107
(2003)

Motion Fraktion CVP/ARP (Ernst Stauffer, ARP): Städtische Fahrzeuge mit Gasantrieb

Die Stadt Bern verfügt jetzt über eine Gastankstelle. Es ist erwiesen, dass gasbetriebene Fahrzeuge umweltfreundlicher, oder mindestens weniger umweltschädlich, betrieben werden können als mit Treibstoff immatrikulierte Fahrzeuge.
An der Expo konnten die 24 VW Kleinbusse mit Benzin/Gasantrieb, die zwischen den vier Arteplages zirkulierten, vor Ort auch nur Erdgas tanken. Gas als Alternative zu Benzin oder Diesel macht Sinn, weil bis zu 95 Prozent weniger Schadstoffe ausgestossen werden.

Ich fordere den Gemeinderat auf, zu veranlassen:

1. dass die Verwaltung künftig überall dort, wo es wirtschaftlich sinnvoll ist, gasbetriebene Fahrzeuge beschafft,
2. abzuklären, welche treibstoffbetriebenen Fahrzeuge auf Gasbetrieb umgebaut werden können und deren Umbau zu veranlassen,
3. Bern Mobil, das Taxigewerbe und das stadtbernische Gewerbe aufzufordern oder zu ermuntern, überall dort, wo es Sinn macht, ebenfalls gasbetriebene Fahrzeuge zu beschaffen oder allenfalls Fahrzeuge umzurüsten.

Bern, 24. Oktober 2002

Fraktion CVP/ARP (Ernst Stauffer, ARP), German Kalbermatten, Daniel Kast, Anton Maillard

Antwort des Gemeinderats

Die von den Motionären geforderten Massnahmen sind geeignet, um den Zielsetzungen der städtischen Energiepolitik nachzukommen: Im Strategiepapier und dem entsprechenden Massnahmenplan zur Energiepolitik, das dem Stadtrat im Mai 1998 zur Kenntnis gebracht worden ist, sind als Massnahmen für die Reduktion von Emissionen (M 15-M 18) u.a. die Beschaffung von städtischen Fahrzeugen mit Erdgasmotoren sowie eine Propagandaaktion für die Umstellung von schweren Dieselfahrzeugen im Nahverkehr auf Erdgas (PTT, Busbetriebe, etc.) vorgesehen.
Der Gemeinderat war bereits früher davon überzeugt, dass Erdgas ein möglicher alternativer und umweltfreundlicher Treibstoff für Grossfahrzeuge sein könnte. Er setzte sich beim Kanton dafür ein, dass die SVB mittelfristig ausschliesslich erdgasbetriebene Busse beschaffen sollten. Auch wurde eine Vorlage für die Beschaffung von erdgasbetriebenen Kehrichtfahrzeugen vorbereitet.
Diese Anträge wurden jedoch abgelehnt: 1996 erachtete der Kanton die neue Technologie als verfrüht, ein paar Jahre später lehnte er eine Beschaffung von Erdgasbussen aus finanziellen Gründen ab. Der Antrag auf die Beschaffung von gasbetriebenen Kehrichtfahrzeugen schliesslich war in der vorberatenden Kommission des Stadtrats umstritten, worauf er im Frühsommer 2000 zurückgezogen wurde.
Heute ist der Aufbau der Infrastruktur für die Bereitstellung von Erdgas als Treibstoff europaweit und in der Schweiz in vollem Gang, denn mit Gasfahrzeugen werden markante Vorteile für die Lufthygiene erzielt. Neben der bereits bestehenden Gastankstelle Sandrain ist die Inbetriebnahme einer weiteren Tankstelle auf der Autobahn A1, Raststätte Grauholz, auf Mitte Jahr 2003 vorgesehen. In der Stadt und Region Bern sind in den kommenden Jahren insge-

samt sechs Gastankstellen geplant. Hinsichtlich Schadstoffbelastung überwiegen die Vorteile von Erd- und Biogas gegenüber den herkömmlichen Treibstoffen Benzin und Diesel bei weitem. Gasfahrzeuge haben das Potential zu niedrigsten Emissionen.

Zu Punkt 1:
Die Forderung, dass die Verwaltung künftig überall dort wo es wirtschaftlich sinnvoll ist, gasbetriebene Fahrzeuge beschafft, ist aus umweltpolitischer Sicht ein „Muss", denn damit wird mittel- bis längerfristig ein wesentlicher Beitrag zur CO_2–Reduktion und Luftreinhaltung, insbesondere zur Reduktion der Ozonbildung (Sommersmog) geleistet.
Die Fahrzeugflotte der Stadtverwaltung umfasst rund 360 Fahrzeuge. Davon werden gut die Hälfte der Lastwagen und etwa jeder sechste Transporter sowie fünf Personenwagen mit Diesel betrieben. Würden zukünftig alle Fahrzeuge mit Erdgas betrieben, könnte eine Entlastung der Umwelt in der Grössenordnung von jährlich 1'000 t CO_2 erreicht werden. Es gibt bereits direktionsinterne Weisungen, welche verlangen, dass bei Neuanschaffungen gasbetriebene Fahrzeuge bevorzugt werden sollen.
Energie Wasser Bern hat zur Zeit 12 Gasfahrzeuge in Betrieb. Bei jeder Neuanschaffung wird eine umfassende Evaluation der auf dem Markt verfügbaren Fahrzeugtypen durchgeführt. Leider ist das Angebot serienmässig hergestellter Gasfahrzeuge heute noch nicht so breit, dass individuell wählbare, bedarfsspezifische Ausführungsvarianten (Motorenstärken, Ausstattungen) alle Ansprüche abdecken können. Aus diesem Grund musste Energie Wasser Bern auch schon auf die Beschaffung eines Gasautos verzichten und sich für ein anderes, konventionell betriebenes Fahrzeug entscheiden. Eine positive Entwicklung im Fahrzeugbau zeichnet sich aber ab und die Bereitschaft zur Förderung von Gasfahrzeugen ist bei Autoimporteuren und Garagebetrieben zunehmend vorhanden.
Auch Feuerwehr, Zivilschutz und Quartieramt sind bereit, einen Systemwechsel zu prüfen, sofern die Versorgungssicherheit bei länger dauernden Einsätzen (Betankung vor Ort und genügend dichtes Versorgungsnetz im Kanton Bern) gewährleistet werden kann.

Zu Punkt 2:
Der Umbau von Neuwagen ist technisch gut machbar und wirtschaftlich. Der Umbau bereits in Verkehr gesetzter Fahrzeuge auf Gasbetrieb ist aufwändig und darum in der Regel unwirtschaftlich.

Zu Punkt 3:
Der Gemeinderat ist bereit, sich im Rahmen seiner Möglichkeiten für Erdgas als Treibstoff einzusetzen, so bspw. über seine Vertretung im Verwaltungsrat von Bern Mobil. Gerade im öV-Bereich, der ein beträchtliches Potential aufweist, hat sich allerdings bislang an der Haltung der kantonalen Stellen, welche die Neuanschaffungen finanzieren, noch nichts zu Gunsten einer Beschaffung von „Gas-Bussen" geändert.
Anlässlich der jüngsten Beschaffung von Gelenkautobussen (deren Auslieferung zur Zeit noch läuft und im Sommer 2003 abgeschlossen wird) ist die Frage eines Modells mit Gasantrieb just auf Antrag des damaligen Verwaltungsratspräsidenten Alfred Neukomm intensiv abgeklärt worden, und zwar in Form einer parallel für Gas- bzw. Dieselbetrieb geführten Evaluation. Die Variante „Dieselmotor mit Russpartikelfilter" wurde der Gasmotorvariante schliesslich aus folgenden Gründen vorgezogen:

- Die Investitionskosten für einen Gasbus sind erheblich höher als diejenigen eines Dieselbusses.
- Die Betriebskosten eines Gasbusses sind ca. 20% höher als die eines vergleichbaren Dieselbusses.

- Aus betrieblichen Gründen hätte Bern Mobil eine Gastankstelle einrichten müssen, was zu Investitionskosten in Millionenhöhe geführt hätte.
- Gasbusse verbrauchen bei identischer Leistung ca. einen Drittel mehr Energie, womit ein Teil des geringeren spezifischen Schadstoffausstosses wieder kompensiert wird.
- Ein Teil der bei der Beschaffung von Dieselbussen gemachten Einsparungen wird dafür verwendet, den bestehenden Fahrzeugpark mit Partikelfiltern nachzurüsten.

Geschäftsleitung und Verwaltungsrat von Bern Mobil werden jedoch bei künftigen Beschaffungen die Entwicklung umweltfreundlicher Technologien weiterhin im Auge behalten.
Der Gemeinderat lehnt, gestützt auf diese Ausführungen, den Vorstoss in der verbindlichen Form einer (Richtlinien-)Motion ab. Er ist aber bereit, ihn als Postulat entgegenzunehmen und dem Stadtrat darüber Bericht zu erstatten, welche Fortschritte im Bereich von Erdgas als Treibstoff für Nutz- und Privatfahrzeuge erzielt worden sind.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen; er ist jedoch bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen.

Bern, 14. Mai 2003

Der Gemeinderat