieben werden
2. möglichst rasch und aktiv Versuchsbetriebe auf konzessionierten Buslinien mit Fahrzeugen zu fördern, die nicht mit fossilen Energieträgern betrieben werden
3. auf den Termin des nächsten Rahmenkredits «Investitionsbeiträge an den öffentlichen Verkehr» bzw. den zugehörigen Angebotsbeschluss für die Jahre 2026 bis 2029 die Energieart der Fahrzeuge auf konzessionierten Buslinien in die Vorlage einzubeziehen

Begründung:

Auch der öffentliche Verkehr ist gehalten, bei der anrollenden Dekarbonisierung (Ausstieg aus fossilen Energieträgern) mitzumachen. Die Motion schlägt vor, dass im nächsten Rahmenkredit «Investitionsbeiträge an den öffentlichen Verkehr» bzw. im zugehörigen Angebotsbeschluss für die Jahre 2026 bis 2029 bei der Vergabe der Buslinien die Energieart berücksichtigt und nichtfossile Energieträger bevorzugt werden. Die Ausgestaltung der Bevorzugung wird bewusst offengehalten. Weiter soll ein Zeitplan ausgearbeitet werden, um bei konzessionierten Buslinien vollständig aus fossilen Energieträgern auszusteigen.

Antwort des Regierungsrates

Der Regierungsrat teilt das Anliegen der Motionäre, die CO₂-Emissionen im öffentlichen Verkehr zu senken. Er verweist in diesem Zusammenhang auf die Ausführungen zu M 049-2021, wo er seine Energie-Ziele für den ÖV darlegt und in den aktuellen Kontext einordnet. Grundsätzlich verweist er auf das Ziel, bis 2045 den kompletten Umstieg auf alternative Antriebe im ÖV zu realisieren. Das Ziel ist auch in den Massnahmen zur Energiestrategie des Kantons festgehalten (RRB 855/2020). Der Regierungsrat will dies mit einer technologieneutralen Förderung – gemäss der Forderung der Motionäre – umsetzen. Der anvisierte Umstellungspfad entspricht in etwa dem realistischen Szenario gemäss Bericht des Bundesrates «Nichtfossilen Verkehrsträgern im öffentlichen Verkehr auf Strassen zum Durchbruch verhelfen» vom 12. März 2021. Die Förderung von nichtfossilen Energieträgern im öffentlichen Verkehr kann Auswirkungen haben auf die Kantonsfinanzen. Der Regierungsrat stellt deshalb die Realisierung der Umstellung auf nichtfossile Energieträger in Anbetracht der aktuell angespannten Kantonsfinanzen unter den Vorbehalt der Finanzierbarkeit.

Zu den einzelnen Anträgen nimmt der Regierungsrat wie folgt Stellung:

1. Das zuständige Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV) ist bereits an der Ausarbeitung eines detaillierten Umstellungszeitplanes. Die Umsetzung der Forderung der Motionäre ist bereits im Gang. Voraussetzung für eine Umstellung ist, dass der Einsatz von alternativ angetriebenen Fahrzeugen betrieblich sinnvoll und wirtschaftlich ist. Dabei gilt es insbesondere die zu befahrenden Strecken, die Integration in den Fahrzeugpark, die Auswirkungen auf die Reservehaltung und das Fachwissen zu den entsprechenden Antrieben wie auch allfällige Anpassungen an der Depot- und/oder Werkstattinfrastruktur zu berücksichtigen. Die Umstellung greift somit stark in die operativen Kernprozesse eines Transportunternehmens ein. Entsprechend kann eine Umstellung nur in enger Abstimmung mit den Transportunternehmen erfolgen.
2. Der Kanton Bern fördert bereits länger entsprechende Versuche. So hat Bernmobil im Dezember 2018 auf der Linie 17 (Bern Bahnhof - Köniz Weiermatt) einen vierjährigen Pilotbetrieb mit Elektrobussen gestartet. Es handelt sich um ein System mit Schnellladung der Batterie an der Endstation. Die Kosten des Pilotbetriebs belaufen sich auf rund CHF 4.2 Mio., davon übernimmt der Kanton rund CHF 2.0 Mio. Die Ergebnisse des Pilotprojekts werden allen interessierten Transportunternehmen zur Verfügung gestellt. Aus Sicht des Regierungsrates ist die Technologie grundsätzlich reif, um grössere Bus-Flotten auf nichtfossile Antriebe umzustellen. Für den Regierungsrat stehen deshalb nicht weitere Versuche, sondern entsprechende Fahrzeugbeschaffungen und (Lade-) Infrastrukturen im Vordergrund. Zur Unterstützung für die Ladeinfrastrukturbeschaffung fördert der Kanton Bern bereits seit 2019 die Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität im öffentlichen Verkehr über das kantonale Förderprogramm für erneuerbare Energie und Energieeffizienz. Bei einigen Transportunternehmen bedingt dies aber vorgängig grössere Neu- oder Umbauten (z. B. neue Depots). Sollte bei einzelnen Unternehmen trotzdem Bedarf für weitere Pilotprojekte bestehen, ist der Regierungsrat bereit, entsprechende Anfragen zu prüfen.
3. Künftig werden die Mehrkosten von nichtfossil angetriebenen Bussen über den Angebotsbeschluss finanziert. Sowohl das Rollmaterial wie auch die notwendige Infrastruktur werden in einem ersten Schritt durch die Transportunternehmen finanziert und danach über den Angebotsbeschluss mit Zahlungen der öffentlichen Hand abgegolten. Die Beiträge an die Mehrkosten von E-Bussen bzw. alternativen Antriebssystemen via Angebotsbeschluss betragen maximal 50% der Mehrkosten.

Der Regierungsrat ist bereit, im Angebotsbeschluss öffentlicher Verkehr 2026 – 2029 die Energieart des bestellten Bus-Angebots auszuweisen und transparent zu dokumentieren. Diese Dokumentation fliesst auch in die Arbeiten zum unter Ziffer 1 erwähnten Umstellungszeitplan ein. Da die Mehrkosten

von nicht fossil angetriebenen Bussen zukünftig über die Abgeltungen finanziert werden, ist der Investitionsrahmenkredit ÖV diesbezüglich – mit Ausnahme von Trolleybus-Infrastrukturen – nicht relevant.

Im Angebotsbeschluss 2022 – 2025 sind bereits rund CHF 10 Mio. für die Mehrkosten von nicht fossilen Antriebssystemen eingerechnet. Die Mehrkosten für nicht fossile Antriebssysteme werden vom zuständigen Fachamt für jeden Angebotsbeschluss aufgrund der erwarteten Umstellung bei den Transportunternehmen geschätzt und festgelegt. Unabhängig davon wird die Energieart künftig ab dem Angebotsbeschluss 2026-2029 auch in der Vorlage zum Angebotsbeschluss dokumentiert werden.

Verteiler

– Grosser Rat