

Signatur: 2025.SR.0219
Geschäftstyp: Interpellation
Erstunterzeichnende: Lukas Schnyder (SP), Mehmet Özdemir (SP), Roger Nyffenegger (GFP), Carola Christen (GFL)
Mitunterzeichnende: Lukas Wegmüller, Shasime Osmani, Cemal Özçelik, Lena Allenspach, Johannes Wartenweiler, Nadine Aebischer, Chandru Sundaram, Dominique Hodel, Monique Iseli, Matteo Micieli, Tanja Miljanovic, Gabriela Blatter, Natalie Bertsch, Denise Mäder, Salome Mathys
Einreichdatum: 26. Juni 2025

Interpellation: Elektrifizierung des Verkehrs

Fragen

Der Gemeinderat wird um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Wie sieht die Strategie des Gemeinderates zur Förderung der E-Mobilität aus?
2. Die Stadt Bern plant rund 200 öffentliche Elektroladestationen: Wie soll die Umsetzung vollzogen werden?
3. Mit welchen Anschlusssystemen werden diese Ladestationen ausgestattet sein? Sind auch Anschlussmöglichkeiten für E-Velos geplant?
4. Wird die Stadt bei der Ladeinfrastruktur besondere Rücksicht auf Trottoir-Nutzende wie Fussgänger, Rollstuhlfahrende und auch Personen mit Kinderwagen nehmen?
5. In Köln ging ein Pilotprojekt mit Ladebordsteinen erfolgreich über die Bühne und ist nun serienreif. Kennt die Stadt die platzsparenden Ladebordsteine? Verfolgt die Stadt diese Entwicklung und ein allfälliges Berner Pilotprojekt mit einer geeigneten Unternehmung?

Begründung

Der MIV soll in der Stadt Bern reduziert werden. Gleichzeitig ist die Elektrifizierung und Dekarbonisierung des verbleibenden Verkehrs für den Klimaschutz essenziell. Ein wichtiger Pfeiler ist diesbezüglich die E-Mobilität, die dazu notwendige Infrastruktur und eine gezielte Förderungsstrategie. Nach einer erfolgreichen Pilotphase in Köln konnten Ladebordsteine in Deutschland Serienreife erreichen. Ladebordsteine sind eine Lösung für die eingeschränkten Platzverhältnisse auf den Strassen der urbanen Gebiete. Nutzenden des Langsamverkehrs bleibt damit mehr Platz. Ist diese Innovation auch der Lösungsansatz für die Stadt Bern? Artikel zu den Ladebordsteinen:

Antwort des Gemeinderats

Eine stadtverträgliche und langfristig klimaneutrale Mobilität in der Stadt Bern ist ein Ziel des Stadtentwicklungskonzeptes (STEK 2016), welches der Gemeinderat per 2017 in Kraft setzte. Die Elektromobilität spielt bei der Gestaltung eines klimaverträglichen, energieeffizienten und lärmreduzierten Stadtverkehrs eine wichtige Rolle. In der städtischen Energie- und Klimastrategie (EKS 2035) hat er deshalb auch explizit das Ziel festgehalten, den Anteil erneuerbarer Energien im Verkehr zu erhöhen. So soll beim motorisierten Individualverkehr der Anteil des Fahrzeugbestandes mit erneuerbarem Antrieb bis 2035 von heute rund 4% auf 60% erhöht werden.

¹ <https://www.watson.ch/digital/elektroauto/404926749-bringt-diese-erfindung-den-endgueltigen-durchbruch-fuer-elektroautos>

Ein Umsetzungsschritt zur Förderung der E-Mobilität gemäss der EKS 2035 ist der Ausbau der öffentlichen und privaten Ladeinfrastruktur. Das Förderprogramm für private Ladestationen (ewb und Ökofonds für erneuerbare Energien) soll weitergeführt werden. Zudem soll für Anwohnende ohne privaten Abstellplatz und ohne private Lademöglichkeit der (massvolle) Aufbau von Ladeinfrastruktur im halböffentlichen Raum (Parkhäuser, Kundenparkplätze etc.) und im öffentlichen Raum (Zonenparkplätze) geprüft werden.

Zu den Fragen 1 und 2:

Mit Beantwortung der interfraktionellen Motion GLP/JGLP, BDP/CVP, SP/JUSO, GFL/EVP (Matthias Egli, GLP / Michael Daphinoff, CVP / Benno Frauchiger, SP / Franziska Grossenbacher, GB / Matthias Stürmer, EVP): «Elektroautos als Teil der Mobilität in Bern anerkennen und geeignete Anreize schaffen» (2018.SR.000049) wird der Gemeinderat dem Stadtrat das überarbeitete Konzept Ladeinfrastruktur vorlegen, welches den entsprechenden Rollout von Ladestationen im (halb-) öffentlichen Raum skizziert und auch ein Finanzierungsmodell samt Kreditvorlage beinhalten wird. Da noch Einzelheiten der Finanzierung zwischen Stadt und ewb zu klären sind, wird die Antwort erst Mitte 2026 vorliegen.

Zu Frage 3

Eine Ladestation enthält in der Regel zwei Ladepunkte ausgestattet mit einer Steckdose vom Typ-2-Standard. Dies ist der in Europa etablierte Standard für AC-Ladungen bis 22kW (Langsamladen). CCS 2 (Combined Charging System) ist das Anschlusssystem für Schnellladen in Europa, das den bekannten Typ-2-Stecker mit zwei zusätzlichen Gleichstrom-Kontakten kombiniert, um sowohl Wechselstrom (AC) als auch Gleichstrom (DC) zu laden. Dieser dürfte vereinzelt in Schnellladeständen zum Tragen kommen.

Eine kombinierte Anschlussmöglichkeit Elektrofahrzeug und Elektrovelo ist nicht vorgesehen. Einerseits gibt es keine entsprechend kombinierten Produkte auf dem Markt, zum andern soll der Platz den Elektrofahrzeugen vorbehalten sein. Ausserdem haben die verschiedenen Hersteller von Elektrovelos eigene Akku-Anschlusssysteme, was bedeutet, dass man das zu seinem E-Bike passende Ladegerät jeweils dabei haben muss. Für spezielle E-Bike-Ladestationen dürften zudem die Investitionskosten in einem sehr ungünstigen Verhältnis zum erzielbaren Stromabsatz stehen, womit die Wirtschaftlichkeit nicht gegeben wäre. Die Ausrüstung mit Lademöglichkeit für Elektrovelos ist gegebenenfalls in die Überlegungen zu künftigen Mobilitätshubs aufzunehmen.

Zu Frage 4

Im Normalfall (Trottoir $\leq 3\text{m}$) werden sämtliche Elemente der Ladeinfrastruktur auf der Fahrbahn angebracht. Für Trottoirnutzende entstehen so keine Einschränkungen durch das Anbringen von Ladeinfrastruktur; die entsprechenden Standards gemäss Masterplan Fussverkehr (bequemer Begegnungsfall FG+ / FG+)¹ werden in jedem Fall eingehalten. In vereinzelt Fällen (Trottoir $\geq 3\text{m}$) ist das Anbringen der Infrastruktur auf dem Trottoir im Sinne einer effizienten Nutzung des öffentlichen Raumes und gleichzeitiger Einhaltung der Standards theoretisch denkbar.

Zu Frage 5

Die Projektverantwortlichen von ewb und Stadt kennen die Ladebordsteine von Rheinmetall und auch das Kölner Pilotprojekt. Das System scheint auf den ersten Blick eine optisch dezente und platzsparende Lösung im Strassenraum hat jedoch (noch) einige technische, wie auch praktische Defizite:

- Die Ladebordsteine können nicht in Serie verkabelt werden, d.h. dass man eine Verteilkabine mit einer Messung installieren und die Bordsteine ab dieser Verteilkabine einzeln mit je einem

¹ Die Bezeichnung FG+ bezeichnet Zufussgehende mit grösserem Platzbedarf, d.h. mit Rollstuhl, Gehhilfen, Kinderwagen, Gepäck, Schirm, etc.

Kabel erschliessen muss, was wiederum vermehrte Grabarbeiten und entsprechend höhere Kosten verursacht. Eine einfache Skalierbarkeit ist damit nicht gegeben.

- Wetterfestigkeit: obwohl wenig negative Erfahrungen im Kölner Piloten dahingehend gemacht wurden, dürften Schnee und Matsch in Bern trotz integrierter Heizung ein grösseres Problem darstellen und auch für die Schneeräumung herausfordernd sein
- Das System wird bis jetzt nicht in die Schweiz importiert und hat entsprechend auch noch nicht die für die Zulassung in der Schweiz erforderlichen Schritte durchlaufen (CE-Zertifizierung, Homologisierung, etc.).
- Das grösste Hindernis für die Implementierung von Ladebordsteinen stellt nach Auffassung des Gemeinderats die Hindernisfreiheit dar. So ist die Rückmeldung vonseiten des Schweizerischen Blinden- und Sehbehindertenverbandes sbv, dass der Ladebordstein ein potentiell Hindernis darstellt. Insbesondere Kabel und evtl. auch die Station selbst können zu Stolperfallen werden, da sich sehr viele blinde- und sehbehinderten Personen am Strassenrand orientieren. Auch für Procap stellt die der Norm SIA-500 widersprechende Bedienhöhe v.a. für Rollstuhlfahrende ein zu grosses Hindernis dar. Die Arbeitsgruppe «Parkplätze für Menschen mit Behinderungen» der Behindertenkonferenz Kanton Bern BKKB geht nach einer ersten Einschätzung nicht davon aus, dass Ladebordsteine so ausgestaltet werden könnten, dass sie von allen Menschen mit Behinderungen nutzbar sind, wie es das Berner Baurecht von neuen Bauten und Anlagen erfordert. Die Ladebordsteine sind aus Sicht BKKB allenfalls als Teil einer Anlage denkbar, bei der pro angebrochenem 25. Ladeplatz mindestens ein Ladeplatz rollstuhlgerecht dimensioniert und mit einer herkömmlichen Ladesäule ausgestattet würde. Dieser Platz wäre dann aber ausschliesslich für Inhaberinnen und Inhaber einer Behindertenparkkarte reserviert.

Die Stadt Bern verfolgt die Entwicklung des Ladebordstein-Systems, plant aber im Moment kein entsprechendes Pilotprojekt.

Bern, 15. Oktober 2025

Der Gemeinderat