



Position des Gemeinderates zur Klimadebatte in Bern

Die Position des Gemeinderats in aller Kürze:

- Das Klima ist in Not. Zur Erreichung der Ziele des Klimaabkommens von Paris sind drastische CO₂-Reduktionen notwendig.
- Die Stadt Bern hat im Jahr 2014/2015 verbindliche und ambitionöse Zwischenziele zum Totalumbau der städtischen Energieversorgung und Mobilität beschlossen.
- Diese Zwischenziele gilt es mit aller Kraft zu erreichen. Es sind auch Massnahmen umzusetzen, welche spürbar werden. Der Fokus liegt heute klar auf der Umsetzung von Massnahmen, so dass tatsächlich CO₂-Reduktionen bewirkt werden können.
- Bei der Überarbeitung der Energie- und Klimastrategie für die Periode 2026 bis 2035 werden die Ziele noch einmal verschärft. Der Gemeinderat strebt für diese Periode eine Reduktion der städtischen, territorialen CO₂-Emissionen (ohne Kompensation durch Kauf von Klima-Zertifikaten) auf eine Tonne CO₂ pro Kopf und Jahr an.
- Der Gemeinderat hat verbindliche Massnahmen zur Erreichung der Zwischenziele definiert und umgesetzt. Die umgesetzten Massnahmen zeigen bereits Wirkung.
- Die Pro-Kopf-Emissionen in der Stadt Bern konnten in den letzten acht Jahren um rund eine Tonne CO₂ auf fünf Tonnen pro Kopf (inkl. internationalen Flug- und Schiffsreisen) reduziert werden. Die territorialen CO₂-Emissionen konnten in der selben Zeit in der Stadt Bern um rund 15 Prozent reduziert werden. Bei der Wärmeversorgung wurden die Emissionen seit 2008 sogar um 28 Prozent reduziert und in der Mobilität allerdings lediglich um 5.5 Prozent.
- Um die Reduktion der CO₂-Emissionen auf Stadtgebiet zu beschleunigen, sind aber zusätzliche Massnahmen notwendig. Deshalb hat der Gemeinderat einen «erweiterten Handlungsplan Klima, Stadt Bern» ausgearbeitet.
- Der Gemeinderat erwartet von Bund und Kanton, dass auch sie konkrete Zwischenziele und Massnahmen ausarbeiten, um das Pariser Klimaabkommen zu erfüllen. Der Bund soll seine CO₂-Neutralität nicht durch den Kauf von ausländischen Zertifikaten erkaufen. Dies hätte einen grossen negativen Einfluss auf die Anstrengungen der Stadt Bern.

Das Klima ist in Not.

Es ist höchste Zeit, dem Klimawandel effektiv, mit aller Kraft und griffigen Massnahmen aller staatlichen Ebenen entgegenzutreten. Zur Erreichung der Ziele des Klimaabkommens von Paris sind drastische CO₂-Reduktionen notwendig, um den Turnaround noch rechtzeitig zu schaffen.

Der Gemeinderat nimmt die Klimasituation ernst und dies nicht erst seit heute. Er ist denn auch dankbar für den Aufschrei der jungen Generation, welcher die Welt aktuell aufrüttelt und länderübergreifend die Diskussionen neu entfacht, wie wir mit unseren endlichen Ressourcen umgehen und welches Erbe wir einmal den nächsten Generationen übergeben werden.

Der Gemeinderat setzt sich seit Jahren dafür ein, dass die Stadt Bern ihre Verantwortung in ihrem Wirkungskreis wahrnimmt und Bern seine CO₂-Emissionen deutlich und spürbar reduziert. Deshalb hat er schon in den Jahren 2014 und 2015 ambitionöse Zwischenziele und dazugehörige Massnahmen ausgearbeitet und im verbindlichen Richtplan Energie festgehalten. Es gilt nun, die Massnahmen weiter umzusetzen – gerade auch weil die einfach und schmerzlos umsetzbaren Massnahmen bereits umgesetzt oder in Umsetzung sind und die weiteren Aktivitäten zur Erreichung der gesetzten Ziele immer spürbarer werden.

Die Stadt Bern hat die Zieldiskussionen vor Jahren geführt und diese im Richtplan Energie und in der Energie- und Klimastrategie verbindlich festgehalten.¹

Die wichtigsten verbindlichen Ziele/Zwischenziele der Stadt Bern:

- Bis 2035: Umstellung der Wärmeversorgung für die gesamte Stadt auf 70 % erneuerbare Energieträger.
- Bis 2035: Umstellung der Stromversorgung für die gesamte Stadt auf 80 % erneuerbare Energieträger.
- Bis 2025: Reduktion der CO₂-Emissionen aus Wärme, Strom und Mobilität um 30 % gegenüber 2008.
- Bis 2025: Reduktion der von der Mobilität verursachten CO₂-Emissionen um 45 % gegenüber 2008.

Bei der Überarbeitung der Energie- und Klimastrategie für die Periode 2026 bis 2035 müssen neue Ziele definiert werden, damit die Stadt Bern weiter den Weg in Richtung fossil CO₂-freie Stadt geht. So strebt der Gemeinderat für diese Periode eine möglichst CO₂-freie Mobilität und Wärmeversorgung in der Stadt Bern an. In der Ausarbeitung der Energie- und Klimastrategie 2026 bis 2035 werden zudem auch alle anderen Ziele überarbeitet mit dem Ziel, dass die Stadt Bern ihren CO₂-Ausstoss derart reduziert, dass damit ein maximaler Beitrag zur Erreichung des Ziels des Pariser Klimaschutz-Übereinkommens, den globalen Temperaturanstieg bei max. 1.5°C zu begrenzen, leistet.

Der Gemeinderat strebt für diese Periode eine Reduktion der städtischen, territorialen CO₂-Emissionen (ohne Kompensation durch Kauf von Klima-Zertifikaten) auf eine Tonne CO₂ pro Kopf und Jahr an.

¹ Richtplan Energie der Stadt Bern inkl. 53 verbindlichen Massnahmenblättern sowie Energie- und Klimastrategie 2025 inkl. 31 umzusetzenden Massnahmen, <https://www.bern.ch/themen/umwelt-natur-und-energie/energie>

Die Realisierung der Massnahmen zeigt Wirkung.

- Die territorialen CO₂-Emissionen konnten in den letzten 8 Jahren in der Stadt Bern um rund 15 % reduziert werden.
- Die Reduktion liegt im Bereich Immobilien/Wärmeversorgung mit rund 28 % seit 2008 am höchsten.
- Im Bereich der Mobilität wurden die CO₂-Emissionen im selben Betrachtungszeitraum lediglich um rund 5,5 % reduziert.
- Die Pro-Kopf-Emissionen konnten in der Stadt Bern in den letzten 8 Jahren um rund 1 Tonne CO₂ auf fünf Tonnen/Kopf (inkl. internationalen Flug- und Schiffsreisen) reduziert werden².

Die bereits gesetzten und verbindlichen Ziele/Zwischenziele hat die Stadt jedoch noch nicht erreicht.

Der Gemeinderat kontrolliert die Umsetzung der Massnahmen alle zwei Jahre auf deren Wirkung. Aufgrund der Daten des Controlling-Berichts zur Energie- und Klimastrategie 2025 (Berichtsjahr 2017) konnte festgestellt werden, dass sich die Umsetzung bei den meisten Massnahmen noch auf dem jeweiligen Zielpfad befindet. Die Herausforderungen bei der Umsetzung nehmen aber zu und der Handlungsbedarf zur Erreichung der Zwischenziele ist gross. Insbesondere im Bereich Mobilität besteht zudem eindeutig Nachholbedarf. Nur mit einem deutlichen Zusatzeffort durch verstärkte und teilweise auch einschneidende Massnahmen können dort die bisher gesetzten Ziele überhaupt noch erreicht werden.

Nur die Realisierung weiterer Massnahmen bringt zusätzliche CO₂-Reduktionen.

Die Klimabewegung fordert Taten statt Worte – eine Forderung, welche die Stadt Bern unterstützt. Es ist dem Gemeinderat wichtig, den eingeschlagenen Weg weiter zu verfolgen und an der Massnahmenumsetzung konsequent festzuhalten. Es soll dabei nicht verschwiegen werden, dass die «low-hanging-fruits» mittlerweile grösstenteils abgeerntet sind und die weitere Umsetzung mit grossen Herausforderungen behaftet ist. Entweder sind nächste Schritte mitunter mit hohen finanziellen Aufwänden verbunden, führen zu Konflikten mit anderen wesentlichen städtischen Aufgaben oder der Stadt fehlen entsprechende Handlungsspielräume aufgrund von übergeordnetem Recht bzw. fehlender Zuständigkeiten.

Die Ablehnung der Revision des kantonalen Energiegesetzes im Februar 2019 hat diesen Sachverhalt zusätzlich verstärkt. Für einen wirksamen Klimaschutz ist es entscheidend, die Herausforderungen anzunehmen und sich auf die weitere Reduktion von CO₂-Emissionen auf dem Stadtgebiet zu fokussieren – oder wie die Klimabewegung zu recht fordert: «Liefere – nid lafere».

² Stand CO₂-Emissionen 2017 (Klimagasbilanz der Stadt Bern)

«Erweiterter Handlungsplan Klima Stadt Bern».

Die Umsetzung der bereits beschlossenen Massnahmen wird weitergeführt. Beispielsweise wird zurzeit die Bauordnung dahingehend überarbeitet, dass Teile des Richtplans Energie auch grundeigentümergebunden werden. Diese Überarbeitung ist seit Herbst 2018 beim Kanton in Vorprüfung und wird voraussichtlich im Jahr 2020 zur einer städtischen Volksabstimmung führen.

Um die CO₂-Reduktionen zu beschleunigen – auch unter schlechten, gesetzlich übergeordneten Voraussetzungen - hat der Gemeinderat einen «Erweiterter Handlungsplan Klima, Stadt Bern» mit mehreren konkreten Massnahmen erarbeitet. Der Handlungsplan mit den konkreten einzelnen Massnahmen befindet sich im Anhang.

Abhängigkeit der Stadt von übergeordneter Gesetzgebung.

Der Gemeinderat erwartet von Bund und Kanton, dass auch sie konkrete Zwischenziele und Massnahmen ausarbeiten, um das Pariser Klimaabkommen zu erfüllen. Auf Bundesebene wird zurzeit über die Revision des CO₂-Gesetzes diskutiert. Der Gemeinderat fordert, dass sich auch der Bund in seinen Gesetzgebungen hohe inländische Reduktionsziele setzt. Der Bund soll seine CO₂-Neutralität nicht durch den Kauf von ausländischen Zertifikaten erkaufen. Dies hätte einen grossen negativen Einfluss auf die Anstrengungen der Stadt Bern.

Der Gemeinderat erwartet zudem von Seite des Kantons, dass er seine Gesetzgebung so anpasst, dass die Stadt Bern zusätzliche Massnahmen, z.B. ein Verbot von neuen Ölheizungen, einführen kann. Das Klima ist in Not. Deshalb braucht es auf allen politischen Ebenen verstärkte Anstrengungen, damit die Ziele des Pariser Abkommens erfüllt werden können.

Anreize für weitere Akteurinnen und Akteure schaffen.

Um Lösungsansätze für die verschiedenen Herausforderungen zur Reduktion der CO₂-Emissionen in der Stadt Bern zu finden und zu realisieren, braucht es die Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Akteurinnen und Akteure aus Verwaltung, Politik, Wirtschaft und Gesellschaft.

Die Stadt Bern hat behördenverbindliche Ziele und Massnahmen verabschiedet und damit auf städtischer Ebene Planungs- und Investitionssicherheiten für viele weitere Akteure in der Stadt Bern geschaffen.

Dank dieser Grundlagen konnte auch die Eignerstrategie von Energie Wasser Bern (ewb) überarbeitet und die Inhalte des Richtplans Energie neu darin aufgenommen werden. ewb ihrerseits hat darauffolgend ihre Unternehmensstrategie angepasst und so den Ausbau des Fernwärmenetzes zuerst strategisch, dann operativ in die Wege geleitet.

Die Stadt kann jedoch ihre Hebel noch besser nutzen, um die CO₂-Reduktion zusätzlich zu beschleunigen. Der Gemeinderat will deshalb einen Prozess initiieren, um das Vermögen

des Gemeinwesens der Stadt Bern als erste Stadt der Schweiz möglichst CO₂-frei bewirtschaften zu können. Zudem will der Gemeinderat einen weiteren Prozess initiieren mit dem Ziel, dass auch die von der Stadt Bern subventionierten Betriebe verbindliche Reduktionsziele definieren und konkrete Massnahmen umsetzen müssen.

Viel Bewegung für das Klima.

Der Gemeinderat ist sich der grossen Herausforderungen im Klimaschutz bewusst und hat sich diesbezüglich auch konkrete Ziele gesetzt. Die Klimabewegung zeigt aber auch dem Gemeinderat, dass er noch viel mehr für das Klima machen kann. Er schätzt diese Bewegung und ist dankbar dafür, dass die Jugend die Welt aufrüttelt.

Anhang

Erweiterter Handlungsplan Klima, Stadt Bern

Massnahmenblatt 1: Beschleunigung Ausbau Fernwärme (Bern West)

Ziel:	Beschleunigung des Ausbaus des Fernwärmenetzes für die Erreichung der im Richtplan Energie verbindlich festgelegten 70 % erneuerbare Energie bei der Wärmeversorgung bis 2035.
Ausgangslage:	Die Revision des kantonalen 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.
Vorgehen:	Für die Beschleunigung des Ausbaus des Fernwärmenetzes muss eine Beteiligung der Stadt an der Finanzierung geprüft werden.
Zuständigkeit:	SUE , FPI, ewb
Wirkungseinschätzung:	Die Finanzierung des Fernwärmenetzes zeigt eine grosse Wirkung, denn der Ausbau der Fernwärmeversorgung kann damit stark beschleunigt werden.
Grundlage:	Mittels einer Volksabstimmung kann ein verbindliches Bekenntnis zur Finanzierung erneuerbarer Energien abgeholt werden.

Massnahmenblatt 2: Pilotprojekt: Fonds zur Beschleunigung von Gebäudesanierungen und Realisierung von Arealnetzen und Nahwärmeverbunden

Ziel:	Beschleunigung von Gebäudesanierungen und Realisierung von Arealnetzen und Nahwärmeverbunden ohne städtische Subventionen.
Ausgangslage:	<p>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 kantonalen Energiegesetzes hätte Anreize zu mehr und besseren Gebäudesanierungen geliefert.</p> <p>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.</p> <p>Energieautarke Gebäude und Siedlungen müssen durch den Fonds gefördert und vorangetrieben werden.</p> <p>Swiss Cleantech, der Bund und die Stadt Bern haben erste Ansätze ausgearbeitet, um einen Modernisierungsfonds für klimafreundliche Gebäudesanierungen, respektive 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.</p>
Vorgehen:	<ul style="list-style-type: none"> • Die Stadt konkretisiert zusammen mit Swiss Cleantech und dem Bund das Pilotprojekt und nimmt mit verschiedenen Finanzinstituten Kontakt auf. • Gebäudecluster werden definiert, um Cluster-Reduktionszielvereinbarungen zu definieren. • Definition und Quantifizierung des Risikoausgleichs der öffentlichen Hand. • Der Fonds unterstützt Pilotprojekte finanziell, welche energieautarke Gebäude und Siedlungen umsetzen.
Zuständigkeit:	SUE, FPI
Wirkungseinschätzung:	Je nach Ausgestaltung der Rahmenbedingungen kann eine Beschleunigung der Gebäudesanierung und der Realisierung von Nahwärmeverbunden erwirkt werden, was ein sehr grosses Potenzial an CO ₂ -Reduktionen beinhalten würde.
Grundlage:	Je nach Höhe des Risikoausgleichs ist ein Stadtratsentscheid oder gar ein Volksentscheid erforderlich. Für die Pilotphase ist ein Volksentscheid nicht vorgesehen.

Massnahmenblatt 3: Lenkungsabgaben auf Netznutzung Erdgas

Ziel:	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.
Vorgehen:	<ul style="list-style-type: none"> • Die Stadt prüft in einem politischen und demokratischen Prozess den Einsatz einer Lenkungsabgabe auf die Netznutzung für Erdgas. • Die Stadt Bern prüft, welche Handlungskompetenzen sie hat, welche Grundlagen geschaffen werden müssen und welche Ausgestaltungen möglich sind. • Mit einer Volksabstimmung wird die Lenkungsabgabe demokratisch legitimiert.
Zuständigkeit:	SUE , ewb
Wirkungseinschätzung:	Von einer Lenkungsabgabe, die ein hohes Preissignal setzt, wird eine hohe Wirkung erwartet, das heisst, dass vermehrt ein erneuerbarer Energieträger gewählt wird.
Grundlage:	Energie- und Klimastrategie der Stadt Bern, Massnahmenblatt 2a «Lenkungs- und Förderabgaben prüfen und gegebenenfalls einführen».

Massnahmenblatt 4: Schaffung einer Energie- und Klimakommission

Ziel:	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.
Ausgangslage:	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.
Vorgehen:	<ul style="list-style-type: none"> • Anpassung der Kommissionsverordnung des Gemeinderats vom 29. November 2000. • Erweiterung der Energiekommission zur Energie- und Klimakommission. • Ergänzung der Energiekommission durch Vertretende aus Wirtschaft, Zivilgesellschaft, Mobilität und Wissenschaft.
Zuständigkeit:	SUE
Wirkungseinschätzung:	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.
Grundlage:	Kommissionsverordnung des Gemeinderats vom 29. November 2000

Massnahmenblatt 5: Flugreiseverbot für die ganze Stadtverwaltung

Ziel:	Senkung der CO ₂ -Emissionen durch Ersatz der Flugreisen des Stadt- und Gemeinderates sowie der Angestellten der Stadtverwaltung.
Ausgangslage:	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 Klimateffekts 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.
Vorgehen:	<ul style="list-style-type: none"> • 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 CO₂-Kompensation vorzusehen.
Zuständigkeit:	FPI, PRD, BSS, SUE, TVS
Wirkungseinschätzung:	Jeder eingesparte Flug hat, wie oben gezeigt, eine grosse Wirkung. Nicht vernachlässigbar ist auch das Zeichen, welches mit diesem Verzicht gesetzt wird.
Grundlage:	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.

Massnahmenblatt 6: Keine Gratisparkplätze für die Stadtverwaltung

Ziel:	Senkung der Anzahl Pendelfahrten mit dem privaten Auto, resp. Senkung der CO ₂ -Emissionen durch den Arbeitsverkehr der Stadtverwaltung.
Ausgangslage:	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.
Vorgehen:	Es ist zu prüfen, ob die Höhe der Parkplatzmiete für Mitarbeitende der Stadtverwaltung an die Energieeffizienzklasse, respektive an den CO ₂ -Ausstoss des entsprechenden Fahrzeuges, gekoppelt werden kann, wobei auf eine sozialverträgliche Umsetzung geachtet wird. Ausnahmen, bspw. für Menschen mit einer Behinderung, werden vorgesehen.
Zuständigkeit:	FPI, PRD, SUE, BSS, TVS (Sozialpartner müssen angehört werden)
Wirkungseinschätzung:	Umsteigeeffekt. Jeder nicht gefahrene Autokilometer sparte im Jahr 2017 durchschnittlich 134.1 g CO ₂ . Jeder nicht gefahrene Kilometer leistet deshalb einen erheblichen Beitrag an die Klimagasreduktion.
Grundlage:	Dringliche Motion Eva Krattiger und Seraina Patzen (JA!): Konsequente Klimapolitik #5: Keine Parkplätze mehr in Bern!

Massnahmenblatt 7: Aufnahme eines Ziels im Zusammenhang mit einer klimaneutralen Vermögensbewirtschaftung und -anlage in der Energie- und Klimastrategie der Stadt Bern

Ziel:	Initiierung des Prozesses, um das Vermögen des Gemeinwesens der Stadt Bern als erste Stadt der Schweiz klimaneutral bewirtschaften zu können.
Ausgangslage:	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.
Vorgehen:	Aufnahme der Zielsetzung in der Energie- und Klimastrategie der Stadt Bern. <ol style="list-style-type: none"> 1. Analyse der städtischen Vermögensbewirtschaftung und -anlagen auf ihre CO₂-Bilanz hin. 2. Forderung nach und Unterstützung der nationalen und kantonalen Vorgaben und / oder Zertifizierungsstellen, um das anlässlich des Pariser Abkommens vereinbarte Ziel erreichen zu können. 3. Möglichkeiten und Konsequenzen einer klimafreundlichen Vermögensbewirtschaftung aufzeigen. 4. Güterabwägung und Definition der künftigen Vermögensbewirtschaftung und -anlage der Stadt Bern.
Zuständigkeit:	FPI, SUE, PRD, TVS, BSS
Wirkungseinschätzung:	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.
Grundlage:	Pariser Abkommen. Ziel ist eine Ausrichtung von staatlichen und privaten Finanzflüssen auf eine treibhausgasarme Entwicklung sowie eine Verbesserung der Anpassungsfähigkeit an ein verändertes Klima.

Massnahmenblatt 8: Verpflichtung von städtisch subventionierten Betrieben zum CO₂-armen Betrieb

Ziel:	CO ₂ -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.
Ausgangslage:	Städtische Subventionen sind heute an keinerlei Umweltauflagen gebunden, sondern werden aufgrund anderer Kriterien vergeben.
Vorgehen:	<p>Aufnahme der Zielsetzung in der Energie- und Klimastrategie der Stadt Bern.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Analyse der städtisch subventionierten Betriebe bezüglich ihrer CO₂-Bilanz in den Bereichen Liegenschaften, Betrieb und Mobilität. • Möglichkeiten und Konsequenzen einer klimafreundlichen Subventionsvergabe aufzeigen. • Güterabwägung und Definition der künftigen Subventionsvergaben. • Erarbeitung der entsprechenden Rahmenbedingungen • Ausarbeitung eines effizienten Controlling-Systems.
Zuständigkeit:	SUE, PRD, BSS, TVS, FPI
Wirkungseinschätzung:	Neben der effektiven CO ₂ -Reduktion wird auch eine grosse Signalwirkung erwartet. Leistungsträger der öffentlichen Hand leisten einen Beitrag an die städtische Energiepolitik und an einen wirksamen Klimaschutz.
Grundlage:	Bestehende Leistungsverträge der Stadt Bern.

Massnahmenblatt 9: Einfordern von CO₂-wirksamen Massnahmen auf allen übergeordneten politischen Ebenen

Ziel:	Die Stadt Bern fordert von den übergeordneten politischen Ebenen rasche und wirksame Massnahmen zur CO ₂ -Reduktion ein.
Ausgangslage:	<p>Das übergeordnete (kantonale und nationale) Recht schränkt den Handlungsspielraum der Stadt Bern in verschiedenen Bereichen, die den CO₂-Ausstoss verantworten, teilweise stark ein. Gerade bei der Mobilität liegen wichtige Massnahmenbereiche, welche wirkungsvolle Beiträge zur CO₂-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.</p> <p>U.a. in folgenden Bereichen erkennt die Stadt Bern deutlichen Handlungsbedarf auf übergeordneter Ebene:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wirksamere Emissionsvorschriften zum CO₂-Ausstoss von (neuen) Fahrzeugen - CO₂-Abgabe auf Treibstoffen / CO₂-Lenkungsabgabe auf Flugtickets - Pilotversuche für Umweltzonen - Beitritt zu internationalen Städtenetzwerken. - Reduktion bzw. Abschaffung des Pendlerabzugs MIV - Weiterführung und -entwicklung des Gebäudesanierungsprogramms - ÖV-Massnahmen in übergeordneter Zuständigkeit
Vorgehen:	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.
Zuständigkeit:	SUE, PRD, BSS, TVS, FPI
Wirkungseinschätzung:	Gerade Lenkungsabgaben auf Treibstoffen vermögen nachweisbar wichtige Beiträge zur CO ₂ -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 ₂ -Reduktion sinnvollerweise regional und darüber hinaus zu ergreifen.
Grundlage:	--

Massnahmenblatt 10: Eindämmung des Angebots privater Parkplätze bei Neubauten

Ziel:	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.
Ausgangslage:	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.
Vorgehen:	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.
Zuständigkeit:	PRD, TVS, SUE
Wirkungseinschätzung:	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.
Grundlage:	Energie- und Klimastrategie der Stadt Bern, Massnahmenblatt 4d «Korrektur Fehlanreize der Parkierung MIV».

Massnahmenblatt 11: Reduktion des Angebots und Erhöhung der Tarife für Parkplätze bei städtischen Schul- und Sportanlagen

Ziel:	Indem die Anzahl Parkplätze gesenkt und lenkungswirksame Tarife für Mieten respektive Parkplatzgebühren bei städtischen Schul- und Sportanlagen verlangt werden, soll der Anteil MIV im Bereich der Freizeitfahrten und bei den Pendlerfahrten des Personals reduziert werden.
Ausgangslage:	Der Anteil Freizeitfahrten am Gesamtverkehr ist hoch (41% der Wege in der Region Bern 2015), der Personenwagen-Anteil an den Freizeitfahrten 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 ₂ -neutral anreisen.
Vorgehen:	<ul style="list-style-type: none"> • Vorgabe bei Veranstaltungsbewilligungen, dass der Veranstalter die Anreise mit dem ÖV (oder zu Fuss/mit dem Velo) möglichst attraktiv macht (Ziel: dass maximal 10% der Anreisen per MIV). • Parkplätze bei städtischen Sport- und Freizeitanlagen (z.B. Schwimmbäder) sowie Schulen werden auf ein notwendiges Minimum reduziert und mit lenkungswirksamen Tarifen (Parkplatzgebühren und -mieten) bewirtschaftet.
Zuständigkeit:	SUE, BSS, FPI
Wirkungseinschätzung:	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. Mit einer konsequenten Parkplatzbewirtschaftung und einer ebensolchen Preispolitik kann auch beim Personal von städtischen Sport- und Schulanlagen ein gewisser Umsteigeeffekt erwartet werden. Rund 16% der städtischen Angestellten legen den Arbeitsweg mit dem privaten Auto zurück. Das hat die letzte Pendlerumfrage in der Stadtverwaltung ergeben (2015).
Grundlage:	Energie- und Klimastrategie der Stadt Bern, Massnahmenblatt 4d «Korrektur Fehlanreize der Parkierung MIV».

Massnahmenblatt 12: Lenkungsabgabe auf öffentlichen Parkplätzen

Ziel:	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 Einnahmefälle infolge aufgehobener öffentlicher Parkplätze dienen.
Ausgangslage:	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.
Vorgehen:	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 ₂ -Ausstoss des entsprechenden Fahrzeuges, gekoppelt werden kann.
Zuständigkeit:	TVS, SUE
Wirkungseinschätzung:	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 ₂ /km. Mit einer Senkung des MIV und damit auch einer Senkung der gefahrenen Kilometer kann die Stadt einen erheblichen Beitrag zur CO ₂ -Reduktion leisten.
Grundlage:	STEK 2016, Klima- und Energiestrategie 2025

Massnahmenblatt 13: Reduktion des Angebots öffentlicher Parkplätze

Ziel:	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.
Ausgangslage:	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.
Vorgehen:	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.
Zuständigkeit:	TVS
Wirkungseinschätzung:	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.
Grundlage:	Energie- und Klimastrategie der Stadt Bern, Massnahmenblatt 4d «Korrektur Fehlanreize der Parkierung MIV».

Massnahmenblatt 14: Flächendeckende Temporeduktionen

Ziel:	Tempo 30 auf dem Basisnetz wird bei städtischen Strassen möglichst flächendeckend eingeführt, da ein ruhiger und konstanter Verkehrsfluss auch zu weniger Treibstoffverbrauch führt.
Ausgangslage:	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.
Vorgehen:	Sukzessive Einführung von Tempo 30-Zonen und -abschnitten auf dem Stadtberner Basisnetz gemäss aktueller Bewilligungspraxis.
Zuständigkeit:	TVS
Wirkungseinschätzung:	<p>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.</p> <p>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.</p>
Grundlage:	STEK 2016 sowie Art. 2a Abs. 6 Signalisationsverordnung (SSV)

Massnahmenblatt 15: Mobilitätshubs und autofreie Innenstadt

Ziel:	Die Erschliessung der Innenstadt erfolgt langfristig primär mittels Alternativen zum MIV. Die Innenstadt selber wird autofrei.
Ausgangslage:	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.
Vorgehen:	Die Stadt erarbeitet unter Einbezug der betroffenen Akteure (Bercity, 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"> • Citylogistik • Mobilitätshubs bei Autobahnausfahrten (Parkhäuser mit attraktivem ÖV-Anschluss zur Innenstadt)³ • Überdenken der künftigen Funktion der innerstädtischen Parkhäuser (z.B. Logistik-Hubs) • etc.
Zuständigkeit:	SUE, TVS, PRD
Wirkungseinschätzung:	Sehr hoch. Eine MIV-arme Erschliessung sowie eine autofreie Innenstadt haben eine sehr grosse Wirkung auf die CO ₂ -Belastung der gesamten Stadt, da neben dem Transitverkehr künftig auch der Grossteil des Ziel- und Quellverkehrs mit ÖV, Velo oder zu Fuss abgewickelt würde.
Grundlage:	--

³ Dazu laufen erste Abklärungen der Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM

Massnahmenblatt 16: Umstellung Buslinien BERNMOBIL auf elektrischen Antrieb

Ziel:	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 ₂ -Emissionen, Kosten, Passagieraufkommen. Bis 2040 sollen die städtischen Linien komplett auf möglichst CO ₂ -freie Antriebe umgestellt werden.
Ausgangslage:	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.
Vorgehen:	<p><i>a: Linien 19, 21 und 28</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Finanzierungsvereinbarungen mit Kanton und Ökofonds ewb prüfen • Fahrzeugausschreibung für drei Linie • Inbetriebnahme bis 2025 <p><i>b: Linie 10/Köniz</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Abschluss ÖV-Netzstrategie • Abklärung zu neuen Transportgefässen und Antriebstechnologien • Eingabe Massnahme in Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) / Agglomerationsprogramm • Inbetriebnahme bis 2030 <p><i>c: verbleibende Flotte</i></p> <p>Ab 2025 sollen nur noch CO₂-frei betriebene Fahrzeuge beschafft werden (inkl. Verstärkungs- und Einsatzkurse) mit dem Ziel, dass bis 2040 ein möglichst vollständig CO₂-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>
Zuständigkeit:	TVS, BERNMOBIL
Wirkungseinschätzung:	netto: - 2.0 Mio. fossil gefahrene Fahrzeugkilometer bis 2030 (-55% bezogen auf Treibstoffverbrauch 2008).
Grundlage:	--

Massnahmenblatt 17: Optimierung des Verkehrsmanagements und Abbau von Fahrspuren

Ziel:	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.
Ausgangslage:	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.
Vorgehen:	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.
Zuständigkeit:	TVS
Wirkungseinschätzung:	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 CO ₂ -Reduktion darstellen würde.
Grundlage:	STEK 2016 und Energie- und Klimastrategie 2025

Massnahmenblatt 18: Sharing von Fahrzeugen

Ziel:	Steigern der «Sharing-Rate» von Fahrzeugen in der Stadt Bern und damit einsparen von natürlichen Ressourcen in Form von grauer Energie.
Ausgangslage:	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.
Vorgehen:	<ul style="list-style-type: none"> • In der Stadt Bern wohnenden 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. • Alle Sozialhilfeklientinnen und -klienten der Stadt Bern, die über 10 Jahre alt sind, erhalten ein deutlich vergünstigtes «Velo Bern»-Jahresabo. • 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) • 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.
Zuständigkeit:	TVS, BSS
Wirkungseinschätzung:	Kleinere, übersichtliche Investition der Stadt mit möglicher grosser Wirkung dank eines Lerneffekts.
Grundlage:	-

Massnahmenblatt 19: Verbilligung von Libero- und Generalabonnements für junge Menschen zwischen 16 und 18 Jahren

Ziel:	Einführung einer Vergünstigung der Abonnemente um 100 Franken für 16- bis 18-jährige Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Bern beim Bezug eines Jahres-Liberoabonnements oder eines Generalabonnements, damit diese zum Zeitpunkt einer möglichen «Autofahrerkarriere» die Alternative ÖV nutzen.
Ausgangslage:	Im Kontext des Klimastreiks ist auch Kritik an den hohen ÖV-Tarifen für Jugendliche geäussert worden. Vergünstigungen für Libero-Abonnemente 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-Jahresabonnemente für die Zentrumszone für Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene zwischen 6 und 25 Jahren um 50% verbilligt. Ab dem 16. Altersjahr ändert sich das Mobilitätsverhalten von jungen Menschen und ihr Bewegungsradius vergrössert sich. Mit einer Vergünstigung bis zum 18. Geburtstag kann diese Altersgruppe spezifisch zum ÖV-Fahren motiviert werden.
Vorgehen:	<ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung eines personalisierten Gutscheinangebots für 17- und 18-jährige Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Bern zusammen mit dem Libero-Tarifverbund • Separater Versand oder – bei 18-jährigen - zusammen mit der Einladung zur Volljährigkeitsfeier
Zuständigkeit:	TVS
Wirkungseinschätzung:	Jugendliche im Alter von 16 bis 18 Jahren sind die ideale Zielgruppe, da sie ab 18-jährig 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.
Grundlage:	--

Massnahmenblatt 20: Grossflächige und regelmässige autofreie Sonntage

Ziel:	Mit regelmässigeren und grossflächigeren autofreien Sonntagen setzt die Stadt Bern ein schnelles und starkes Zeichen für einen Umbau der Mobilität.
Ausgangslage:	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. 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. Städte wie Paris führen deutlich regelmässige (monatlich, teilweise wöchentlich) und grossflächigere autofreie Tage durch.
Vorgehen:	<ul style="list-style-type: none"> • 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 grossflächigere und regelmässige autofreie Sonntage in der Stadt Bern bezweckt. • Die Umsetzung erfolgt voraussichtlich ab 2020.
Zuständigkeit:	SUE
Wirkungseinschätzung:	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.
Grundlage:	--

Massnahmenblatt 21: Förderung von Klimaanpassungsmassnahmen

Ziel:	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.
Ausgangslage:	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. Im Energiebereich ist beispielsweise mittelfristig damit zu rechnen, dass die Temperaturextreme vor allem im Sommerhalbjahr zu vermehrtem Kühlungsbedarf führen werden. 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.
Vorgehen:	<ul style="list-style-type: none"> • Methodik entwickeln • Umsetzen in allen städtischen Projekten
Zuständigkeit:	BSS, PRD, TVS, SUE, FPI
Wirkungseinschätzung:	Langfristig wird von einer hohen Wirkung ausgegangen, da in diesem Bereich das Potential bei weitem noch nicht ausgeschöpft ist.
Grundlage:	STEK 2016, Richtplan Energie (Massnahmenblatt 5)

Massnahmenblatt 22: Klimakampagne Stadt Bern

Ziel:	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.
Ausgangslage:	<p>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 CO₂-Ausstosses durch das eigene Konsumverhalten ist jedoch mitentscheidend, um die CO₂-Bilanz gesamthaft und maximal reduzieren zu können.</p> <p>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.</p>
Vorgehen:	<ul style="list-style-type: none"> • Bildung einer städtischen Projektgruppe mit Vertretenden aller Direktionen sowie Vertretenden aus Kommunikation, Zivilgesellschaft und Wirtschaft. • Definition der konkreten Zielsetzungen und Kampagneninhalte für die unterschiedlichen Zielgruppen. • Beschluss Durchführung Kampagne durch finanzkompetentes Organ.
Zuständigkeit:	SUE , PRD, BSS, TVS, FPI
Wirkungseinschätzung:	Die Wirkungseinschätzung von Kampagnen ist tendenziell schwierig abzuschätzen. Bei der Definition des Kampagnenziels müssen die konkret zu erreichenden Wirkungen definiert werden.
Grundlage:	Richtplan Energie, Energie- und Klimastrategie sowie Jugendmotion «Sofortiger Klimanotstand in der Stadt Bern»