

Parlamentarischer Vorstoss. Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 134-2018
Vorstossart: Motion
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2018.RRGR.397

Eingereicht am: 13.06.2018

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Kullmann (Hilterfingen, EDU) (Sprecher/in)
Baumann-Berger (Münsingen, EDU)
Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: 1050/2018 vom 17. Oktober 2018
Direktion: Polizei- und Militärdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat: **Annahme und gleichzeitige Abschreibung**



Umstellung der kantonalen Fahrzeugflotte auf Alternativantriebe

Der Regierungsrat wird beauftragt, die Umstellung der kantonalen Fahrzeugflotte auf Alternativantriebe zu forcieren, sofern folgende Bedingungen erfüllt sind:

1. Die voraussichtlichen Gesamtkosten fallen über die erwartete Nutzungsdauer nicht höher aus.
2. Die Fahrzeuge mit Alternativantrieb entsprechen den Anforderungen nach Einsatzgebiet.

Begründung:

Erste Elektrofahrzeuge wurden bereits Mitte des 19. Jahrhunderts entwickelt. Noch vor 1900 erreichte das damals schnellste Elektrofahrzeug (*La Jamais Contente*) eine Höchstgeschwindigkeit von 106 km/h.¹ Während die Reichweite bei den meisten Modellen ziemlich beschränkt war, gab es auch in diesem Bereich frühe und eindrucksvolle Rekorde: 1901 fuhr Louis Krieger mit einer Ladung 307 km weit.² Um 1900 waren 40 Prozent der Autos in den USA dampfbetrieben, 38 Prozent elektrisch und 22 Prozent benzinbetrieben.³ Seither verloren Elektroautos stark an

¹ <https://newatlas.com/le-jamais-contente-first-land-speed-record/23094>

² <http://eduscol.education.fr/sti/sites/eduscol.education.fr/sti/files/ressources/techniques/1221/1221-125-p56.pdf>

³ https://en.wikipedia.org/wiki/History_of_the_electric_vehicle#Golden_age

Marktanteil und fristeten über 100 Jahre lang ein Nischendasein. Entsprechend wurde auch die Forschung in diesem Bereich stark vernachlässigt.

Die letzten 10 bis 20 Jahre brachten jedoch deutliche Verbesserungen, besonders was die Reichweite und die Kosten von Elektrofahrzeugen anbelangt. Weitere deutliche Effizienzsteigerungen dürfen über die nächsten Jahre erwartet werden. Länder wie China und Norwegen haben diese Entwicklung früh erkannt und die Entwicklung Richtung e-Mobilität stark gefördert, so sind zum Beispiel in Norwegen bereits 42 Prozent der Neuwagen rein elektrisch oder hybrid (CH: 2,7 %). Auch Fahrzeughersteller erkennen diesen Trend: So wird Volvo bereits 2019 nur noch Modelle mit Elektro- oder Hybrid-Antrieb auf den Markt bringen.

Obwohl die Anschaffungskosten von Elektrofahrzeugen heute noch höher sind als solche mit konventionellem Antrieb, fallen viel tiefere Energiekosten an und ebenfalls tiefere Unterhaltskosten. Fahrzeuge, die mit Erdgas und/oder Biogas fahren, punkten ebenfalls mit geringeren Treibstoffkosten. Als langfristig planender und strategisch operierender Akteur und grösster Arbeitgeber kann und soll der Kanton Bern im Bereich Fahrzeuge mit Alternativantrieben eine Vorbild- und Vorreiterrolle einnehmen.

Nebst den geringen Betriebs- und Unterhaltskosten sehen wir folgende Vorteile der Alternativantriebe:

- deutlich geringere Schadstoffemissionen (Erdgas/Biogas) oder gar keine (elektrisch) während der Fahrt
- deutlich geringere Lärmemissionen von Elektrofahrzeugen bei einer Fahrtgeschwindigkeit bis zu ca. 40 km/h
- geringere Energieabhängigkeit vom Ausland möglich (Elektrizität und Biogas)
- Innovative Startup-Firmen nutzen den Trend zur Elektromobilität und entwickeln ganz neue Modelle (als eines von vielen Beispielen sei hier Sono Motors erwähnt, ein Startup aus München, das 2019 das erste seriengefertigte Elektroauto mit integrierten Solarzellen auf den Markt bringt).
- Sinnvoll vernetzte Elektrofahrzeuge können als grosse, dezentrale Batterie dienen, die Stromspitzen abfedern kann.

Offensichtlich eignen sich manche Fahrzeuge mit Alternativantrieb, besonders solche mit rein elektrischem Antrieb und geringer Reichweite, noch nicht für jedes Einsatzgebiet. Die Forderung der Motion enthält daher wichtige und sinnvolle Ausnahmebestimmungen bezüglich der zu erwartenden Gesamtkosten und der Praxistauglichkeit.

Antwort des Regierungsrates

Die Forderungen des Vorstosses entsprechen vollumfänglich der eingeschlagenen Strategie der Verwaltung des Kantons Bern. Zu deren Umsetzung wurden in den letzten Jahren diverse Grundsteine gelegt, welche nachfolgend beschrieben werden.

Der Regierungsrat hat im Oktober 2015 das Mobilitätskonzept für die Verwaltung des Kantons Bern freigegeben, welches ebenfalls eine verbindliche Fahrzeugstrategie enthält. Darin ist unter anderem festgehalten, dass die Fahrzeugbeschaffungen nach dem TCO-Ansatz erfolgen müssen, dass Umweltaspekte wie CO₂-Ausstoss und Energieeffizienz auch bewertet werden müssen und im Rahmen der Kriterien gleich hoch zu bewerten sind wie die Kosten. Zudem sind die

Verwaltungseinheiten dazu verpflichtet, Fahrzeuge mit alternativen Antrieben einzusetzen, sofern sich die Technologie für den definierten Einsatzzweck eignet.

Im Rahmen des Projektes Optimierung des Beschaffungswesens in der Kantonsverwaltung (OB BE) wurde unter anderem die Zentrale Beschaffungsstelle Mobilität aufgebaut. Diese ist auch zuständig für die Ausschreibungen der Fahrzeuge. Die erste gesamt kantonale Fahrzeugaus-schreibung konnte im Jahr 2016 abgeschlossen werden. Dabei wurden einerseits TCO-Kosten (Gesamtkosten über die Betriebsdauer) und andererseits ökologische Aspekte (bspw. CO2-Ausstoss) als Zuschlagskriterien bewertet. Zu erwähnen ist, dass hierbei die ökologischen Krite-rien gleich hoch gewichtet wurden wie die rein wirtschaftlichen Kriterien, was im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung ein Novum darstellt.

Der aus dieser Ausschreibung entstandene Fahrzeugkatalog enthält 20 Fahrzeugmodelle, wobei rund 1/3 bereits mit Elektro- und Plug-In-Hybrid-Antrieben ausgerüstet sind. Auch zwei Gasfahr-zeuge sind im Katalog. Es kann davon ausgegangen werden, dass die alternativen Antriebe bei der nächsten Ausschreibung (2021) ein noch höheres Gewicht haben werden (Entwicklung des Angebotes und des Preises).

Der durch die Kantonspolizei erstellte Bericht *Fahrzeugantriebe Heute und Morgen – Analyse und Trends* soll aufzeigen, wo genau die verschiedenen Antriebstechnologien (bisherige und neue) heute stehen, wo deren Probleme liegen und wie sich diese inskünftig entwickeln könnten. Der Bericht dient als Grundlage für die Entscheidungsträger für den Einsatz neuer Technologien. Zudem sollen daraus Massnahmen bezüglich des Ausbaus der Infrastrukturen (z.B. Ladestatio-nen) abgeleitet werden können.

Weiter erarbeitet die Kantonspolizei zurzeit eine Strategie zur betrieblichen Mobilität. Diese wird einerseits von der kantonalen Fahrzeugstrategie abgeleitet, orientiert sich aber zusätzlich an den verschiedenen Einsatzzwecken der Polizei. Es soll klar definiert werden, wo welche alternativen Antriebsarten Sinn machen. Das Ziel ist, die Fahrzeugflotte optimal auszurichten, die Kosten optimal zu planen und die Emissionen möglichst tief zu halten.

Der Regierungsrat anerkennt die Notwendigkeit, bei Fahrzeugen auf alternative Antriebe zu set-zen. Der Kanton Bern ist sich seiner Vorreiterrolle auch in diesem Bereich bewusst und treibt den Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben voran. Der Einsatz von Alternativantrieben bei Fahrzeugen der Kantonsverwaltung wird in den kommenden Jahren – v.a. angesichts der steten Verbesserung bei der Produktion von Alternativantrieben – weiter erhöht werden.

Aufgrund der bisherigen, bereits weit fortgeschrittenen Umsetzung in der Kantonsverwaltung und der laufenden Berücksichtigung alternativer, ökologischer Antriebe beantragt der Regierungsrat die Annahme und gleichzeitige Abschreibung der Motion.

Verteiler

- Grosser Rat