

## Parlamentarischer Vorstoss. Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 204-2018  
Vorstossart: Motion  
Richtlinienmotion:   
Geschäftsnummer: 2018.RRGR.570

Eingereicht am: 10.09.2018

Fraktionsvorstoss: Nein  
Kommissionsvorstoss: Nein  
Eingereicht von: Gerber (Hinterkappelen, Grüne) (Sprecher/in)  
Graf-Rudolf (Belp, Grüne)  
Vanoni (Zollikofen, Grüne)

Weitere Unterschriften: 9

Dringlichkeit verlangt: Nein  
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: 16/2019 vom 16. Januar 2019  
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion  
Klassifizierung: Nicht klassifiziert  
Antrag Regierungsrat: **Punktweise beschlossen**

- 1. Ablehnung**
- 2. Annahme als Postulat**
- 3. Annahme als Postulat**



### Ladestationen sollen für alle Elektrofahrzeuge nutzbar sein

Der Regierungsrat wird beauftragt,

1. sicherzustellen, dass bei allen Ladestationen für Elektrofahrzeuge, die neu erstellt werden, auch ein T13-Stecker 230 Volt für Klein-Elektrofahrzeuge zur Verfügung steht
2. darauf hinzuwirken, dass bei allen Ladestationen ausschliesslich oder zumindest auch Strom aus erneuerbaren Energiequellen genutzt werden kann
3. insbesondere entlang von touristisch vermarkteten Velorouten die Einrichtung von Schnelllade-Stationen zu fördern, an denen die Batterien von E-Bikes verschiedener Hersteller ohne Mitnahme eigener Ladegeräte aufgeladen werden können.

Begründung:

Das System von Park- und Charge-Ladestationen wurde entwickelt, um der Elektromobilität zum Durchbruch zu verhelfen. Parkieren und dabei das Elektrofahrzeug aufzuladen, war Anfang der 2000er-Jahre eine Idee, die in verschiedenen Gemeinden umgesetzt wurde.

Die Ladestationen haben T13-Anschlüsse (haushaltsübliche Anschlüsse). Klein-Elektrofahrzeuge wie Mini-EL, Twike, Sam und Twisy können an einem solchen Anschluss geladen werden. Diese Kleinfahrzeuge brauchen wenig Platz, sind energieeffizient und ressourcenschonend.

Die Elektromobilität hat sich in den letzten Jahren weiterentwickelt. Fast jede Automarke hat in ihrem Angebot ein elektrisch angetriebenes Auto. Somit existieren verschiedene Anschluss- und Ladesysteme.

Die Autos in konventioneller Bauweise führen zu einem hohen Gewicht. Soll nun auch eine grosse Reichweite bereitgestellt werden, bedingt das eine grosse Batterie. Damit nun diese Batterien in nützlicher Frist geladen werden können und einfach handelbar sind, wurden neue Stecker-systeme und Ladestationen entwickelt.

Heute werden Ladestationen mit folgenden Steckeranschlüssen bereitgestellt: Typ-2(AC), CCS-Combo-2(DC) und CHAdeMO(DC). Der T13-Anschluss entfällt bei diesen Ladestationen. Da aber genau die kleinen Elektrofahrzeuge mit ihrem geringen Platzbedarf und Energieverbrauch nur mit einem T13-Anschluss geladen werden können, sollte bei allen Ladeinfrastrukturen auch in Zukunft ein solcher Anschluss vorhanden sein.

Im Interesse des Klimaschutzes sollte die Elektromobilität eigentlich nur gefördert werden, wenn sie auf Strom aus erneuerbarer Energie beruht. Ladestationen sollten deshalb für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer nutzbar sein, die ihre Fahrzeuge bewusst nur mit erneuerbarer Energie betreiben wollen. Durch geeignete Massnahmen, wie Verhandlungen mit den Erstellern und Betreibern von Ladestationen, kantonale oder kommunale Vorgaben für Ladestationen auf öffentlichem Grund, sollte es möglich sein, das Laden ausschliesslich oder auf Wunsch von Nutzern mit erneuerbarer Energie sicherzustellen.

An touristisch genutzten Velorouten, beispielsweise im Kanton Graubünden, sind Schnellladestationen aufgestellt, die von E-Bikerinnen und E-Bikern genutzt werden können, ohne dass diese eigene (je nach E-Bike-Typ unterschiedliche) Ladegeräte mit sich führen müssen. An diesen Ladestationen können nämlich E-Bikes mit mehreren gebräuchlichen Ladesystemen aufgeladen werden. Im Kanton Bern, der Heimat von zwei sehr bekannten E-Bike-Marken, könnte eine geeignete Förderung von solchen, für mehrere E-Bike-Marken nutzbaren Ladestationen insbesondere auch sinnvoll sein, um das touristische Angebot von Velorouten besonders auch in ländlichen Regionen attraktiver auszugestalten und besser vermarkten zu können. In Nachbarländern wie Deutschland, Österreich und Italien, wo Konkurrenzregionen für den Berner Tourismus liegen, gab und gibt es staatliche Förderprogramme für solche E-Bike-Ladestationen (siehe Übersicht auf [www.bike-energy.com](http://www.bike-energy.com)).

### **Antwort des Regierungsrates**

Der Regierungsrat teilt die Einschätzung der Motionäre, dass sich die Elektromobilität in den letzten Jahren stark weiterentwickelt hat und momentan nach wie vor verschiedene Anschluss- und Ladesysteme in Gebrauch sind. Trotzdem rät der Regierungsrat grundsätzlich zur Zurückhaltung bei neuen kantonalen Regulierungen in diesem Bereich.

1. Gemäss der kantonalen Energiestrategie sorgt der Kanton für günstige Rahmenbedingungen zur Errichtung der notwendigen Infrastruktur für eine schnelle Verbreitung alternativer Antriebskonzepte. Dabei verzichtet der Regierungsrat jedoch auf explizite Ausrüstungsvorschriften auf Stufe Technologie.

Im Januar 2013 hat die Europäische Kommission den Typ 2 Stecker (EN 62196) für die Ladung von Elektrofahrzeugen an Ladesäulen als Standard festgelegt. In der Zwischenzeit hat sich diese Technologie als Standard am Markt durchgesetzt. Für Besitzer von Fahrzeugen mit abweichenden Anschlüssen bietet der Fachhandel diverse kompatible Adapter zu erschwinglichen Preisen an. Mit Hilfe dieser einfachen technischen Lösung ist es problemlos möglich ein mobiles Ladekabel mit T13 Netzanschluss mit der vorhandenen öffentlichen Infrastruktur (Typ 2) zu verbinden.

Der Regierungsrat sieht daher keinen Bedarf für eine gesetzliche Regelung im Sinne einer Ausführungsvorschrift für neu zu erstellende Ladestationen und lehnt diesen Punkt ab.

2. Die kantonale Energiegesetzgebung erlaubt eine gezielte Förderung neuer Technologien im Bereich erneuerbare Energien. Dies beinhaltet auch die Förderung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge, welche ausschliesslich Strom aus erneuerbaren Energie anbieten (vgl. Art. 58 Abs. 1 Bst. b KEnG). Damit wird dem Klimaschutz Rechnung getragen. Im Rahmen der periodischen Überarbeitung des kantonalen Förderprogramms wird der Regierungsrat die gezielte Förderung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge und deren Aufnahme ins kantonale Förderprogramm prüfen. Gleichzeitig prüft er auch die Möglichkeit, Netzbetreiber im Rahmen der Erteilung von Leistungsaufträgen zu verpflichten, standardmässig Ladestationen mit erneuerbarer Energie zu betreiben (Art. 28 Abs. 1 Bst. c KEnG).
3. Der Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern hat zum Ziel, ein sicheres und attraktives Verbindungsnetz für Velos zu schaffen: schnelle und direkte Routen für den Alltag sowie Strecken mit hohem Erlebnis- und Erholungswert für Ausflüge in der Freizeit. Die begrenzten finanziellen Mittel des Kantons sollen dabei möglichst wirkungsvoll eingesetzt werden, also dort, wo potenziell am meisten Menschen das Fahrrad für ihre alltäglichen Fahrten zur Arbeit, in die Schule oder zum Einkaufen nutzen könnten.

Die touristische Vermarktung von Velorouten erfolgt im Kanton Bern durch private Organisationen, wie beispielsweise den Verein Herzroute oder die lokalen Tourismusorganisationen. Es obliegt primär den genannten privaten Organisationen, die spezifischen, touristischen Bedürfnisse mit dem lokalen Angebot abzustimmen, zugunsten eines optimalen Nutzens für den Gast. Allenfalls kann das touristisch vermarktete Angebot lediglich durch Um- resp. Aufrüstung der vorhandenen Ladeinfrastruktur mit entsprechenden Adaptern verbessert werden.

Im Rahmen der periodischen Überarbeitung des kantonalen Förderprogramms ist der Regierungsrat bereit, die gezielte Förderung von Schnelllade-Stationen für E-Bikes entlang den touristisch vermarkteten Velorouten zu prüfen.

Verteiler

- Grosser Rat