



# Energie- und Klimastrategie 2025 Stadt Bern

Energie- und klimapolitische Leitlinien 2015-2025

Verabschiedet durch den Gemeinderat in der Sitzung vom 12. Mai 2015.

Ergänzt mit 22 zusätzlichen Massnahmen aus dem Positionspapier des Gemeinderats, «erweiterter Handlungsplan Klima, Stadt Bern». Beschlossen an der Sitzung vom 22.05.2019 mit GRB Nr. 2019-689.

---

**Herausgeberin:** Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie, Amt für Umweltschutz, Energiefachstelle, Morgartenstrasse 2a, Postfach 46, 3000 Bern 22, Telefon 031 321 63 06, [energiefachstelle@bern.ch](mailto:energiefachstelle@bern.ch), [www.bern.ch/stadtverwaltung/sue](http://www.bern.ch/stadtverwaltung/sue) • **Bern, 14. April 2015**

Erarbeitet in hervorragender Zusammenarbeit mit folgenden externen Auftragnehmern: Ernst Basler + Partner Zollikon, Panorama AG Bern, INES Energieplanung GmbH Bern und Tiptopp Korrektur- und Sekretariatsarbeiten Brugg.

---

# Inhalt

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Grundlagen</b>	<b>9</b>
2.1	Grundlagen und Rahmenbedingungen Stadt Bern	9
2.2	Rahmenbedingungen Kanton Bern und Bund	10
<b>3</b>	<b>Situation 2013</b>	<b>12</b>
3.1	Überblick	12
3.2	Wärmeversorgung	13
3.3	Stromversorgung	15
3.4	Mobilität	16
3.5	Stadtverwaltung	18
<b>4</b>	<b>Zukünftige Entwicklung</b>	<b>21</b>
4.1	Stadtentwicklung	21
4.2	Potenzielle Wärme und Strom	21
4.3	Mobilität	24
<b>5</b>	<b>SWOT</b>	<b>27</b>
<b>6</b>	<b>Leitbild 2025</b>	<b>29</b>
6.1	Vision	29
6.2	Leitsätze	29
6.3	Ziele 2025 Stadtgebiet	30
6.4	Ziele 2025 Stadtverwaltung	33
<b>7</b>	<b>Handlungsfelder</b>	<b>34</b>
<b>8</b>	<b>Massnahmen</b>	<b>37</b>
<b>9</b>	<b>Synthese</b>	<b>65</b>
	<b>Anhang</b>	<b>67</b>
	A-I: Literaturverzeichnis	67
	A-II: Beteiligte Personen und Organisationen	71
	A-III: Energiepolitische Grundlagen	73
	A-IV: Entwicklung der Energiepreise	78
	A-V: Grundlagen zur Zieldefinition	79

# Vorwort

Liebe Leserin, lieber Leser

Wussten Sie, dass 11 Prozent des Wärmebedarfs und 55 Prozent des Strombedarfs der Stadt Bern im Jahr 2013 durch erneuerbare Energien gedeckt wurden? Der Energierichtplan hat zum Ziel, bis ins Jahr 2035 den erneuerbaren Anteil bei der Wärme auf 70 und beim Strom auf 80 Prozent zu steigern.

Ambitionierte Ziele, finden Sie? Das stimmt, denn wir wollen die Energiewende nicht nur schönreden, sondern den Worten Taten folgen lassen - und damit unsere Position als Energiestadt Gold festigen. Deshalb braucht es eine Strategie zur Umsetzung dieser ehrgeizigen Ziele. Es braucht aber auch die Bevölkerung, die aktiv mithilft, die gesetzten Ziele zu erreichen. Ich freue mich, mit Ihnen zusammen diesen Weg zu gehen.

In der vorliegenden Energie- und Klimastrategie haben wir für den Zeithorizont 2025 Massnahmen festgehalten, die nötig sein werden, um die Ziele zu erreichen. Die Berner Stadtverwaltung geht mit gutem Beispiel voran und wird ihren Beitrag leisten. Die Energie- und Klimastrategie definiert aber nicht nur Ziele für die Verwaltung, sondern für das gesamte Gemeindegebiet. Eine Übersicht dazu finden Sie auf den Seiten 30 bis 33.

In der Energie- und Klimastrategie sind diejenigen Handlungsfelder definiert, bei denen wir den Hebel ansetzen wollen – etwa im Bereich der energieeffizienten Gebäude oder bei der Mobilität. Zu jedem Handlungsfeld wurden notwendige Massnahmen erarbeitet und in sogenannten Massnahmenblättern zusammengefasst.

Diese Massnahmen dienen Ihnen als Bauherrin, Hauseigentümer oder Konsumentin als konkrete Hilfestellung, wenn Sie selbst aktiv werden wollen. Gleiches gilt für die Umsetzungskarten zur Wärmeversorgung, zur solaren Wärme und zum Solarstrom. Diese Karten zeigen Ihnen beispielsweise, welche Gebäude sich für die Nutzung solarer Energie eignen. Sie finden diese auf dem Geoportal der Stadt Bern, die zugehörigen Massnahmenblätter im vorliegenden Dokument ab Seite 37.

Die Energie- und Klimastrategie ist ein wichtiger Baustein für die Stadt Bern auf dem Weg zur 2000 Watt-Gesellschaft. Lassen Sie uns gemeinsam das Projekt vorantreiben und in eine nachhaltige und erneuerbare Zukunft investieren. So können wir die Energieversorgung in der Stadt Bern langfristig sichern und unseren Beitrag zum Klimaschutz leisten.



Reto Nause  
Gemeinderat

# 1 Einleitung

## Ausgangslage

Die Stadt Bern bekennt sich zu einer fortschrittlichen Energie- und Klimapolitik. Mit ihren Partnern zusammen hat sie sich stark engagiert, um die Weichen hin zu einer erneuerbaren Energiezukunft zu stellen und um die Energiestrategie 2006-2015 umzusetzen. Diese Anstrengungen wurden im Jahr 1998 mit dem Label „Energistadt“ und im Herbst 2010 mit der Auszeichnung „Energistadt Gold“ belohnt.

Das Stimmvolk der Stadt Bern trägt den eingeschlagenen Weg konsequent mit. So hat es beispielsweise 2010 mit 60% Ja-Stimmen beschlossen, dass das städtische Werk ewb ab 2039 nur noch Strom aus erneuerbaren Quellen produzieren, kaufen und verkaufen soll<sup>1</sup>. Auch in kantonalen Abstimmungen hat die Stadt deutliche Signale für eine fortschrittliche Energie- und Klimapolitik gesetzt: Die Stadt Bern hat die Vorlage des Grossen Rates zur Revision des Kantonalen Energiegesetzes<sup>2</sup> im 2011 sowie die Volksinitiative „Bern erneuerbar“ und den Gegenvorschlag des Grossen Rates<sup>3</sup> im 2013 teilweise deutlich angenommen.

Am 1. November 2014 trat der Richtplan Energie in Kraft. Er zeigt den Weg zur Umsetzung der ambitionierten langfristigen Ziele auf und dient als Wegweiser für die vorgesehene Entwicklung der Wärme- und Stromversorgung der Stadt Bern. Der Richtplan Energie ist vom Gemeinderat verabschiedet und behördenverbindlich.

## Umfeld

Mit der städtischen Energie- und Klimapolitik leistet die Stadt Bern einen Beitrag an die nationalen und globalen energie- und klimapolitischen Herausforderungen.

Der weltweite Energieverbrauch hat sich in den letzten dreissig Jahren verdoppelt (IEA, 2014). Der grösste Teil davon wird durch fossile Energieträger gedeckt. Im gleichen Zeitraum hat der Schweizer Endenergieverbrauch um rund 30% zugenommen (BFE, 2014a). Auch die Schweiz ist stark abhängig von fossilen Energieträgern: 2013 wurden knapp 80% des Endverbrauchs durch nicht erneuerbare Energieträger gedeckt (BFE, 2014b). Dies bedeutet eine grosse Abhängigkeit vom Ausland und den im letzten Jahrzehnt stark schwankenden Preisen der fossilen Energieträger (vgl. Anhang A-IV: Entwicklung der Energiepreise).

Weltweit kann ein deutlicher Temperaturanstieg beobachtet werden: jedes der letzten drei Jahrzehnte war das jeweils Wärmste seit 1850 (IPCC, 2013). Die Konzentration von CO<sub>2</sub> in der Atmosphäre steigt konstant an und lag 2011 bereits 40% über der Konzentration vor der Industrialisierung. Hauptgrund dieses Anstiegs ist die Verbrennung fossiler Energieträger. Der 5. Sachstandsbericht des Weltklimarates zeigt auf, dass die menschengemachten Treibhausgasemissionen mit hoher Wahrscheinlichkeit den beobachteten Klimawandel verursachen (IPCC, 2013).

---

<sup>1</sup> Initiative „Energie Wende Bern“ und Gegenvorschlag des Stadtrats, Stadt Bern 2010a und 2010b

<sup>2</sup> Revision Kantonales Energiegesetz KEnG, Kanton Bern 2011c und 2011d: 52% Ja zur Vorlage des Grossen Rats, 64% Ja zum Volksvorschlag. Stichfrage: 46% für die Vorlage des Grossen Rats, 50% für den Volksvorschlag.

<sup>3</sup> Volksinitiative „Bern erneuerbar“ und Gegenvorschlag des Grossen Rates, Kanton Bern 2013a und 2013b

## Energiestrategie 2006-2015

Seit 2006 arbeitet die Stadt Bern mit der Energiestrategie 2006-2015 (Stadt Bern, 2006a). Diese enthält quantitative Ziele für die Wärme- und Stromversorgung, die Mobilität und den CO<sub>2</sub>-Ausstoss. Tabelle 1 zeigt die einzelnen Ziele und den 2013 erreichten Zwischenstand. In einigen Fällen übertrifft die bisherige Entwicklung den vorgesehenen Zielpfad. Bei anderen Zielen liegt die bisherige Entwicklung noch nicht auf Zielkurs. Die Zielerreichung der Energiestrategie 2006-2015 kann erst nach dem Jahr 2015 in einer Schlussevaluation abschliessend beurteilt werden.

Ziel	Zwischenstand 2013								
<b>Ziele Stadtgebiet</b>									
Der Verbrauch fossiler Energie und der CO <sub>2</sub> -Ausstoss werden um 10% gesenkt.	<table border="1"> <caption>CO<sub>2</sub>-Ausstoss (1'000 t)</caption> <thead> <tr> <th>Jahr</th> <th>Wert</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2006</td> <td>~680</td> </tr> <tr> <td>2013</td> <td>~650</td> </tr> <tr> <td>2015</td> <td>~620</td> </tr> </tbody> </table>	Jahr	Wert	2006	~680	2013	~650	2015	~620
Jahr	Wert								
2006	~680								
2013	~650								
2015	~620								
Der Zuwachs des Stromverbrauchs wird auf maximal 5% begrenzt.	<table border="1"> <caption>Stromverbrauch (GWh)</caption> <thead> <tr> <th>Jahr</th> <th>Wert</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2006</td> <td>~1'020</td> </tr> <tr> <td>2013</td> <td>~1'030</td> </tr> <tr> <td>2015</td> <td>~1'040</td> </tr> </tbody> </table>	Jahr	Wert	2006	~1'020	2013	~1'030	2015	~1'040
Jahr	Wert								
2006	~1'020								
2013	~1'030								
2015	~1'040								
Die Elektrizitätserzeugung aus erneuerbaren Quellen (ohne Wasserkraft) wird um 5 GWh pro Jahr gesteigert.	<table border="1"> <caption>Elektrizitätserzeugung aus erneuerbaren Quellen (GWh)</caption> <thead> <tr> <th>Jahr</th> <th>Wert</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2006</td> <td>~10</td> </tr> <tr> <td>2013</td> <td>~50</td> </tr> <tr> <td>2015</td> <td>~60</td> </tr> </tbody> </table>	Jahr	Wert	2006	~10	2013	~50	2015	~60
Jahr	Wert								
2006	~10								
2013	~50								
2015	~60								
Die Wärmeerzeugung aus erneuerbaren Quellen wird um 10 GWh pro Jahr gesteigert.	<table border="1"> <caption>Wärmeerzeugung aus erneuerbaren Quellen (GWh)</caption> <thead> <tr> <th>Jahr</th> <th>Wert</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2006</td> <td>~100</td> </tr> <tr> <td>2013</td> <td>~150</td> </tr> <tr> <td>2015</td> <td>~200</td> </tr> </tbody> </table>	Jahr	Wert	2006	~100	2013	~150	2015	~200
Jahr	Wert								
2006	~100								
2013	~150								
2015	~200								
Der motorisierte Individualverkehr wird um 10% reduziert.	<table border="1"> <caption>Motorisierter Individualverkehr (Mio. km)</caption> <thead> <tr> <th>Jahr</th> <th>Wert</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2006</td> <td>~1'050</td> </tr> <tr> <td>2013</td> <td>~850</td> </tr> <tr> <td>2015</td> <td>~900</td> </tr> </tbody> </table>	Jahr	Wert	2006	~1'050	2013	~850	2015	~900
Jahr	Wert								
2006	~1'050								
2013	~850								
2015	~900								
<b>Ziele Stadtverwaltung</b>									
Der Verbrauch fossiler Brennstoffe der stadt-eigenen Gebäude wird um mindestens 15% gesenkt.	<table border="1"> <caption>Verbrauch fossiler Brennstoffe (GWh)</caption> <thead> <tr> <th>Jahr</th> <th>Wert</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2008</td> <td>~30</td> </tr> <tr> <td>2013</td> <td>~28</td> </tr> <tr> <td>2015</td> <td>~25</td> </tr> </tbody> </table>	Jahr	Wert	2008	~30	2013	~28	2015	~25
Jahr	Wert								
2008	~30								
2013	~28								
2015	~25								
Die CO <sub>2</sub> -Emissionen aus fossilen Brennstoffen der städtischen Verwaltung und aus Treibstoffen der stadt-eigenen Fahrzeuge werden um 15% gesenkt.	<table border="1"> <caption>CO<sub>2</sub>-Emissionen (t CO<sub>2</sub>)</caption> <thead> <tr> <th>Jahr</th> <th>Wert</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2008</td> <td>~8'500</td> </tr> <tr> <td>2013</td> <td>~7'500</td> </tr> <tr> <td>2015</td> <td>~7'000</td> </tr> </tbody> </table>	Jahr	Wert	2008	~8'500	2013	~7'500	2015	~7'000
Jahr	Wert								
2008	~8'500								
2013	~7'500								
2015	~7'000								
Der Stromverbrauch der stadt-eigenen Gebäude wird auf dem Niveau des Jahres 2008 stabilisiert.	<table border="1"> <caption>Stromverbrauch (GWh)</caption> <thead> <tr> <th>Jahr</th> <th>Wert</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2008</td> <td>~15</td> </tr> <tr> <td>2013</td> <td>~15</td> </tr> <tr> <td>2015</td> <td>~15</td> </tr> </tbody> </table>	Jahr	Wert	2008	~15	2013	~15	2015	~15
Jahr	Wert								
2008	~15								
2013	~15								
2015	~15								

**Tabelle 1: Ziele der Energiestrategie 2006-2015 und Zwischenstand 2013 (Stadt Bern, 2014)**

Die wichtigsten Eckpunkte der bisherigen Umsetzung sind:

- Der CO<sub>2</sub>-Ausstoss auf Stadtgebiet konnte von 2006 bis 2011 massgeblich gesenkt werden, ist jedoch von 2011 bis 2013 wieder angestiegen. Der Hauptgrund ist das neu in Betrieb genommene Gas- und Dampfkraftwerk in der Energiezentrale Forsthaus. Dieses führt zu einer starken Zunahme von Strom aus Erdgas, der Strom aus Kernkraftwerken ersetzt. Trotz höherem CO<sub>2</sub>-Ausstoss ergibt sich insgesamt eine bessere Ökobilanz (Stadt Bern, 2014a).
- Die Inbetriebnahme der neuen Kehrichtverbrennungsanlage (KVA) Forsthaus war ein zentraler Faktor für den substantiellen Ausbau der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien. Weitere Beiträge leisten Beteiligungen an Wind- und Sonnenkraftwerken sowie die Förderung von Photovoltaik-Anlagen auf Berner Dächern.
- Die neue KVA Forsthaus und die Erweiterung des Fernwärmenetzes (Wärme aus Abfall und Holz) leisten zusammen mit der Förderung von Wärmepumpen und Sonnenkollektoranlagen auf Berner Dächern einen wichtigen Beitrag zum Ausbau der Wärmeerzeugung aus erneuerbaren Energien.
- Der Stadt Bern ist es gelungen, den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren. Entscheidende Gründe dafür sind der Ausbau des öffentlichen Verkehrs, die Bewirtschaftung von Parkfeldern, Tempo-30-Zonen und weitere verkehrsberuhigende Massnahmen.

## Energie- und Klimastrategie 2025

Eine der ersten Massnahmen zur konkreten Umsetzung des Richtplans Energie ist die vorliegende Aktualisierung der Energiestrategie 2006-2015 als Energie- und Klimastrategie 2025. Die Stadt hat verwaltungsinterne und -externe Wissensträger und betroffene Organisationen in die Erarbeitung einbezogen. Drei Gremien wurden gebildet (vgl. A-II: Beteiligte Personen und Organisationen) und gaben in drei Runden Rückmeldungen. Da die meisten der aufgeführten Massnahmen einen direkten oder indirekten Einfluss auf die emittierte Menge des Klimagases CO<sub>2</sub> haben, wurde der Titel von vorher «Energiestrategie» auf neu «Energie- und Klimastrategie» leicht ergänzt.

### **Geltungsbereich und Abgrenzung**

Die Energie- und Klimastrategie 2025 schliesst nahtlos an die Energiestrategie 2006-2015 an und berücksichtigt neue Entwicklungen und Vorgaben auf kommunaler, kantonaler und nationaler Ebene. Sie behandelt folgende Bereiche mit Zeithorizont bis 2025:

- Die Energieversorgung (Wärme und Strom) der Gebäude auf dem Gebiet der Stadt Bern. Dies betrifft sowohl die Liegenschaften im Besitz der öffentlichen Hand als auch jene in Privatbesitz.
- Die Mobilität auf dem Gebiet der Stadt Bern und jene der Stadtbernerinnen und Stadtberner. Betrachtet werden alle Verkehrsträger ausser dem Flugzeug.
- Die mit dem Energieverbrauch verbundenen CO<sub>2</sub>-Emissionen.
- Die Stadtverwaltung soll als Vorbild vorangehen: Ihr Energieverbrauch und CO<sub>2</sub>-Ausstoss wird deshalb zusätzlich separat betrachtet.

Das Referenzjahr der Energie- und Klimastrategie 2025 ist 2008. Massgebend sind der Endenergieverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen auf Stadtgebiet. Die Stadt Bern wird jedoch nicht als Insel betrachtet. Die Planung, Umsetzung und Auswirkung von Massnahmen werden mit den umliegenden Gemeinden und dem Kanton Bern abgestimmt.

### **Behandlung der Mobilität**

Für ehrgeizige Energie- und Klimaziele ist die Mobilität mit einem Drittel des Energieverbrauchs sehr wichtig (vgl. Kapitel 3.4 Mobilität). Die Mobilität wird deshalb in der vorliegenden Energie- und Klimastrategie 2025 betrachtet. Im Richtplan Energie wurde sie gemäss Vorgaben des Kantons nicht behandelt.

Der Fokus der Energie- und Klimastrategie 2025 liegt auf dem Personen- und Dienstleistungsverkehr. Der Schwer- bzw. Güterverkehr werden nur am Rand berücksichtigt.

Der zentrale Input im Bereich Mobilität ist der im Rahmen des Stadtentwicklungskonzepts 2016 (STEK 2016) erarbeitete Vertiefungsbericht Mobilität. Die darin festgesetzten Ziele im Bereich Mobilität wurden in der vorliegenden ergänzten Fassung der Energie- und Klimastrategie 2025 integriert.



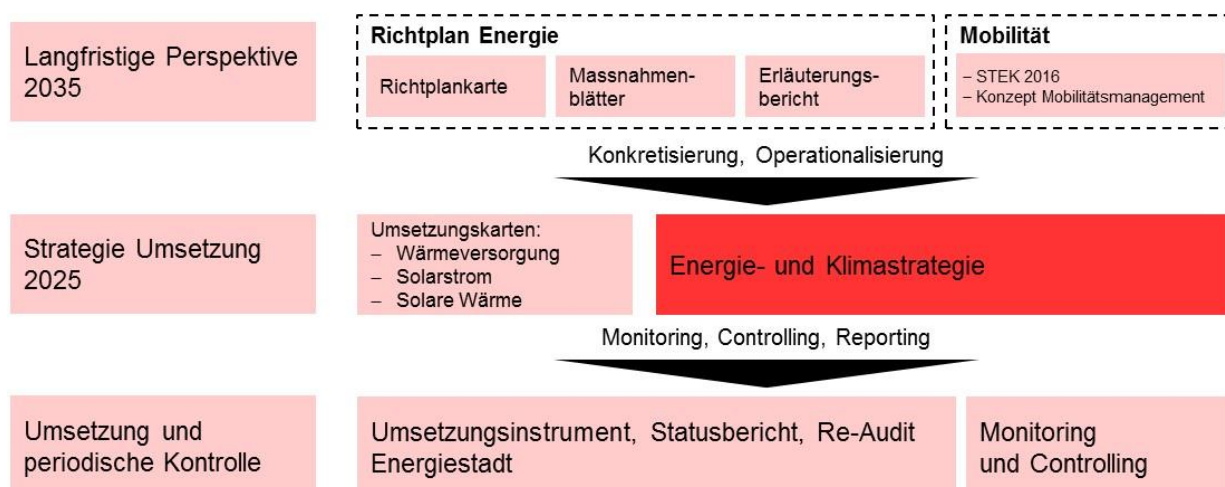
## 2 Grundlagen

### 2.1 Grundlagen und Rahmenbedingungen Stadt Bern

Die Stadt bekennt sich in diversen übergeordneten Grundlagen zu einer fortschrittlichen Energie- und Klimapolitik (Anhang A-III: Energiepolitische Grundlagen, gibt eine Übersicht der kommunalen Grundlagen). Der Artikel 8 der Gemeindeordnung (Stadt Bern, 1998) ist das Fundament für städtische Massnahmen zum Schutz der Umwelt. Energie soll sparsam genutzt und die Versorgung durch erneuerbare und einheimische Energieträger soll unterstützt werden. Die Strategie Bern 2020 (Stadt Bern, 2009) und die Legislaturrichtlinien 2013-2016 und 2017-2020 des Gemeinderates (Stadt Bern, 2013b und 2017b) setzen weitere deutliche Signale für den ökologischen Umbau: Die Produktion erneuerbarer Energie und die Energieeffizienz sollen konsequent gefördert werden. In der Mobilität sollen der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr priorisiert werden.

Der Richtplan Energie behandelt die Energieversorgung und -nutzung aller Gebäude der Stadt. Er ist damit im Bereich Wärme und Strom das zentrale Werkzeug für die langfristige Planung. Mit dem Zeithorizont von 2035 und der Abstimmung auf die kantonale Energiepolitik sorgt er für Perspektivensicherheit. Der Richtplan Energie ist vom Gemeinderat verabschiedet und behördenverbindlich. Die Behördenverbindlichkeit betrifft auch Gebäude des Kantons und des Bundes auf Stadtgebiet. In der Mobilität werden die strategischen Leitlinien durch das Stadtentwicklungskonzept 2016 (STEK 2016) (Stadt Bern, 2017a) und das Konzept Mobilitätsmanagement (Stadt Bern, 2006c) gesetzt.

Die Energie- und Klimastrategie 2025 ist ein Baustein zur Gestaltung der Energiezukunft der Stadt Bern (vgl. Abbildung 1). Sie zeigt die Umsetzung der langfristigen Strategien auf, indem sie die Massnahmen für die nächsten 10 Jahre konkretisiert und priorisiert. Im Energiestadtprozess wird die Umsetzung der Massnahmen der Energie- und Klimastrategie 2025 überwacht und der Zielerfüllungsgrad kontrolliert. Alle 4 Jahre erfolgt ein Re-Audit durch externe, zertifizierte Fachleute.



**Abbildung 1: Einordnung der Energie- und Klimastrategie 2025**

## 2.2 Rahmenbedingungen Kanton Bern und Bund

### Kanton Bern

Die wichtigsten Grundlagen der kantonalen Energiepolitik sind das kantonale Energiegesetz und die kantonale Energieverordnung, die seit Beginn 2012 in Kraft sind. Diese legen den Schwerpunkt auf die sparsame und effiziente Energienutzung und den verstärkten Einsatz erneuerbarer Energien. Zentrale Inhalte sind:

- Die 34 „energierelevanten“ Gemeinden im Kanton, darunter die Stadt Bern, müssen einen Richtplan Energie vorlegen.
- Elektrische Widerstandsheizungen müssen innerhalb von 20 Jahren ersetzt werden. Neuinstallationen von elektrischen Widerstandsheizungen sind verboten.
- Die Gemeinden erhalten mehr Autonomie bei den Vorschriften (Nutzungsplanung) und können beispielsweise gebietsbezogene Vorgaben für die Nutzung erneuerbarer Energien machen, strengere Höchstanteile nicht erneuerbarer Energie festlegen und Anschlusspflichten an Fernwärmenetze durchsetzen.

Die Energiestrategie 2006 des Kantons Bern zeigt die langfristige Ausrichtung der Energiepolitik im Kanton Bern. Das Fernziel ist die „2000-Watt-Gesellschaft“. Als Zwischenschritt strebt der Kanton Bern bis ins Jahr 2035 die „4000-Watt-Gesellschaft“ an. Die Ziele des Richtplans Energie der Stadt Bern sind auf diese Ziele abgestimmt.

Für den Bereich Mobilität sind der kantonale Richtplan sowie das regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern-Mittelland auf übergeordneter Ebene massgebend. Beide geben räumlich differenzierte und quantifizierte Ziele für die Entwicklung der Bevölkerung und der Arbeitsplätze vor. Damit setzen sie wichtige Rahmenbedingungen für die Entwicklung der Mobilität auf dem Stadtgebiet von Bern.

### Bund

Die nationale Energiepolitik basiert auf dem Energieartikel der Bundesverfassung (BV, Art. 89). Dieser fordert eine ausreichende, breit gefächerte, sichere, wirtschaftliche und umweltverträgliche Energieversorgung sowie einen sparsamen und rationellen Energieverbrauch. Die konkrete Umsetzung erfolgt durch das Energie- und Stromversorgungsgesetz, das CO<sub>2</sub>-Gesetz und die zugehörigen Verordnungen (vgl. A-III: Energiepolitische Grundlagen).

Die nationale Energiepolitik ist jedoch in Bewegung. Als Reaktion auf den Reaktorunfall in Fukushima hat der Bundesrat im Frühjahr 2011 die Energiestrategie 2050 lanciert. Diese zielt auf einen etappenweisen Umbau des gesamten Energiesystems bis 2050 ab. Dabei setzt der Bundesrat unter anderem auf verstärkte Energieeffizienz, den Ausbau der Wasserkraft und der neuen erneuerbaren Energien. Zudem sollen die Stromnetze ausgebaut und die internationale Zusammenarbeit im Energiebereich gestärkt werden (BFE, 2012a).

Zur Zielerreichung schlägt der Bundesrat ein erstes Massnahmenpaket vor mit zentralen Massnahmen in den Bereichen Energieeffizienz und erneuerbare Energien. In der Periode nach 2020 soll das heute stark auf Fördermassnahmen basierende System in ein Lenkungssystem umgebaut werden. Die Auswirkung des ersten Massnahmenpakets und die bis 2050 angestrebte Entwicklung des schweizerischen Energiesystems werden in den Energieperspektiven (BFE, 2012b) mittels Szenarien aufgezeigt.

## Mustervorschriften der Kantone im Energiebereich 2014

Die Kantone erarbeiten ein „Gesamtpaket“ energierechtlicher Vorschriften im Gebäudebereich. Diese werden als Mustervorschriften der Kantone im Energiebereich (MuKE) von allen Kantonen im Sinne eines „gemeinsamen Nenners“ getragen. Von den meisten Kantonen umgesetzt sind die MuKE 2008 (EnDK, 2008). Eine revidierte Version, die MuKE 2014, wurde am 9. Januar 2015 von der EnDK verabschiedet (EnDK, 2014). Diese Empfehlungen sollen nun von den einzelnen Kantonen in die jeweiligen Energiegesetzgebungen überführt werden. Ausgesuchte Eckwerte der MuKE 2014 sind:

- Eigenstromerzeugung bei Neubauten: Neubauten müssen einen Anteil Strom selbst erzeugen oder eine Ersatzabgabe leisten.
- Erneuerbare Wärme beim Heizkesseleratz: Beim Ersatz von mit Heizöl oder Gas betriebenen Heizkesseln ist künftig ein Teil der benötigten Wärme aus erneuerbaren Energien zu gewinnen.
- Vorbildfunktion öffentliche Hand: Gebäude und Anlagen der öffentlichen Hand werden bis 2050 zu 100% ohne fossile Brennstoffe versorgt. Der Stromverbrauch ist bis 2030 auf 80% des Verbrauchs von 1990 zu senken oder durch neu zugebaute erneuerbare Energie zu decken.

## 3 Situation 2013

### 3.1 Überblick

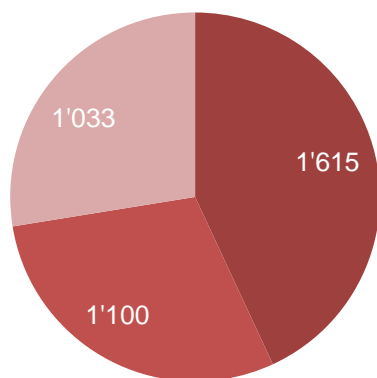
#### Bevölkerung und Unternehmensstruktur

Ende 2012 lebten in der Stadt Bern rund 137'800 Personen. Die Einwohnerzahl nahm Ende der 90er Jahre leicht ab, steigt aber seit 2005 wieder kontinuierlich. In der Stadt Bern arbeiten rund 185'000 Beschäftigte. Von den über 140'000 Vollzeitäquivalenten arbeiten 10% im 2. Sektor (Industrie, Handwerk und Baugewerbe) und 90% im 3. Sektor (Dienstleistungen). Die Anzahl der Beschäftigten im 2. Sektor ist seit 1995 stabil. Jene im Dienstleistungssektor hat zugenommen und liegt heute fast 20% über dem Niveau im 1995. Im Vergleich zum Schweizer Durchschnitt sind in der Stadt Bern überdurchschnittlich grosse Unternehmen angesiedelt. 57% der Beschäftigten arbeiten in mittleren und grossen Unternehmen im Vergleich zu durchschnittlich 40% in der Schweiz.

#### Endenergieverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen

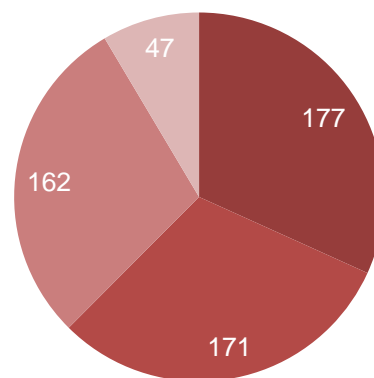
Abbildung 2 zeigt den Endenergieverbrauch 2013 der Stadt Bern nach Verwendungszwecken und den durch diesen Energieverbrauch verursachten CO<sub>2</sub>-Ausstoss nach Emissionsquellen. Über 65% des Endenergieverbrauchs werden durch fossile Energieträger bereitgestellt. Zusammen mit Strom aus Kernenergie und dem nicht erneuerbaren Anteil der Energie aus der Abfallverbrennung ist knapp 80% des Endenergieverbrauchs der Stadt Bern nicht erneuerbar.

Endenergieverbrauch (GWh/a)



- Wärme
- Treibstoffe
- Strom

CO<sub>2</sub>-Emissionen (1'000 t CO<sub>2</sub>/a)



- Gasfeuerungen
- Verkehr
- Ölfeuerungen
- Gas- und Dampfkraftwerk

Abbildung 2: Endenergieverbrauch (links) und durch den Energieverbrauch verursachte CO<sub>2</sub>-Emissionen (rechts) der Stadt Bern in 2013 (Stadt Bern, 2014a)

## 3.2 Wärmeversorgung

Der Wärmebedarf des gesamten Gebäudeparks der Stadt Bern betrug 2013 rund 1'600 GWh (Stadt Bern, 2014a). Die grössten Anteile machen die fossilen Energieträger Erdgas mit über 760 GWh und Heizöl mit knapp 610 GWh aus (vgl. Abbildung 3). Zusammen mit dem nicht erneuerbaren Anteil des Abfalls decken nicht erneuerbare Energieträger 89% des Endenergieverbrauchs zur Wärmeversorgung. Der grösste Anteil der rund 170 GWh erneuerbarer Wärme stammt von den Energieträgern Biomasse (insbesondere aus dem Holzheizkraftwerk in der Energiezentrale Forsthaus) und dem erneuerbaren Anteil des Abfalls für die Wärmeproduktion in der KVA.

Wärmeversorgung [GWh/a]

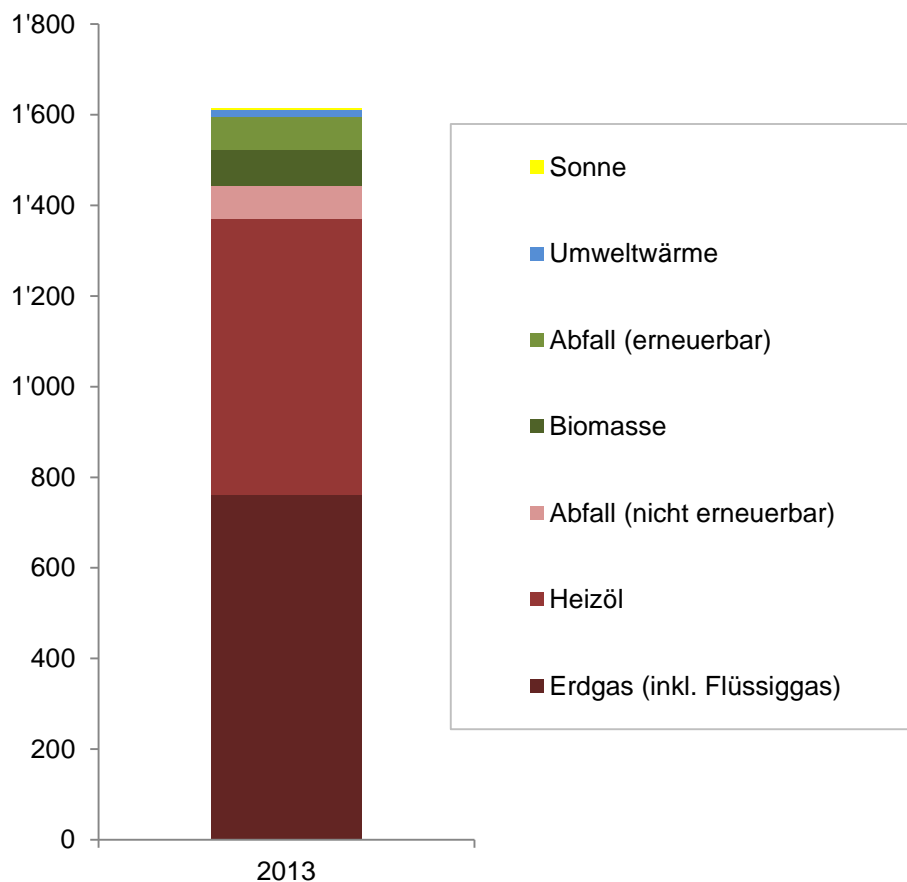


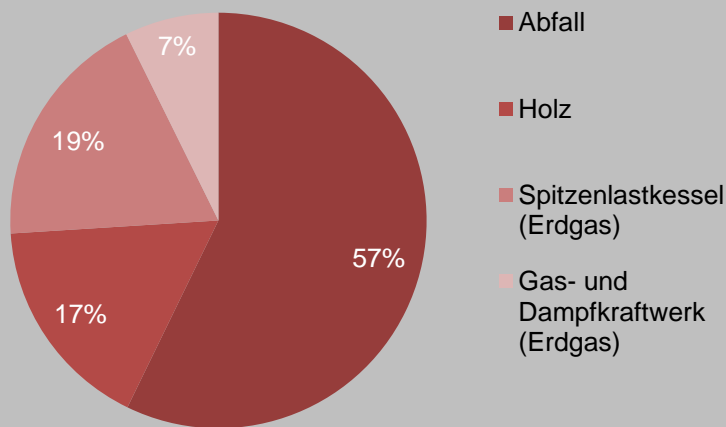
Abbildung 3: Endenergieverbrauch Wärme 2013 nach Energieträgern (Stadt Bern, 2014a)

### Der Energieträger Abfall

Mit der Inbetriebnahme der Energiezentrale Forsthaus konnte der Anteil der erneuerbaren Strom- und Wärmeerzeugung deutlich ausgebaut werden. Den grössten Anteil an diesem Ausbau haben die erneuerbaren Anteile am Abfall. Der verbrannte Abfall enthält sowohl fossiles als auch biogenes Material. Die Verbrennung von biogenem Material (Holz, Papier, Karton, Grünabfälle) gilt als Nutzung erneuerbarer Energie (BFE, 2014b) und als klimaneutral (BAFU, 2014). Rund 50% des Heizwertes des in Schweizer KVA verbrannten Mülls besteht aus biogenen Stoffen (BFE, 1999). Im Richtplan Energie und in der vorliegenden Energie- und Klimastrategie wird deshalb 50% des Abfalls als erneuerbar betrachtet.

Eine andere Lesart der Erneuerbarkeit der Energie aus Abfall geben die Mustervorschriften der Kantone im Energiebereich 2014: Der Anschluss an Fernwärme aus KVA ist erneuerbaren Energien gleichgestellt, wenn der fossile Anteil der Wärme geringer ist als 30% (EnDK, 2014, ewb, 2014). Der Mix der eingesetzten Brennstoffe der Fernwärme der Energiezentrale Forsthaus variiert jährlich. 2013 betrug der Anteil des Abfalls und von Holz 74% (ewb, 2014, vgl. folgende Abbildung).

**Brennstoffzusammensetzung 2013**

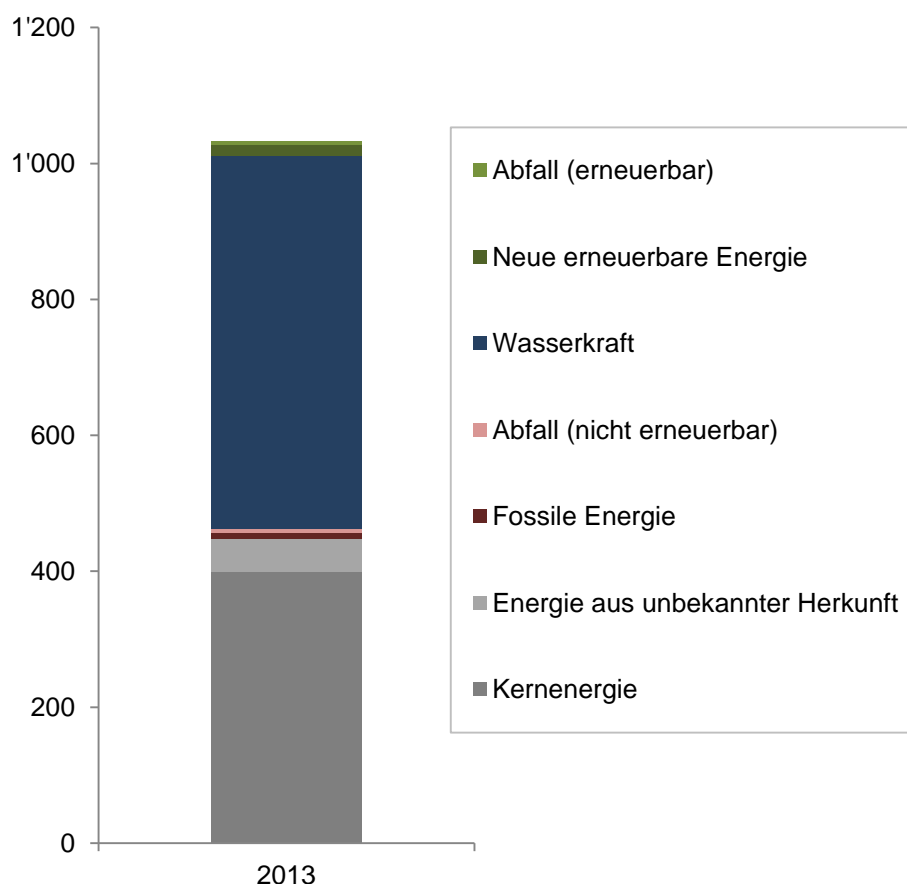


### 3.3 Stromversorgung

Die Stromnachfrage der Stadt Bern betrug im 2013 rund 1'030 GWh (Stadt Bern, 2014a). Wie auf gesamtschweizerischer Ebene wurde ein grosser Teil dieser Nachfrage durch die Energieträger Wasserkraft und Kernenergie gedeckt (vgl. Abbildung 4). Der Anteil Kernenergie in der Stromversorgung der Stadt Bern konnte zwischen 2008 und 2013 jedoch deutlich gesenkt werden: von rund 66% in 2008 auf 39% in 2013. Dies wurde hauptsächlich durch einen höheren Bezug von Strom aus Wasserkraft kompensiert. Wasserkraft ist mit 53% der wichtigste Energieträger zur Stromversorgung und trägt auch massgeblich dazu bei, dass rund 55% der Stromversorgung der Stadt Bern erneuerbar ist.

Lokal wurden 2013 rund 135 GWh erneuerbarer Strom erzeugt. Davon stammten rund 59% aus Wasserkraft. Die Erzeugung von Strom aus lokalen, neuen erneuerbaren Energien konnte 2013 auf insgesamt 55 GWh gesteigert werden (Stadt Bern, 2014a).

**Stromversorgung [GWh/a]**



**Abbildung 4: Energieverbrauch Strom 2013 der Stadt Bern nach Energieträgern (Stadt Bern, 2014a)**

## 3.4 Mobilität

### Motorisierter Verkehr im Stadtgebiet Bern

2013 wurden auf dem Stadtgebiet rund 890 Millionen Kilometer mit Motorfahrzeugen zurückgelegt: 370 Millionen Kilometer auf der Autobahn und 520 Millionen Kilometer auf dem übrigen, städtischen Netz. Darin enthalten sind nicht nur Wege der Stadtbevölkerung, sondern auch Durchgangs- und Zielverkehr. In der Stadt Bern gibt es überdurchschnittlich viele Arbeitsplätze: Pro Einwohner/in zwischen 15 und 64 Jahren arbeiten 1.8 Beschäftigte in der Stadt (Stadt Bern, 2012a). Das ist mehr als doppelt so viel wie in Winterthur und fast 30% mehr als in Basel und Zürich. Damit ist in der Stadt Bern auch überdurchschnittlich viel Pendlerverkehr zu erwarten.

Insgesamt hat auf den städtischen Strassen die Belastung in den letzten Jahren kontinuierlich abgenommen (Verkehrserhebungen der Stadt Bern: Stadt Bern, 2012b). Im Durchschnitt liegt diese heute rund 20% tiefer als vor 30 Jahren. Auf regionalen Hauptstrassen in benachbarten Gemeinden, z.B. in Wohlen, Herrenschwanden oder Deisswil, war im selben Zeitraum hingegen ein leichter Anstieg zu verzeichnen. Auf den Autobahnen war der Anstieg der Belastungen während der letzten 30 Jahre markant, auf der A1 beispielsweise hat sich der Verkehr fast verdoppelt. In den letzten Jahren (seit 2008) ist aber eher wieder eine Abnahme zu verzeichnen (vgl. Klimagasbilanzen der Jahre 2011 und 2013). Dies könnte auf die verschiedenen Baustellen auf den Autobahnen im Raum Bern zurückzuführen sein.

Der Treibstoffverbrauch für den motorisierten Verkehr im Stadtgebiet betrug 2013 rund 1'100 GWh (Stadt Bern, 2014a).

### Öffentlicher Verkehr

Bernmobil als wichtigste Akteurin hat mit ihrer Tram-, Trolleybus- und Busflotte im Jahr 2013 knapp 11 Millionen Kurskilometer zurückgelegt und insgesamt mehr als 100 Millionen Passagiere über 210 Mio. Personenkilometer befördert (Bernmobil, 2014). Die Anzahl der von Bernmobil geleisteten Personenkilometer hat in den letzten 10 Jahren um fast 40% zugenommen. Diese Zahlen beschreiben einerseits die Verkehrsleistung im ganzen Betriebsgebiet von Bernmobil, d.h. auch über das Gebiet der Stadt Bern hinaus. Die Verkehrsleistung von Postautos und der Bahn auf dem Stadtgebiet ist andererseits nicht enthalten. Diese beiden Anteile heben sich aber beinahe gegenseitig auf: Unter zusätzlicher Berücksichtigung der S-Bahn wurden im Jahr 2010 auf Stadtgebiet 11.3 Mio. km zurückgelegt, knapp 2 Mio. km davon mit der S-Bahn (Stadt Bern, 2012a).

Der Energieverbrauch von Bernmobil konnte in den vergangenen Jahren deutlich reduziert werden (Bernmobil, 2014). Der Betrieb der Trams erfolgt mit erneuerbarem Strom und die Gasbusse fahren zu einem Drittel mit Biogas. Der Fahrbetrieb von Bernmobil verursachte 2013 einen Energieverbrauch von knapp 60 GWh (Treibstoffe und Fahrstrom). Dabei wird am meisten Erd- und Biogas verbraucht (62%), vor Strom (26%) und Diesel (12%).

### Mobilität der Stadtbernerinnen und Stadtberner

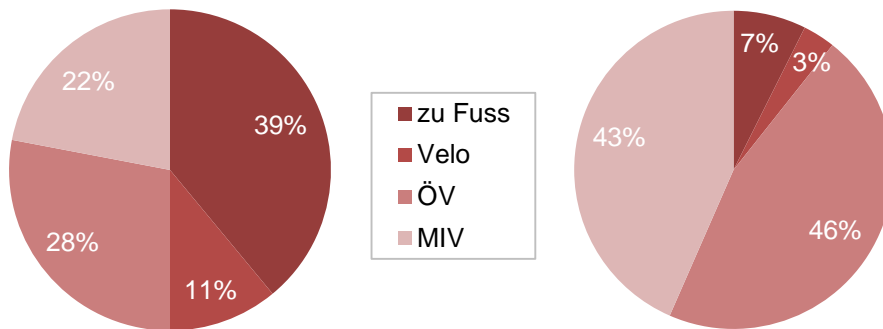
Pro Tag sind die Stadtbernerinnen und Stadtberner im Schnitt 37 km und 99 Minuten unterwegs (Mikrozensus Verkehr 2010, Städtevergleich: Stadt Bern, 2012a). Bereits heute legen sie einen massgeblichen Anteil von rund 50% der Anzahl Wege zu Fuss oder mit dem Velo zurück (vgl.



Darstellung des Modalsplit in Abbildung 5). Diese Wege sind jedoch tendenziell kürzer. Deshalb liegt der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs gemessen an den zurückgelegten Kilometern nur bei rund 10%.

**Anteile an Anzahl Wegen**

**Anteile an zurückgelegten Kilometern**



**Abbildung 5: Modalsplit (Anteile der Verkehrsmittel) der Stadtbevölkerung bezogen auf die Anzahl Wege und die zurückgelegten Kilometer (Stadt Bern, 2012a)**

Mehr als zwei Drittel (68%) aller Berner und Bernerinnen besitzen ein ÖV-Abonnement. Das ist im Vergleich mit den anderen fünf grössten Deutschschweizer Städten Zürich, Basel, St. Gallen, Luzern und Winterthur der deutlich höchste Besitz (Stadt Bern, 2012a). Die Abonnemente verteilen sich etwa gleich auf GA, Verbunds-/Streckenabos und Halbtax-Abos (Regionalkonferenz Bern-Mittelland, 2012). Damit legen die Inhaber täglich fast 17 km mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurück – auch dies ist Rekord in den oben genannten Städten.

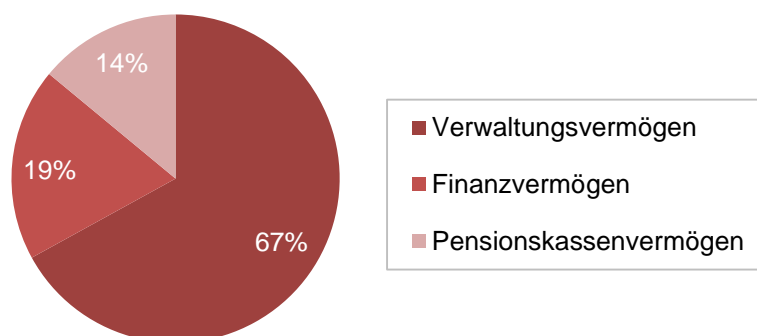
Pro 1'000 Berner und Bernerinnen waren im Jahr 2010 rund 400 Personenwagen immatrikuliert, 53% der Haushalte besitzen kein eigenes Auto (Stadt Bern, 2012a). 73% der Personen ab 18 Jahren besitzen einen Führerschein, dieser Anteil liegt bei den Bewohnern der Stadt Bern 7% tiefer als im Gesamtkanton. Die Stadtbewohner legen mit dem Auto pro Tag im Durchschnitt 16 km zurück, knapp die Hälfte aller Fahrten ist allerdings kürzer als 5 km. Die MIV-Nutzung ist verglichen mit anderen Städten und dem Gesamtkanton eher tief (Kanton Bern, 2012).

## 3.5 Stadtverwaltung

### Städtische Liegenschaften

Die städtischen Liegenschaften werden in drei Gruppen unterteilt: Liegenschaften im Verwaltungsvermögen, im Finanzvermögen und im Pensionskassenvermögen. Die Energie- und Klimastrategie 2025 fokussiert auf die Liegenschaften im Verwaltungs- und Finanzvermögen. Diese werden durch die Immobilien Stadt Bern (ISB) verwaltet und umfassen mehr als 86% der Gesamtfläche von knapp 600'000 m<sup>2</sup> (vgl. Abbildung 6).

#### Städtische Liegenschaften (Anteile an Gesamtfläche)



**Abbildung 6: Liegenschaften der Stadt Bern (Stadt Bern, 2014a)**

Der städtische Gebäudebestand stellt grosse Herausforderungen hinsichtlich der energetischen Sanierung. Herausragendes Merkmal ist der hohe Anteil an Liegenschaften, die denkmalpflegerisch inventarisiert sind: im Verwaltungsvermögen sind mehr als zwei Drittel (Stadt Bern, 2014b), im Finanzvermögen knapp 90% denkmalpflegerisch wertvoll (Stadt Bern, 2013c). Ein wichtiger Schritt zur Steuerung wurde mit der Einführung des nachhaltigen Immobilienmanagements im Jahr 2011 für die Liegenschaften im Finanzvermögen erreicht. Die Einführung des nachhaltigen Immobilienmanagements für das Verwaltungsvermögen wurde im Januar 2014 beschlossen.

Der Wärmeverbrauch der Liegenschaften im Verwaltungsvermögen betrug 2013 knapp 35 GWh. Der Verbrauch hat seit 2008 leicht zugenommen. 88% des Wärmebedarfs wurde durch fossile Brennstoffe gedeckt. Der Stromverbrauch dieser Liegenschaften betrug 2013 16.9 GWh. Seit 2008 bezieht die Stadtverwaltung nur noch erneuerbaren Strom, davon 3.2 GWh mit „naturemade star“ zertifiziert.

Der Wärmeverbrauch der Liegenschaften im Finanzvermögen betrug 2013 knapp 28 GWh. 71% des Wärmebedarfs wurde durch fossile Brennstoffe gedeckt. Der Anteil von Biogas am gesamten Gasverbrauch beträgt bisher 20%. Der Bezug an Biogas bei ewb wird schrittweise erhöht. Darüber hinaus werden 2014-2016 jährlich 2 GWh „naturemade star“ zertifizierter Strom bezogen.

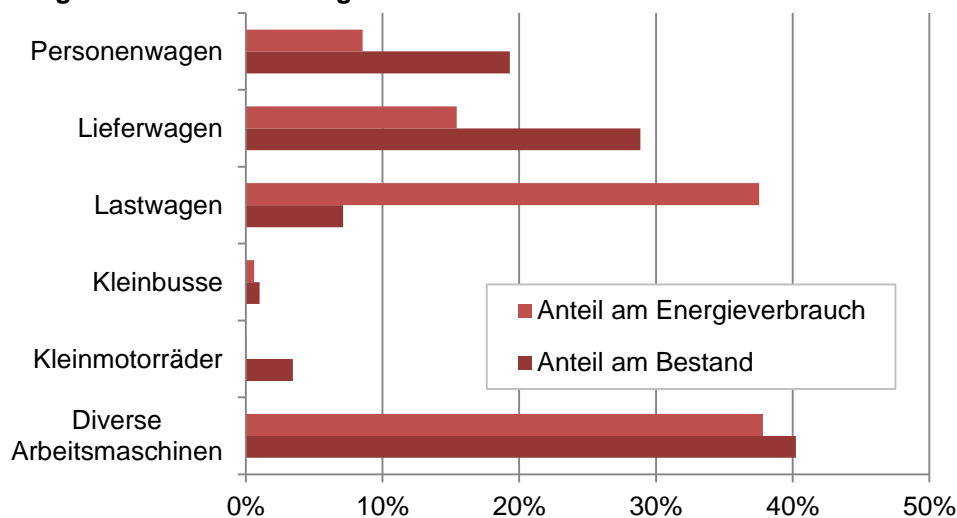
Durch die Behördenverbindlichkeit des Richtplans Energie stehen auch der Kanton und der Bund mit ihren Gebäuden in der Pflicht.

## Mobilität

Die Mobilität der Stadtverwaltung umfasst Werk- und Pendlerverkehr. Der Werkverkehr beinhaltet die Fahrleistungen der gesamten städtischen Fahrzeugflotte. Der Pendlerverkehr betrachtet alle Angestellten der städtischen Verwaltung. Insgesamt verursachte die Mobilität der Stadtverwaltung 2013 einen CO<sub>2</sub>-Ausstoss von rund 2'200 Tonnen CO<sub>2</sub> (Stadt Bern, 2016a): Der Werkverkehr trägt rund zwei Drittel, der Pendlerverkehr rund ein Drittel bei.

Der Energieverbrauch des Werkverkehrs ist durch die Nutzung und Effizienz der Fahrzeuge der städtischen Flotte gegeben. Für das Jahr 2009 stehen detaillierte Daten zur Verfügung (Stadt Bern, 2010c, vgl. Abbildung 7). Die Struktur des Fahrzeugbestands hat sich bis 2013 nur geringfügig geändert (Stadt Bern, 2013d).

### Fahrzeugflotte Stadtverwaltung Bern



**Abbildung 7: Fahrzeugflotte der Stadt Bern: Zusammensetzung des Bestands und Anteile am Energieverbrauch in 2009 (Stadt Bern 2010c)**

Die grossen Energieverbraucher in der städtischen Flotte sind die Nutzfahrzeuge (bspw. Kehr- und Transportfahrzeuge): Weniger als 10% des Fahrzeugbestands verursachen rund 40% des Energieverbrauchs. Die Personen- und Lieferwagen haben einen Anteil am Bestand von knapp 50%, verursachen aber nur knapp einen Viertel des Energieverbrauchs der Fahrzeugflotte.

Eine Eigenheit der Fahrzeugflotte der Stadt Bern sind tiefe spezifische Betriebsleistungen. Diese führen tendenziell zu einem erhöhten Fahrzeugalter. Damit kann nicht optimal von der technischen Entwicklung durch fortlaufenden Ersatz der Fahrzeuge profitiert werden. Es wurden jedoch bereits einige Massnahmen getroffen. Insbesondere kommen teilweise alternative Treibstoffe zur Anwendung (Biodiesel, Erdgas/Biogas) und ältere Dieselfahrzeuge wurden mit Partikelfiltern nachgerüstet. Es wurden aber auch ältere, ineffiziente Fahrzeuge gekauft, deren Umweltwirkungen kritisch zu beurteilen sind (Stadt Bern, 2010c).

Das Pendlerverhalten der Angestellten der Stadtverwaltung ist vorbildlich (Stadt Bern, 2012d): 80% der Teilnehmenden benutzten 2012 den öffentlichen Verkehr oder kamen zu Fuss oder mit dem Velo zur Arbeit. Der Rest legte den Arbeitsweg mit dem Auto oder mit dem Motorrad zurück. Im Vergleich zur Mobilitätsbefragung im 2005 hat dabei die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs um 5% abgenommen.

Im April 2015 hat der Gemeinderat neue Grundsätze festgelegt. Er hat die Einführung eines nachhaltigen Flottenmanagements für Personenwagen in der Stadtverwaltung Bern beschlossen (Stadt Bern, 2016c). Für Ersatz- und Neubeschaffungen von Personenwagen gilt seit 1. Juli 2015 ein maximaler Grenzwert von 95 g CO<sub>2</sub>/km bzw. ein Umstieg auf Elektrofahrzeuge. Davon ausgenommen sind Nutzfahrzeuge, Kommunalfahrzeuge und Einsatzwagen der Blaulichtorganisationen (Stadt Bern, 2015a).

Seit Frühling 2018 können die Mitarbeitenden der Stadtverwaltung die Fahrräder des städtischen Veloverleihsystems «Velo Bern» zu attraktiven Konditionen während der Arbeit und in der Freizeit nutzen.

## 4 Zukünftige Entwicklung

### 4.1 Stadtentwicklung

In der Stadt Bern soll bis ins Jahr 2020 Wohnraum für 140'000 Einwohner zur Verfügung stehen (Stadt Bern, 2009)<sup>4</sup>. Dabei wird Wert daraufgelegt, dass für alle Einkommens- und Altersgruppen genügend Wohnraum vorhanden ist. Priorität haben grosse Wohnungen und zeitgemässe Familienwohnungen. Die dazu nötigen Flächen werden durch Einzonungen und Verdichtungen sowie Umnutzungen bereitgestellt. Die Stellung der Stadt Bern als Wirtschaftsmotor des Kantons und als Verwaltungszentrum der Schweiz soll gestärkt werden. Staatseigene Unternehmen und öffentlich-rechtliche Anstalten sollen in Bern beste Rahmenbedingungen vorfinden. Weiter wird die Ansiedlung von Unternehmen im Bereich der „grünen Technologie“ gefördert.

### 4.2 Potenzielle Wärme und Strom

#### Begriffserklärung Potenziale

Im Richtplan Energie wurden die lokalen Potenziale erneuerbarer Energien und Abwärmequellen zur Deckung des Wärme- und Strombedarfs untersucht. Verwendet werden folgende Begriffe:

- Das **Potenzial** bezeichnet die gesamte auf Stadtgebiet verfügbare und geeignete Menge eines Energieträgers. Dabei sind rechtliche Vorgaben, technische Restriktionen, Schutzzonen sowie sich konkurrierende Nutzungen berücksichtigt.
- Das **zusätzliche Potenzial** ist jener Teil des Potenzials, der durch die heutige Nutzung nicht bereits abgeschöpft wird.

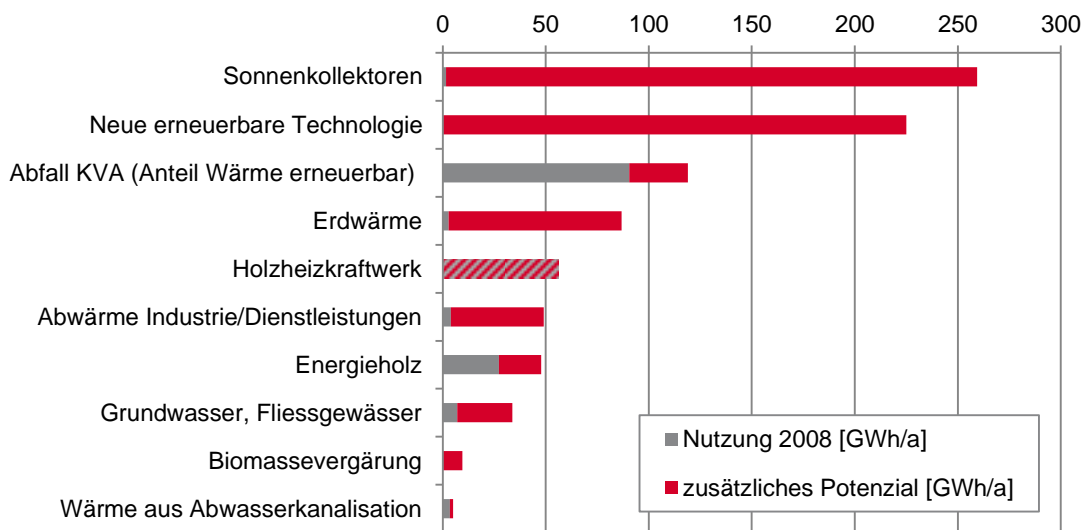
#### Potenzielle Wärmeversorgung

Abbildung 8 zeigt die Potenziale für die Wärmenutzung aus erneuerbaren Energien und Abwärme. Insgesamt beläuft sich das Potenzial auf 891 GWh/Jahr, wobei die bestehende Nutzung mit 137 GWh/Jahr nur rund einen Sechstel ausmacht (Stand 2008). Das zusätzliche Potenzial ist beträchtlich und beträgt 755 GWh/Jahr. Diese Zahlen beziehen sich auf 2008 als Referenzjahr des Richtplans Energie. In der Zwischenzeit wurde die Energiezentrale Forsthaus in Betrieb genommen und durch das umgesetzte Holzheizkraftwerk wird insbesondere dieses Potenzial nun genutzt.

Gemäss Richtplan Energie (Szenario „W3 Ziel“) soll die Wärmenachfrage in 2035 etwa 1'450 GWh betragen. Das gesamte Potenzial würde im Jahr 2035 also ausreichen, um 63% der gesamten Wärmenachfrage mit lokaler erneuerbarer Energie zu decken. Die grössten zusätzlichen Potenziale sind primär die Nutzung der Sonnenenergie und einer neuen erneuerbaren Technologie zur leitungsgebundenen Wärmeversorgung. Einen weiteren wichtigen Beitrag kann die Nutzung von Erdwärme mit Wärmepumpen liefern.

---

<sup>4</sup> Das zitierte Wachstumsziel stammt aus der „Strategie Bern 2020“. Die Entwicklung bis 2012 ist mit rund 137'800 Einwohnern dem Ziel für 2020 bereits sehr nahe gekommen.

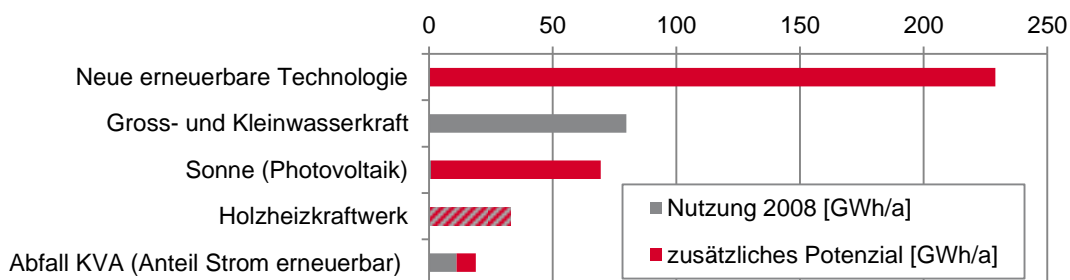


**Abbildung 8: Potenziale an erneuerbarer Energie und Abwärme zur Wärmeversorgung 2035 (Stadt Bern, 2013a). Die Daten beziehen sich auf das Referenzjahr 2008.**

### Potenziale Stromversorgung

Abbildung 9 zeigt die Potenziale zur Stromproduktion aus erneuerbaren Energieträgern. Insgesamt beläuft sich das Potenzial auf 430 GWh/Jahr, wobei die bestehende Nutzung mit 92 GWh/Jahr gut einen Fünftel ausmacht (Stand 2008). Das zusätzliche Potenzial ist beträchtlich und beträgt 337 GWh/Jahr. Auch diese Zahlen beziehen sich auf 2008 als Referenzjahr des Richtplans Energie. In der Zwischenzeit ist das Holzheizkraftwerk umgesetzt und als offene Potenziale zur lokalen erneuerbaren Stromerzeugung verbleiben die Nutzung der Sonnenenergie sowie der Einsatz einer neuen erneuerbaren Technologie zur Stromerzeugung.

Gemäss Richtplan Energie (Szenario „E3 Ziel Stadt Bern“) soll die Stromnachfrage in 2035 etwa 1'100 GWh betragen. Das gesamte Potenzial würde im Jahr 2035 also ausreichen, um 35% der gesamten Stromnachfrage mit lokaler erneuerbarer Energie zu decken. Dabei ist man primär auf die Nutzung der Sonnenenergie und einer neuen erneuerbaren Technologie zur Stromproduktion angewiesen.



**Abbildung 9: Potenzial an erneuerbarer Energie zur Stromproduktion für 2035 (Stadt Bern, 2013a). Die Daten beziehen sich auf das Referenzjahr 2008.**

## Erschliessung der Potenziale

Die Richtplankarte gibt der Vision für die Wärmeversorgung im Jahr 2035 ein Gesicht. Sie zeigt den Zielzustand 2035 für das gesamte Siedlungsgebiet der Stadt Bern auf und bezeichnet die Energieträger, die prioritär genutzt werden sollen, um die gesetzten Ziele zu erreichen.

Die Umsetzungskarten zum Richtplan haben einen kürzeren Zeithorizont bis 2025. Sie zeigen auf, wo welche Energieträger zur Deckung des Wärmeverbrauchs genutzt werden sollen. Die Umsetzungskarten sind im Gegensatz zur Richtplankarte dynamisch, das heisst sie können laufend an neue Erkenntnisse und Rahmenbedingungen angepasst werden.

Die räumliche Darstellung der Energieträger berücksichtigt die bestehende Infrastruktur der Energieversorgung, die Potenziale des Angebots erneuerbarer Energie und die Struktur der Wärmenachfrage. Prägend für die Aufteilung der Energieträger sind insbesondere der Standort der Energiezentrale Forsthaus im Westen der Stadt und die bestehenden Fernwärme- und Gasnetze.

Nicht räumlich dargestellt ist die Nutzung der Sonnenenergie, da sie mit Ausnahme der Altstadt flächendeckend möglich ist. Sie ist sowohl im Wärme- wie auch im Strombereich für die Zielerreichung zentral.

Die Erschliessung der Potenziale soll in zwei Phasen erfolgen. Die vorliegende Strategie zielt auf die Umsetzung der ersten Phase ab:

- In Phase 1 wird auf die Nutzung der Potenziale von Erdwärme, Grundwasser und Abwärme und Wärmeverbunde fokussiert. Der gezielte Weiterausbau des Fernwärmenetzes soll entlang der definierten Korridore und überall dort wo sinnvoll vorangetrieben werden. Die Korridore eignen sich für den zukünftigen Einsatz der Fernwärme und einer neuen erneuerbaren leitungsgebundenen Technologie. Einen wichtigen Beitrag dazu leisten Nahwärmeverbunde mit erneuerbaren Energien. Diese erlauben einen lokal vorgezogenen Ausbau der Feinverteilung von Wärme und eine dezentrale Einspeisung in ein ausgebautes Fernwärmenetz. In Gebieten ohne Möglichkeit zur Nutzung erneuerbarer Energie wird die lokale Verdichtung des Gasnetzes geprüft, mit dem Ziel, die Versorgung mit Biogas zu verstärken.
- In Phase 2 werden die Möglichkeiten für eine neue erneuerbare Technologie als zusätzliche (notwendige) Fernwärmequelle inklusive die Verdichtung des Fernwärmenetzes geprüft. Dabei spielt die Tiefengeothermie weiterhin eine wichtige Rolle. Im Weiteren könnte der Einsatz von synthetischem Erdgas (beispielsweise in einer Power-to-Gas-Anlage hergestellt) mit weiterer Verdichtung und Sanierung des Gasnetzes im Osten verstärkt werden. Schlussendlich sollen laufend neue, heute noch nicht bekannte Wärmetechnologien geprüft und bei Anwendungsreife eingesetzt werden.

## 4.3 Mobilität

### Entwicklung der Mobilität

Die zukünftige städtische Mobilität wird im STEK 2016 behandelt (Stadt Bern, 2017a). Dieses prognostiziert für den Gesamtverkehr in der Stadt Bern eine Zunahme der Anzahl Wege um 20% bis 2030 (gegenüber 2012) und für die Wege der Stadtbevölkerung – bei einem Bevölkerungswachstum von 12% – eine Zunahme von 13.6% (gegenüber 2010). Es legt darüber hinaus fest, dass die Mobilität in Bern stadtverträglich und langfristig klimaneutral sein soll. Stadtverträglich bedeutet, dass die steigenden Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung erfüllt werden und gleichzeitig der Verkehr so gestaltet wird, dass in der Stadt Bern eine hohe Lebens- und Wohnqualität beibehalten wird. Die Menschen in Bern fühlen sich im öffentlichen Raum sicher und komfortabel und bewegen sich flexibel und frei. Die Strassen und Plätze weisen eine hohe Aufenthaltsqualität auf und sind hindernisfrei. Durchmischte Nutzungen ermöglichen kurze Wege und eine gute Erreichbarkeit wird sichergestellt. Strassenräume sind so gestaltet, dass sie allen Nutzergruppen und ihren spezifischen Fortbewegungsgeschwindigkeiten gerecht werden. Die Luftschadstoff- und Lärmemissionen sollen minimiert werden. Ein intelligentes Gesamtverkehrskonzept und Verkehrsmanagement ermöglichen eine multimodale, flexible, bedarfsgerechte Verkehrsmittelwahl für alle Nutzergruppen. Damit die Mobilität langfristig klimaneutral werden kann, soll eine Umlagerung des bestehenden MIV auf ÖV, Velo- und Fussverkehr angestrebt werden. Der Neuverkehr soll zudem mit Velo, ÖV oder zu Fuss bewältigt werden. Die konkreten Modal Split Ziele des STEK 2016 sind Anhang A-V zu entnehmen. Die Absichten des STEK 2016 wurden auch im Legislaturziel des Gemeinderats «Die Stadt Bern ermöglicht eine nachhaltige Mobilität für alle» (Stadt Bern, 2017b) verankert.

Neben der städtischen Mobilitätsvision gibt es durch den Kanton und die Region übergeordnete Vorstellungen zur Entwicklung der Mobilität. Diese werden insbesondere durch die beabsichtigte Entwicklung der Bevölkerung und der Anzahl Arbeitsplätze bestimmt. Das Zielszenario des regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern-Mittelland (RGSK) sieht für die Stadt Bern im Jahr 2030 6.6% mehr Einwohner als 2007 und 9.9% mehr Arbeitsplätze als 2005 vor (Regionalkonferenz Bern-Mittelland, 2012b). Daraus resultiert in der Region Bern-Mittelland eine Zunahme von rund 23% der Fahrleistung im MIV und rund 61% im öffentlichen Verkehr. Die Stadt Bern will diese wachsenden Verkehrsströme aufnehmen und gemäss obenstehender Ausführungen energie- und flächeneffizient abwickeln.

Die angestrebte Stadterweiterung wird trotz zunehmender Bevölkerung und entsprechendem Wachstumsdruck auf den Energieverbrauch eine positive Wirkung für die Umsetzung einer 2'000-Watt-Gesellschaft haben: Mit dem Umzug der Bewohner vom Land in die Stadt nimmt der Energieverbrauch in der Stadt weniger zu als er am ursprünglichen Wohnort auf dem Land abnimmt. Personen, die in der Stadt leben, haben gegenüber einem ländlichen Umfeld einen geringeren Energieverbrauch für die Mobilität: die Wege sind kürzer und die Verkehrsmittel vielfältiger (BFS, 2011, Kanton Bern, 2012). Auch die von Arbeitsplätzen ausgelöste Mobilität kann in städtischen Gebieten energieeffizienter abgewickelt werden. Die Konzentration von zusätzlichen Wohnungen und Arbeitsplätzen in der Stadt macht aus energetischer Sicht Sinn.

### Potenziale Mobilität

Die Potenziale, den Energieverbrauch der Mobilität zu reduzieren, können mit der Energieintensität veranschaulicht werden. Die Energieintensität ist der Energieverbrauch, um eine Person

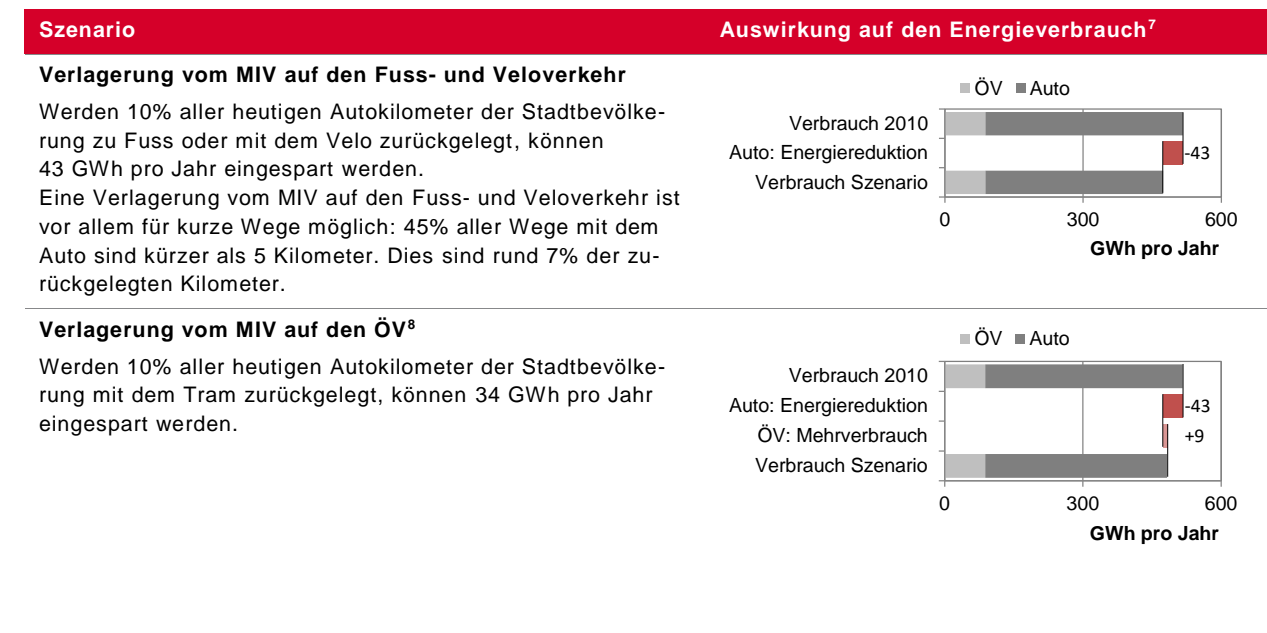


einen Kilometer zu transportieren. Der Vergleich der Energieintensität der Verkehrsträger in Tabelle 2 zeigt, welche Reduktion durch Verkürzung und Vermeidung von Wegen oder durch Verlagerungen zwischen einzelnen Verkehrsträgern möglich ist.

Verkehrsträger	Energieintensität <sup>5</sup>	Quelle(n)
Fuss- und Veloverkehr <sup>6</sup>	0 MJ pro Personen-kilometer (pkm)	Der Fuss- und Veloverkehr wird als nahezu energieneutral angenommen.
ÖV (Bahn und S-Bahn)	0.3 MJ pro pkm	BFE (2012b)
ÖV (Tram und Trolleybus)	0.4 MJ pro pkm	BFE (2012b) und Bernmobil (2014)
ÖV (Diesel- und Gasbus)	1.1 MJ pro pkm	BFE (2012b) und Bernmobil (2014)
Auto	1.9 MJ pro pkm	BFE (2012b)

**Tabelle 2: Energieintensität der Verkehrsträger**

Werden die zurückgelegten Kilometer reduziert, so sinkt der Energieverbrauch direkt proportional zur eingesparten Distanz. Wie Verschiebungen im Modalsplit auf den Energieverbrauch wirken, wird mit Szenarien in Tabelle 3 illustriert. Die Szenarien entsprechen einfachen Gedankenspielen und machen keine Aussage über die vorhandene Kapazität der Verkehrsträger oder die Bereitschaft der Bevölkerung zu Verhaltensänderungen.



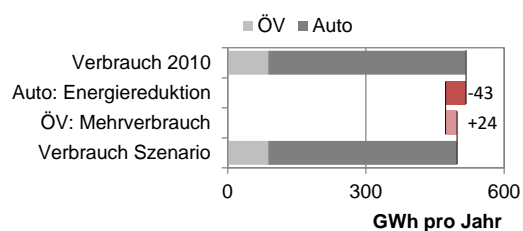
<sup>5</sup> Direkter Energieaufwand für den Fahrzeugbetrieb ohne Energieaufwand für Fahrzeugherstellung und Infrastruktur. Die Energieintensität unterscheidet sich auch innerhalb der Verkehrsträger deutlich. Sie ist stark abhängig von den eingesetzten Fahrzeugen und der Anzahl Personen pro Fahrzeug (Besetzungsgrad).

<sup>6</sup> E-Bikes werden nicht berücksichtigt

<sup>7</sup> Die Energieintensität ergibt zusammen mit dem Mobilitätsverhalten der Stadtbevölkerung (vgl. Kapitel 3.4 Mobilität) eine Schätzung für den Energieverbrauch: Für Wege mit dem ÖV verbraucht die Stadtbevölkerung jährlich 88 GWh und für Wege mit dem Auto jährlich 428 GWh.

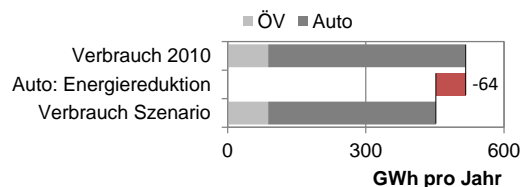
<sup>8</sup> Die Auswirkung der Verlagerung wird mit den Energieintensitäten aus Tabelle 2 berechnet. Dabei wird angenommen, dass sich der Besetzungsgrad nicht ändert. Im Einzelfall kann die Energieeinsparung viel höher sein: Steigt jemand vom eigenen Auto auf ein sowieso fahrendes Tram um, reduziert sich der Energieverbrauch um mehr als den Faktor 100 (Bernmobil, 2008).

Erfolgt der Umstieg auf den Bus (Diesel/Gas), ist die mögliche Einsparung geringer und beträgt 19 GWh.



### Energieeffizientere Autos

Werden alle Autokilometer der Stadtbevölkerung mit um 15% effizienteren Fahrzeugen zurückgelegt (BFE, 2012b, vgl. Anhang A-V), können 64 GWh eingespart werden. Dies entspricht der Referenzentwicklung der Energieperspektiven (BFE, 2012b).



**Tabelle 3: Potenziale zur Reduktion des Energieverbrauchs durch Verlagerungen im Modalsplit und energieeffizientere Autos.**

## 5 SWOT

Aus den beschriebenen Grundlagen werden als erstes Fazit die kommunalen Stärken und Schwächen sowie externe Chancen und Risiken abgeleitet. Diese SWOT-Analyse<sup>9</sup> beschreibt den aktuellen Zustand und stellt die Grundlage für die Entwicklung und Priorisierung der Massnahmen dieser Energie- und Klimastrategie dar.

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"><li>• Klare politische Bekenntnisse für Energieeffizienz und erneuerbare Energien</li><li>• Fortschrittliche Akteure und Konzepte in der kommunalen Energie- und Verkehrspolitik</li><li>• Lokaler Energieversorger, der sich im Besitz der Stadt Bern befindet</li><li>• Bedeutende Effizienzpotenziale, insbesondere beim Wärmeverbrauch in Gebäuden</li><li>• Bedeutende Potenziale für Wärme aus lokalen erneuerbaren Energien</li><li>• Energiezentrale Forsthaus: Ergänzendes Fernwärmeangebot - wird ab 2020 diskutiert</li><li>• Sehr gute Verkehrsinfrastrukturen, auch für den Fuss- und Veloverkehr</li><li>• Gutes ÖV-Angebot</li><li>• Sehr gute Randbedingungen für kombinierte Mobilität</li><li>• Naheliegende und gut erreichbare Erholungsgebiete</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Die bisherigen Zielsetzungen wurden nur teilweise erreicht</li><li>• Heute besteht eine starke Abhängigkeit von fossilen Energieträgern</li><li>• Hoher Anteil an geschützten Gebäuden, die für energetische Sanierungen oder erneuerbare Energien besondere Herausforderungen darstellen</li><li>• Die Energienachfrage der Stadt, insbesondere jene im Bereich Strom, kann durch die lokalen Potenziale erneuerbarer Energien nicht vollständig gedeckt werden</li><li>• Unsicherheit bezüglich dem Einsatz einer neuen erneuerbaren leitungsgebundenen Technologie zur lokalen Wärme- und Stromversorgung</li><li>• Hoher Anteil an Durchgangsverkehr, der durch kommunale Massnahmen kaum beeinflussbar ist</li></ul>

<sup>9</sup> SWOT bezeichnet die Analyse von Strengths (Stärken), Weaknesses (Schwächen), Opportunities (Chancen) und Threats (Risiken)

Aufgrund von politischen und wirtschaftlichen Entwicklungen im Umfeld der Stadt ergeben sich die nachfolgend aufgeführten Chancen und Risiken, welche die Erreichung energie- und klimapolitischer Ziele fördern oder hemmen können. Einige Entwicklungen können sowohl Chance als auch Risiko sein und sind deshalb auf beiden Seiten aufgeführt.

Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Viele Heizölkessel sind alt und müssen in den nächsten Jahren ersetzt werden</li> <li>• Mit dem STEK 2016 wurden zukunftsorientierte strategische Leitplanken insbesondere für die Siedlungsentwicklung und Verkehrsplanung verabschiedet.</li> <li>• Nationale Aktivitäten im Rahmen der Energiestrategie 2050, umfassendes Massnahmenpaket</li> <li>• Technische Entwicklungen verbessern die Möglichkeiten zur Verbrauchsreduktion und den Einsatz erneuerbarer Energien</li> <li>• Dynamische Entwicklung der Stadt Bern und Unterstützung durch den Kanton bietet die Möglichkeit zur Umsetzung fortschrittlicher Konzepte</li> <li>• Steigende Energiepreise können erhöhte Anreize für Energieeffizienz setzen</li> <li>• Sinkende Kosten für Energieerzeugung aus erneuerbaren Energien</li> <li>• Eine mögliche negative wirtschaftliche Entwicklung kann Bereitschaft für den Ausbau regionaler erneuerbarer Energieträger zur Stärkung der regionalen Wirtschaft erhöhen</li> <li>• Steigendes gesellschaftliches und politisches Interesse an erneuerbaren Energien und nachhaltiger Mobilität</li> <li>• Strommarktöffnung (Erschliessung neuer Märkte und Kundinnen und Kunden)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zukünftige Entwicklung der Stadt Bern kann zu einer erhöhten Energie- und Mobilitätsnachfrage führen</li> <li>• Unklare Entwicklungen bezüglich nationaler Energiestrategie 2050</li> <li>• Konkurrenz bei der Nutzung der kommunalen Potenziale: Nutzung der Sonnenenergie zur Wärme- oder Stromerzeugung, regional begrenztes Potenzial Biomasse</li> <li>• Entwicklung von technischen Möglichkeiten und Kosten bei einigen Technologien noch unklar</li> <li>• Tiefe Preise insbesondere der fossilen Energieträger können Bereitschaft für zusätzliche Investitionen in erneuerbare Energien beeinträchtigen</li> <li>• Eine mögliche negative wirtschaftliche Entwicklung kann Engagement von Politik und Wirtschaft für die Energiewende schmälern</li> <li>• Strommarktöffnung und damit verbundene Unsicherheit über das Verhalten der Endkonsumenten</li> <li>• Insbesondere im Bereich der Mobilität werden Änderungen des Verhaltens oftmals als Einschränkung der persönlichen Entscheidungsfreiheit wahrgenommen</li> </ul>

# 6 Leitbild 2025

## 6.1 Vision

### Vision Energiepolitik

Die Stadt Bern leistet einen grösstmöglichen Beitrag an die Umsetzung der 2000-Watt-Gesellschaft sowie der 1-Tonnen-CO<sub>2</sub>-Gesellschaft.

Die 2000-Watt-Gesellschaft ist eine Vision, in der für den Energieverbrauch jeder Person weltweit 2'000 Watt Dauerleistung zur Verfügung stehen. Dies entspricht einer global nachhaltigen Energieproduktion. In einem intelligent aufgebauten Energieversorgungssystem sowie mit dem nötigen Bewusstsein der Bevölkerung reichen 2'000 Watt aus, um eine hohe Lebensqualität zu gewährleisten. Die Schweiz liegt zurzeit mit einem Leistungsbedarf von rund 5'000 bis 6'000 Watt deutlich über dem Ziel. Zusätzlich sollen die CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Person und Jahr 1 Tonne nicht übersteigen, um den Klimawandel einzudämmen. Nach energieschweiz (2014) sollen die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft bis 2100 erreicht werden.

## 6.2 Leitsätze

Die folgenden 11 Leitsätze setzen die Leitplanken bei der Umsetzung der energiepolitischen Vision. Sie berufen sich insbesondere auf die Gemeindeordnung der Stadt Bern und sind mit den übergeordneten strategischen Grundlagen des Bundes und des Kantons abgestimmt:

1. Es wird jederzeit eine ausreichende und zuverlässige Energieversorgung gewährleistet.
2. Die Energieversorgung orientiert sich am Prinzip der nachhaltigen Entwicklung, d.h. sie ist wirtschaftlich, umweltschonend und gesellschaftsverträglich.
3. Die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern wird vermindert.
4. Die Energieeffizienz wird erhöht.
5. Der Anteil der erneuerbaren Energien wird erhöht.
6. Der Ausstieg aus der Kernenergie wird umgesetzt.
7. Die Investitions- bzw. Planungssicherheit für Energieversorgungsunternehmen, Handel und Gewerbe und andere Akteure wird gewährleistet.
8. Die in der Stadt zurückgelegten Wege werden für Bevölkerung und Gewerbe kürzer.
9. Der Anteil energieeffizienter Verkehrsmittel wird erhöht.
10. Die Stadt handelt vorbildlich.
11. Verhaltensänderungen leisten einen wichtigen Beitrag.

## 6.3 Ziele 2025 Stadtgebiet

### Übersicht Ziele 2025 Stadtgebiet

Zielgrösse	Ziel 2025
<b>Wärmeversorgung<sup>10</sup></b>	
Wärmeverbrauch	-15% gegenüber 2008
Anteil erneuerbarer Energie an der Wärmeversorgung	40%
<b>Stromversorgung</b>	
Stromverbrauch	max.+ 5% gegenüber 2008
Anteil erneuerbarer Energie bei der Stromlieferung	65%
Anteil lokal erzeugter erneuerbarer Strom am Stromverbrauch	15%
<b>Mobilität</b>	
<b>Verkehr auf dem städtischen Netz (ohne Autobahnen)<sup>11</sup></b>	
Verbrauch fossiler Treibstoffe	-45% gegenüber 2008
– Beitrag durch Reduktion der Verkehrsleistung des MIV	-20% gegenüber 2008
– Beitrag durch Steigerung der Energieeffizienz und Einsatz erneuerbarer Energien / Elektromobilität	-30% gegenüber 2008
<b>Mobilität der Stadtbernerinnen und Stadtberner<sup>12</sup></b>	
Energieverbrauch für die Mobilität pro Person	-45% gegenüber 2010
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen<sup>13</sup></b>	
CO <sub>2</sub> -Emissionen der Energienutzung	-30% gegenüber 2008

**Tabelle 4: Ziele 2025 für das Stadtgebiet**

Die Stadt will die Auszeichnung „Energistadt Gold“ bestätigen und auch in Zukunft tragen. Sie strebt zudem das Label „Energistadt auf dem Weg in die 2000-Watt-Gesellschaft“ an.

Die Reduktionsziele bedingen einerseits den Einsatz energieeffizienter Technologien und energetischer Sanierungen der Gebäudehüllen, andererseits aber auch einen verantwortungsbewussteren Umgang mit Energie. Ohne Sparbeiträge aller Bewohner und Nutzerinnen des Stadtgebietes (Suffizienz) sind die Ziele nicht erreichbar.

<sup>10</sup> Die Ziele für die Wärme- und Stromversorgung leiten sich direkt aus dem Richtplan Energie ab.

<sup>11</sup> Die Stadt will in der Mobilität die Ziele des Szenarios „Neue Energiepolitik“ der Energieperspektiven (BFE, 2012b) erreichen. Sie fokussiert dabei auf das städtische Netz ohne Autobahnen. Das Ziel für die Reduktion des fossilen Treibstoffverbrauchs ergibt sich aus dem Produkt der beiden Beiträge „Reduktion der Verkehrsleistung“ und „Energieeffizienz/Erneuerbare“. Handlungskompetenz hat die Stadt vor allem darin, zu einer deutlich reduzierten Verkehrsleistung des MIV beizutragen. Hierzu wurden im STEK 2016 Ziele und Massnahmen definiert. Die Quantifizierung der Zielbeiträge ist im Anhang A-V ersichtlich. Die Stadt unterstützt jedoch auch die Massnahmen des Bundes für mehr Energieeffizienz und den verstärkten Einsatz erneuerbarer Energien in der Mobilität.

<sup>12</sup> Über die Beeinflussung der Mobilität der Stadtbevölkerung kann die Stadt einen Beitrag leisten, der auch ausserhalb der Stadtgrenzen den Energieverbrauch reduziert. Auch hierzu definiert das STEK 2016 konkrete Ziele und Massnahmen. Die Mobilität der Stadtbernerinnen und Stadtberner wird deshalb ebenfalls als Zielgrösse aufgenommen und im Anhang A-V ist nachgewiesen, dass diese mit den aktuellen STEK-Zielen erreichbar sind. Sie kann mit dem Mikrozensus Verkehr erhoben werden. Dieser wird alle 5 Jahre durchgeführt.

<sup>13</sup> Die Ziele für die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Energienutzung ergeben sich aus den Bereichen Wärme- und Stromversorgung und Mobilität.

## Wärme und Strom

Die Ziele für 2025 für die Bereiche Wärme und Strom leiten sich direkt aus dem Richtplan Energie ab. Sie decken sowohl die Energieeffizienz wie auch die erneuerbare Energie ab. Wie im Richtplan Energie gilt 2008 als Referenzjahr. Die Ziele sollen grundsätzlich kontinuierlich erreicht werden sollen. Abweichungen zu diesem Grundsatz bestehen wegen der „neuen erneuerbaren Technologie“, die im Zeitraum bis 2025 noch nicht zur Verfügung steht, sowie wegen des Ausbaus des Fernwärmenetzes (vgl. A-V: Grundlagen zur Zieldefinition).

Bis 2025 soll der Wärmeverbrauch gegenüber 2008 um 15% gesenkt werden. Der Anteil erneuerbarer Energien an der Wärmeversorgung soll 2025 40% betragen.

Bei der Stromversorgung weist der Richtplan Energie zwei unterschiedliche Zielszenarien auf. Der Energie- und Klimastrategie 2025 liegt das Szenario „E3 Ziel Stadt Bern“ zugrunde. Der Stromverbrauch soll gegenüber 2008 um maximal 5% steigen. Aufgrund der bisherigen Erfahrung mit der Energiestrategie 2006-2015 erscheint dieses Ziel erreichbar. In der Stromversorgung soll der Anteil erneuerbarer Energien an der Stromlieferung 2025 auf 65% steigen. Die Erzeugung von lokalem erneuerbarem Strom soll 2025 15% des Stromverbrauchs erreichen.

## Mobilität

Der Energieverbrauch der Mobilität soll insgesamt sinken und der Einsatz von erneuerbaren Energien für die Mobilität soll steigen. Sowohl die Senkung des Energieverbrauchs wie auch der verstärkte Einsatz erneuerbarer Energien führen zu einer Reduktion des Verbrauchs fossiler Treibstoffe. Dieser wird daher als messbare Zielgrösse gewählt. Zum Reduktionsziel können drei Pfade beitragen:

- Die Verkehrsleistung reduzieren durch Vermeidung und Verkürzung von Wegen.
- Wege auf energieeffizientere Verkehrsträger verlagern (von MIV auf ÖV sowie Fuss- & Veloverkehr).
- Die Effizienz der Fahrzeuge und der Einsatz erneuerbarer Energien steigern.

In der Kompetenz der Stadt liegen insbesondere die Massnahmen der ersten beiden Pfade. Konsequenterweise ist die Reduktion der Verkehrsleistung eine wichtige Zielgrösse des STEK 2016. Sie wird auch in der vorliegenden Strategie als Ziel übernommen. Energetisch am wirksamsten ist die Reduktion der Verkehrsleistung des MIV. Dieser trägt überwiegend zum Verbrauch fossiler Treibstoffe bei. Die Stadt hat im STEK 2016 Ziele für die Mobilität festgelegt, die auch dem Szenario „Neue Energiepolitik“ der Energieperspektiven entsprechen. Dazu muss die Verkehrsleistung des MIV gegenüber 2008 um 20% gesenkt werden (vgl. A-V: Grundlagen zur Zieldefinition). Dies soll in erster Linie auf dem städtischen Netz erreicht werden. Die durch die Stadt führenden Nationalstrassen (A1, A6, A12) werden nicht berücksichtigt, da die Stadt wenig Einfluss auf den übergeordneten Verkehr hat.

Die Steigerung der Energieeffizienz der Fahrzeuge und eine Verbreitung emissionsarmer Fahrzeuge werden einen massgeblichen Beitrag zur Reduktion des Energieverbrauchs der Mobilität leisten. Hier liegt die Handlungskompetenz zum grössten Teil beim Bund. Die Stadt unterstützt die Massnahmen des Bundes, um ihre Wirkung lokal zu erhöhen. Mit einer Steigerung der Energieeffizienz und dem Einsatz erneuerbarer Energien soll der fossile Treibstoffverbrauch gegenüber 2008 um 30% gesenkt werden. Zusammen mit der Reduktion der Verkehrsleistung soll die gesamte fossile Treibstoffnachfrage auf dem städtischen Netz bis 2025 gegenüber 2008 um 45% reduziert werden.

Einen Beitrag zur Zielerreichung in der Mobilität werden Elektrofahrzeuge leisten. Die Verbreitung der Elektromobilität steht grundsätzlich in einem Konflikt zu den Zielen der Stromversorgung, da sie den Stromverbrauch erhöht. Kurz- und mittelfristig wird jedoch nicht damit gerechnet, dass die Elektromobilität einen deutlichen Anstieg des Stromverbrauchs auslöst. Im angestrebten Szenario „Neue Energiepolitik“ sind im Jahr 2025 nur 2% des Stromverbrauchs der Elektromobilität auf der Strasse zuzurechnen. Der Zielkonflikt zwischen Elektrifizierung der Mobilität und Senkung bzw. Stabilisierung des Stromverbrauchs wird in Zukunft wichtiger werden. Deshalb soll geprüft werden, ob und wie der Stromverbrauch nach Verwendungszweck gemessen werden kann (vgl. Kapitel 8 Massnahmen, Massnahme 7e).

Bei der Strom- und Wärmeversorgung wird konsequent das Territorialprinzip angewendet (Betrachtung des Verbrauchs auf Stadtgebiet). Das Reduktionsziel für den fossilen Treibstoffverbrauch betrachtet ebenfalls das Stadtgebiet. Darin enthalten sind Wege der Stadtbevölkerung, aber auch von Personen, die von ausserhalb zum Arbeiten, Einkaufen oder für die Freizeitgestaltung in die Stadt fahren. Im geringeren Masse trägt auch der Durchgangsverkehr auf dem kantonalen und städtischen Strassennetz (ohne Autobahnen) bei.

Um die Vision der 2'000-Watt-Gesellschaft breit zu unterstützen, will die Stadt Bern auch einen Beitrag ausserhalb der Stadtgrenzen leisten. Über die Beeinflussung der Mobilität der Stadtbevölkerung kann sie auch den Energieverbrauch in anderen Regionen senken. Im Fokus steht dabei das Freizeitverhalten der Stadtbernerinnen und Stadtberner und die damit verbundenen Wege, die nach ausserhalb der Stadt führen. Der durchschnittliche Energieverbrauch der Stadtbernerinnen und Stadtberner für die Mobilität soll bis 2025 um 45% gegenüber 2010 reduziert werden. Die Möglichkeiten zur Umsetzung decken sich grösstenteils mit den oben beschriebenen Pfaden. Das Ziel für die Stadtbevölkerung ergänzt das Ziel für das städtische Netz dadurch, dass sich die Messweise und der Perimeter unterscheiden.

## **CO<sub>2</sub>-Emissionen**

Die Ziele für die Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen ergeben sich aus den Zielen der Bereiche Wärme, Strom und Mobilität. Sowohl die Steigerung der Energieeffizienz wie auch der verstärkte Einsatz erneuerbarer Energien senken die CO<sub>2</sub>-Emissionen. Bis 2025 sollen die CO<sub>2</sub>-Emissionen auf dem Stadtgebiet gegenüber 2008 um 30% reduziert werden.



## 6.4 Ziele 2025 Stadtverwaltung

### Übersicht Ziele 2025 Stadtverwaltung

Zielgrösse	Ziel 2025
<b>Wärmeversorgung</b>	
Wärmeverbrauch	-20% gegenüber 2008
Anteil erneuerbarer Energie bei der Wärmeversorgung	50%
Bis 2025 werden alle Ölheizungen und Elektroheizungen in den Liegenschaften des Verwaltungs- und des Finanzvermögens durch andere Energieträger ersetzt	
<b>Stromversorgung</b>	
Stromverbrauch	Stabilisierung auf dem Niveau von 2008
Die Stadtverwaltung bezieht ausschliesslich Strom aus erneuerbarer Energie. Der Anteil von Strom mit „nature made star“ oder einer gleichwertigen Zertifizierung wird jährlich um 2% erhöht	
<b>Mobilität</b>	
Werkverkehr: Verbrauch fossiler Treibstoffe	-30% gegenüber 2008
Pendlerverhalten: Anteil motorisierter Individualverkehr an der Anzahl von Arbeitswegen	15%
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen</b>	
CO <sub>2</sub> -Emissionen der Stadtverwaltung	-50% gegenüber 2008

**Tabelle 5: Ziele 2025 für die Stadtverwaltung**

Damit die Ziele der Stadtverwaltung erreicht werden können müssen neben dem Einsatz energieeffizienter Technologien und erneuerbarer Energien auch alle Beteiligten mit einem verantwortungsbewussteren Umgang mit Energie (Suffizienz) ihren Beitrag leisten.

### Wärme und Strom

Wie für das Stadtgebiet werden auch für die Stadtverwaltung Ziele in den Bereichen Wärme, Strom und Mobilität formuliert. Die Ziele im Bereich Wärme und Strom sind ambitioniert und bilden die Vorbildrolle ab, die die Stadt einnehmen will. Wo möglich sind die Ziele mit bestehenden Zielen und Strategien abgestimmt, beispielsweise jenen des nachhaltigen Immobilienmanagements (Stadt Bern, 2013c).

### Mobilität

Beim Werkverkehr soll über eine bessere Energieeffizienz der städtischen Fahrzeugflotte oder dem vermehrten Einsatz alternativer Energieträger der Verbrauch fossiler Treibstoffe gesenkt werden. Die Herleitung des Ziels ist in Anhang A-V beschrieben. Beim Pendlerverkehr soll der Anteil des MIV sinken. Dieser betrug 2011 20% (Stadt Bern, 2012d).

### CO<sub>2</sub>-Emissionen

Das Ziel für die CO<sub>2</sub>-Emissionen leitet sich direkt aus den obigen Zielen ab.

## 7 Handlungsfelder

Die Ziele der städtischen Energie- und Klimapolitik können nur mit einem ausgewogenen Mix an Massnahmen erreicht werden. Dafür tritt die Stadt Bern in folgenden Rollen auf:

- **Als Planerin und Reguliererin:** Vorschriften und Planungsvorgaben führen zu einem vermehrten Einsatz von erneuerbarer Energie und einer Steigerung der Effizienz.
- **Als Anbieterin:** Geeignete Angebote in Energieversorgung und Mobilität erlauben einen Lebensstil, der im Einklang mit den städtischen Energie- und Klimazielen steht.
- **Als Förderin:** Mit finanziellen Anreizen fördert die Stadt Massnahmen, die zur Zielerreichung beitragen.
- **Als Vorbild:** Die Stadt hat als Energieverbraucherin grossen Einfluss und Ausstrahlungskraft auf andere Akteure.
- **Als Beraterin:** Information und Beratung sensibilisieren die Bevölkerung und die Unternehmen. Diese werden bei der Umsetzung direkt mit Wissen unterstützt.

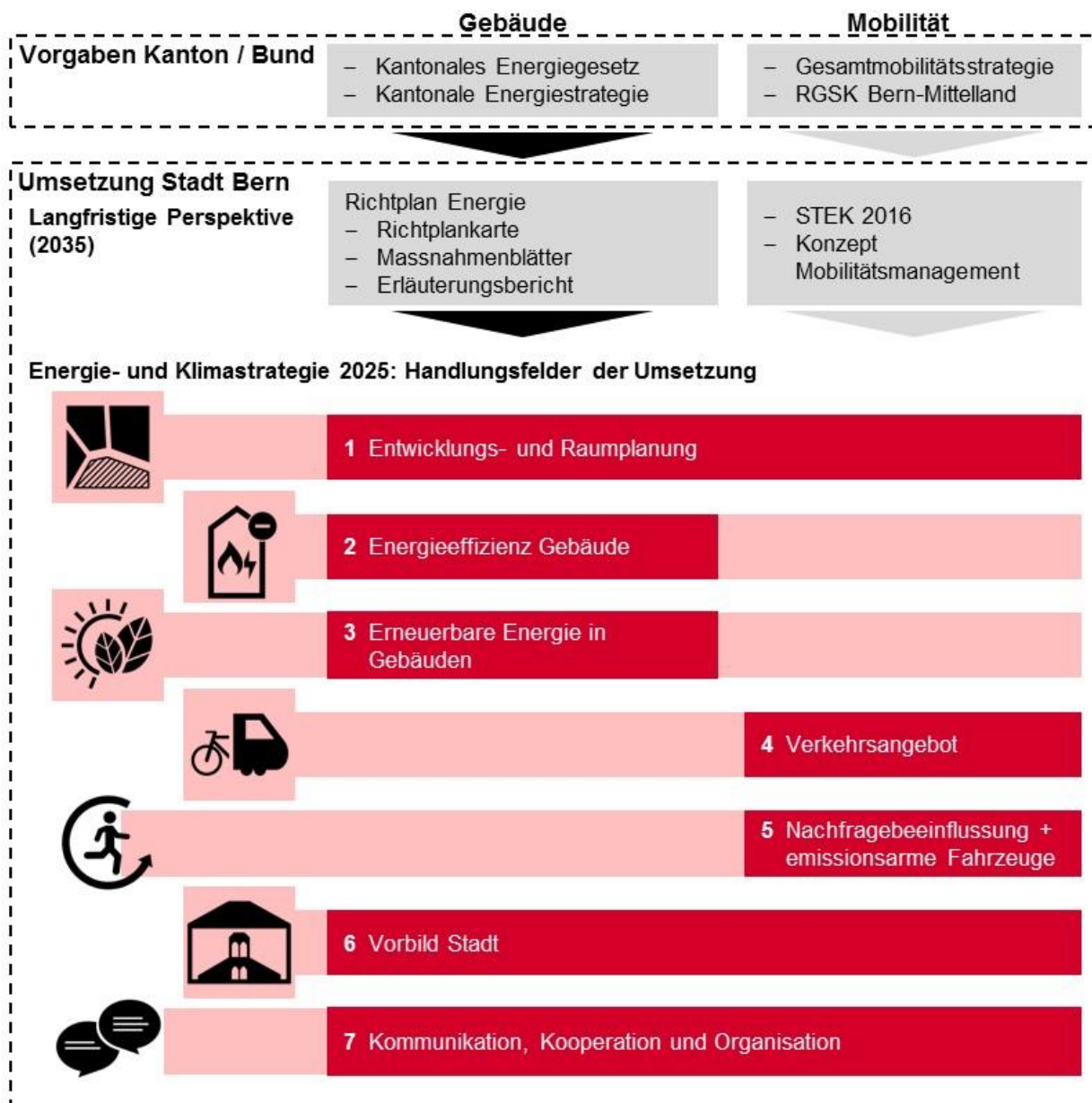
Die Stadt setzt ihre Energie- und Klimapolitik in Handlungsfeldern um, die relevant Wirkung erzielen und bei denen die Stadt eine hohe Handlungskompetenz hat. Die städtische Energie- und Klimapolitik ergänzt die Energiepolitik des Bundes und des Kantons. Die Umsetzung dieser ist für den Erfolg der Energie- und Klimastrategie 2025 zentral. Ändern sich relevante Rahmenbedingungen (Politik, Technologie, Markt), muss die Stadt ihre Handlungsfelder und Massnahmen überprüfen.

Abbildung 10 zeigt die Handlungsfelder der Energie- und Klimastrategie 2025. Im **Bereich Gebäude** beziehen sich die Handlungsfelder und Massnahmen direkt auf den Richtplan Energie. Seine Umsetzung wird durch die Energie- und Klimastrategie 2025 konkretisiert.

Im **Bereich Mobilität** ist das STEK 2016 die zentrale Grundlage für das Verkehrsangebot. Das Konzept Mobilitätsmanagement legt darüber hinaus Leitlinien bei der Nachfragesteuerung fest. Aus diesen Grundlagen werden zwei Handlungsfelder abgeleitet:

- „Verkehrsangebot“, verstanden als angebotsseitige Massnahmen: d.h. der Ausbau von Infrastrukturen sowohl für den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr als auch für den Fuss- und Veloverkehr. Massnahmen zur Umsetzung von diesem Handlungsfeld wurden in STEK 2016 erarbeitet.
- „Nachfragebeeinflussung Mobilität“, verstanden als Massnahmen zur aktiven Steuerung der Nachfrage, resp. zur Schaffung von Anreizen zur optimierten Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen. Die Förderung emissionsarmer Fahrzeuge wird ebenfalls in diesem Handlungsfeld betrachtet.

Um die Ziele zu erreichen sind ein enges Zusammenspiel von Angebot und Nachfrage und koordinierte Massnahmen in beiden Bereichen wichtig. Die zuständigen Direktionen TVS und SUE setzen die in Kapitel 8 Massnahmen aufgezeigten Massnahmen der Handlungsfelder „Verkehrsangebot“ und „Nachfragebeeinflussung Mobilität“ in enger Zusammenarbeit um.



**Abbildung 10** Ursprüngliche Handlungsfelder zur Umsetzung der Energie- und Klimastrategie Stadt Bern. (Im Juni 2019 ergänzt durch Punkt 8, «erweiterter Handlungsplan Klima, Stadt Bern», aus dem Positionspapier des Gemeinderates, vom 22.05.2019.)

## Suffizienz

Im Fokus der Politik stehen oft primär technische Massnahmen wie die Steigerung der Energieeffizienz und der Ausbau der Nutzung erneuerbarer Energien. Gesellschaftliche Veränderungen hin zu einer suffizienten Lebensweise können jedoch entscheidend zur Zielerreichung beitragen. Aus diesem Grund sind auch Massnahmen zur Unterstützung eines solchen Wandels zu betrachten.

Suffizienz ist eine Lebens- und Wirtschaftsweise, die sich einem übermässigen Verbrauch von Energie entgegensetzt und eng gekoppelt ist an einen Wandel von Lebensstil, Werten und Prä-

ferenzen. Eine suffiziente Gesellschaft fördert die Lebensqualität (verstanden als Glück, Zufriedenheit, Erfüllung, Wohlbefinden), ist aber mit einer Einschränkung des Lebensstandards (verstanden als Anhäufung von materiellen Gütern) verbunden. Ein energiebewusstes Verhalten von Privaten, Unternehmen oder der öffentlichen Hand führt zu einer Reduktion des Energieverbrauchs. Dieses Verhalten kann durch entsprechende Angebote, insbesondere auf lokaler Ebene gefördert werden. Damit ist die Stadt eine zentrale Akteurin und kann einen wichtigen Beitrag zu einer suffizienteren Lebensweise leisten.

## 8 Massnahmen

In bisher 7 Handlungsfeldern sollen 31 Massnahmen umgesetzt werden, um die Ziele der Energie- und Klimastrategie zu erreichen. Der Gemeinderat hat am 22. Mai 2019 das Positionspapier, «erweiterter Handlungsplan Klima, Stadt Bern» verabschiedet. Es umfasst 19 ergänzende Massnahmen, welche neu in die Energie- und Klimastrategie aufgenommen wurden, sowie drei Massnahmen welche direkt umzusetzen sind. Die Energie- und Klimastrategie wurde aufgrund des Gemeinderatsbeschlusses im Juni 2019 um einen zusätzlichen Punkt 8 mit allen beschlossenen 22 Massnahmen ergänzt. Diese Massnahmen betreffen schwerpunktmässig den Gebäudebereich und die Mobilität von Stadtverwaltung und der Gemeinde Stadt Bern. Zu beachten ist, dass die Massnahmen 8d, 8e und 8f der Vollständigkeit halber ebenfalls in dieses Dokument aufgenommen wurden, jedoch gemäss Gemeinderatsbeschluss nicht dem Controlling der Energie- und Klimastrategie unterliegen. Auf den folgenden Seiten sind die Massnahmen nach Handlungsfeldern detailliert beschrieben. Der Bezug zu den Massnahmen des Richtplans Energie wird dabei - wo vorhanden - aufgezeigt. Die Tabelle auf Seite 63 zeigt alle Massnahmen in der Übersicht.

Die Wirkung der einzelnen Massnahmen wird - wo möglich - grob geschätzt. Diese Abschätzung basiert auf den Grundlagen des Richtplans Energie der Stadt Bern und Evaluationen bestehender Massnahmen (BFE, 2014c, Infrac, 2011, Interface/EBP, 2010). Die Wirkung einer Massnahme wird auf einer Skala von 1 bis 5 dargestellt. Die Einteilung in diese Skala unterscheidet sich je nach Zielbereich (siehe Tabelle 6). Zielgrösse für die Einschätzung ist die Reduktion des Verbrauchs 2025 bzw. der Ausbau zusätzlicher erneuerbarer Energien gegenüber der im Richtplan Energie definierten Referenzentwicklung.

Zielbereich		● ○ ○ ○ ○	● ● ○ ○ ○	● ● ● ○ ○	● ● ● ● ○	● ● ● ● ●
<b>WV</b>	Wärmeverbrauch Reduktion Verbrauch 2025	< 1 GWh	bis 5 GWh	bis 10 GWh	bis 25 GWh	> 25 GWh
<b>WA</b>	Wärmeangebot Zusätzliche erneuerbare Energie 2025	< 10 GWh	bis 20 GWh	bis 50 GWh	bis 100 GWh	> 100 GWh
<b>SV</b>	Stromverbrauch Reduktion Verbrauch 2025	< 1 GWh	bis 2 GWh	bis 5 GWh	bis 15 GWh	> 15 GWh
<b>SA</b>	Stromangebot Zusätzliche lokale erneuerbare Energie 2025	< 1 GWh	bis 2 GWh	bis 5 GWh	bis 15 GWh	> 15 GWh
<b>TV</b>	Verbrauch fossiler Treibstoffe Reduktion Verbrauch 2025 auf dem städtischen Netz	< 1 GWh	bis 5 GWh	bis 10 GWh	bis 25 GWh	> 25 GWh

**Tabelle 6: Wirkungsskala je nach Zielbereich**

## Massnahmen nach Handlungsfeldern



### 1 Entwicklungs- und Raumplanung

#### 1a Teile des Richtplans Energie in der baurechtlichen Grundordnung festschreiben

<b>Ziel</b>	Die Stadt überführt zentrale Teile des Richtplans Energie in die baurechtliche Grundordnung. Damit werden sie für Grundeigentümer verbindlich. Dies trägt dazu bei, dass für die Umsetzung des Richtplans Energie Planungs- und Investitionssicherheit bei privaten Grundeigentümern, Behörden und Energieversorgern besteht. Im Fokus stehen erneuerbare Energieträger, deren Durchsetzung mit einer Anschlusspflicht verstärkt werden kann.
<b>Vorgehen</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Alternative Wege zur Umsetzung prüfen: Bei der Umsetzung über die Revision der baurechtlichen Grundordnung ist im Erfolgsfall damit zu rechnen, dass die Massnahmen ab 2020 greifen. Für die Zielerreichung der vorliegenden Strategie wäre eine schnellere Umsetzung zumindest von Teilmassnahmen nötig. Deshalb sollen weitere Wege geprüft werden, die eine schnellere und eventuell gestaffelte Umsetzung möglich machen: z.B. ein kommunales Energiegesetz oder alternative Wege zur Revision der baurechtlichen Grundordnung.</li> <li>Umsetzung des Richtplans Energie durch Anschlusspflicht verstärken: Eine Verpflichtung zum Einsatz eines bestimmten erneuerbaren Energieträgers oder zum Anschluss an ein Fernwärme- oder Fernkältenetz ist gemäss dem kantonalen Energiegesetz (KE nG, Art. 13) für das ganze Gemeindegebiet oder für Teile davon möglich. Die Stadt Bern identifiziert die dafür geeigneten erneuerbaren Energieträger und Gebiete und bereitet die Umsetzung in der baurechtlichen Grundordnung vor. Für Gebiete ohne Festlegungen von bestimmten Energieträgern im Richtplan Energie wird die Priorisierung der Energieträger gemäss Art. 4 der kantonalen Energieverordnung verankert.</li> <li>Anreize setzen: <ul style="list-style-type: none"> <li>Die bereits heute bestehenden Handlungsmöglichkeiten werden genutzt.</li> <li>Neue Handlungsmöglichkeiten prüfen und, wenn im Gültigkeitsbereich der geltenden städtebaulichen Regeln und des kantonalen Energiegesetzes, umsetzen. Als Basis für die Prüfung dient das Faktenblatt Wohn-Initiative (Stadt Bern, 2014c).</li> </ul> </li> <li>Demokratischer und rechtlicher Prozess: Die Anpassungen der baurechtlichen Grundordnung werden den Stimmbürgerinnen und Stimmbürger zur Abstimmung vorgelegt.</li> </ol>
<b>Zuständigkeiten</b>	<b>AfU, SPA, BI,</b> Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Bern (Abstimmung)
<b>Verknüpfung</b>	Richtplan Energie: Massnahmenblätter 2, 3 und 4 Energie- und Klimastrategie:
<b>Wirkungsschätzung</b>	Die Massnahme wirkt schwergewichtig auf die Erzeugung erneuerbarer Wärme. Diese Wirkung wurde quantifiziert. Je nach Ausgestaltung wird zusätzliche Wirkung auf die Erzeugung von erneuerbarem Strom und die Verbesserung der Wärme- und Stromeffizienz erzielt. Grundeigentümerverbindliche Vorgaben an die Wärmeversorgung: <b>WA ●●●●●</b>

#### 1b Bei Sondernutzungsplanungen hohe energetische Qualität einfordern

<b>Ziel</b>	Die Stadt stellt sicher, dass bei Sondernutzungsplanungen eine sehr hohe energetische Qualität umgesetzt wird. In Siedlungsentwicklungsgebieten und Überbauungsordnungen besteht die Chance, durch Vorgaben eine sehr hohe energetische Qualität einzufordern. Neue Erschliessungen sollen nahezu keinen zusätzlichen Energieverbrauch verursachen und mit eigener Energieproduktion zur lokalen Energieversorgung beitragen. Die Vorgaben sollen alle Bereiche Wärme, Strom und Mobilität betrachten.
<b>Vorgehen</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Anforderungen für neue Überbauungsordnungen definieren und umsetzen.</li> </ol>

	<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Bestehende Überbauungsordnungen prüfen. Bei Handlungsbedarf nach Anpassungsmöglichkeiten suchen.</li> <li>3. Bewilligungspflichtiges Energiekonzept für grosse Überbauungen einfordern: Überbauungen ab einer bestimmten Grösse haben ein bewilligungspflichtiges Energiekonzept einzureichen: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Prüfen, welche Grundlagen (z.B. Anpassung der Bauordnung) für die Einforderung eines bewilligungspflichtigen Energiekonzepts nötig sind.</li> <li>– Definieren der Vorgaben in den Bereichen Wärme, Strom und Mobilität.</li> <li>– Umsetzen der nötigen Grundlagen</li> </ul> </li> </ol>
<b>Zuständigkeiten</b>	<b>SPA, AfU, Energiekontrolleur, ISB, ewb (Mitbericht)</b>
<b>Verknüpfung</b>	Richtplan Energie: Massnahmenblatt 3
<b>Wirkungsschätzung</b>	<b>WV ●●●●○, WA ●○○○○</b>
<b>1c Zulässigen Anteil nicht erneuerbare Wärme bei Neubauten reduzieren</b>	
<b>Ziel</b>	Die Stadt verschärft den Anteil der zulässigen nicht erneuerbaren Wärme bei Neubauten. Die Umsetzung soll darauf hinwirken, dass Neubauten auf Stadtgebiet überwiegend erneuerbar beheizt werden.
<b>Vorgehen</b>	Zulässigen Anteil nicht erneuerbarer Wärme bei Neubauten über die baurechtliche Grundordnung reduzieren (Verschärfung der 80/20-Regel der kantonalen Energieverordnung, KEnV, Art. 30)
<b>Zuständigkeiten</b>	<b>AfU, SPA, Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Bern (Abstimmung)</b>
<b>Wirkungsschätzung</b>	<b>WA ●○○○○</b>
<b>1d Energie- und Klimapolitik mit anderen städtischen Planungsinstrumenten angehen</b>	
<b>Ziel</b>	Die Stadt ergänzt andere städtische Planungsinstrumente, um die Ziele der Energie- und Klimastrategie zu erreichen: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Einfluss der Siedlungsentwicklung auf die Mobilität: Dichte und durchmischte Siedlungsstrukturen erlauben kürzere Wege und führen damit zu einer direkten Energieeinsparung.</li> <li>– Abstimmung der Siedlungsstruktur und -entwicklung mit den Möglichkeiten zur Verbesserung der Energieeffizienz und für den Einsatz erneuerbarer Energie, z.B. durch entsprechende Sanierungsmassnahmen im Rahmen der inneren Verdichtung.</li> <li>– Eine Steigerung der Wohnbevölkerung im Vergleich zur Anzahl Arbeitsplätze kann den Pendlerverkehr reduzieren und ebenfalls Energie sparen.</li> </ul>
<b>Vorgehen</b>	Integration Energie- und Klimapolitik in strategische Prozesse der Stadt- und Verkehrsplanung. Die revidierte Fassung des räumlichen Stadtentwicklungskonzepts (STEK 2016) soll beispielsweise einen Beitrag hierzu leisten.
<b>Zuständigkeiten</b>	<b>SPA, VP, AfU</b>
<b>Verknüpfung</b>	Richtplan Energie: Massnahmenblatt 46
<b>Wirkungsschätzung</b>	Keine Quantifizierung; Das Wirkungspotenzial dieser Massnahme ist jedoch insbesondere langfristig von hoher Bedeutung.



## 2 Energieeffizienz Gebäude (Wärme und Strom)

### 2a Lenkungs- und Förderabgaben prüfen und ggf. einführen

<b>Ziel</b>	<p>Die Stadt prüft die Umsetzung von Lenkungs- und Förderabgaben auf die leitungsgebundenen Energieträger Strom und Erdgas. Es handelt sich dabei um Abgaben auf die Netznutzung und nicht auf den Energieträger.</p> <p>Eine Lenkungsabgabe setzt Anreize zur Steigerung der Energieeffizienz und des Anteils erneuerbarer Energie. Die erhobenen Mittel werden an die Bevölkerung und Unternehmen rückverteilt. Es kann geprüft werden, einen Anteil der Mittel über einen Fonds zur Finanzierung zukünftiger Investitionen in die Infrastruktur einzusetzen.</p> <p>Eine Förderabgabe kann energiepolitische Massnahmen finanzieren.</p>
<b>Vorgehen</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Handlungskompetenz der Stadt Bern abklären: <ul style="list-style-type: none"> <li>Kann die Stadt kommunale Lenkungs- und Förderabgaben umsetzen? Welche Grundlagen müssen dazu geschaffen werden?</li> <li>Welche Ausgestaltungen sind möglich?</li> </ul> </li> <li>Einsatz von Lenkungs- und Förderabgaben in einem politischen und demokratischen Prozess klären.</li> </ol>
<b>Zuständigkeiten</b>	AfU, Stadtkanzlei, ewb
<b>Verknüpfung</b>	Richtplan Energie: Massnahmenblatt 45
<b>Wirkungsschätzung</b>	Keine Quantifizierung; Die Wirkung ist stark abhängig von der konkreten Ausgestaltung. Für Lenkungsabgaben, die ein hohes Preissignal setzen, wird eine hohe Wirkung erwartet. Eine Förderabgabe erzeugt über die Finanzierung von Fördermassnahmen Wirkung.

### 2b Angebot der Energieberatung konsolidieren

<b>Ziel</b>	<p>Die Stadt vereinheitlicht die fachlichen Grundlagen der Angebote der Energieberatung. Sie ergänzt punktuell mit weiteren Beratungsangeboten, die mit den Zielen des Richtplans Energie und der Energie- und Klimastrategie abgestimmt sind.</p> <p>In der Stadt Bern gibt es eine Vielzahl von Anbietern zur Beratung privater Bauherren: „Bern saniert“, die regionale Energieberatung, die Energieberatung ewb und Angebote privater Beratungsbüros. Die fachlichen Grundlagen für das Angebot der Energieberatung werden vereinheitlicht. Die Stadt bietet eine unabhängige Beratung an, die standardisiert ist und der Umsetzung des Richtplans Energie und der Energie- und Klimastrategie dient.</p> <p>Die bisherigen Angebote, die den effizienten Einsatz von Wärme in Gebäuden fördern, werden weitergeführt und verstärkt. Dazu werden zusätzliche Angebote eines Heizungschecks für Erneuerbare und ein Energiecoaching eingeführt und regelmässig Schulungen für Zuständige grosser Heizungsanlagen durchgeführt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Stadt Bern führt einen Heizungscheck für Erneuerbare als niederschwelliges Angebot ein. Dieser beinhaltet eine Vorort-Begehung und Prüfung der Heizung durch einen Fachmann, der die notwendigen Optimierungen direkt vornimmt. Der Heizungscheck zielt auf Wärmepumpen und Solarwärmeanlagen. Für fossil beheizte Kessel besteht mit der Feuerungskontrolle bereits ein entsprechendes Instrument.</li> <li>Die Stadt Bern führt ein Energiecoaching ein. Dieses zielt darauf ab, durch eine enge Partnerschaft mit den Bauherren umfassende Massnahmen umzusetzen. Erfolgreich umgesetzte Energiecoaching-Programme finden sich in Luzern und Zürich.</li> <li>Die Stadt Bern führt regelmässig Schulungen durch für Abwarte und Zuständige für grosse Heizungsanlagen.</li> </ul>
<b>Vorgehen</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Strategie „Energieberatung Stadt Bern“ erarbeiten: Die Strategie zeigt auf, wie das Beratungsangebot vereinheitlicht und standardisiert wird. Sie berücksichtigt dabei das bestehende Beratungsangebot, die Kundenbedürfnisse und eine Abwägung der zusätzlichen Kosten und des Nutzens.</li> </ol>



	<ol style="list-style-type: none"> <li>2. „Energieberatung Stadt Bern“ umsetzen: die finanziellen und personellen Ressourcen werden gesichert, damit die Energieberatung Stadt Bern umgesetzt werden kann.</li> <li>3. Bisherige Angebote zur Förderung des effizienten Einsatzes von Wärme in Gebäuden weiterführen und verstärken: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Ergänzung um zusätzliche Angebote Heizungscheck und Energiecoaching: a) Definition der Partner, b) Finanzierung sicherstellen und c) Programme mit flankierenden Informationsmassnahmen und Marketingkampagne umsetzen.</li> <li>– Regelmässige Durchführung von Schulungen für Abwarte und Zuständige für grosse Heizungsanlagen.</li> </ul> </li> </ol>
<b>Zuständigkeiten</b>	AfU, AUE Kanton Bern, regionale Energieberatung, ewb, private Beratungsbüros und Planer/Installateure
<b>Verknüpfung</b>	Richtplan Energie: Massnahmenblatt 49
<b>Wirkungsschätzung</b>	<p>Die Energieberatung an sich wurde nicht quantifiziert. Sie ist generell zentral für die Umsetzung und Wirkung der in der vorliegenden Strategie betrachteten Massnahmen.</p> <p>Massnahmen Betriebsoptimierung (Heizungscheck und Schulung):  <b>WV</b> ●●○○○</p> <p>Massnahme Energiecoaching:  <b>WV</b> und <b>SV</b> ●●●○○</p>
<b>2c Stromeffizienz in Privathaushalten und KMU verbessern</b>	
<b>Ziel</b>	Die Stadt fördert die Stromeffizienz in Haushalten und KMU.
<b>Vorgehen</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Information/Kommunikation zur Reduktion des Standby-Verbrauchs, Anschaffung stromsparender Geräte etc.</li> <li>2. Identifikation von Einsparpotenzialen: (Mess-)Kampagne zur Identifikation von speziell hohen, unerklärlichen Verbrauchern (z.B. ganzjährig beheizte Pools, Garageneinfahrten etc.)</li> <li>3. Punktuelle branchenspezifische Angebote für eine Energieberatung (z.B. Fokus auf Bäckereien, Hotels). Als Zielgruppe stehen kleine und mittlere Unternehmen im Fokus. Die Umsetzung wird mit dem Grossverbrauchermodell des Kantons abgeglichen.</li> <li>4. Eingabe von Projekten bei ProKilowatt und Umsetzen von erfolgreichen Förderprogrammen. Erfolgreiches Beispiel ist die durch ewb bereits umgesetzte Förderung des beschleunigten Ersatzes von Elektroboilern mit Wärmepumpenboilern. Bei Prokilowatt handelt es sich um jährliche wettbewerbliche Ausschreibungen des Bundes, um die Stromeffizienz zu fördern.</li> <li>5. Vorschriften Grosshaushaltsgeräte (Waschmaschinen, Geschirrspülmaschinen) an Warmwasseraufbereitung anzuschliessen.</li> <li>6. Vorschriften und Anreize zum Einsatz von Geräten der besten Effizienzklasse.</li> </ol>
<b>Zuständigkeiten</b>	AfU, ewb, Klimaplattform der Wirtschaft, EnAW, Kanton (Grossverbrauchermodell)
<b>Verknüpfung</b>	Richtplan Energie: Massnahmenblatt 14
<b>Wirkungsschätzung</b>	<b>SV</b> ●●●●●



### 3 Erneuerbare Energie in Gebäuden (sowohl zur Wärme wie auch Stromnutzung)

#### 3a Einsatz von Wärmepumpen und Sonnenenergie fördern

<b>Ziel</b>	<p>Die Stadt fördert den effizienten Einsatz von Wärmepumpen und Sonnenenergie. Dafür verstärkt sie die finanziellen Anreize.</p> <p>In den nächsten Jahren müssen viele fossile Heizkessel ersetzt werden. In den dafür geeigneten Gebieten sollen Wärmepumpen eingesetzt werden (siehe Wärmeversorgungskarte). Wichtig ist die Verbindung dieser Förderung mit der Energieberatung.</p> <p>Bei der Solarwärme soll die Förderung insbesondere dazu führen, dass die Solarwärme in heute noch nicht verbreiteten Segmenten genutzt wird (Mehrfamilienhäuser). Schliesslich soll die Förderung der Photovoltaik die nationale Förderung sinnvoll ergänzen.</p>
<b>Vorgehen</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Förderprogramm planen: Dazu werden die vorhandenen Förderprogramme sowie die prioritären Energieträger gemäss Wärmeversorgungskarte berücksichtigt. Die Stadt klärt die Machbarkeit von gebietsspezifischen Förderbeiträgen ab, die die Umsetzung des Richtplans Energie optimal unterstützen. Sie prüft Alternativen zu Investitionsbeiträgen, insbesondere zur Förderung der Photovoltaik: z.B. Modelle mit lokaler Beteiligung oder Contracting.</li> <li>2. Finanzierung sicherstellen und Förderprogramm durchführen.</li> </ol>
<b>Zuständigkeiten</b>	<b>AfU</b> , ewb
<b>Verknüpfung</b>	Richtplan Energie: Massnahmenblätter Nutzung von Umgebungswärme (17, 18, 19, 20, 21, 23, 24 und 25). Massnahmenblätter Nutzung von Sonnenenergie (15 und 16). Massnahmenblatt 45 (finanzielle Förderprogramme)
<b>Wirkungsschätzung</b>	<b>WA</b> ●●●○○, <b>SA</b> ●●●●○

#### 3b Gebiete für Niedertemperatur- und Kältenetze definieren

<b>Ziel</b>	Die Stadt definiert Gebiete, die sich für eine Nutzung von Niedertemperatur-Abwärme oder für Kältenetze eignen. Geeignete Gebiete werden ausgeschieden und gegenüber den anderen leitungsgebundenen Energieträgern abgegrenzt.
<b>Vorgehen</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Machbarkeit prüfen: Nachfrage- und Angebotspotenziale prüfen und die Machbarkeit räumlich differenziert abklären.</li> <li>2. Konkrete Umsetzungsschritte festlegen: Für geeignete Gebiete wird ein konkretes Vorgehen zur Umsetzung von entsprechenden Verbunden aufgezeigt.</li> </ol>
<b>Zuständigkeiten</b>	<b>ewb</b> , AfU, Contractor, AWA
<b>Verknüpfung</b>	Richtplan Energie: Massnahmenblätter 28, 30, 31, 32, 33 und 36
<b>Wirkungsschätzung</b>	Keine Quantifizierung

#### 3c Umsetzung und Optimierung von Nahwärmeverbunden vorwärtstreiben

<b>Ziel</b>	Die Stadt fördert lokale Nahwärmenetze für die effiziente Nutzung von Abwärme oder erneuerbaren Energieträgern wie Grundwasser, Fließgewässer oder Holz. Lokale Nahwärmenetze, die dezentral in das (ausgebaute) Fernwärmenetz einspeisen, nehmen eine wichtige Rolle für den Ausbau und etappenweisen Umbau der Energieversorgung ein. Im Rahmen des Richtplans Energie wurden Abwärmepotenziale und mögliche lokale Nahwärmeverbunde identifiziert.
<b>Vorgehen</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Gebiete priorisieren (Abwärme, neue Netze, Verdichtung oder Umstellung von bestehenden Netzen)</li> <li>2. Technisch-wirtschaftliche Machbarkeit sowie Träger und Betreibermodelle prüfen sowie Prozesse mit involvierten Akteuren vorwärtstreiben und begleiten</li> <li>3. Finanzielle Anreize prüfen und ggf. einführen</li> </ol>
<b>Zuständigkeiten</b>	<b>ewb/AfU</b> , Contractor, bestehende Verbunde (z.B. Wärmeverbund Marzili Bern AG)

<b>Verknüpfung</b>	Richtplan Energie: Massnahmenblätter 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33 und 34; Massnahmenblatt 45 (finanzielle Förderprogramme)
<b>Wirkungsschätzung</b>	<b>WA</b> ●●●●○
<b>3d Zielnetz Fernwärme regelmässig überprüfen und anpassen</b>	
<b>Ziel</b>	Die Stadt und ewb haben das Zielnetz Fernwärme in der Wärmeversorgungskarte festgesetzt. Durch sich ändernde Umstände wird eine regelmässige Überprüfung und allfällige Anpassung der Karte notwendig. Dabei wird insbesondere Wert gelegt auf ein koordiniertes Vorgehen mit dem Umbau des Gasnetzes.
<b>Vorgehen</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Regelmässige Überprüfung der Fernwärmestrategie. Synergien mit bestehenden und potentiellen Nahwärmeverbunden werden dabei berücksichtigt.</li> <li>2. Zielnetz wenn notwendig in der Wärmeversorgungskarte anpassen.</li> <li>3. Standardisiertes Vorgehen für die Energieberatung festlegen.</li> <li>4. Erwirkung einer Anschlusspflicht für festgelegte Perimeter.</li> <li>5. Möglichkeiten zur Finanzierung des Ausbaus prüfen und dabei die Konsequenzen aufzeigen(zum Beispiel auf die Gewinnausschüttung ewb)</li> </ol>
<b>Zuständigkeiten</b>	AfU, ewb, Gebäudeeigentümer, Energieberatung
<b>Verknüpfung</b>	Richtplan Energie: Massnahmenblätter 35 und 41
<b>Wirkungsschätzung</b>	Keine Quantifizierung; In Verbindung mit Massnahme 1a erzeugt die Umsetzung des Zielnetzes Fernwärme eine sehr hohe Wirkung
<b>3e Zielnetz Erdgas mit dem Ausbau erneuerbarer Energie abgleichen</b>	
<b>Ziel</b>	<p>Die Stadt und ewb geben klare Vorgaben zur zukünftigen Entwicklung des Gasnetzes und zur Abgrenzung gegenüber erneuerbaren Energieträgern. Dies betrifft den Abgleich sowohl mit Einzelanlagen als auch leitungsgebundenen Wärmeversorgungen. Das Zielnetz Erdgas trägt dazu bei, die Ziele der Energie- und Klimastrategie zu erreichen.</p> <p>Diese Vorgaben sind in der Wärmeversorgungskarte abgebildet und bilden die Grundlage für den allfälligen Rückbau und punktuellen Ausbau des bestehenden Gasnetzes. Über das Gasnetz sind namhafte Investitionen gebunden. Der Umbau der Gasversorgung ist deshalb mit besonderer Vorsicht anzugehen und mittel- bis langfristig festzulegen, um Investitionssicherheit zu gewährleisten.</p>
<b>Vorgehen</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Strategie Verdichtung des Gasnetzes für räumlich klar bezeichnete Gebiete in der Wärmeversorgungskarte regelmässig überprüfen.</li> <li>2. Wärmeversorgungskarte bei sich ändernden Bedingungen anpassen</li> <li>3. Potenzial Biogas für Beimischung in Gasnetz abklären: Mögliches Potenzial von Biogas in der Gasversorgung als zentrale Entscheidungsgrundlage für die weitere Verwendung des Gasnetzes abklären. Einfeldern einer übergeordneten Strategie bei Kanton/Bund</li> <li>4. Im Abgleich mit den anderen Energieträgern gemäss Richtplan Energie räumlich lokalisierte Um- und Rückbaulösungen des Gasnetzes aufzeigen. Diese dienen als Grundlage für verbindliche Massnahmen wie die Erwirkung einer Anschlusspflicht von Nahwärmeverbunden. Die Auswirkungen des Um- und Rückbaus des Gasnetzes auf Werterhaltung, zusätzliche Investitionen, Versorgungssicherheit und Wirtschaftlichkeit werden transparent als Entscheidungsgrundlage aufgezeigt.</li> </ol>
<b>Zuständigkeiten</b>	AfU, ewb, Gebäudeeigentümer, Energieberatung
<b>Verknüpfung</b>	Richtplan Energie: Massnahmenblätter 12, 40 und 41
<b>Wirkungsschätzung</b>	Keine Quantifizierung



## 4 Verkehrsangebot

### 4a Ausbau der Velo-Infrastruktur

<b>Ziel</b>	Die Stadt Bern will den Veloanteil bis 2030 nahezu verdoppeln. Dazu ist künftig ein Umstieg von neuen Nutzergruppen auf das Velo notwendig. Hierfür verbessert die Stadt v.a. die Verkehrssicherheit, indem der Standard der Veloinfrastrukturen gemäss Masterplan Veloinfrastruktur erhöht und entsprechende Infrastrukturmassnahmen umgesetzt werden. Angestrebt wird ein komplettes Veloroutennetz aus radialen und tangentialen Verbindungen für kurze Reisezeiten und hohen Komfort. Die Stadt stellt genügend Veloabstellplätze zur Verfügung und erstellt Velostationen. Dem Veloverkehr wird im Strassenraum gegenüber dem MIV Priorität eingeräumt. Dies wird einerseits räumlich mit Infrastrukturmassnahmen (z.B. Radstreifen, Radwege, Velostrassen) und andererseits mit betrieblichen Massnahmen erreicht (z.B. Winterdienst, Signalisation, Grüne Welle). Weiter wird mit Kommunikationsmassnahmen eine lebendige Velokultur etabliert.
<b>Vorgehen</b>	Die Massnahmen der Velo-Offensive bzw. des Masterplans Veloinfrastruktur werden umgesetzt (Stadt Bern, 2015a und 2017d).
<b>Zuständigkeiten</b>	TVS, SUE, BSS
<b>Verknüpfung</b>	Richtplan Energie: --
<b>Wirkungsschätzung</b>	TV ●●●●●

### 4b Ausbau des öffentlichen Verkehrs

<b>Ziel</b>	Die Stadt und Bernmobil setzen sich auf dem städtischen Netz für einen nachfrageorientierten Ausbau des öffentlichen Verkehrs ein. Dazu wird das Angebot auf den bestehenden Linien laufend der steigenden Nachfrage angepasst. Wo angezeigt, wird auch die Umstellung von Bus auf Tram geprüft. In Zusammenarbeit mit Regionalkonferenz (RKBM) und Kanton (AÖV) werden zudem mögliche Netzergänzungen, z.B. neue Tangentialverbindungen, geprüft und wo möglich umgesetzt. Dem öffentlichen Verkehr wird im Strassenraum gegenüber dem MIV Priorität eingeräumt (z.B. ÖV-Bevorzugung bei Lichtsignalanlagen, Eingetrassierung, Verkehrsmanagement). Zusätzlich setzt sich die Stadt für die Verbesserung der regionalen ÖV-Erreichbarkeit bzw. neue überregionale Verbindungen (z.B. S-Bahnen) ein.
<b>Vorgehen</b>	Die im STEK 2016 und weiteren Grundlagen skizzierten Massnahmen werden in Zusammenarbeit mit den Partnern (wie Bernmobil, RKBM, AÖV) umgesetzt (Stadt Bern, 2017a). Dazu gehört die aktive Mitarbeit bei der Studie «Netzstrategie ÖV für die Kernagglomeration Bern 2040» der RKBM.
<b>Zuständigkeiten</b>	TVS, Bernmobil, RKBM, weitere Transportunternehmen, Kanton Bern
<b>Verknüpfung</b>	Richtplan Energie: --
<b>Wirkungsschätzung</b>	TV ●●●●○

### 4c Attraktivierung Infrastruktur für den Fussverkehr

<b>Ziel</b>	Die Stadt verbessert die Sicherheit, angesichts der demografischen Entwicklung insbesondere auch für ältere Bewohnerinnen und Bewohner, die Hindernisfreiheit und die Aufenthaltsqualität für Fussgängerinnen und Fussgänger durch attraktive Plätze, urbane Boulevards im Zentrumsbereich und entlang von Verkehrsachsen, durch eine hohe Querungsqualität der Strassenräume und den Nutzungen angepassten Temporegimes auf den verschiedenen Strassen. Durch den Neubau von Fussverbindungen werden Netzlücken geschlossen.
<b>Vorgehen</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Verabschiedung Richtplan Fussverkehr (Stadt Bern, 2016b)</li> <li>2. Die im Richtplan Fussverkehr skizzierten Massnahmen werden entsprechend den vorhandenen Ressourcen umgesetzt.</li> </ol>

	3. Laufende Umsetzung des Konzepts «Umsetzung Hindernisfreier Raum» (Stadt Bern, 2016d)
<b>Zuständigkeiten</b>	<b>TVS</b>
<b>Verknüpfung</b>	Richtplan Energie: --
<b>Wirkungsschätzung</b>	<b>TV ●●○○○</b>
<b>4d Korrektur Fehlanreize der Parkierung MIV</b>	
<b>Ziel</b>	Die Stadt Bern beeinflusst den MIV u.a. mit geeigneter Parkplatzbewirtschaftung, damit sich sein Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen reduziert. Die Anzahl Parkplätze auf öffentlichem Grund wird in den kommenden 10 Jahren um 12% reduziert. Fehlanreize, die zu vermeidbaren Autofahrten führen (Bspw. Parkplatzerstellungspflicht bei fehlendem Bedarf, Vermietung Privatparkplatz an Pendler, Abgabe von Parkkarten ohne Bedarfsnachweis, Parkplatztarife mit falscher Lenkungswirkung), werden prioritär korrigiert.
<b>Vorgehen</b>	1. Verabschiedung Parkierungskonzept MIV. 2. Die im Parkierungskonzept MIV skizzierten Massnahmen werden umgesetzt (Stadt Bern, 2017c).  Als limitierender Faktor muss erwähnt werden, dass die Parkplatzerstellungspflicht kantonal geregelt ist und von den Gemeinden nur in beschränktem Rahmen und unter bestimmten Voraussetzungen anders geregelt werden kann.
<b>Zuständigkeiten</b>	<b>TVS, SUE, SPA</b>
<b>Verknüpfung</b>	Richtplan Energie: --
<b>Wirkungsschätzung</b>	<b>TV ●●●○○</b>
<b>4e Ausbau der kombinierten Mobilität und des Sharings von Verkehrsmitteln</b>	
<b>Ziel</b>	Die Stadt setzt sich für den Ausbau multimodaler Mobilitätsdrehscheiben ein (z.B. S-Bahn-Stationen Wankdorf und Ausserholligen/Europaplatz). Sie unterstützt Sharing-Angebote (Car-/ Bikesharing).
<b>Vorgehen</b>	Die im STEK 2016 und weiteren Grundlagen skizzierten Massnahmen werden umgesetzt (Stadt Bern, 2017a). Die Stadt beteiligt sich am Projekt «SCR Mobilitätshubs». Sie unterstützt die Entwicklung eines Mobilitätshubs im Raum Ausserholligen/Europaplatz im Rahmen der Revision des Richtplans ESP Ausserholligen sowie im Raum Wankdorf im Rahmen der Revision des Richtplans ESP Wankdorf. Die Stadt unterstützt ausserdem Sharingprojekte, insbesondere im Bereich Velo, durch den Aufbau eines flächendeckenden Veloverleihsystems und die Ermöglichung weiterer Sharing-Angebote.
<b>Zuständigkeiten</b>	<b>TVS, AfU, SPA</b>
<b>Verknüpfung</b>	Richtplan Energie: --
<b>Wirkungsschätzung</b>	<b>TV ●●○○○</b> (Wirkung auf graue Energie nicht berücksichtigt)
<b>4f Optimierung der City-Logistik</b>	
<b>Ziel</b>	Die Stadt setzt sich für die Optimierung der City-Logistik ein. Die optimierte City-Logistik soll weniger Lieferverkehr (Bündelung von Lieferungen) und eine Reduktion des CO <sub>2</sub> -Ausstosses (Bündelung und CO <sub>2</sub> -arme Antriebe wie E-Cargo-Bikes, Elektroautos) bewirken.
<b>Vorgehen</b>	Die Stadt erarbeitet ein City-Logistik-Konzept. Die Stadt unterstützt die ortsansässigen Unternehmen in der Umsetzung von Anlieferungskonzepten wie City-Logistik, Velokurierdienste, Förderung Elektrofahrzeuge, Cargobikes, Velohaushilfsdienste, etc.
<b>Zuständigkeiten</b>	<b>SUE, TVS, SPA</b>
<b>Verknüpfung</b>	Richtplan Energie: --
<b>Wirkungsschätzung</b>	Die Wirkungsschätzung folgt nach Vorliegen des City-Logistik-Konzepts.



## 5 Nachfragebeeinflussung Mobilität

### 5a Mobilitätsmanagement für Unternehmen und die Wohnbevölkerung stärken

<b>Ziel</b>	Die Stadt reduziert den MIV-Anteil an den Pendler- und Freizeitwegen. Sie fördert dazu das Mobilitätsmanagement in Unternehmen und setzt auf ein aktives Mobilitätsmanagement für Wohnnutzungen.
<b>Vorgehen</b>	<p>Mobilitätsmanagement für Unternehmen und Verwaltung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Aktivere Beratung und Unterstützung der ansässigen Unternehmen, Anreize schaffen (z.B. finanzielle Unterstützung oder Steuererleichterungen), Carsharing und -pooling fördern, Erfahrungsaustausch mit anderen Städten, Lernen aus „Best-Practice“-Beispielen</li> </ul> <p>Mobilitätsmanagement für Wohnnutzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Autoarmes Wohnen rechtlich verankern, Pilotprojekte umsetzen, aktive Beratung und Unterstützung von Bauherren, Anreize schaffen (z.B. finanzielle Unterstützung oder Steuererleichterungen), Carsharing und -pooling fördern, Erfahrungsaustausch mit anderen Städten, Lernen aus „Best-Practice“-Beispielen</li> </ul> <p>Massnahmen zur Beeinflussung der Verkehrsmittel- und Zielwahl im Freizeitverkehr umsetzen</p>
<b>Zuständigkeiten</b>	<p><b>AfU/Fachstelle Mobilitätsberatung</b>, weitere Akteure:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Fokus Unternehmen und Verwaltung: in der Stadt Bern ansässige Unternehmen, Bundes- und Kantonsverwaltung</li> <li>– Fokus Wohnnutzungen: Planungsämter, Baubewilligungsbehörde, private Bauherren</li> </ul>
<b>Verknüpfung</b>	Richtplan Energie: Massnahmenblatt 43
<b>Wirkungsschätzung (Potenzial)</b>	<p>Mobilitätsmanagement für Unternehmen: TV ●●●●○</p> <p>Mobilitätsmanagement für Wohnnutzungen: TV ●●●●○</p>

### 5b Energieeffizienz im öffentlichen Verkehr steigern

<b>Ziel</b>	Die Stadt bzw. Bernmobil sorgt für eine Steigerung der Energieeffizienz und Reduktion der CO <sub>2</sub> -Emissionen im öffentlichen Verkehr.
<b>Vorgehen</b>	Erarbeitung einer e-Mobilität-Strategie durch Bernmobil; Suchen von geeigneten Kooperationsmodellen zwischen Stadt, Bernmobil und Kanton.
<b>Zuständigkeiten</b>	<b>Bernmobil</b> , VP, TBA, AfU/Fachstelle Mobilitätsberatung
<b>Verknüpfung</b>	Richtplan Energie: --
<b>Wirkungsschätzung</b>	TV ●●●●○

### 5c Anreize für die private Beschaffung von emissionsarmen Fahrzeugen setzen

<b>Ziel</b>	Die Stadt fördert die Verbreitung von emissionsarmen Fahrzeugen. Dafür definiert sie Zielgruppen, prüft ihre Möglichkeiten für Anreize und setzt geeignete Massnahmen um. Die Massnahmen sollen so ausgestaltet werden, dass Fehlanreize und unerwünschte Effekte vermieden werden (z.B. höherer Motorisierungsgrad bei Privatpersonen durch direkte Förderung von Elektroautos). Die Stadt plant zusammen mit ewb den Bedarf an Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität.
<b>Vorgehen</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zielgruppen definieren und mögliche Anreize prüfen: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Geeignete Zielgruppen und Anwendungen sind z.B. der Einsatz der Elektromobilität durch das lokale Gewerbe, Elektrovelos und Elektroroller und der Einsatz emissionsarmer Fahrzeuge für Carsharing. Ebenfalls geeignet ist die Umsetzung von Carpooling, das als Nutzungsmodell zu emissionsärmerer Mobilität führt.</li> <li>– Mögliche Anreize sind die Förderung durch Investitionsbeiträge, emissionsabhängige Gebühren, zur Verfügung stellen von Parkplätzen, etc.</li> </ul> </li> <li>2. Fördermassnahmen umsetzen und mit der Energieberatung verbreiten. Wo möglich wird eine Förderung der Elektromobilität mit der Nutzung von zertifiziertem Ökostrom verknüpft.</li> <li>3. Elektromobilität: Die Stadt und ewb planen den Bedarf an Distributionsinfrastruktur: Eine ausreichende Infrastruktur ist für die Verbreitung einer Technologie entscheidend. Öffentliche (Schnell-)Ladestationen können einen wichtigen Beitrag leisten, dass die Elektromobilität insgesamt als leistungsfähig akzeptiert wird.</li> </ol>
<b>Zuständigkeiten</b>	AfU, ewb, Bernmobil
<b>Verknüpfung</b>	Richtplan Energie: Massnahmenblatt 43
<b>Wirkungsschätzung</b>	Keine Quantifizierung; Das übergeordnete Ziel der Massnahmen ist es, indirekt über konkrete Anreize die Elektromobilität in der Anfangsphase zu unterstützen und ihre Verbreitung anzustossen.



## 6 Vorbild Stadt (Gebäude, Anlagen und Fahrzeuge der öffentlichen Hand)

### 6a Energetisch vorbildliche Neubauten und Sanierungen umsetzen

<b>Ziel</b>	Die Stadt setzt hohe energetische Standards an ihre Neubauten und Sanierungen. Auch im Betrieb sorgt die Stadt für eine laufende Optimierung der Energieversorgung in ihren Gebäuden (Betrieboptimierung, Heizungseinstellung, Standby, etc.).
<b>Vorgehen</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Klare Definition detaillierter Vorgaben</li> <li>2. Einführung der notwendigen Prozesse: Erarbeitung einer Heizungs- und Solarstrategie für jede Liegenschaft und übergeordnete Energiestrategie für das Finanz- und Verwaltungsvermögen</li> <li>3. Solarstrategie ISB umsetzen</li> </ol>
<b>Zuständigkeiten</b>	<b>ISB, HSB, SPA, ewb</b>
<b>Verknüpfung</b>	Richtplan Energie: Massnahmenblatt 8
<b>Wirkungsschätzung</b>	Keine Quantifizierung gegenüber den Zielen für das Stadtgebiet. Die Massnahme trägt zur Erreichung der Ziele Stadtverwaltung bei.

### 6b Energetisch vorbildliche Geräte, Energie und Fahrzeuge beschaffen

<b>Ziel</b>	Die Stadt richtet sich bei der Beschaffung von Gütern und Dienstleistungen weiterhin nach dem Leitbild für nachhaltige Beschaffung in der Stadtverwaltung Bern und nach der Energie- und Klimastrategie. Beim Kauf von Elektrogeräten und Fahrzeugen müssen überdurchschnittlich energieeffiziente Produkte eingesetzt werden. Für Ersatz- und Neubeschaffungen von Personenwagen gilt ein maximaler Grenzwert von 95 g CO <sub>2</sub> /km bzw. ein Umstieg auf Elektrofahrzeuge. Die Stadt sorgt für hohe Energieeffizienz bei der Beleuchtung ihrer Gebäude und der öffentlichen Beleuchtung. Zudem erhöht sie ihren Bezug erneuerbarer Energie.
<b>Vorgehen</b>	Klare Definition detaillierter Vorgaben und Umsetzung in bestehenden Prozessen
<b>Zuständigkeiten</b>	<b>AfU, FaBe, Bernmobil, Plattform ChoufFair</b>
<b>Verknüpfung</b>	Richtplan Energie: Massnahmenblatt 43
<b>Wirkungsschätzung</b>	Die Massnahme trägt zur Erreichung der Ziele Stadtverwaltung bei.

### 6c Mobilitätsmanagement für die Stadtverwaltung ausbauen

<b>Ziel</b>	Die Stadt baut das Mobilitätsmanagement für die Stadtverwaltung aus und reduziert damit den MIV-Anteil an Pendlerwegen und Dienstreisen ihrer Angestellten. Auch die Anzahl und Länge der zurückgelegten Wege wird reduziert.
<b>Vorgehen</b>	Anknüpfen an bestehende Grundlagen (Mitarbeitendenbefragung, Unterlagen Fahrzeugbeschaffung; Konzeptvorschläge); Erarbeitung und Umsetzung direktions-übergreifendes Konzept; Begleitung der Arbeiten durch verwaltungsinterne Arbeitsgruppe
<b>Zuständigkeiten</b>	<b>AfU/Fachstelle Mobilitätsberatung</b> , alle anderen Direktionen der Stadt Bern
<b>Verknüpfung</b>	Richtplan Energie: Massnahmenblatt 9
<b>Wirkungsschätzung</b>	Die Massnahme trägt zur Erreichung der Ziele Stadtverwaltung bei.



## 6d Suffizienz-Offensive für die Stadtverwaltung umsetzen

<b>Ziel</b>	Die Stadt geht als gutes Vorbild voran und setzt sich für mehr Suffizienz in der Stadtverwaltung ein. Betrachtet werden alle Bereiche: Wärme, Strom und Mobilität. Ohne Verhaltensänderungen kann das Ziel der 2'000 Watt Gesellschaft nicht erreicht werden. Es gibt jedoch von staatlicher Seite noch kaum Strategien, um Suffizienz umzusetzen und zu fördern. Mit der Entwicklung einer internen Strategie und der Umsetzung in der Verwaltung kann die Stadt Erfahrungen sammeln für eine nachgelagerte Stadtkampagne.
<b>Vorgehen</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Konzeptentwurf, Klärung der Verantwortungen und Ressourcen</li><li>2. Pilot-Anwendung in einer Abteilung, angepasste Ausweitung auf die Stadtverwaltung</li></ol>
<b>Zuständigkeiten</b>	<b>AfU</b> , Verwaltung der Stadt Bern
<b>Verknüpfung</b>	Richtplan Energie: Massnahmenblatt 39
<b>Wirkungsschätzung</b>	Keine Quantifizierung. Die Suffizienz-Offensive unterstützt die Massnahmen 6a bis 6c der vorliegenden Strategie.



## 7 Kommunikation, Kooperation und Organisation

### 7a Bevölkerung und Umsetzungspartner proaktiv informieren und einbinden

<b>Ziel</b>	<p>Die Stadt informiert proaktiv über die Vorhaben und Fortschritte in der Umsetzung der Energie- und Klimastrategie. Um konkrete Projekte umzusetzen arbeitet die Stadt eng mit der Bevölkerung, mit Multiplikatoren und mit weiteren Umsetzungspartnern zusammen. Diese Zusammenarbeit ist ein wichtiger Erfolgsfaktor, um Massnahmen mit Breitenwirkung umsetzen zu können.</p> <p>Ein grosser Teil des Energieverbrauchs kann nicht direkt durch die Stadtverwaltung reduziert werden, sondern bedingt unter anderem Verhaltensänderungen bei verschiedenen Zielgruppen. Kampagnen, die Partner in der Stadt zu eigenen Projekten begeistern und sie dabei unterstützen, tragen zur Ausschöpfung dieser Potenziale bei. Beispiele sind die Zusammenarbeit mit der Klimaplattform der Wirtschaft oder Projekte von Vereinen (z.B. mit dem ÖV ins Training, mit carpooling an den Match).</p>
<b>Vorgehen</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Partner definieren und proaktiv informieren und einbinden. Insbesondere: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Kanton und Bund: Der Richtplan Energie ist auch für Gebäude des Kantons und des Bundes behördenverbindlich. Die Stadt wirkt proaktiv darauf hin, dass Kanton und Bund ihre Beiträge an die Umsetzung des Richtplans Energie leisten.</li> <li>– Lokale Installateure, Planer und Architekten als wichtige Multiplikatoren: Sie haben oft vor den städtischen Behörden mit privaten Bauherrschaften Kontakt.</li> <li>– Gebäudeeigentümer: Diese prägen mit ihren Investitionsentscheiden die Umsetzung des Richtplans Energie. Was dieser für die individuelle Situation eines Gebäudes bedeutet wird den Eigentümern einfach zugänglich aufgezeigt. Dazu dienen die Umsetzungskarten auf dem Geoportal der Stadt Bern.</li> </ul> </li> <li>2. Kampagnenthemen definieren, Aufgabenteilung und Finanzierung festlegen</li> <li>3. Konkrete Projekte mit Umsetzungspartnern initiieren</li> </ol>
<b>Zuständigkeiten</b>	<b>AfU</b> , ewb, Bernmobil, Energieberatung, Installateure, Planer, Architekten, Fachverbände, Bevölkerung (konkrete Zielgruppen) und weitere Umsetzungspartner
<b>Verknüpfung</b>	Richtplan Energie: Massnahmenblätter 48, 50 und 53
<b>Wirkungsschätzung</b>	Keine Quantifizierung; Die Massnahmen im Handlungsfeld 7 sind jedoch entscheidend für die Umsetzung und die Wirkung der Massnahmen der vorliegenden Strategie.
<b>7b Umweltbildung verstärken</b>	
<b>Ziel</b>	Die Stadt verstärkt die Umweltbildung und unterstützt entsprechende Programme und Angebote. Eine wichtige Zielgruppe sind Schüler und Lehrlinge, die stärker für das Thema Energie begeistert werden können. Für die Umsetzung können bestehende Angebote (pusch, myclimate, „Mobilität erleben“, etc.) genutzt oder eigene Programme entwickelt werden.
<b>Vorgehen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Bestehende Angebote weiter umsetzen und verstärken</li> <li>– Neue Schwerpunkte setzen: Als Schwerpunktthema geeignet erscheint beispielsweise das Handlungsfeld „Schulen &amp; Velos“. Mit einer Schulweg-Beratung und Sensibilisierung der Eltern kann darauf hingewirkt werden, dass vermehrt Schulwege mit dem Velo oder zu Fuss zurückgelegt werden.</li> </ul>
<b>Zuständigkeiten</b>	<b>AfU</b> , Schulen, Lehrbetriebe und weitere Umsetzungspartner
<b>Verknüpfung</b>	Richtplan Energie: Massnahmenblatt 48
<b>Wirkungsschätzung</b>	Keine Quantifizierung; Die Massnahmen im Handlungsfeld 7 sind jedoch entscheidend für die Umsetzung und die Wirkung der Massnahmen der vorliegenden Strategie.

7c Austausch mit dem Wissensstandort Bern vertiefen	
<b>Ziel</b>	Die Stadt vertieft den Austausch mit dem Wissensstandort Bern. Sie sorgt damit für einen intensiveren Transfer des bestehenden Know-hows aus Forschung und Praxis auf die Stadt Bern. Die Themen der Energie- und Klimastrategie sind sehr breit und entwickeln sich laufend weiter. Beispiele sind Regenerierung der Erdwärme, smart metering, Eisspeicher, neuste Erkenntnisse zu Sanierungshemmnissen, Geothermie, autoarmes/autofreies Wohnen, Elektrobusse, etc. Regelmässiges Sichten von wichtigen Themen, das Zusammentragen des Stands des Wissens und das Überprüfen der Anwendung des best practice in der Stadt Bern tragen dazu bei, dass wichtige Erkenntnisse laufend einfließen und die Stadt eine Pionierrolle einnehmen kann.
<b>Vorgehen</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Definition der notwendigen Organisation, um den Austausch mit dem Wissensstandort Bern zu verstärken</li> <li>2. Identifikation und Priorisierung von relevanten Themen</li> <li>3. Vertiefung für ausgewählte Themen: Stand des Wissens, Stand der Anwendung in Bern, Handlungsoptionen</li> </ol>
<b>Zuständigkeiten</b>	AfU, FH und Uni Bern, Bernmobil, ewb
<b>Verknüpfung</b>	Richtplan Energie: Massnahmenblätter 48 und 51
<b>Wirkungsschätzung</b>	Keine Quantifizierung; Die Massnahmen im Handlungsfeld 7 sind jedoch entscheidend für die Umsetzung und die Wirkung der Massnahmen der vorliegenden Strategie.
7d Zusammenarbeit mit zentralen Partnern verstärken	
<b>Ziel</b>	Die Stadt intensiviert den Austausch und die Zusammenarbeit mit zentralen Akteuren in der Umsetzung der Energie- und Klimastrategie. Dazu gehören unter anderen ewb, die Burgergemeinde und der Kanton. Ein regelmässiger Austausch und eine enge Zusammenarbeit sind für den Erfolg der Strategie von grosser Bedeutung.
<b>Vorgehen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Regelmässige Überprüfung von Themen, Teilnehmenden und Häufigkeit des Austausches. Identifikation neuer Partner, die zentral für die Umsetzung der Energie- und Klimastrategie sind.</li> <li>– ewb: Abgleich Eignerstrategie ewb mit den Inhalten des Richtplans Energie bei der Wärmeversorgung. Gemeinsame Aktivitäten, damit die angewendeten Bewertungsmethoden für Fernwärme aus Abfall die Umsetzung des Richtplans Energie nicht behindern.</li> <li>– Burgergemeinde: Austausch zur möglichen Zusammenarbeit, Prüfung der Einflussmöglichkeiten der Stadt.</li> <li>– Kanton: Austausch zur Umsetzung des Richtplans Energie und der Einführung der MuKEn 2014.</li> </ul>
<b>Zuständigkeiten</b>	AfU, ewb, Burgergemeinde, Kanton
<b>Verknüpfung</b>	Richtplan Energie: Massnahmenblatt 51 und 52
<b>Wirkungsschätzung</b>	Keine Quantifizierung; Die Massnahmen im Handlungsfeld 7 sind jedoch entscheidend für die Umsetzung und die Wirkung der Massnahmen der vorliegenden Strategie.
7e Massnahmen koordinieren und Umsetzung überprüfen	
<b>Ziel</b>	Die Stadt koordiniert die Massnahmen und überprüft den Fortschritt mit geeigneten Controlling-Instrumenten. Eine einheitliche Datenbasis legt dazu die Grundlage.
<b>Vorgehen</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Definition der Prozesse zur Koordination und Überprüfung inkl. zeitlicher Vorgaben an die Kontrolle der Umsetzung, das Reporting und die vertiefte Berichtserstattung und Anpassung von Massnahmen. Dabei werden auch Synergien mit weiteren Aufgaben beachtet.</li> <li>2. Vereinheitlichung der Datengrundlagen. Dazu wird ein Set an Daten definiert und geprüft, ob der Stromverbrauch für die Mobilität und Wärme differenziert erhoben werden soll. Es wird sichergestellt, dass über alle Jahre vergleichbare Daten erhoben werden. Die Datenerhebung orientiert sich wo möglich an vorhandenen Grundlagen (z.B. Kennzahlensystem ewb).</li> </ol>
<b>Zuständigkeiten</b>	AfU, ewb
<b>Verknüpfung</b>	Richtplan Energie: Massnahmenblatt 44
<b>Wirkungsschätzung</b>	Keine Quantifizierung; Die Massnahmen im Handlungsfeld 7 sind jedoch entscheidend für die Umsetzung und die Wirkung der Massnahmen der vorliegenden Strategie.



## 8 Erweiterter Handlungsplan Klima.

Beschlossen durch den Gemeinderat der Stadt Bern am 22.05.2019

### 8a Beschleunigung Ausbau Fernwärme (Bern West)

<b>Ziel</b>	Beschleunigung des Ausbaus des Fernwärmenetzes für die Erreichung der im Richtplan Energie verbindlich festgelegten 70% erneuerbare Energie bei der Wärmeversorgung bis 2035.
<b>Ausgangslage</b>	Die Revision des kant. Energiegesetzes wäre ein wichtiger Faktor gewesen für die Umstellung der Wärmeversorgung auf 70 % erneuerbare Energieträger bis 2035 gemäss Richtplan Energie. Nach der Ablehnung der Gesetzesrevision muss der Ausbau des Fernwärmenetzes beschleunigt und ein attraktives Angebot geschaffen werden, damit Ölheizungen trotz des fehlenden Verbotes durch erneuerbare Energieträger ersetzt werden.
<b>Vorgehen</b>	Für die Beschleunigung des Ausbaus des Fernwärmenetzes muss eine Beteiligung der Stadt an der Finanzierung geprüft werden. Mit einer Volksabstimmung kann ein verbindliches Bekenntnis zur Finanzierung der Fernwärme abgeholt werden.
<b>Zuständigkeiten</b>	<b>SUE, FPI, ewb, Stadtrat, Stimmvolk</b>
<b>Verknüpfung</b>	Richtplan Energie: Massnahmenblatt 35R Energie- und Klimastrategie: Massnahmenblätter 1a, 3d  Mittels einer Volksabstimmung kann ein verbindliches Bekenntnis zur Finanzierung erneuerbarer Energien abgeholt werden.
<b>Wirkungsschätzung</b>	Die Finanzierung des Fernwärmenetzes zeigt eine grosse Wirkung, denn der Ausbau der Fernwärmeversorgung kann damit stark beschleunigt werden.

### 8b Pilotprojekt: Fonds zur Beschleunigung von Gebäudesanierungen und Realisierung von Arealnetzen und Nahwärmeverbunden

<b>Ziel</b>	Beschleunigung von Gebäudesanierungen und Realisierung von Arealnetzen und Nahwärmeverbunden ohne städtische Subventionen.
<b>Ausgangslage</b>	Heute liegt die Sanierungsrate der Gebäude etwa bei 1 Prozent. Etwa 3 Prozent wären notwendig, um die Ziele des Richtplans Energie zu erreichen. Die Revision des kant. Energiegesetzes hätte Anreize zu mehr und besseren Gebäudesanierungen geliefert. Der Aufbau von Arealnetzen und Nahwärmeverbunden spielt eine entscheidende Rolle, damit der Umbau der Wärmeversorgung in der Stadt Bern volkswirtschaftlich effizient erfolgt. Grosse Herausforderungen dabei sind, wer die Wärmeverbunde vorfinanziert, wer das Risiko trägt und wer die Verbunde/Netze betreibt. Energieautarke Gebäude und Siedlungen müssen durch den Fonds gefördert und vorangetrieben werden. Swiss Cleantech, der Bund und die Stadt Bern haben erste Ansätze ausgearbeitet, um einen Modernisierungsfonds für klimafreundliche Gebäudesanierungen resp. die Realisierung von Arealnetzen zu lancieren. Der entwickelte Ansatz lehnt sich an einer Hypothek an, welche kombiniert wird mit langen Abschreibungszyklen, Qualitätssicherung und einem Risikoausgleich durch die öffentliche Hand.
<b>Vorgehen</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Die Stadt konkretisiert zusammen mit Swiss Cleantech und dem Bund das Pilotprojekt und nimmt mit verschiedenen Finanzinstituten Kontakt auf.</li> <li>2. Gebäudecluster werden definiert, um Cluster-Reduktionszielvereinbarungen zu definieren.</li> <li>3. Definition und Quantifizierung des Risikoausgleichs der öffentlichen Hand.</li> <li>4. Der Fonds unterstützt Pilotprojekte finanziell, welche energieautarke Gebäude und Siedlungen umsetzen.</li> </ol>
<b>Zuständigkeiten</b>	<b>SUE, Swiss Cleantech, Bundesamt für Energie, FPI</b>
<b>Verknüpfung</b>	Richtplan Energie: Massnahmenblatt 13, 27 – 34R Energie- und Klimastrategie: Massnahmenblätter 3b, 3c

	Je nach Höhe des Risikoausgleichs Stadtratsentscheid oder gar Volksentscheid erforderlich. Für die Pilotphase ist ein Volksentscheid nicht vorgesehen.
<b>Wirkungsschätzung</b>	Je nach Ausgestaltung der Rahmenbedingungen kann eine Beschleunigung der Gebäudesanierung und der Realisierung von Nahwärmeverbunden erwirkt werden, was ein sehr grosses Potenzial an CO <sub>2</sub> -Reduktionen beinhalten würde.
<b>8c Lenkungsabgaben auf Netznutzung Erdgas</b>	
<b>Ziel</b>	Um Anreize zu schaffen für die Steigerung der Energieeffizienz und des Anteils erneuerbarer Energie auf 70 % in der Wärmeversorgung, soll die Einführung einer Lenkungsabgabe auf die Netznutzung für den Energieträger Erdgas geprüft werden. Die erhobenen Mittel werden an die Bevölkerung und die Unternehmen rückverteilt.
<b>Ausgangslage</b>	--
<b>Vorgehen</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Die Stadt prüft in einem politischen und demokratischen Prozess den Einsatz einer Lenkungsabgabe auf die Netznutzung für Erdgas.</li> <li>2. Die Stadt Bern prüft, welche Handlungskompetenzen sie hat, welche Grundlagen geschaffen werden müssen und welche Ausgestaltungen möglich sind.</li> <li>3. Mit einer Volksabstimmung wird die Lenkungsabgabe demokratisch legitimiert.</li> </ol>
<b>Zuständigkeiten</b>	<b>SUE</b> , Stimmbevölkerung, ewb
<b>Verknüpfung</b>	Richtplan Energie: Massnahmenblatt 40R, 41 Energie- und Klimastrategie: Massnahmenblätter 2a, 3e
<b>Wirkungsschätzung</b>	Von einer Lenkungsabgabe, die ein hohes Preissignal setzt, wird eine hohe Wirkung erwartet, das heisst, dass vermehrt ein erneuerbarer Energieträger gewählt wird.
<b>8d Schaffung einer Energie- und Klimakommission (X!)<sup>14</sup></b>	
<b>Ziel</b>	Die Energiekommission des Gemeinderates wird zu einer Energie- und Klimakommission des Gemeinderates erweitert. Die neue Kommission wird ergänzt mit Vertretenden aller Direktionen, aus Wirtschaft, Zivilgesellschaft, Mobilität und Wissenschaft.
<b>Ausgangslage</b>	Die gemeinderätliche Energiekommission berät die städtischen Behörden in Energiefragen. Diese Kommission soll zu einer Energie- und Klimakommission erweitert werden. Die Kommission soll den Gemeinderat beraten und Empfehlungen abgeben.
<b>Vorgehen</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Anpassung der Kommissionsverordnung des Gemeinderats vom 29. November 2000.</li> <li>2. Erweiterung der Energiekommission zur Energie- und Klimakommission.</li> <li>3. Ergänzung der Energiekommission durch Vertretende aus Wirtschaft, Zivilgesellschaft, Mobilität und Wissenschaft.</li> </ol>
<b>Zuständigkeiten</b>	<b>SUE</b>
<b>Verknüpfung</b>	Richtplan Energie: Massnahmenblatt Energie- und Klimastrategie: Massnahmenblätter
<b>Wirkungsschätzung</b>	Kommissionsverordnung des Gemeinderats vom 29. November 2000 Der Einbezug von Vertretenden aus Wirtschaft, Zivilgesellschaft, Mobilität und Wissenschaft hilft, Lösungsansätze breiter zu diskutieren. Der Gemeinderat profitiert von wichtigen zusätzlichen Inputs im Bereich Klimaschutz.
<b>8e Flugreiseverbot für die ganze Stadtverwaltung (X!)</b>	
<b>Ziel</b>	Senkung der CO <sub>2</sub> -Emissionen durch Ersatz der Flugreisen des Stadt- und Gemeinderates sowie der Angestellten der Stadtverwaltung.
<b>Ausgangslage</b>	Nur rund fünf Prozent aller Menschen haben je ein Flugzeug bestiegen. Doch diese Minderheit verursacht enorme Emissionen: Ein einziger Flug kann das Klima stärker aufheizen als ein Jahr lang Auto fahren und das Haus mit Erdöl heizen zusammen. Der Flugverkehr ist zudem einer der am schnellsten wachsenden Verursacher von Treibhausgasen und wird in der Schweiz mittelfristig zum klimaschädlichsten Sektor überhaupt. Die Fliegerei ist weltweit für knapp fünf Prozent des menschengemachten Klimaeffekts verantwortlich, in der Schweiz sogar für über 18 Prozent. Die meisten mitteleuropäischen Destinationen sind heutzutage mit vertretbarem Aufwand per Zug oder Zug und Fähre erreichbar. So dauert eine Zugfahrt nach London im Idealfall noch gut 8 Stunden, nach Rom sogar noch ein paar Minuten weniger.
<b>Vorgehen</b>	Flüge sind für Dienstreisen in der Schweiz und in Mitteleuropa nicht erlaubt. Beträgt der zeitliche Aufwand zur Zielerreichung mehr als 12 Stunden, kann auf Antrag (Direktor/Direktorin oder Gemeinderat) eine Flugreise innerhalb Mitteleuropas genehmigt werden. Für bewilligte Flugreisen ist eine CO <sub>2</sub> -Kompensation vorzusehen.

<sup>14</sup> (X!): Die Massnahmen 8d, 8e und 8f sind gemäss Gemeinderatsbeschluss nicht teil der zusätzlichen Massnahmen der Energie- und Klimastrategie. Damit alle beschlossenen Massnahmen zusammen ersichtlich sind, werden diese dennoch hier aufgeführt, sind jedoch nicht dem Controlling im Rahmen der Energie- und Klimastrategie unterworfen.

<b>Zuständigkeiten</b>	<b>FPI, PRD, BSS, SUE, TVS</b>
<b>Verknüpfung</b>	Richtplan Energie: Massnahmenblatt Energie- und Klimastrategie: Massnahmenblätter  Jeder eingesparte Flug hat, wie oben gezeigt, eine grosse Wirkung. Nicht vernachlässigbar ist auch das Zeichen, welches mit diesem Verzicht gesetzt wird.
<b>Wirkungsschätzung</b>	Motion Seraina Patzen und Eva Krattiger (JA!): Konsequente Klimapolitik #8: Flugverbot für Dienstreisen sowie Postulat Fraktion GB/JA! (Franziska Grossenbacher, GB/Seraina Patzen, JA!): Transparenz bei Flugreisen der Stadtverwaltung.
<b>8f Keine Gratisparkplätze für die Stadtverwaltung (X!)</b>	
<b>Ziel</b>	Senkung der Anzahl Pendelfahrten mit dem privaten Auto, resp. Senkung der CO <sub>2</sub> -Emissionen durch den Arbeitsverkehr der Stadtverwaltung.
<b>Ausgangslage</b>	Rund 16% der städtischen Angestellten legen den Arbeitsweg mit dem privaten Auto zurück. In der Regel ist das Fahrzeug nur mit einer Person belegt. 3% kommen mit dem Motorrad und weniger als 1% mit einem Elektroauto. Das hat die letzte Pendlerumfrage in der Stadtverwaltung ergeben (2015). Dabei muss berücksichtigt werden, dass die Beantwortung der Umfrage auf Freiwilligkeit beruhte – und es ist möglich, dass der tatsächliche Autoanteil etwas höher liegt. Mit einer konsequenten Parkplatzbewirtschaftung und einer ebensolchen Preispolitik kann ein gewisser Umsteigeeffekt erwartet werden.
<b>Vorgehen</b>	Es ist zu prüfen, ob die Höhe der Parkplatzmiete für Mitarbeitende der Stadtverwaltung an die Energieeffizienzklasse, respektive an den CO <sub>2</sub> -Ausstoss des entsprechenden Fahrzeuges, gekoppelt werden kann, wobei auf eine sozialverträgliche Umsetzung geachtet wird. Ausnahmen, bspw. für Menschen mit einer Behinderung, werden vorgesehen.
<b>Zuständigkeiten</b>	<b>FPI, PRD, SUE, BSS, TVS (Sozialpartner müssen angehört werden)</b>
<b>Verknüpfung</b>	Richtplan Energie: Massnahmenblatt Energie- und Klimastrategie: Massnahmenblätter  Dringliche Motion Eva Krattiger und Seraina Patzen (JA!): Konsequente Klimapolitik #5: Keine Parkplätze mehr in Bern!
<b>Wirkungsschätzung</b>	Umsteigeeffekt. Jeder nicht gefahrene Autokilometer sparte im Jahr 2017 durchschnittlich 134.1 g CO <sub>2</sub> . Jeder nicht gefahrene Kilometer leistet deshalb einen erheblichen Beitrag an die Klimagasreduktion.
<b>8g Aufnahme eines Ziels im Zusammenhang mit einer klimaneutralen Vermögensbewirtschaftung und -anlage in der Energie- und Klimastrategie der Stadt Bern</b>	
<b>Ziel</b>	Initiierung des Prozesses, um das Vermögen des Gemeinwesens der Stadt Bern als erste Stadt der Schweiz klimaneutral bewirtschaften zu können.
<b>Ausgangslage</b>	Auch die Vermögensbewirtschaftung ist angehalten, die Ziele des Pariser Abkommens einzuhalten und eine maximale globale Klimaerwärmung von 1,5 bis 2 Grad in ihrem Wirkungskreis anzustreben. Die Vermögensbewirtschaftung und -anlage fehlt aktuell in der Energie- und Klimastrategie der Stadt Bern und wurde bis dato unter diesem Aspekt auch nicht durchleuchtet. Die konkrete Umsetzung des Pariser Abkommens auf nationaler oder kantonaler Ebene ist noch nicht definiert, Vorgaben für die Gemeindeebene fehlen ebenso wie Zertifizierungsstellen, welche entsprechende Standards und Vorgaben setzen oder verifizieren könnten. Die PVK der Stadt Bern ist in diese Überlegungen miteinzubeziehen.
<b>Vorgehen</b>	Aufnahme der Zielsetzung in der Energie- und Klimastrategie der Stadt Bern. <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Analyse der städtischen Vermögensbewirtschaftung und -anlagen auf ihre CO<sub>2</sub>-Bilanz hin.</li> <li>2. Forderung nach und Unterstützung der nationalen und kantonalen Vorgaben und / oder Zertifizierungsstellen, um das anlässlich des Pariser Abkommens vereinbarte Ziel erreichen zu können.</li> <li>3. Möglichkeiten und Konsequenzen einer klimafreundlichen Vermögensbewirtschaftung aufzeigen.</li> <li>4. Güterabwägung und Definition der künftigen Vermögensbewirtschaftung und -anlage der Stadt Bern.</li> </ol>
<b>Zuständigkeiten</b>	Beschluss: Gemeinderat, <u>Federführung Initialphase</u> : <b>SUE</b> in Verbindung mit FPI, <u>Umsetzung</u> : <u>Federführung</u> Direktion <b>FPI</b> : alle Direktionen.
<b>Verknüpfung</b>	Richtplan Energie: -- Energie- und Klimastrategie: --  Pariser Abkommen. Ziel ist eine Ausrichtung von staatlichen und privaten Finanzflüssen auf eine treibhausgasarme Entwicklung sowie eine Verbesserung der Anpassungsfähigkeit an ein verändertes Klima.

<b>Wirkungsschätzung</b>	Die Wirkungseinschätzung ist noch nicht erfolgt, wird aber anlässlich des Prozesses, das Ziel konkret in die Energie- und Klimastrategie zu überführen, analysiert. Grundsätzlich wird dieses Thema jedoch als wichtiger Hebel für eine wirkungsvolle und umfassende Klimapolitik betrachtet.
<b>8h Strategie von städtisch subventionierten Betrieben zum CO<sub>2</sub>-armen Betrieb</b>	
<b>Ziel</b>	CO <sub>2</sub> -Reduktion in Betrieben mit einem städtischen Leistungsauftrag und jährlichen Subventionen von mehr als Fr.20'000.-. Die Betriebe zeigen auf, wie sie die Emissionen senken wollen. Die Subventionsvergabe wird an die Umsetzung der aufgezeigten Massnahmen gebunden.
<b>Ausgangslage</b>	Städtische Subventionen sind heute an keinerlei Umweltauflagen gebunden, sondern werden aufgrund anderer Kriterien vergeben.
<b>Vorgehen</b>	Aufnahme der Zielsetzung in der Energie- und Klimastrategie der Stadt Bern. 1. Analyse der städtisch subventionierten Betriebe bezüglich ihrer CO <sub>2</sub> -Bilanz in den Bereichen Liegenschaften, Betrieb und Mobilität. 2. Möglichkeiten und Konsequenzen einer klimafreundlichen Subventionsvergabe aufzeigen. 3. Güterabwägung und Definition der künftigen Subventionsvergaben. 4. Erarbeitung der entsprechenden Rahmenbedingungen 5. Ausarbeitung eines effizienten Controlling-Systems.
<b>Zuständigkeiten</b>	<b>SUE</b> , alle Direktionen
<b>Verknüpfung</b>	Richtplan Energie: -- Energie- und Klimastrategie: --  Bestehende Leistungsverträge der Stadt Bern.
<b>Wirkungsschätzung</b>	Neben der effektiven CO <sub>2</sub> -Reduktion wird auch eine grosse Signalwirkung erwartet. Leistungsträger der öffentlichen Hand leisten einen Beitrag an die städtische Energiepolitik und an einen wirksamen Klimaschutz.
<b>8i Einfordern von CO<sub>2</sub>-wirksamen Massnahmen auf allen übergeordneten politischen Ebenen</b>	
<b>Ziel</b>	Die Stadt Bern fordert von den übergeordneten politischen Ebenen rasche und wirksame Massnahmen zur CO <sub>2</sub> -Reduktion ein.
<b>Ausgangslage</b>	Das übergeordnete (kantonale und nationale) Recht schränkt den Handlungsspielraum der Stadt Bern in verschiedenen Bereichen, die den CO <sub>2</sub> -Ausstoss verantworten, teilweise stark ein. Gerade bei der Mobilität liegen wichtige Massnahmenbereiche, welche wirkungsvolle Beiträge zur CO <sub>2</sub> -Reduktion leisten könnten, nicht im Kompetenzbereich der Stadt Bern. Im ÖV-Bereich ist zudem nicht die Stadt die Bestellerin, sondern der Kanton. Dieser entscheidet somit grundsätzlich auch über die Finanzierung von allfälligen ÖV-Massnahmen. U.a. in folgenden Bereichen erkennt die Stadt Bern deutlichen Handlungsbedarf auf übergeordneter Ebene: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wirksamere Emissionsvorschriften zum CO<sub>2</sub>-Ausstoss von (neuen) Fahrzeugen</li> <li>• CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Treibstoffen / CO<sub>2</sub>-Lenkungsabgabe auf Flugtickets</li> <li>• Pilotversuche für Umweltzonen</li> <li>• Beitritt zu internationalen Städtenetzwerken.</li> <li>• Reduktion bzw. Abschaffung des Pendlerabzugs MIV</li> <li>• Weiterführung und -entwicklung des Gebäudesanierungsprogramms</li> <li>• ÖV-Massnahmen in übergeordneter Zuständigkeit</li> </ul>
<b>Vorgehen</b>	Die Stadt Bern intensiviert ihre Bemühungen zugunsten einer nachhaltiger Klimapolitik und stellt auch entsprechende Forderungen in Massnahmenbereichen, die nicht in ihrem Zuständigkeitsbereich liegen. Sie stimmt sich dafür möglichst mit anderen Städten und Gemeinden ab und nimmt auf regionaler, kantonaler und nationaler Ebene entsprechend Einfluss.
<b>Zuständigkeiten</b>	<b>SUE</b> , alle fachlich tangierten Direktionen
<b>Verknüpfung</b>	Richtplan Energie: Massnahmenblatt 51 Energie- und Klimastrategie: Massnahmenblätter 1d, 7d

<b>Wirkungsschätzung</b>	Gerade Lenkungsabgaben auf Treibstoffen vermögen nachweisbar wichtige Beiträge zur CO <sub>2</sub> -Reduktion zu leisten. Selbstverständlich können Massnahmen auf kantonaler und nationaler Ebene nur schon deshalb eine höhere Wirkung als kommunale Massnahmen erzeugen, weil die davon betroffene Bevölkerung um ein Vielfaches grösser ist. Zudem funktionieren Verkehrssysteme über Gemeindegrenzen hinweg. Folglich sind auch entsprechende Massnahmen zur CO <sub>2</sub> -Reduktion sinnvollerweise regional und darüber hinaus zu ergreifen.
<b>8j Eindämmung des Angebots privater Parkplätze bei Neubauten</b>	
<b>Ziel</b>	Indem die Anzahl Parkplätze pro Wohnung bei Neubauten mit ausreichender Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr auf 0.2 PP pro Wohnung festgelegt wird, kann der Zuwachs des MIV reduziert werden. Sharingangebote sollen zusätzlich zu den 0.2 PP berücksichtigt werden können. Weiter werden Abklärungen getroffen mit dem Ziel, das bestehende Angebot privater Parkplätze reduzieren zu können.
<b>Ausgangslage</b>	Die Stadt Bern verfügt per Ende 2018 über rund 86'000 private Parkplätze (inkl. Parkhäuser). Ohne korrigierende Vorgaben nimmt die Anzahl Parkplätze durch Neubauten stark zu, da der Kanton bis zwei neue Parkplätze pro Wohnung gewährt. Die Gemeinden sind ermächtigt, nur beschränkt oder keine privaten Parkierungsmöglichkeiten zuzulassen. Dies kann insbesondere durch Vorschriften in Überbauungsordnungen oder neuen Zonenplänen erfolgen, aber auch durch entsprechende Vorschriften in der Bauordnung. Neben der mengenmässigen Beschränkung muss verhindert werden, dass private Parkplätze an Dritte vermietet werden, da sonst die angestrebte Wirkung der Reduktion der öffentlichen Parkplätze reduziert würde.
<b>Vorgehen</b>	Ab sofort gilt bei allen laufenden und neuen Planungen die Vorgabe von maximal 0.2 Parkplätzen pro Wohnung bei ausreichender Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Die Details sind durch die zuständigen Direktionen zu regeln. Soweit dies das übergeordnete Recht zulässt, wird bei allen Baubewilligungen die Nutzung der Parkplätze durch Dritte verboten bzw. klar geregelt (z.B. für Mobility). Schliesslich werden Anreizmassnahmen sowie weitere Möglichkeiten geprüft, um das bestehende Angebot privater Parkplätze reduzieren zu können.
<b>Zuständigkeiten</b>	PRD, TVS, SUE
<b>Verknüpfung</b>	Richtplan Energie: -- Energie- und Klimastrategie: Massnahmenblätter 4d, 4e, 5a
<b>Wirkungsschätzung</b>	Mit der Massnahme bei neuen Wohnungsbauten kann der Zuwachs der Verkehrsleistung MIV gebremst werden, eine direkte Reduktion erfolgt damit nicht. Kann – bei konstanter «Verkehrsverursachung» pro Parkplatz - die Anzahl neuer Parkplätze z.B. von 1'000 auf 100 reduziert werden, so kann der Zuwachs der Verkehrsleistung um rund 2.5 Mio. Fahrzeug-km reduziert werden. Pro 900 nicht realisierter Parkplätze kann ein Zuwachs um rund 1% Verkehrsmenge MIV verhindert werden. Die Wirkung ist daher als gross zu bezeichnen.
<b>8k Reduktion des Angebots und Erhöhung der Tarife für Parkplätze bei städtischen Schul- und Sportanlagen</b>	
<b>Ziel</b>	Indem die Anzahl Parkplätze gesenkt und deren Tarife bei städtischen Schul- und Sportanlagen erhöht werden, soll der Anteil MIV insbesondere im Bereich der Freizeifahrten reduziert werden.
<b>Ausgangslage</b>	Der Anteil Freizeifahrten am Gesamtverkehr ist hoch (41% der Wege in der Region Bern 2015), der Personenwagen-Anteil an den Freizeifahrten ebenfalls (35%). Bei städtischen Anlagen (z.B. Schwimmbäder, Sportplätze) oder bei der Bewilligung von Veranstaltungen auf öffentlichem Grund kann die Stadt Auflagen zur Mobilität machen. Ziel ist es, dass Kunden/Besucherinnen CO <sub>2</sub> -neutral anreisen.
<b>Vorgehen</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Verträge mit Mietern von städtischen Sportanlagen anpassen mit der Vorgabe, dass nur noch in Ausnahmefällen mit Motorfahrzeugen angereist wird (z.B. Mannschaftsbusse).</li> <li>2. Vorgabe bei Veranstaltungsbewilligungen, dass der Veranstalter die Anreise mit dem ÖV (oder zu Fuss/mit dem Velo) so attraktiv macht, dass maximal 10% der Anreisen per MIV erfolgen.</li> <li>3. Parkplätze bei städtischen Sport- und Freizeitanlagen (z.B. Schwimmbäder) sowie Schulen werden auf ein notwendiges Minimum reduziert und mit lenkungswirksamen Tarifen bewirtschaftet.</li> <li>4. Der Erlass des 2018 in die Vernehmlassung geschickten Parkplatzkonzepts, welches weniger weitgehende Massnahmen vorsieht, ist zugunsten einer raschen Umsetzung von Massnahmen zurückzustellen und anschliessend entsprechend anzupassen.</li> </ol>
<b>Zuständigkeiten</b>	SUE, BSS



<b>Verknüpfung</b>	Richtplan Energie: -- Energie- und Klimastrategie: Massnahmenblatt 4d
<b>Wirkungsschätzung</b>	Auch wenn der Anteil der Freizeitwege für Sportaktivitäten auf städtischen Anlagen nur 5% aller Freizeitfahrten ausmachen würde, könnten maximal rund 5 Mio. Fahrzeug-Kilometer eingespart werden (PW Total 274 Mio. Fahrzeug-km, davon 40% Freizeitfahrten, davon 5% zu städtischen Sportanlagen). Dies entspricht einer Reduktion der Verkehrsleistung MIV um rund 2%, die mögliche Wirkung kann somit als gross bezeichnet werden.
<b>8l Lenkungsabgabe auf öffentlichen Parkplätzen</b>	
<b>Ziel</b>	Mit einer deutlichen Erhöhung der Tarife (vor allem zu den Spitzenzeiten) bei öffentlichen Parkplätzen soll der Anteil MIV am Gesamtverkehrsaufkommen in der Stadt Bern reduziert – und ein Lenkungseffekt auf alternative Verkehrsmittel (ÖV, Velo, Fussverkehr) und Umstieg auf alternative Antriebstechnologien erreicht werden. Die Erhöhung der Tarife führt zu Mehreinnahmen. Diese sollen an die Bevölkerung zurückfliessen, indem z.B. die Benutzung von Veloverleihsystemen und des ÖV vergünstigt werden. Andererseits können die Mehreinnahmen zur Kompensation der Einnahmehausfälle infolge aufgehobener öffentlicher Parkplätze dienen.
<b>Ausgangslage</b>	Viele Ziele sind in der Stadt Bern einfach zu Fuss, mit dem Velo oder dem ÖV zu erreichen. Im Hinblick auf die Klimaziele der Stadt scheinen die Anreize für die Vermeidung von unnötigen Fahrten jedoch zu gering zu sein. Über die Anpassung der Parkplatztarife besteht die Möglichkeit, den MIV-Anteil zu senken. In der Stadt Bern (Stadtzentrum) belaufen sich die Tarife zu den Spitzenzeiten auf maximal ca. Fr. 4.30/h.
<b>Vorgehen</b>	Eine Abstufung der Parkplatztarife nach Zentralität soll Fehlanreize im Stadtzentrum vermeiden und als Lenkungsmassnahme zugunsten von stadt- und umweltverträglichen Verkehrsmitteln dienen. Weiter ist eine Differenzierung von alternativen Antriebstechnologien bzw. Energieträgern (Elektro, Hybrid, Biogas usw.) anzustreben, damit diese Fahrzeuge weiterhin von tieferen Tarifen profitieren können. Mehreinnahmen durch Erhöhung der Tarife sollen an die Bevölkerung zurückfliessen. Dies zum Beispiel im Rahmen von Vergünstigungen der ÖV-Abos oder des Veloverleihsystems. Die Stadt prüft, welche Handlungskompetenzen sie hat, welche Grundlagen geschaffen werden müssen und welche Massnahmen möglich sind. Bei der Vergabe der Parkkarten ist zu prüfen, ob die Höhe der Lenkungsabgabe zusätzlich an die Energieeffizienzklasse, resp. an den CO <sub>2</sub> -Ausstoss des entsprechenden Fahrzeuges, gekoppelt werden kann.
<b>Zuständigkeiten</b>	<b>TVS, SUE</b>
<b>Verknüpfung</b>	Richtplan Energie: -- Energie- und Klimastrategie: Massnahmenblatt 4d  STEK 2016
<b>Wirkungsschätzung</b>	Die Erhöhung der Parkplatztarife führt dazu, dass das Umsteigen auf alternative Verkehrsmittel attraktiver wird. Jeder nicht gefahrene Autokilometer sparte im Jahr 2017 durchschnittlich 134 g CO <sub>2</sub> /km. Mit einer Senkung des MIV und damit auch einer Senkung der gefahrenen Kilometer kann die Stadt einen erheblichen Beitrag zur CO <sub>2</sub> -Reduktion beisteuern.
<b>8m Reduktion des Angebots öffentlicher Parkplätze</b>	
<b>Ziel</b>	Mit der mittelfristig angestrebten Halbierung des Angebotes an öffentlichen Parkplätzen soll die Attraktivität für MIV-Fahrten in die Stadt bzw. innerhalb der Stadt reduziert und damit der Anteil MIV am Gesamtverkehrsaufkommen reduziert werden.
<b>Ausgangslage</b>	Per Ende 2018 verfügte die Stadt Bern über 17'060 öffentliche Parkplätze, der Gesamtbestand der Parkplätze in der Stadt Bern beträgt – unter Einschluss der Privatparkplätze – rund 103'000. Wenn die Anzahl öffentlicher Parkplätze um die Hälfte (8'500) reduziert wird, sinkt der Gesamtbestand auf rund 95'000. Ein Parkplatz «verursacht» pro Jahr im Durchschnitt rund 2'740 km Verkehrsleistung MIV in der Stadt Bern (Personenwagen Total 274 Mio. Fahrzeug-Kilometer aufgeteilt auf 100'000 Parkplätze). Die öffentlichen Parkplätze werden tendenziell von mehr Fahrzeugen genutzt als private Parkplätze.
<b>Vorgehen</b>	In Zusammenarbeit mit den Quartierorganisationen, der Wirtschaft und weiteren Interessengruppen werden in einem Umsetzungskonzept die Prioritäten festgesetzt. Parallel zur Reduktion der Anzahl Parkplätze muss die Vergabe der (Anwohner-)Parkkarten neu geregelt werden, so dass die (reduzierte) Anzahl Parkplätze und die Anzahl Parkkarten in einem vernünftigen Verhältnis stehen.
<b>Zuständigkeiten</b>	<b>TVS</b>

<b>Verknüpfung</b>	Richtplan Energie: -- Energie- und Klimastrategie: Massnahmenblatt 4d
<b>Wirkungsschätzung</b>	Wird von einer konstanten Anzahl Fahrten pro Parkplatz ausgegangen, so kann mit einer Reduktion der öffentlichen Parkplätze auf die Hälfte die Anzahl Fahrten um 8% (oder 22,6 Mio. Fahrzeug-Kilometer) reduziert werden. Die Wirkung ist somit als gross zu bezeichnen.
<b>8n Flächendeckende Temporeduktionen</b>	
<b>Ziel</b>	Tempo 30 auf dem Basisnetz wird bei städtischen Strassen möglichst flächendeckend eingeführt, da ein ruhiger und konstanter Verkehrsfluss auch zu weniger Treibstoffverbrauch führt.
<b>Ausgangslage</b>	In der Stadt Bern gilt auf dem Quartiernetz mit Quartierverbindungs- und Quartierstrassen Tempo 30 bzw. Tempo 20. Auf dem Basisnetz gilt meistens Tempo 50, teilweise auch Tempo 30 (z.B. in Stadtteilzentren, Quartierzentren, Strecken mit Publikumsnutzung und hohem Querungsbedarf, im Umfeld von Schulanlagen oder bei zu hohen Lärmemissionen). Noch wechseln die Höchstgeschwindigkeiten aber zu häufig, um einen ruhigen und konstanten Verkehrsfluss zu sichern.
<b>Vorgehen</b>	Sukzessive Einführung von Tempo 30-Zonen und -abschnitten auf dem Stadtberner Basisnetz gemäss aktueller Bewilligungspraxis.
<b>Zuständigkeiten</b>	<b>TVS</b>
<b>Verknüpfung</b>	Richtplan Energie: -- Energie- und Klimastrategie: --  STEK 2016 sowie Art. 2a Abs. 6 Signalisationsverordnung (SSV)
<b>Wirkungsschätzung</b>	In Madrid wurden im Jahr 2012 umfangreiche Untersuchungen mit zahlreichen Testfahrten in einem Stadtviertel durchgeführt, das sowohl Tempo 50- und Tempo-30-Bereiche hat. Sie ergaben, dass auf den Tempo 30-Strecken insgesamt etwa ein Drittel weniger Treibstoff verbraucht wurde als auf den vergleichbaren Tempo-50-Strecken. Die Verbrauchsspitzen lagen bei Tempo 50 bei 1,8-2,2 Gramm pro Sekunde, bei Tempo 30 bei 1 Gramm pro Sekunde.  Der wichtigste Spareffekt entsteht durch einen homogenen Verkehrsfluss. Je weniger Beschleunigungsvorgänge und Gangschaltungen nötig sind und daher konstant mit niedrigen Drehzahlen gefahren werden kann, desto tiefer der Benzinverbrauch.
<b>8o Mobilitätshubs und autofreie Innenstadt</b>	
<b>Ziel</b>	Die Erschliessung der Innenstadt erfolgt langfristig primär mittels Alternativen zum MIV. Die Innenstadt selber wird autofrei.
<b>Ausgangslage</b>	Die Innenstadt ist Zielort eines grossen Teils der Fahrten in die Stadt Bern und mit der Achse über den Bahnhofplatz auch von Transitfahrten betroffen. Gleichzeitig ist die Innenstadt optimal mit dem ÖV erschlossen und aus allen Stadtteilen gut zu Fuss oder mit dem Velo erreichbar. Für einen Grossteil der Motorfahrzeugfahrten stehen somit gute Alternativen zur Verfügung.
<b>Vorgehen</b>	Die Stadt erarbeitet unter Einbezug der betroffenen Akteure (Berncity, VAL, Wirtschaftsverbände etc.) ein Konzept, das aufzeigt, mit welchen Massnahmen die Erschliessung der Innenstadt künftig möglichst ohne MIV sichergestellt wird. Gleichzeitig wird langfristig eine autofreie Innenstadt angestrebt. Dazu werden verschiedene Handlungsoptionen geprüft: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Citylogistik</li> <li>• Mobilitätshubs bei Autobahnausfahrten (Parkhäuser mit attraktivem ÖV-Anschluss zur Innenstadt)<sup>15</sup></li> <li>• Überdenken der künftigen Funktion der innerstädtischen Parkhäuser (z.B. Logistik-Hubs)</li> <li>• etc.</li> </ul>
<b>Zuständigkeiten</b>	<b>SUE, TVS, PRD</b>
<b>Verknüpfung</b>	Richtplan Energie: -- Energie- und Klimastrategie: 4a, 4c, 4e
<b>Wirkungsschätzung</b>	Sehr hoch. Eine MIV-arme Erschliessung sowie eine autofreie Innenstadt haben eine sehr grosse Wirkung auf die CO <sub>2</sub> -Belastung der gesamten Stadt, da neben dem Transitverkehr künftig auch der Grossteil des Ziel- und Quellverkehrs mit ÖV, Velo oder zu Fuss abgewickelt würde.

<sup>15</sup> Dazu laufen erste Abklärungen der Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM

8p Umstellung Buslinien BERNMOBIL auf elektrischen Antrieb	
<b>Ziel</b>	Buslinien von BERNMOBIL, die bisher fossil betrieben werden, sollen priorisiert nach Wirkung im Rahmen ordentlicher Ersatzbeschaffungen und Kapazitätsausbauten auf elektrischen Antrieb umgestellt werden. Die Umstellung wird priorisiert nach den Kriterien CO <sub>2</sub> -Emissionen, Kosten, Passagieraufkommen. Bis 2040 sollen die städtischen Linien komplett auf möglichst CO <sub>2</sub> -freie Antriebe umgestellt werden.
<b>Ausgangslage</b>	Basierend auf der Klima- und Energiestrategie 2025 ist in der Eigentümerstrategie BERNMOBIL 2017-2020 das Ziel «Reduktion des fossilen Treibstoffverbrauchs um 45%» enthalten. Gestützt auf die Erfahrungen aus einem Pilotversuch (Einsatz E-Busse auf der Linie 17) bereitet BERNMOBIL momentan die Beschaffung von E-Bussen für drei weitere Linien vor. Im Zusammenhang mit Abklärungen zur Kapazitätserhöhung auf der Linie 10/Köniz soll weiter auch die Umstellung dieser Linie auf elektrischen Antrieb geprüft werden. Die erforderlichen Zusatzmittel für Rollmaterialinvestitionen müssen durch den Besteller und weitere Quellen (z.B. Ökofonds) finanziert werden.
<b>Vorgehen</b>	<p>a: Linien 19, 21 und 28</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Finanzierungsvereinbarungen mit Kanton und Ökofonds ewb prüfen</li> <li>• Fahrzeugausschreibung für drei Linie</li> <li>• Inbetriebnahme bis 2025</li> </ul> <p>b: Linie 10/Köniz</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Abschluss ÖV-Netzstrategie</li> <li>• Abklärung zu neuen Transportgefässen und Antriebstechnologien</li> <li>• Eingabe Massnahme in Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) / Agglomerationsprogramm</li> <li>• Inbetriebnahme bis 2030</li> </ul> <p>c: verbleibende Flotte</p> <p>Ab 2025 sollen nur noch CO<sub>2</sub>-frei betriebene Fahrzeuge beschafft werden (inkl. Verstärkungs- und Einsatzkurse) mit dem Ziel, dass bis 2040 ein möglichst vollständig CO<sub>2</sub>-freier Betrieb aller Linien des Ortsverkehrs erreicht wird. Je nach Stand der Technik sind dafür entweder die Ladekapazitäten in den Garagen oder auf dem Liniennetz auszubauen.</p>
<b>Zuständigkeiten</b>	<b>TVS</b> in Zusammenarbeit mit BERNMOBIL und dem Kanton Bern
<b>Verknüpfung</b>	Richtplan Energie: Massnahmenblatt 43 Energie- und Klimastrategie: 4b, 5b
<b>Wirkungsschätzung</b>	netto: - 2.0 Mio. fossil gefahrene Fahrzeugkilometer bis 2030 (-55% bezogen auf Treibstoffverbrauch 2008).
8q Optimierung des Verkehrsmanagements und Abbau von Fahrspuren	
<b>Ziel</b>	Die Dosierungsmassnahmen auf dem städtischen Strassennetz zu Gunsten des Veloverkehrs, des ÖV und des Wirtschaftsverkehrs und zu Lasten des übrigen MIV werden verstärkt. Gleichzeitig wird der Abbau von Fahrspuren unter Berücksichtigung der Anliegen des Veloverkehrs, des ÖV und des Wirtschaftsverkehrs angestrebt. Damit soll der Anteil des MIV am Gesamtverkehrsaufkommen reduziert werden.
<b>Ausgangslage</b>	Das heutige Verkehrssystem ist auf die Hauptverkehrszeiten dimensioniert mit dem Fokus der Bewältigung des MIV. Die dazu nötige Infrastruktur sowie die entsprechenden Betriebsmittel werden aber nur während rund drei bis vier Stunden am Tag benötigt. Eine über den Tag ausgeglichene Verteilung der Mobilitätsbedürfnisse und eine im Vergleich zu heute reduzierte Angebotsplanung im Bereich MIV führt zu einem Umsteigeeffekt auf die nachhaltigen Verkehrsarten. Zudem können Infrastrukturen, insbesondere diejenigen Abschnitte mit mehr als zwei Fahrstreifen, zurückgebaut oder umgenutzt werden.
<b>Vorgehen</b>	Diese Aufgabenstellung soll im Rahmen des laufenden Projektes «Verkehrsmanagement 2.0» aufgenommen und dort verstärkt verfolgt werden. Die Bearbeitung einer Vorstudie läuft seit Frühling 2019; die Zielsetzung wird entsprechend angepasst.
<b>Zuständigkeiten</b>	<b>TVS</b>
<b>Verknüpfung</b>	Richtplan Energie: -- Energie- und Klimastrategie: 4a, 4c  STEK 2016

<b>Wirkungsschätzung</b>	Die Verkehrsspitzen liegen rund 20 bis 30 Prozent über den Maximalwerten in den Nebenverkehrszeiten. Bei der Annahme, dass die Fahrten in den Spitzenstunden zu einer Hälfte neu in den Nebenverkehrszeiten stattfinden und die anderen im ÖV oder im Veloverkehr, ergibt sich eine Reduktion von 10 bis 15 Prozent auf das gesamte MIV-Verkehrsvolumen, was ein sehr grosser Beitrag zur CO2-Reduktion darstellen würde.
<b>8r Sharing is caring</b>	
<b>Ziel</b>	Steigern der «Sharing-Rate» von Fahrzeugen in der Stadt Bern und damit einsparen von natürlichen Ressourcen in Form von grauer Energie.
<b>Ausgangslage</b>	Ein Durchschnittsauto in der Schweiz steht während 22.5h von 24h unbenutzt herum und besetzt häufig öffentlichen Grund. Das Teilen von verschiedensten Verkehrsmitteln ist eine Möglichkeit, graue Energie bei der Herstellung einzusparen und besetzte öffentliche Flächen für alternative Zwecke zu nutzen. Werden Autos «geteilt», wird ein grösserer Anteil der Wege mit dem ÖV oder dem Velo zurückgelegt. Dazu müssen bereits vorhandene Verleihsysteme wie Mobility, «Velo Bern», carvelo2go, sharoo u.a. künftige Fortbewegungsmittel durch attraktive Eintrittsangebote noch stärker bekannt gemacht werden.
<b>Vorgehen</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Jugendlichen wird bei Erreichen ihrer Volljährigkeit ein «Velo Bern»-Jahresabo geschenkt. Ziel ist eine Förderung des Velofahrens und der Nutzung von Sharing-Angeboten als Teil eines nachhaltigen Lebensstils.</li> <li>2. Alle SozialhilfeklientInnen über 10 Jahre alt erhalten ein deutlich vergünstigtes «Velo Bern»-Jahresabo.</li> <li>3. Neuzuzügerinnen und Neuzuzügern wird im Rahmen des Willkommenspakets vergünstigt ein «Velo Bern»-Abonnement zur Verfügung gestellt (langfristige Verhaltensänderungen fallen leichter anlässlich eines persönlichen wichtigen Lebensereignisses wie Umzug, Stellenwechsel, Eltern werden)</li> <li>4. Sharing-Angebote werden räumlich gebündelt (d.h. verschiedene Angebote am selben Standort, möglichst in Sichtdistanz zu ÖV-Haltestellen), damit steigt die Sichtbarkeit der Alternativen zum eigenen PW.</li> </ol>
<b>Zuständigkeiten</b>	<b>TVS</b>
<b>Verknüpfung</b>	Richtplan Energie: -- Energie- und Klimastrategie: 4e
<b>Wirkungsschätzung</b>	Kleinere, übersichtliche Investition der Stadt mit möglicher grosser Wirkung dank eines Lerneffekts.
<b>8s Verbilligung von Libero- und Generalabonnements bis zum 18. Geburtstag</b>	
<b>Ziel</b>	Einführung einer Vergünstigung der Abonnements um 100 Franken für 18-jährige beim Bezug eines Jahres-Liberoabonnements oder eines Generalabonnements, damit diese zum Zeitpunkt einer möglichen «Autofahrerkarriere» die Alternative ÖV nutzen.
<b>Ausgangslage</b>	Im Kontext des Klimastreiks ist auch Kritik an den hohen ÖV-Tarifen für Jugendliche geäussert worden. Vergünstigungen für Libero-Abonnements gibt es in der Stadt Bern bereits für Beziehende von IV, IV-EL und AHV-EL-Renten. Die Stadt Neuenburg verfügt über ein Angebot, welches die ÖV-Jahresabonnements für die Zentrumszone für Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene zwischen 6 und 25 Jahren um 50% verbilligt. Die Libero-Tarife sind bis zum 16. Geburtstag reduziert. Mit einer Vergünstigung bis zum 18. Geburtstag kann diese Altersgruppe spezifisch zum ÖV-Fahren motiviert werden.
<b>Vorgehen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwicklung eines personalisierten Gutscheinangebots für 17- und 18-jährige Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Bern zusammen mit dem Libero-Tarifverbund.</li> <li>• Separater Versand oder – bei 18-jährigen - zusammen mit der Einladung zur Volljährigkeitsfeier</li> </ul>
<b>Zuständigkeiten</b>	<b>TVS</b>
<b>Verknüpfung</b>	Richtplan Energie: -- Energie- und Klimastrategie: --
<b>Wirkungsschätzung</b>	18-jährige sind die ideale Zielgruppe, da sie ab diesem Zeitpunkt Auto fahren können. Es ist deshalb sinnvoll, Personen in diesem Alter einen weiteren Anreiz zu bieten, weiterhin den ÖV zu benutzen und nicht auf den MIV umzusteigen. Die 17-jährigen nimmt man zusätzlich auf, damit zwischen dem bereits heute reduzierten Tarif für 16-jährige und der neuen Vergünstigung für 18-jährige kein Unterbruch mit einem Jahr zum Normaltarif entsteht.

8t Grossflächige und regelmässiger autofreie Sonntage	
<b>Ziel</b>	Mit regelmässigeren und grossflächigeren autofreien Sonntagen setzt die Stadt Bern ein schnelles und starkes Zeichen für einen Umbau der Mobilität.
<b>Ausgangslage</b>	<p>Die Idee autofreier Tage hat weltweit Tradition: Bereits in den 1970er Jahren wurden als Reaktion auf die erste Ölkrise in einigen Ländern auf kommunaler Ebene autofreie Sonntage veranstaltet.</p> <p>Auch in der Stadt Bern hat der autofreie Sonntag eine lange Vorgeschichte: Bereits 2003 wurden mit einem interfraktionellen Vorstoss vier autofreie Sonntage in der Stadt Bern gefordert. Seit 2011 wird in der Regel ein autofreier Sonntag pro Jahr durchgeführt. Der autofreie Perimeter beschränkte sich jedoch auf relativ wenige Strassenabschnitte, insbesondere auch Quartierstrassen.</p> <p>Städte wie Paris führen deutlich regelmässiger (monatlich, teilweise wöchentlich) und grossflächiger autofreie Tage durch.</p>
<b>Vorgehen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gestützt auf die bisherigen Erfahrungen mit autofreien Sonntagen in der Stadt Bern und mit Blick auf die Erfahrungen anderer europäischer Städte wird ein Umsetzungskonzept erarbeitet, das grossflächiger und regelmässiger autofreie Sonntage in der Stadt Bern bezweckt.</li> <li>Die Umsetzung erfolgt voraussichtlich ab 2020.</li> </ul>
<b>Zuständigkeiten</b>	<b>SUE</b>
<b>Verknüpfung</b>	Richtplan Energie: -- Energie- und Klimastrategie: --
<b>Wirkungsschätzung</b>	Mit dem autofreien Tag soll die Bevölkerung insbesondere für Mobilitätsfragen sensibilisiert werden. Zudem soll das Potenzial autofreier Zonen spürbar gemacht werden. So kann die Bevölkerung die Strassen und Plätze im autofreien Perimeter abgasfrei für Spiel und Spass nutzen.
8u Förderung von Klimaanpassungsmassnahmen	
<b>Ziel</b>	Zum Schutz der städtischen Bevölkerung, insbesondere von Säuglingen sowie alten und kranken Menschen, müssen Massnahmen ergriffen werden, um die Auswirkungen auf deren Gesundheit durch immer höhere Temperaturen zu lindern. Mittels Klimaanpassungsmassnahmen sollen die negativen Auswirkungen des Klimawandels wie Trockenperioden, langanhaltende Hitzeperioden oder starke Niederschläge abgemildert oder gänzlich vermieden werden. Die Klimaanpassungsmassnahmen müssen als Rahmenbedingungen in jedem städtischen Projekt betrachtet werden. Wirkungsvolle Massnahmen sind projektspezifisch zu definieren.
<b>Ausgangslage</b>	<p>Trotz laufender Anstrengungen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen wird heute davon ausgegangen, dass sich das Klima weiter erwärmt. Es wird damit gerechnet, dass Extremereignisse wie Starkniederschläge, Trockenphasen, Starkwinde, Temperaturextreme, Hochwasser, Massenbewegungen und Veränderungen der Artenzusammensetzung zunehmen werden. Von steigenden Temperaturen ist die Stadtbevölkerung besonders betroffen. Vor allem bei vulnerablen Personen (Säuglinge, kranke Menschen, ältere Menschen) steigt das Risiko von Herz-Kreislaufkrankungen oder des vorzeitigen Todes.</p> <p>Im Energiebereich ist beispielsweise mittelfristig damit zu rechnen, dass die Temperaturextreme vor allem im Sommerhalbjahr zu vermehrtem Kühlungsbedarf führen werden.</p> <p>Wirkungsvolle Massnahmen sind zwingend notwendig. Fokus soll auf die Leitthemen Hitzeangepasste Stadt (Begrünen, Durchlüften, Beschatten, Rückstrahlen, Verdunsten, Kühlen) und eine wassersensible Stadtentwicklung (Versickern, Speichern, Rückhalten, Leiten, Schützen) gelegt werden.</p>
<b>Vorgehen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Methodik entwickeln</li> <li>Umsetzen in allen städtischen Projekten</li> </ul>
<b>Zuständigkeiten</b>	<b>BSS, PRD, TVS, SUE, FPI</b>
<b>Verknüpfung</b>	Richtplan Energie: Massnahmenblatt 5 Energie- und Klimastrategie: 1d  STEK 2016
<b>Wirkungsschätzung</b>	Langfristig wird von einer hohen Wirkung ausgegangen, da in diesem Bereich das Potential bei weitem noch nicht ausgeschöpft ist.

## 8v Klimakampagne Stadt Bern

<b>Ziel</b>	Mit einer Klimakampagne wird die Bevölkerung für den Klimawandel, seine Ursachen und seine Auswirkungen sensibilisiert sowie über die Massnahmen informiert, welche die Bevölkerung aktiv gegen den Klimawandel ergreifen kann.
<b>Ausgangslage</b>	Zur Erreichung der Klimaziele braucht es auch ein starkes Engagement der Bevölkerung und Unternehmen in Bezug auf Konsum und Verhalten. Der Beitrag jedes Einzelnen zur Senkung des CO <sub>2</sub> -Ausstosses durch das eigene Konsumverhalten ist jedoch mitentscheidend, um die CO <sub>2</sub> -Bilanz gesamthaft und maximal reduzieren zu können. Die Jugend hat diese Dringlichkeit erkannt. In der Jugendmotion «Sofortiger Klimanotstand in der Stadt Bern» wird unter anderem gefordert, dass die Stadt die Bevölkerung für den Klimawandel, seine Ursachen und seine Auswirkungen sensibilisiert sowie über die Massnahmen informiert, welche die Bevölkerung aktiv gegen den Klimawandel ergreifen kann.
<b>Vorgehen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bildung einer städtischen Projektgruppe mit Vertretenden aller Direktionen sowie Vertretenden aus Kommunikation, Zivilgesellschaft und Wirtschaft.</li> <li>• Definition der konkreten Zielsetzungen und Kampagneninhalte für die unterschiedlichen Zielgruppen.</li> <li>• Beschluss Durchführung Kampagne durch finanzkompetentes Organ.</li> </ul>
<b>Zuständigkeiten</b>	<b>SUE, PRD, BSS, TVS, FPI</b>
<b>Verknüpfung</b>	Richtplan Energie: -- Energie- und Klimastrategie: --  Richtplan Energie, Energie- und Klimastrategie sowie Jugendmotion «Sofortiger Klimanotstand in der Stadt Bern»
<b>Wirkungsschätzung</b>	Die Wirkungseinschätzung von Kampagnen ist tendenziell schwierig abzuschätzen. Bei der Definition des Kampagnenziels müssen die konkret zu erreichenden Wirkungen definiert werden.

## Massnahmenübersicht

<b>1 Entwicklungs- und Raumplanung</b>		
1a	Teile des Richtplans Energie in der baurechtlichen Grundordnung festschreiben	
1b	Bei Sondernutzungsplanungen hohe energetische Qualität einfordern	
1c	Zulässigen Anteil nicht erneuerbare Wärme bei Neubauten reduzieren	
1d	Energie- und Klimapolitik mit anderen städtischen Planungsinstrumenten angehen	
<b>2 Energieeffizienz Gebäude (Wärme und Strom)</b>		
2a	Lenkungs- und Förderabgaben prüfen und ggf. einführen	
2b	Angebot der Energieberatung konsolidieren und erweitern	
2c	Stromeffizienz in Privathaushalten und KMU verbessern	
<b>3 Erneuerbare Energie (sowohl zur Wärme wie auch Stromnutzung)</b>		
3a	Einsatz von Wärmepumpen und Sonnenenergie fördern	
3b	Gebiete für Niedertemperatur- und Kältenetze festlegen	
3c	Umsetzung und Optimierung von Nahwärmeverbunde vorwärtstreiben	
3d	Zielnetz Fernwärme regelmässig überprüfen und anpassen	
3e	Zielnetz Erdgas mit dem Ausbau erneuerbarer Energie abgleichen	
<b>4 Verkehrsangebot</b>		
4a	Ausbau der Velo-Infrastruktur	
4b	Ausbau des öffentlichen Verkehrs	
4c	Attraktivierung Infrastruktur für den Fussverkehr	
4d	Korrektur Fehlanreize der Parkierung MIV	
4e	Ausbau der kombinierten Mobilität und des Sharings von Verkehrsmitteln	
4f	Optimierung der City-Logistik	
<b>5 Nachfragebeeinflussung Mobilität</b>		
5a	Mobilitätsmanagement für Unternehmen und die Wohnbevölkerung stärken	
5b	Energieeffizienz im öffentlichen Verkehr steigern	
5c	Anreize für die private Beschaffung von emissionsarmen Fahrzeugen setzen	
<b>6 Vorbild Stadt (Gebäude, Anlagen und Fahrzeuge der öffentlichen Hand)</b>		
6a	Energetisch vorbildliche Neubauten und Sanierungen umsetzen	
6b	Energetisch vorbildliche Geräte, Energie und Fahrzeuge beschaffen	
6c	Mobilitätsmanagement für die Stadtverwaltung ausbauen	
6d	Suffizienz-Offensive für die Stadtverwaltung umsetzen	
<b>7 Kommunikation, Kooperation und Organisation</b>		
7a	Bevölkerung und Umsetzungspartner proaktiv informieren und einbinden	
7b	Umweltbildung verstärken	
7c	Austausch mit dem Wissensstandort Bern vertiefen	
7d	Zusammenarbeit mit zentralen Partnern verstärken	
7e	Massnahmen koordinieren und Umsetzung überprüfen	
<b>8 Erweiterter Handlungsplan Klima. Beschlossen durch den Gemeinderat der Stadt Bern am 22.05.2019</b>		
8a	Beschleunigung Ausbau Fernwärme (Bern West)	
8b	Pilotprojekt: Fonds zur Beschleunigung von Gebäudesanierungen und Realisierung von Arealnetzen und Nahwärmeverbunden	
8c	Lenkungsabgaben auf Netznutzung Erdgas	
8d	Schaffung einer Energie- und Klimakommission	
8e	Flugreiseverbot für die ganze Stadtverwaltung	(X!)
8f	Keine Parkplätze für die Stadtverwaltung	(X!)
8g	Aufnahme eines Ziels im Zusammenhang mit einer klimaneutralen Vermögensbewirtschaftung und -anlage in der Energie- und Klimastrategie der Stadt Bern	(X!)

<b>8h</b>	Strategie von städtisch subventionierten Betrieben zum CO <sub>2</sub> -armen Betrieb
<b>8i</b>	Einfordern von CO <sub>2</sub> -wirksamen Massnahmen auf allen übergeordneten politischen Ebenen
<b>8j</b>	Eindämmung des Angebots privater Parkplätze bei Neubauten
<b>8k</b>	Reduktion des Angebots und Erhöhung der Tarife für Parkplätze bei städtischen Schul- und Sportanlagen
<b>8l</b>	Lenkungsabgabe auf öffentlichen Parkplätzen
<b>8m</b>	Reduktion des Angebots öffentlicher Parkplätze
<b>8n</b>	Flächendeckende Temporeduktionen
<b>8o</b>	Mobilitätshubs und autofreie Innenstadt
<b>8p</b>	Umstellung Buslinien BERNMOBIL auf elektrischen Antrieb
<b>8q</b>	Optimierung des Verkehrsmanagements und Abbau von Fahrspuren
<b>8r</b>	Sharing is caring
<b>8s</b>	Verbilligung von Libero- und Generalabonnementen bis zum 18. Geburtstag
<b>8t</b>	Grossflächige und regelmässige autofreie Sonntage
<b>8u</b>	Förderung von Klimaanpassungsmassnahmen
<b>8v</b>	Klimakampagne Stadt Bern



## 9 Synthese

Die Stadt Bern verfolgt eine fortschrittliche Energie- und Klimapolitik und hat dabei bereits massgebliche Erfolge erzielt. Sie trägt seit 1998 das Label „Energistadt“ und wurde 2010 als „Energistadt Gold“ ausgezeichnet. Der eingeschlagene Weg wurde bisher vom Stimmvolk der Stadt Bern konsequent mitgetragen. Seit dem 1. November 2014 ist der Richtplan Energie in Kraft. Dieser zeigt die langfristig angestrebte Wärme- und Stromversorgung der Stadt Bern auf. Diese hohen Ziele können trotz bisheriger Erfolge nur mit grossen zusätzlichen Anstrengungen erreicht werden.

Die Energie- und Klimastrategie 2025 konkretisiert die Umsetzung des Richtplans Energie bis 2025. Zusätzlich integriert sie das Thema Mobilität, da diese einen wesentlichen Anteil des Energieverbrauchs und der Treibhausgasemissionen ausmacht. Die Mobilität wurde im Richtplan Energie gemäss Vorgaben des Kantons nicht behandelt. Die zentrale Grundlage für die Mobilität bildet das STEK 2016.

Die Erreichung der ambitionierten Ziele hängt stark davon ab, wie sich wirtschaftliche, technologische und politische Rahmenbedingungen entwickeln. So liegen die Preise fossiler Energie und die Kosten und technischen Weiterentwicklungen erneuerbarer Energieträger zum grossen Teil ausserhalb des Einflusses der Stadt Bern. Die Stadt Bern kann jedoch:

- *Auf andere Akteure einwirken:* Der Kanton hat im Gebäudebereich die zentrale Handlungskompetenz. Eine schnelle und umfassende Umsetzung der MuKE 2014 ist ein zentraler Baustein zur Zielerreichung. Vom Bund ist eine griffige Umsetzung der Energiestrategie 2050 nötig. Bund und Kanton stehen zudem in der Pflicht, ihre eigenen Gebäude auf dem Gebiet der Stadt Bern entsprechend dem Richtplan Energie zu sanieren.
- *Flexibilität in der Umsetzung wahren:* Die Stadt muss die Umsetzung der Strategie periodisch überprüfen und flexibel auf sich ändernde Rahmenbedingungen reagieren.

Die Ziele der Energie- und Klimastrategie 2025 erfordern einen Umbau der Energieversorgung. Dazu ist ein breiter Mix an Massnahmen nötig, die sich gegenseitig ergänzen und unterstützen. Drei Schwerpunkte stehen dabei im Zentrum:

### *1. Breitere Verbindlichkeit des Richtplans Energie schaffen*

Der Richtplan ist für Gebäude der Stadt, des Kantons und des Bundes behördenverbindlich. Für eine breitere Wirkung sollen zentrale Inhalte des Richtplans Energie generell für Grundeigentümer verbindlich gemacht werden. Im Fokus stehen Anschlusspflichten für Energieverbände mit erneuerbaren Energien. Als klare und verbindliche Vorgaben erhöhen diese die Planungs- und Investitionssicherheit bei privaten Grundeigentümern, Behörden und Energieversorgern.

➔ *Für die Umsetzung dieser Massnahme (1a) steht die Revision der baurechtlichen Grundordnung im Vordergrund. Es sollen aber auch alternative Wege geprüft werden, die eine gestaffelte und schnellere Umsetzung erlauben (z.B. ein kommunales Energiegesetz).*

## *2. Gezielte Anreize prüfen und umsetzen*

Die künftige Energieversorgung der Stadt wird durch einzelne Investitionsentscheide zahlreicher Akteure bestimmt. Ein zentrales Hemmnis für den Einsatz erneuerbarer Energie ist dabei immer noch die mangelnde Wirtschaftlichkeit im Vergleich zu fossilen Energieträgern. Mit geeigneten Instrumenten (z.B. Lenkungsabgaben, Förderprogrammen) kann die Stadt diese Differenz verringern.

➔ *Die generelle Eignung von einzelnen Instrumenten soll mit den Massnahmen 2a (Lenkungs- und Förderabgaben) und 5d (Mobility Pricing) abgeklärt werden. Die Massnahmen 2b, 2c, 3a, 3c und 5c bezeichnen Fördergegenstände, für die Anreize umgesetzt werden sollen. Deren konkrete Ausgestaltung wird in der Umsetzung ausgearbeitet und festgelegt.*

## *3. Umsetzung breit verankern*

Ein grosser Teil des Energieverbrauchs kann nicht direkt durch die Stadtverwaltung beeinflusst werden, sondern bedingt Entscheide und Verhaltensänderungen der Bevölkerung und weiterer Akteure. Durch Information, Kampagnen und Zusammenarbeit soll die Stadt daher wichtige Akteure und Zielgruppen zu eigenen Projekten begeistern und in die Umsetzung einbinden. Zusätzlich soll die Stadt das Thema Energie noch breiter in die bestehenden Planungsinstrumente einbinden und die Koordination der Akteure innerhalb der Stadtverwaltung stärken.

➔ *Durch die Massnahmen in Handlungsfeld 7 sollen wichtige Akteure und Zielgruppen in die Umsetzung der Strategie eingebunden werden. Mit Massnahme 1d soll das Thema Energie in den bestehenden Planungsinstrumenten der Stadt verankert werden. Für die Umsetzung der Mobilitätsmassnahmen ist eine Koordination zwischen den Handlungsfeldern 4 und 5 wichtig.*

## Anhang

### A-I: Literaturverzeichnis

- BAFU, 2014: Faktenblatt: CO<sub>2</sub>-Emissionsfaktoren des Treibhausgasinventars der Schweiz, 24.06.2014.
- Bermobil, 2014: Geschäftsbericht 2013.
- Bermobil, 2008: Medienorientierung „Der Umwelt zuliebe“. Referat René Schmid, 11. August 2008.
- BFE, 2014a: Schweizerische Gesamtenergiestatistik 2013.
- BFE, 2014b: Schweizerische Statistik der erneuerbaren Energien, Ausgabe 2013.
- BFE, 2014c: Globalbeiträge an die Kantone nach Art. 15 EnG, Wirkungsanalyse kantonaler Förderprogramme, Ergebnisse der Erhebung 2013. Juli 2014.
- BFE, 2012a: Erläuternder Bericht zur Energiestrategie 2050 (Vernehmlassungsvorlage). Bern, 28.09.2012.
- BFE, 2012b: Die Energieperspektiven für die Schweiz bis 2050. Ergebnisse der Modellrechnungen für das Energiesystem. Abschlussbericht, 12.9.2014.
- BFE, 1999: Schweizerische Statistik der erneuerbaren Energien, Schlussbericht: Grundlagen, Methodik und Auswertungen 1990-1998.
- BFS/ARE, 2017: Mobilität und Verkehr, Verkehrsverhalten der Bevölkerung, Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015. Neuchâtel, 2017.
- BFS, 2011: Mobilität und Verkehr, Taschenstatistik 2011. Neuchâtel, 2011.
- EnDK, 2014: Mustervorschriften der Kantone im Energiebereich (MuKE), Ausgabe 2014. Bern, 9.1.2015.
- EnDK, 2008: Mustervorschriften der Kantone im Energiebereich (MuKE), Ausgabe 2008. Bern, 4.4.2008.
- Energieschweiz, 2014: Bilanzierungskonzept 2000-Watt-Gesellschaft. EnergieSchweiz für Gemeinden, Stadt Zürich, SIA Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein. September 2014.
- ewb, 2014: Merkblatt Fernwärme der Energiezentrale Forsthaus, 2.12.2014.
- IEA (International Energy Agency), 2014: Key World Energy Statistics 2014. Paris.
- Infras, 2011: Evaluation Energie-Coaching. Studie im Auftrag des Umwelt- und Gesundheitsschutz der Stadt Zürich. Zürich, 31.10.2011.
- Interface/EBP, 2010: Evaluation des Gebäudeprogramms der Stiftung Klimarappen. Studie im Auftrag des BFE. Luzern, 28.9.2010.
- IPCC, 2013: Summary for Policymakers. In: Climate Change 2013: The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change [Stocker, T.F., D. Qin, G.-K. Plattner, M. Tignor, S.K. Allen, J. Boschung, A. Nauels, Y. Xia, V. Bex and P.M. Midgley (eds.)]. Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom and New York, NY, USA.

Kanton Bern, 2013a: Kantonale Volksabstimmung 3. März 2013. Botschaft des Grossen Rates des Kantons Bern. «Bern erneuerbar». Bern, 2013.

Kanton Bern, 2013b: Ergebnisse Kantonale Volksabstimmung vom 3. März 2013 – Bern erneuerbar. Bern, 3. März 2013.

Kanton Bern, 2012: Mobilität im Kanton Bern. Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010. Bern, 15.8.2012.

Kanton Bern, 2011a: Kantonales Energiegesetz vom 15. Mai 2011. Inkraftsetzung 1. Januar 2012. BSG Nr. 741.1.

Kanton Bern, 2011b: Kantonale Energieverordnung vom 26. Oktober 2011. Inkraftsetzung 1. Januar 2012. BSG Nr. 741.111.

Kanton Bern, 2011c: Kantonale Volksabstimmung 15. Mai 2011. Botschaft des Grossen Rates des Kantons Bern. Kantonales Energiegesetz. Bern, 2011.

Kanton Bern, 2011d: Ergebnisse Kantonale Volksabstimmung vom 15. Mai 2011 – Kantonales Energiegesetz (KenG), Bern, 15. Mai 2011.

Kanton Bern, 2006: Energiestrategie 2006 des Kantons Bern. Beschlossen vom Regierungsrat am 5. Juli 2006.

Regionalkonferenz Bern-Mittelland, 2012a: Mobilität in der Region Bern. Mikrozensus 2010 zum Verkehrsverhalten. Bern, August 2012.

Regionalkonferenz Bern-Mittelland, 2012b: Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern Mittelland. Bern, Oktober 2012.

Schweizerische Eidgenossenschaft, 1998: Energiegesetz (EnG). Stand am 1. Juli 2012. Bern, 26. Juni 1998.

Schweizerische Eidgenossenschaft, 1999: Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft. Stand am 3. März 2013. Bern, 18. April 1999.

Schweizerische Eidgenossenschaft, 2011: Bundesgesetz über die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen (CO<sub>2</sub>-Gesetz). Stand am 1. Januar 2013. Bern, 23. Dezember 2011.

Schweizerische Eidgenossenschaft, 2012: Verordnung über die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen (CO<sub>2</sub>-Verordnung). Stand am 1. Januar 2013. Bern, 30. November 2012.

Stadt Bern, 2017a: STEK 2016. Mobilität, Vertiefungsbericht. 2017, 1. Auflage.

Stadt Bern, 2017b: Legislaturrichtlinien 2017-2020 des Gemeinderats der Stadt Bern.

Stadt Bern, 2017c: Parkierungskonzept MIV. Unterlage für die Mitwirkung. Stand: 14. Juni 2017, z.H. Ämtervernehmlassung.

Stadt Bern, 2017d: Masterplan Veloinfrastruktur. Bericht. Stand Ämtervernehmlassung. 11. Dezember 2017.

Stadt Bern, 2016a: Statusbericht Umweltmanagement und Energiestrategie. Berichtsjahre 2014 / 2015. Ausgabejahr 2016. Bern.

Stadt Bern, 2016b: Richtplan Fussverkehr. Ziele, Grundsätze und Massnahmen. Entwurf für die öffentliche Mitwirkung, April 2016.

Stadt Bern, 2016c: Nachhaltiges Flottenmanagement für PW in der Stadtverwaltung Bern. Bericht Phase 2, Zuhanden der Direktion für Finanzen, Personal und Informatik der Stadt Bern. 18. Oktober 2016.

Stadt Bern, 2016d: Umsetzung Hindernisfreier öffentlicher Raum. Vorgehen zur Umsetzung. Bericht. Stand: 8. Juli 2016.

Stadt Bern, 2015a: Nachhaltiges Flottenmanagement für Personenwagen. GRB Nr. 2015-514. 1. April 2015.

Stadt Bern, 2015b: Die Velo-Offensive. 2. Dezember 2015.

Stadt Bern, 2014a: Statusbericht Umweltmanagement und Energiestrategie. Berichtsjahre 2012 / 2013. Ausgabejahr 2014. Bern (Entwurfsversion).

Stadt Bern, 2014b: Stadtbauten Bern, Geschäftsbericht 2013. Rückblick auf elf Jahre Stadtbauten Bern.

Stadt Bern, 2014c: Faktenblatt zur Wohn-Initiative. Fachstelle Wohnbauförderung der Stadt Bern, Stadtplanungsamt, 17. Oktober 2014.

Stadt Bern, 2013a: Richtplan Energie der Stadt Bern, bestehend aus der Richtplankarte, den Massnahmenblättern und dem Erläuterungsbericht. Bern, 25. Februar 2013.

Stadt Bern, 2013b: Legislaturrichtlinien 2013-2016 des Gemeinderats der Stadt Bern.

Stadt Bern, 2013c: Nachhaltigkeitsbericht 2012 des Fonds für Boden- und Wohnbaupolitik der Stadt Bern.

Stadt Bern, 2013d: Analyse Fahrzeugflotte (Personenwagen) Stadt Bern. Schlussbericht, 24.10.2013.

Stadt Bern, 2012a: Städtevergleich Mobilität. Vergleichende Betrachtung der Städte Basel, Bern, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich. Quelle: Mikrozensus 2010. Zürich, Dezember 2012.

Stadt Bern, 2012b: Verkehrserhebungen 2010/2011. Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, Juli 2012.

Stadt Bern, 2012c: Statistikdienste der Stadt Bern, Statistisches Jahrbuch 2011. Bern, November 2012.

Stadt Bern, 2012d: Umfrage zum Pendlerverkehr der Mitarbeitenden der Stadtverwaltung Bern. Schlussbericht, Mai 2012.

Stadt Bern, 2010a: Botschaft des Stadtrats an die Stimmberechtigten Gemeindeabstimmung vom 28. November 2010. Bern, 16. September 2010.

Stadt Bern, 2010b: Protokoll der Gemeindeabstimmung vom 28. November 2010. Bern, 28. November 2010.

Stadt Bern, 2010c: Analyse Fahrzeugflotte 2009, Schlussbericht. Bern, 27. Mai 2010.

Stadt Bern, 2009: Strategie Bern 2020.

Stadt Bern, 2008: Mobilitätsmanagement in Unternehmen. Handlungsfelder, Praxisbeispiele, Informationen. Bern, 2008.

Stadt Bern, 2006a: Energiestrategie der Stadt Bern. Energiestadt Bern. Energiepolitische Leitlinien 2006 – 2015. Bern, 2006.

Stadt Bern, 2006b: Bauordnung der Stadt Bern (Stand: 23. November 2009). Bern, 24. September 2006.

Stadt Bern, 2006c: Konzept Mobilitätsmanagement. Bern, Juli 2006

Stadt Bern, 2001: Reglement Energie Wasser Bern (Stand: 23. November 2009). Bern, 15. März 2001.

Stadt Bern, 1998: Gemeindeordnung der Stadt Bern. Stand am 1.1.2014. Bern

## A-II: Beteiligte Personen und Organisationen

### Mitglieder Steuerungsgruppe

Organisation	Mitglied
Amt für Umweltschutz	Adrian Stiefel, Amtsleiter
Bauinspektorat	Martin Baumann, Stadtbauinspektor
Bernmobil	Markus Anderegg, Stv. Direktor
Bernmobil	Adrian Kranz, Angebotsplaner (für Ergänzung Mobilität 2017)
Denkmalpflege	Regula Hug, Bauberaterin
Energie Wasser Bern	Martin Bretscher, Leiter Energieberatung & Verkauf
Immobilien Stadt Bern	Marcel Mischler, Stv. Leiter Immobilien Stadt Bern
Sportamt	Kurt Frommenwiler, Stabstelle Sicherheit, Technik
Stadtplanungsamt	Marilen Schlegel, Projektleiterin
Verkehrsplanung	Karl Vogel, Leiter Verkehrsplanung
Verkehrsplanung	Stephan Moser, PL Strategische Verkehrsplanung (für Ergänzung Mobilität 2017)

### Mitglieder Echoraum

Organisation	Mitglied
Burgergemeinde Bern	Bruno Riedo, Domänenverwalter
Dr. Meyer Verwaltungen AG	Peter Schmid, Geschäftsführer
Energieberatungsstelle Bern-Mittelland	Remo Grüniger, Leiter Energieberatungsstelle
Halle 58 Architekten GmbH	Peter Schürch, Architekt ETH/MAS in nachhaltigem Bauen
Hauseigentümerverband Bern und Umgebung	Adrian Haas, Vizepräsident Vorstand HEV
Hausverein Bern Mittelland	Markus Borer, Präsident Hausverein Bern Mittelland
Kästli Bau AG	Gabriele Klug, Leiterin Technik, Mitglied Geschäftsleitung
Mieterinnen und Mieterverband Kanton Bern	Margrith Beyeler, Geschäftsstelle
Pro Velo Bern	Christoph Bloch, Mitglied Vorstand
Quartierkommission Stadtteil IV (Kirchenfeld-Schosshalde)	Markus Heimlicher, Büro n+1
Quartierkommission Stadtteil V (Breitenrain-Lorraine)	Bernhard Eggen, Ing. HTL
TCS, Sektion Bern, Landesteil Bern-Mittelland	Felix Seiler, Mitglied Vorstand
VCS Regionalgruppe Bern	Manuel S. Hubacher, Mitglied Vorstand
WWF Bern	Jörg Rüetschi, Geschäftsführer

## Mitglieder Energiekommission

Mitglied	Funktion/Organisation
Ammann Peter, Stadtrat	Vertretung Fraktion GLP
Gaudy Lionel, Stadtrat	Vertretung Fraktion BDP/CVP
Grossenbacher Franziska, Stadträtin	Vertretung Fraktion GB/JA!
Gutzwiller Lukas, Stadtrat	Vertretung Fraktion GFL/EVP
Jakob Roland, Stadtrat	Vertretung Fraktion SVP
Jost Dannie, Stadträtin	Vertretung Fraktion FDP
Mischler Marcel, Stv. Leiter Immobilien Stadt Bern	Immobilien Stadt Bern
Nause Reto, Direktor SUE	Vorsitz
Pinto de Magalhães Halua, Stadtrat	Vertretung Fraktion SP/JUSO
Rolli Sommaruga Renate, Leiterin Immobilienmanagement Verwaltungsvermögen	Immobilien Stadt Bern
Schafer Daniel, CEO ewb	Energie Wasser Bern
Stalder Maya	Energieberatung Region Bern
Stiefel Adrian, Amtsleiter	Amt für Umweltschutz
Stillhardt Brigitta, Sektionsleiterin Umwelt und Energie	Amt für Umweltschutz



## A-III: Energiepolitische Grundlagen

### Grundlagen Stadt Bern

Vorgabe	Beschreibung
<b>Gemeindeordnung der Stadt Bern</b> vom 3. Dezember 1998 (Stand: 1.1.2014)	Artikel 8 (Umweltschutz) der Gemeindeordnung der Stadt Bern fordert und legitimiert eine fortschrittliche Energie- und Klimapolitik. <ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Stadt trägt Sorge zu den natürlichen Lebensgrundlagen und hält die Belastung der Umwelt durch staatliche und private Tätigkeiten so gering wie möglich. Bei Gleichwertigkeit der Interessen hat die Erfüllung dieser Aufgabe Vorrang vor andern städtischen Aufgaben.</li> <li>– Sie fördert den sparsamen Umgang mit Energie und Wasser sowie Bestrebungen zur Verminderung der Abfallmenge.</li> <li>– Sie unterstützt die dezentrale Energieerzeugung und Energieversorgung und strebt an, umweltbelastende oder umweltgefährdende Energieträger, wie die Atomenergie, durch einheimische und regenerierbare Energie zu ersetzen.</li> <li>– Kosten aus der Belastung der Umwelt sind in der Regel nach dem Verursacherprinzip zu tragen.</li> </ul>
<b>Baurechtliche Grundordnung der Stadt Bern</b> Bauordnung der Stadt Bern vom 24. September 2006 (Stand: 1.3.2007)	Die baurechtliche Grundordnung der Stadt Bern besteht aus der Bauordnung, dem Nutzungszonenplan, dem Bauklassenplan und Lärmempfindlichkeitsstufenplan sowie in Teilgebieten Überbauungsordnungen und Sonderbauvorschriften. Sie zeigt auf, was wo und wie gebaut werden kann. Die baurechtliche Grundordnung soll eine nachhaltige Entwicklung der Bodennutzung sicherstellen.
<b>Strategie Bern 2020</b> (Stadt Bern, 2009)	Die Strategie Bern 2020 soll Zukunftsperspektiven aufzeigen, die über die Alltagspolitik hinausgehen. Die Strategie zeigt die langfristigen Ziele und politischen Werte des Gemeinderats auf: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Bern soll beim ökologischen Umbau eine Vorreiterrolle einnehmen. Gesetz wird auf eine konsequente Förderung der Produktion erneuerbarer Energie und der Energieeffizienz.</li> <li>– Bern ist ein wichtiger Forschungs- und Entwicklungsstandort für neue Energietechnologien und integrierte Ressourcenwirtschaft.</li> <li>– Bern ist die Stadt der kurzen Wege. Der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr geniessen Priorität.</li> <li>– Bern lebt das Konzept der „Entwicklung nach innen“ und fördert die massvolle Siedlungsverdichtung und –erweiterung.</li> </ul> Bis ins Jahr 2020 sollen folgende Impulse gesetzt werden: <ul style="list-style-type: none"> <li>– die Stadt Bern hat wesentliche Fortschritte hin zur 4000-Watt-Gesellschaft gemacht.</li> <li>– es bestehen lenkungsstarke Anreize, sodass ein Wechsel auf emissionsfreie Fahrzeuge zur Selbstverständlichkeit wird.</li> <li>– es fahren alle Fahrzeuge der öffentlichen Hand CO<sub>2</sub>-frei.</li> <li>– die Stadt setzt als Bauherrin bei Neu- und Umbauten den aktuellsten Energieeffizienzstandard konsequent um.</li> <li>– die Energieeffizienz von privaten Bauprojekten wird mit Energieberatung und Förderprogrammen unterstützt.</li> <li>– die Stadt realisiert gemeinsam mit Bund, Kanton und Region Schlüsselprojekte zur Erhöhung der Energieeffizienz.</li> <li>– der öffentliche Verkehr wird ausgebaut (flächendeckendes Angebot in der Nacht; Kapazität Bahnhof Bern; nächste Etappe S-Bahn-Netz; zentrale Haltestellen in der Stadt zu Mobilitätsdrehscheiben).</li> </ul>
<b>Stadtentwicklungskonzept Bern</b> Mobilität, Vertiefungsbericht (Stadt Bern, 2017a)	Das STEK 2016 zeigt auf, wie sich die Stadt Bern räumlich entwickeln soll und dient als stadtplanerisches Leitinstrument. Stadtplanung ist immer die Sicht auf das Ganze. Sie legt Synergien aber auch potenzielle Raumkonflikte zwischen den verschiedenen Sachthemen und Sektoralpolitiken offen und stimmt die Raumansprüche verschiedener Nutzungen aufeinander ab. Dies bedingt die Abwägung von ganz unterschiedlichen Interessen und erfordert fachliche und politische Entscheide und eine

fortlaufende Prioritätensetzung. Ein Stadtentwicklungskonzept lässt sich nur skizzieren, wenn die Vorstellungen über die zukünftige Entwicklung integral dargestellt werden. Einer der zwei Vertiefungsberichte beschäftigt sich mit der Mobilität.

<p><b>Legislaturrichtlinien 2013 – 2016</b> (Stadt Bern, 2013)</p>	<p>Die Legislaturrichtlinien zeigen die Ziele und Schwerpunkte des Gemeinderats für die Legislaturperiode auf. Die Strategie 2020 wird mit den Legislaturrichtlinien konkretisiert. Der Gemeinderat setzt vier Schwerpunkte. Für die Energie- und Klimastrategie ist zentral, dass die Stadt Bern als Zentrum für Wohnen und Nachhaltigkeit positioniert wird. Dabei werden bis 2016 insbesondere folgende Ziele verfolgt: die Energie- und Veloverkehr nimmt zu und der CO<sub>2</sub>-Ausstoss sinkt weiter.</p> <p>Um die Ziele im Schwerpunkt „Wohnen und Nachhaltigkeit“ zu erreichen sind prioritäre Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Das Stadtentwicklungskonzept STEK 2016 ist verabschiedet</li> <li>– Grün- und Speiseabfälle werden gesammelt und für die Energiegewinnung verwendet.</li> <li>– Die Velowegverbindungen sind optimiert und zusätzliche 1000 Veloabstellplätze rund um den Bahnhof geschaffen.</li> <li>– Die Bauarbeiten für Tram Region Bern haben begonnen und die Projektierung für die zweite Tramachse läuft.</li> <li>– Der Energierichtplan ist in Kraft und 10 Wärmeverbunde sind realisiert.</li> <li>– Das Label Energiestadt-Gold ist bestätigt.</li> </ul>
<p><b>Legislaturrichtlinien 2017 – 2020</b> (Stadt Bern, 2017b)</p>	<p>Im Rahmen der Überarbeitung der EKS wurden die neuen Legislaturrichtlinien ebenfalls berücksichtigt. In der überarbeiteten Fassung wurde das Legislaturziel des Gemeinderats «Die Stadt Bern ermöglicht eine nachhaltige Mobilität für alle» aufgegriffen.</p>
<p><b>Richtplan Energie Stadt Bern</b> (Stadt Bern, 2013)</p>	<p>Der Richtplan Energie zeigt die Grundlagen und die Stossrichtungen für die langfristige Energiepolitik der Stadt Bern. Er bezieht die Energieversorgung und –nutzung für Gebäude mit ein.</p> <p>Als Leitplanke bezüglich Wärme- und Stromversorgung setzt der Richtplan Energie konkrete Bereichsziele bis 2035. Diese Ziele sind für das Ausgangsjahr 2008 formuliert:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– der Wärmeverbrauch soll um 20% reduziert werden.</li> <li>– der Anteil erneuerbarer Energie bei der Wärmeversorgung soll bei minimal 70% liegen.</li> <li>– die Zunahme des Stromverbrauchs soll auf maximal + 5% begrenzt werden (Stadt).</li> <li>– der Anteil erneuerbarer Energie bei der Stromversorgung soll bei minimal 80% liegen.</li> <li>– Treibstoff bzw. Antriebsenergie wird mindestens zu 5% aus erneuerbarer Energie bereitgestellt.</li> </ul>
<p><b>Energiestadt Gold</b></p>	<p>Die Aktivitäten des Energiestadtprozesses betreffen die Energienutzung und –erzeugung in Gebäuden und für die Mobilität. Die Stadt Bern wurde im Herbst 2010 mit dem Label „Energiestadt Gold“ ausgezeichnet. Dies ist eine Auszeichnung für kontinuierliches Engagement für den häuslichen Umgang mit Energie in der Stadt Bern.</p>
<p><b>Reglement und Verordnungen ewb</b></p>	<p>Das Reglement und die Verordnungen ewb verfolgen die Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Sichere, zuverlässige, ressourcenschonende Energieversorgung gewährleisten</li> <li>– Förderung von Produktion und Betrieb von erneuerbaren Energien</li> <li>– Bau, Betrieb und Unterhalt der Leitungsnetze</li> <li>– Unternehmensgewinn anstreben, soweit übergeordnetes Recht dies zulässt</li> </ul>
<p><b>Konzept Mobilitätsmanagement</b></p>	<p>Dienstleistungen im Bereich Mobilitätsberatung der Stadt Bern. Festlegung von Handlungsschwerpunkten im Bereich Mobilitätsmanagement.</p>

## Grundlagen Kanton Bern

Vorgabe	Beschreibung
<b>Kantonales Energiegesetz KenG</b> (Kanton Bern, 2011a) <b>Kantonale Energieverordnung KenV</b> (Kanton Bern, 2011b)	Gegenstand / Inhalt Gegenstand des Gesetzes sind: <ul style="list-style-type: none"> <li>– die kantonale, regionale und kommunale Energieplanung</li> <li>– die Versorgung mit leitungsgebundener Energie</li> <li>– den Vollzug des StromVG</li> <li>– den Vollzug des EnG, insbesondere die Anforderungen an die Energienutzung in Gebäuden</li> <li>– die Förderungsmassnahmen</li> <li>– Die Treibstoffversorgung sowie der Energieverbrauch von Fahrzeugen und Geräten bilden nicht Gegenstand dieses Gesetzes.</li> </ul> Im Dienste der Nachhaltigen Entwicklung wird eine wirtschaftliche, sichere, ausreichende, umwelt- und klimaschonende Energieversorgung und –nutzung angestrebt. Es bezweckt (unter anderem): <ul style="list-style-type: none"> <li>– den gesamtkantonalen Wärmebedarf in Gebäuden bis 2035 um mindestens 20 Prozent zu senken, (gegenüber 2006)</li> <li>– den gesamtkantonalen Wärme- und Strombedarf möglichst mit CO<sub>2</sub>-neutralen, erneuerbaren Energien zu decken.</li> </ul>
<b>Energiestrategie 2006 Kanton Bern</b> (Kanton Bern, 2006)	Die Energiestrategie des Kantons Bern betrifft die Energieversorgung der Gebäude im Kanton Bern und folgt der Vision der 2'000-Watt-Gesellschaft. Bis ins Jahr 2035 soll die 4'000-Watt-Gesellschaft erreicht werden. Bereichsziele bis 2035 (Auszug): <ul style="list-style-type: none"> <li>– Wärmeerzeugung: 70% erneuerbar</li> <li>– Treibstoffherzeugung: 5% aus Biomasse</li> <li>– Stromerzeugung: 80 % erneuerbar, ohne AKW, Effizienzsteigerung</li> <li>– Energienutzung: 20 % weniger Wärmebedarf, mehr Energieeffizienz Industrie / Gewerbe</li> </ul>
<b>Förderprogramm Kanton Bern</b>	Das aktuelle, kantonale Förderprogramm (Frühjahr 2014) umfasst folgende Bereiche: <ul style="list-style-type: none"> <li>– GEAK-Plus/Grobanalyse</li> <li>– Energieeffiziente Gebäude</li> <li>– Gebäudeanpassungen von Wohnbauten und Nicht-Wohnbauten</li> <li>– Ersatz von Elektroheizungen</li> <li>– Thermische Solaranlagen</li> <li>– Wärmeerzeugung mit Holz</li> <li>– Wärmenetze mit erneuerbarer Energie</li> <li>– Weiterbildung und Information</li> </ul>
<b>Richtplan Kanton Bern</b>	Der kantonale Richtplan ist das räumliche Führungsinstrument der Regierung. Er wird abgestimmt mit der politischen Gesamtplanung, den Richtlinien der Regierungspolitik und der Finanzplanung. Er umfasst Ziele und Massnahmen, die aus fachlicher Sicht für die angestrebte Raumordnung des Kantons prioritär sind. Der Regierungsrat setzt aus politischer Sicht zusätzliche Prioritäten: Er bezeichnet acht Massnahmen, die bei der Umsetzung prioritär behandelt werden sollen. Diese sollen die Kräfte auf Gebiete konzentrieren, die wirtschaftlichen Erfolg versprechen, den ländlichen Raum stärken und in Abstimmung mit den Regionen den Richtplan effizient bewirtschaften.
<b>Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern</b>	Die Gesamtmobilitätsstrategie legt Stossrichtungen für die langfristige Ausrichtung der Mobilitätspolitik im Kanton Bern fest. Konkret werden Strategien für Fuss- und Veloverkehr, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr, Güterverkehr und Luftverkehr festgelegt. Die Umsetzung erfolgt im Rahmen der ordentlichen Tätigkeiten der zuständigen Fachstellen. Die Strategie ist behördenverbindlich, in erster Linie für kantonale Verwaltung verpflichtend und Grundlage für weitere Planungen (z.B. RGSK).

**Agglomerationsprogramm Bern resp. regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern-Mittelland**

Festlegung von Massnahmen zur besseren Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Herleitung und Beschreibung von Massnahmen zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr als Grundlage für die Mitfinanzierung aus dem Infrastrukturfonds des Bundes.

Per 2016 wird mit dem 3. Agglomerationsprogramm eine Fortschreibung eingereicht. Regierungsrat Kanton Bern. Das Agglomerationsprogramm ist behördenverbindlich (kantonal und kommunal)

**Revision der Mustervorschriften der Kantone im Energiebereich MuKEn (EnDK, 2014)**

Die Kantone erarbeiten basierend auf ihrer Vollzugserfahrung ein „Gesamtpaket“ energierechtlicher Vorschriften im Gebäudebereich. Diese werden als Musterbestimmungen von allen Kantonen im Sinne eines „gemeinsamen Nenners“ getragen. Von den meisten Kantonen umgesetzt sind die MuKEn 2008 (EnDK, 2008). Eine revidierte Version, die MuKEn 2014, wurde am 9. Januar 2015 von der EnDK verabschiedet (EnDK, 2014). Diese Empfehlungen müssen nun von den einzelnen Kantonen in die jeweiligen Energiegesetzgebungen überführt werden. Ausgesuchte Eckwerte der MuKEn 2014 sind:

- Wärmeschutz von Gebäuden: Niveau MINERGIE-Anforderungen an die Gebäudehülle.
- Erneuerbare Wärme bei Neubauten: Niveau heutige MINERGIE-Anforderungen bei Neubauten und Erweiterungen.
- Eigenstromerzeugung bei Neubauten: Neubauten müssen einen Anteil Strom selbst erzeugen oder eine Ersatzabgabe leisten.
- Erneuerbare Wärme beim Heizkesslersatz: Beim Ersatz von mit Heizöl oder Gas betriebenen Heizkesseln ist künftig ein Teil der benötigten Wärme aus erneuerbaren Energien zu gewinnen.
- Sanierungspflicht Elektroheizungen: Innerhalb von fünfzehn Jahren sind zentrale Elektroheizungen zwingend durch andere Heizsysteme (erneuerbare) zu ersetzen.
- Sanierungspflicht Elektro-Wasserwärmer: Zentrale elektrisch betriebene Wasserwärmer sind innerhalb von fünfzehn Jahren zu ersetzen.
- Vorbildfunktion öffentliche Hand: Gebäude und Anlagen der öffentlichen Hand werden bis 2050 zu 100% ohne fossile Brennstoffe versorgt. Der Stromverbrauch ist bis 2030 auf 80% des Verbrauchs von 1990 zu senken oder durch neu zugebaute erneuerbare Energie zu decken. Die Kantone legen einen Baustandard fest, der über den Anforderungen der MuKEn liegt.
- Gebäudeenergieausweis GEAK: Für die Förderung von Massnahmen an der Gebäudehülle muss ein GEAK-Plus vorliegen.

## Grundlagen Bund

Vorgabe	Beschreibung
<b>Bundesverfassung</b>	<p>Im Zweckartikel (Artikel 2) der Bundesverfassung ist das übergeordnete Ziel einer nachhaltigen Entwicklung festgelegt: „[Die Schweizerische Eidgenossenschaft] fördert die gemeinsame Wohlfahrt, die nachhaltige Entwicklung, den inneren Zusammenhalt und die kulturelle Vielfalt des Landes. [...] Sie setzt sich ein für die dauerhafte Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen“.</p> <p>Der Energieartikel (Artikel 89) formuliert die Anforderungen an die Energiepolitik des Bundes und der Kantone: „Bund und Kantone setzen sich im Rahmen ihrer Zuständigkeiten ein für eine ausreichende, breit gefächerte, sichere, wirtschaftliche und umweltverträgliche Energieversorgung sowie für einen sparsamen und rationellen Energieverbrauch.“</p>
<b>Energiegesetz EnG</b>	<p>Das Energiegesetz ist die rechtliche Grundlage der Energieversorgung der Schweiz. Bezweckt wird die Sicherstellung einer wirtschaftlichen, zuverlässigen und umweltverträglichen Bereitstellung und Verteilung der Energie. Die sparsame und rationelle Energienutzung sowie die verstärkte Nutzung von einheimischen und erneuerbaren Energien fördern.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Jahreserzeugung Elektrizität aus erneuerbaren Energien bis zum Jahr 2030 gegenüber dem Stand im Jahr 2000 um mindestens 5'400 GWh erhöhen.</li></ul>

- Jahreserzeugung von Elektrizität aus Wasserkraftwerken bis zum Jahr 2030 gegenüber dem Stand im Jahr 2000 um mindestens 2'000 GWh erhöhen.
- Endenergieverbrauch der privaten Haushalte bis zum Jahr 2030 mindestens auf dem Niveau im Zeitpunkt des Inkrafttretens (2009) dieser Bestimmung stabilisieren.

---

**Bundesgesetz über die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen (CO<sub>2</sub>-Gesetz)**

Das CO<sub>2</sub>-Gesetz enthält Bestimmungen zum Ausstoss von Treibhausgasen in der Schweiz. Treibhausgasemissionen mit dem Ziel vermindern, einen Beitrag zu leisten, den globalen Temperaturanstieg auf weniger als 2 Grad Celsius zu beschränken.

- Treibhausgasemissionen im Inland bis zum Jahr 2020 gegenüber 1990 gesamthaft um 20 Prozent vermindern. (Der Bundesrat kann das Reduktionsziel in Einklang mit internationalen Vereinbarungen auf 40 Prozent erhöhen.)

Die Verordnung über die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen präzisiert sektoruelle Zwischenziele für das Jahr 2015:

- Sektor Gebäude: höchstens 78 Prozent der Emissionen des Jahres 1990
  - Sektor Verkehr: höchstens 100 Prozent der Emissionen des Jahres 1990
  - Sektor Industrie: höchstens 93 Prozent der Emissionen des Jahres 1990
- 

**Energiestrategie 2050 (BFE, 2012)**

Im Frühjahr 2011 kündigte der Bundesrat die Energiestrategie 2050 an. Für den etappenweisen Umbau des Energiesystems bis im Jahr 2050 setzt der Bundesrat unter anderem auf eine verstärkte Energieeffizienz, den Ausbau der Wasserkraft und der neuen erneuerbaren Energien (Ausbau der Stromproduktion aus neuen erneuerbaren Energien in der Schweiz bis 2050 auf rund 24 TWh). Zudem sollen die Stromnetze ausgebaut und die internationale Zusammenarbeit im Energiebereich gestärkt werden. Zur Gewährleistung der Versorgungssicherheit wird notwendigerweise auch der Ausbau der fossilen Stromproduktion (WKK-Anlagen, Gaskombikraftwerke) angestrebt.

Zur Zielerreichung schlägt der Bundesrat in der Energiestrategie 2050 ein erstes Massnahmenpaket vor. Die zentralen Massnahmen in den Bereichen Energieeffizienz und erneuerbare Energien sind im Folgenden umrissen:

**Energieeffizienz**

- Gebäude: Verschärfung der Mustervorschriften der Kantone im Energiebereich sowie Ausbau des Gebäudeprogramms zur Förderung energetischer Gebäudesanierungen
- Industrie und Dienstleistungen: Einbindung in verbindliche Zielvereinbarungsprozesse sowie finanzielle Anreize durch einen Ausbau der wettbewerblichen Ausschreibungen
- Elektrogeräte: Verschärfung und Ausweitung der Effizienz- und Gebrauchsvorschriften
- Verpflichtung zur Einhaltung von definierten Stromeffizienzzielen für Energieversorgungsunternehmen

**Erneuerbare Energien**

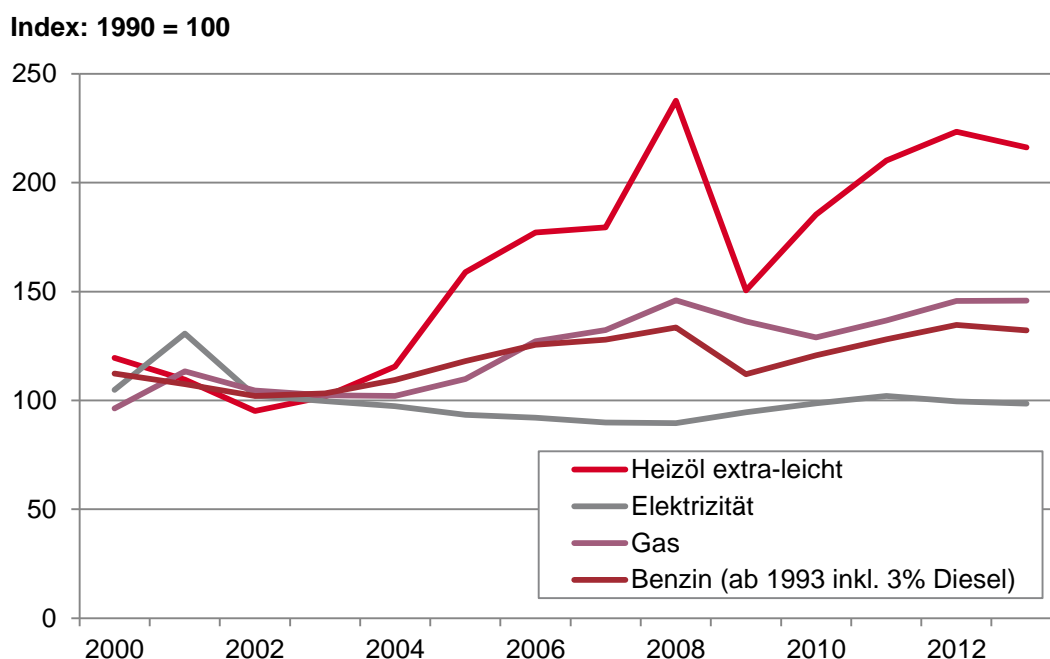
- Verstärkung und Optimierung der Einspeisevergütung, Investitionsbeiträge für Photovoltaikanlagen bis 10 kW
- Eigenverbrauchsregelung: Produzenten dürfen die selbst produzierte Energie am Ort der Produktion ganz oder teilweise selber verbrauchen; sie speisen nur die überschüssige Energie nach Abzug des Eigenverbrauchs ein
- Förderprogramm Tiefengeothermie
- Vereinfachung der Bewilligungsverfahren für Anlagen zur erneuerbaren Stromerzeugung
- Gebietsausscheidung für Anlagen zur Produktion von Strom mit erneuerbaren Energien

Das Massnahmenpaket des Bundesrates entspricht im Gesamtkontext der Energiestrategie 2050 des Bundesrates einer ersten Phase und dient insbesondere zur Senkung des Energieverbrauchs und zur Förderung des vermehrten Einsatzes von erneuerbaren Energien bis 2020. Im Anschluss an diese erste Phase sieht der Bundesrat ab 2020 eine zweite Phase vor. In dieser soll das heutige System, das einen starken Fokus auf Fördermassnahmen legt, durch ein Lenkungssystem abgelöst werden.

---

## A-IV: Entwicklung der Energiepreise

Die realen Energiepreise für konventionelle Energieträger nehmen seit dem Jahr 2000 zu. Die grössten Fluktuationen treten beim Preis für Heizöl auf. Mitte 2008 stieg dieser auf einen Rekordpreis. Nachrichten zur globalen Finanzkrise und schlechter Konjunktur liessen die Nachfrage nach Ölprodukten und damit den globalen Ölpreis bis Ende 2008 wieder auf ein Fünfjahrestief fallen. Diese Entwicklungen sind in untenstehender Abbildung gut erkennbar. Gas- und Benzinpreis folgen dem Verlauf des Ölpreises in abgeschwächter Form. Der Strompreis hingegen ist bis 2007 kontinuierlich gesunken. Seither ist der reale Preis des Stroms wieder leicht angestiegen. Mögliche Gründe sind die steigenden Investitionen der Branche in Leistungen und Kraftwerke sowie höhere Belastung durch das öffentliche Gemeinwesen. Insgesamt liegen die Strompreise in der Schweiz auf relativ tiefem Niveau, für Haushalte eher unter, für Gewerbe leicht über dem europäischen Durchschnitt.



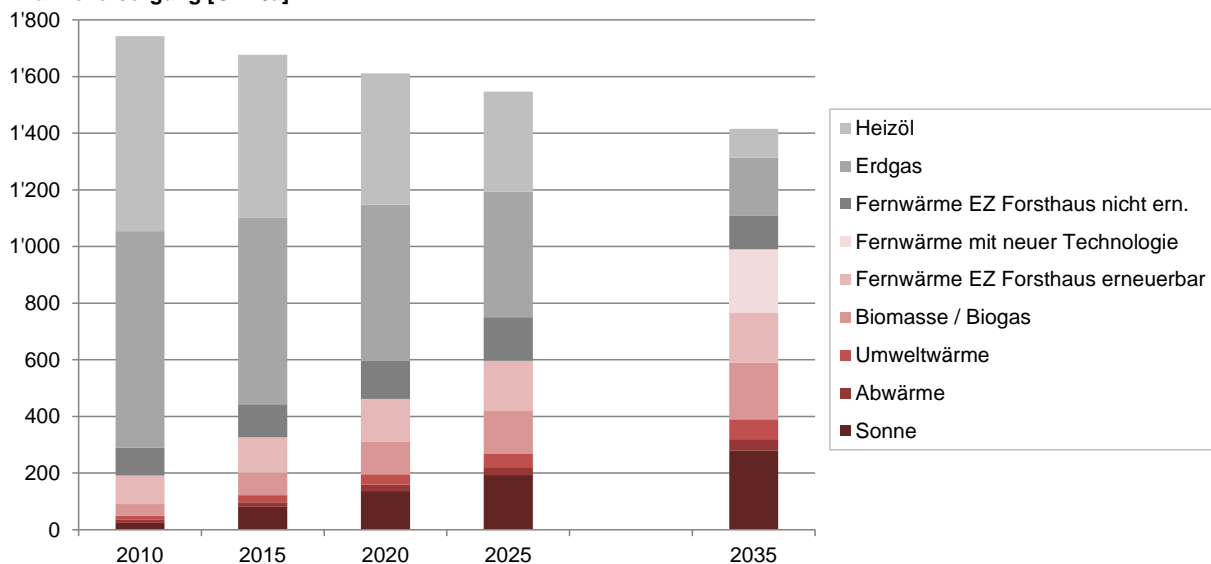
Indexierte Entwicklung der realen Energiepreise für Konsumenten, 1990 = 100 (BFE, 2014)

## A-V: Grundlagen zur Zieldefinition

### Stadtgebiet: Wärme und Strom

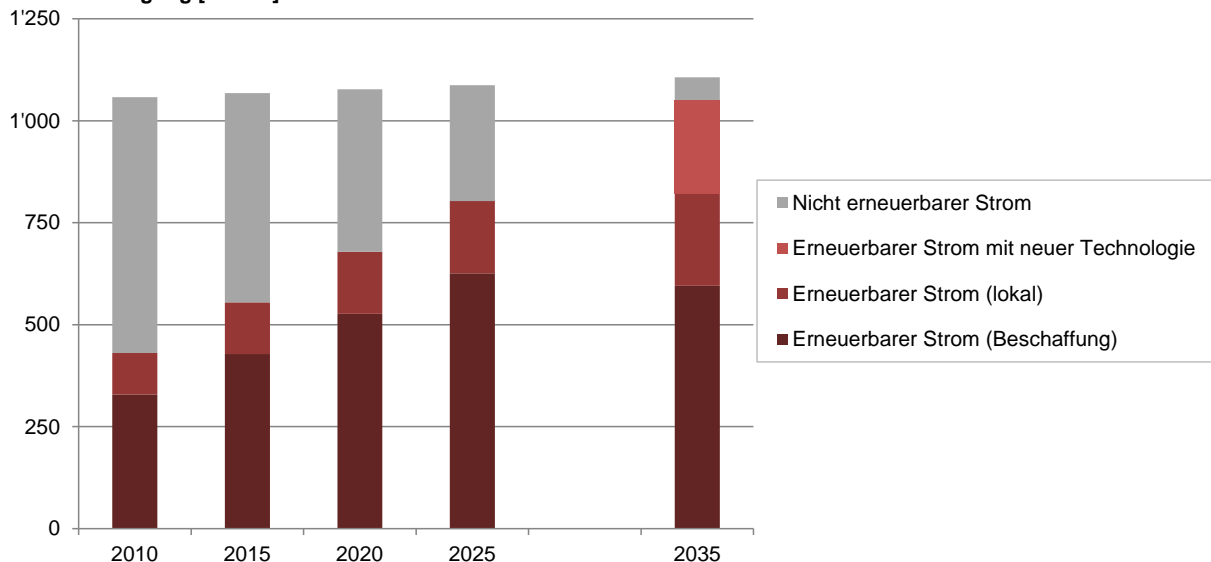
Die folgenden beiden Abbildungen zeigen die Entwicklung der Wärme- und der Stromversorgung auf, die den Zielen der Energie- und Klimastrategie 2025 zugrunde liegen.

**Wärmeversorgung [GWh/a]**



**Szenario „W3 Ziel“ für die Wärmeversorgung gemäss dem Richtplan Energie: Der Verbrauch soll bis 2035 um 20% sinken (ggü. 2008), der Anteil erneuerbarer Energie soll auf 70% steigen.**

**Stromversorgung [GWh/a]**



**Szenario „E3 Ziel Stadt BE“ für die Stromversorgung gemäss dem Richtplan Energie: Der Verbrauch soll bis 2035 um maximal 5% steigen (ggü. 2008), der Anteil erneuerbarer Energie an der Stromlieferung soll auf 80% steigen.**

Die Entwicklung entspricht den im Richtplan Energie erarbeiteten Grundlagen. Die Herausforderung in der Umsetzung der Ziele 2035 des Richtplans auf den Zeithorizont 2025 bestand darin, dass die im Richtplan bezeichnete „neue erneuerbare Technologie“ zur leitungsgebundenen Wärmeversorgung und zur lokalen Stromerzeugung erst im Jahr 2035 zur Verfügung steht. Dies bedingt eine Anpassung des Zielpfads für den Anteil erneuerbarer Energien.

Bei der Wärmeversorgung wird der mögliche Ausbau des Fernwärmenetzes beachtet: der Ausbau der erneuerbaren Wärme entwickelt sich deshalb bis 2025 etwas weniger schnell als bei einer linearen Entwicklung. Bei der Stromversorgung wird für den Anteil erneuerbarer Energien bei der Stromlieferung eine lineare Entwicklung unterstellt. Der lokale Ausbau der Stromerzeugung stützt sich neben einer neuen erneuerbaren Technologie vor allem auf die Photovoltaik. Für ihren Ausbau wird ausgehend vom Zielzustand 2035 des Richtplans Energie eine lineare Entwicklung angenommen.

### Exkurs: Modal Split Ziele STEK 2016

Das STEK 2016 (Stadt Bern, 2017a) definiert folgende Modal Split Ziele bis 2030<sup>16</sup>:

<b>Modal Split Ziel für Gesamtverkehr in der Stadt Bern (Entwicklung 2012 bis 2030 bei einer prognostizierten Zunahme der Anzahl Wege um 20%)</b>	
Anteil Fussverkehr	+ 2% (18% → 20%) [effektiv Zunahme um 25%]
Anteil Veloverkehr	+ 7% (11% → 18%) [effektiv Zunahme um 100%]
Anteil öffentlicher Verkehr	+ 4% (28% → 32%) [effektiv Zunahme um 40%]
Anteil motorisierter Individualverkehr	- 13% (43% → 30%) [effektiv Zunahme um 15%]
<b>Modal Split Ziel für Stadtbevölkerung (Entwicklung 2010 bis 2030 bei einer prognostizierten Zunahme der Anzahl Wege um 13.6%)</b>	
Anteil Fussverkehr	- 2% (39% → 37%) [effektiv Zunahme um 8%]
Anteil Veloverkehr	+ 9% (11% → 20%) [effektiv Zunahme um 100%]
Anteil öffentlicher Verkehr	+ 0% (28% → 28%) [effektiv Zunahme um 13%]
Anteil motorisierter Individualverkehr	- 7% (22% → 15%) [effektiv Zunahme um 20%]

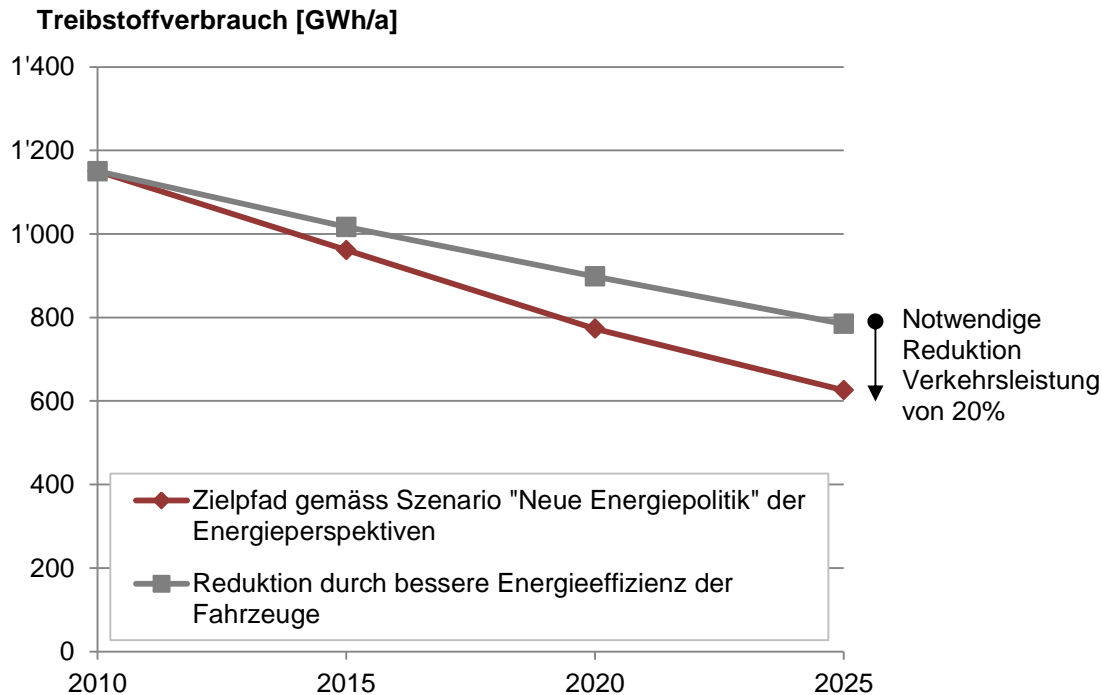
### Stadtgebiet: Mobilität

Das Ziel für die Reduktion der Verkehrsleistung auf dem städtischen Netz wurde ursprünglich basierend auf den Schweizerischen Energieperspektiven (BFE, 2012) hergeleitet. Als übergeordnetes energiepolitisches Ziel wurde die Entwicklung des Zielszenarios „Neue Energiepolitik“ auf die Stadt Bern übertragen. Die erwartete Entwicklung der Energieeffizienz der Fahrzeuge wurde mit dem Szenario „Politische Massnahmen“ abgeschätzt. Dieses beschreibt die Auswirkung des ersten Massnahmenpakets des Bundesrats. Die verbleibende Lücke auf dem Zielpfad muss durch eine Reduktion der Verkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs geschlossen werden. Auf diesem Weg wurde die bis 2025 notwendige Reduktion der Verkehrsleistung auf 20% geschätzt. Das Vorgehen ist in der folgenden Abbildung skizziert.

<sup>16</sup> Die Zeithorizonte für die Ziele des STEK 2016 unterscheiden sich von denjenigen der Energie- und Klimastrategie. Das STEK 2016 definiert die Ziele für 2030, die EKS für 2025. Es wird mit ca. 18 Jahren aber ein ähnlich langer Zeitraum betrachtet: STEK 2016 von 2010 resp. 2012 bis 2030; EKS 2008 bis 2025.



Die Reduktion der Verkehrsleistung bis 2025 um 20% gegenüber 2008 (Referenzjahr des Richtplans Energie), bedeutet eine Reduktion von gut 1% pro Jahr. Zwischen 2008 und 2015 sollte daher bei linearer Betrachtung bereits rund 8% reduziert worden sein. Dies wurde gemäss den vorhandenen Grundlagen erreicht. Entsprechend ist die Verkehrsleistung zwischen dem Beschlussjahr der neuen Energie- und Klimastrategie (2015) und dem Zieljahr 2025 noch um knapp 12% zu reduzieren.



Nach Vorliegen des STEK 2016 wurden diese Reduktionsziele mit den Modal Split-Zielen verglichen und festgestellt, dass diese gut übereinstimmen. Unter Berücksichtigung der Zunahme der Anzahl Wege (+20%) und des Modal Split gemäss STEK 2016 kann der Energieverbrauch von 2012 bis 2030 durch die Reduktion der Anzahl MIV-Wege um 16.3% reduziert werden. Darüber hinaus wird angenommen, dass die Wege aufgrund der STEK-Massnahmen 5% kürzer werden. Durch die Kombination dieser Effekte kann der Energieverbrauch insgesamt um 20% abnehmen.

Hinzu kommt die Reduktion des Energieverbrauchs, welche durch die Steigerung der Energieeffizienz und Einsatz erneuerbarer Energien / Elektromobilität erreicht werden kann. Unter der Annahme einer Steigerung der Energieeffizienz um 30%, kann insgesamt eine Reduktion des Verbrauchs fossiler Treibstoffe von 45% erreicht werden.

Die Zunahme des Energieverbrauchs im öffentlichen Verkehr durch den angestrebten Modal Split scheint vernachlässigbar. Gemäss STEK 2016 wechseln 4% vom MIV auf den ÖV. Es wird angenommen, dass dieser Umstieg zur Hälfte Bahn- oder Tramverkehr betrifft, welcher keine fossilen Treibstoffe verwendet. Die andere Hälfte steigt auf den Bus um. Da die Energieeffizienz auch im Busverkehr gesteigert wird, ist die Zunahme dieses Energieverbrauchs aber vernachlässigbar.

### Stadtbevölkerung: Mobilität

Die EKS weist ein Reduktionsziel des Energieverbrauchs für die Mobilität pro Stadtberner resp. Stadtbernerin von -45% (2025 gegenüber 2010) aus. Der Mikrozensus 2015 (BFS/ARE, 2017) sagt aus, dass ein Weg mit dem ÖV heute durchschnittlich 20 km beträgt, jener mit dem MIV 22.5 km. Unter Berücksichtigung der Modal Split Ziele des STEK 2016, der Annahme einer MIV-Wegverkürzung um 5% durch die STEK-Massnahmen und der gesteigerten Energieeffizienz (+30% im MIV und +5% im ÖV) kann die Reduktion des Energieverbrauchs pro Kopf von 2010 bis 2030 um 45% erreicht werden. Dabei ist nur der individuelle Energieverbrauch pro Person berücksichtigt, zusätzliche Wege durch neue Einwohner sind nicht angerechnet.

### Stadtverwaltung: Fahrzeugflotte

Die mögliche Entwicklung des Energieverbrauchs der Fahrzeugflotte wurde basierend auf dem Mengengerüst des Energieverbrauchs der städtischen Flotte im Jahr 2009 und Annahmen für die Entwicklung der spezifischen Verbräuche für die einzelnen Fahrzeugkategorien abgeschätzt. Die Entwicklung der spezifischen Verbräuche wurde gemäss dem Szenario „Neue Energiepolitik“ übernommen. Die Annahmen sind in der folgenden Tabelle aufgeführt. Der Energieverbrauch der städtischen Flotte wird durch die Nutzfahrzeuge dominiert. Die vorhandenen Analysen der Stadtflotte beschreiben das durchschnittliche Fahrzeugalter als eher hoch. Dadurch sollte eine überproportional hohe Verbrauchsreduktion erreicht werden können. Zusammen mit einem verstärkten Einsatz erneuerbarer Energien oder der Elektromobilität ergibt sich für den Verbrauch fossiler Treibstoffe ein Reduktionsziel von 30% gegenüber 2008.

Fahrzeugkategorie aus BFE (2012)	Anwendung auf die Kategorien der städtischen Flotte	Spezifischer Verbrauch 2025 im Vergleich zu 2008
Personenwagen	Personenwagen	65%
Leichte Nutzfahrzeuge	Lieferwagen, Kleinbusse	75%
Schwere Nutzfahrzeuge	Lastwagen, Arbeitsmaschinen	80%
Motorräder	Kleinmotorräder	85%