



Parlamentarischer Vorstoss

Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.:	232-2024
Vorstossart:	Interpellation
Richtlinienmotion:	Nein
Geschäftsnummer:	2024.GRPARL.9
Eingereicht am:	30.09.2024
Fraktionsvorstoss:	Nein
Vorstoss Ratsorgan:	Nein
Eingereicht von:	Grosjean (Bern, GLP) (Sprecher/in)
Weitere Unterschriften:	0
Dringlichkeit verlangt:	Nein
Dringlichkeit gewährt:	
RRB-Nr.:	185/2025 vom 26. Februar 2025
Direktion:	Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung:	Nicht klassifiziert

Droht ein teurer Wildwuchs beim Ausbau der elektrisch betriebenen Linien-Busse?

In Übereinstimmung mit der Energiestrategie des Bundes sollen gemäss kantonaler Mobilitätsstrategie vermehrt nicht fossile Busse im ÖV eingesetzt werden, um die Emissionen zu reduzieren und die Umweltfreundlichkeit des ÖV zu fördern. Gemäss kantonalem Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2022 bis 2025 sollen spätestens ab 2030 nur noch Busse mit CO₂-armen Antriebssystemen beschafft werden, bis 2045 soll eine vollständige Umstellung erfolgen.

Im Unterschied zu fossil betriebenen Fahrzeugen gibt es bei der Elektrifizierung von Buslinien unterschiedlichste Systeme wie Trolleybusse, Schnelllader mit Batterieladung an Zwischen- und/oder Endstationen, Depotlader oder Hybridsysteme, die alle jeweils auch wieder unterschiedlich technisch ausgestaltet sein können. Entscheiden alle Transportunternehmen wie bisher isoliert, welche Systeme sie beschaffen wollen, besteht die Gefahr unkoordinierter Investitionen in unterschiedlichste Technologien, die ineffiziente Lösungen für die Elektrifizierung des Busverkehrs mit sich bringen. So könnten beispielsweise bei einer Neuvergabe von Buslinien diese nicht von einem anderen Transportunternehmen betrieben werden, weil die technische Infrastruktur mit der Flotte des anderen Unternehmens nicht kompatibel wäre, was den Wettbewerb unter den Transportunternehmen faktisch beseitigen würde. Oder auch befristete Vorhaben wie überregionale Bahnersatzlösungen könnten verunmöglicht werden, weil die Systeme nicht kompatibel wären.

Soweit ersichtlich, gibt es keine kohärente Strategie, wie die Umstellung auf Elektrobusse finanziert und mit den Mehrkosten und allfälligen schlechteren Kostendeckungsgraden bei einer Umstellung auf Elektrobusse umgegangen werden soll. Sowohl für die Transportunternehmen als auch für die Regionen und Gemeinden ist unklar, ob sie auf Unterstützung durch Bundes- oder Kantonsmittel zählen können und welche finanziellen Belastungen auf sie zukommen werden. So sieht beispielsweise auch die RKBM hier dringenden Handlungsbedarf seitens des Kantons

Bern (vgl. Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Regionales Angebotskonzept ÖV 2027–2030, Bericht zur Mitwirkung, Seite 29 in fine).

Der Regierungsrat wird um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Wie will der Regierungsrat einen koordinierten und interoperablen Ausbau der elektrisch betriebenen Linienbusse sicherstellen?
2. Ist der Regierungsrat bereit, eine kantonale Gesamtsicht zur zeitlichen Etappierung unter Berücksichtigung der damit verbundenen Kosten und Investitionen zu erstellen?
3. Ist der Regierungsrat bereit, den Transportunternehmen Vorgaben bezüglich technischer Rahmenpunkte zu machen, damit eine Interoperabilität gesichert werden kann?

Antwort des Regierungsrates

Wie in der Interpellation dargelegt, gibt es zur Elektrifizierung von Busflotten und -linien unterschiedliche Systeme und diverse Anbietende von technischen Anlagen, die heute teilweise noch nicht kompatibel sind. Die technische Entwicklung bei den Batteriebussen und bei den technischen Systemen schreitet indes rasch voran. Die möglichen Tagesdistanzen der im Depot aufgeladenen Busse nehmen stetig zu und bei den Ladesystemen für stationäre Anlagen an Bushaltestellen zeichnet sich die gewünschte Vereinheitlichung der Systeme ab.

Die Elektrifizierung der Busflotten liegt in der operativen Zuständigkeit der Transportunternehmen. Mehrere Berner Transportunternehmen haben bereits Abklärungen zur Systemwahl bei der Elektrifizierung ihrer Busflotten vorgenommen und bei verschiedenen Unternehmen verkehren bereits Elektrobusse. Das zuständige Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV) ist im steten Austausch mit den bernischen Busunternehmen bezüglich möglicher Systeme der Elektromobilität und deren Entwicklung. Unter den Transportunternehmen selbst erfolgt seit längerer Zeit schweizweit ein Austausch zur Elektromobilität. Dies auch im Rahmen des Branchenverbandes der Unternehmungen, dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV).

Ergänzend zum vorliegenden Thema verweist der Regierungsrat auf die Energiestrategie des Kantons Bern. Diese hält die kantonalen Ziele zur Klimaneutralität im Bereich Mobilität inkl. öffentlichem Verkehr fest.

Die einzelnen Fragen beantwortet der Regierungsrat wie folgt:

1. *Wie will der Regierungsrat einen koordinierten und interoperablen Ausbau der elektrisch betriebenen Linienbusse sicherstellen?*

Wie einleitend erwähnt, liegt die operative Zuständigkeit zur Elektrifizierung bei den Transportunternehmen. Der Regierungsrat verfügt zwar über keine rechtliche Grundlage, die Koordination der Busbetriebe untereinander und/oder die Interoperabilität aller Linien zu verlangen. Das AÖV wirkt aber grundsätzlich darauf hin, dass die Interoperabilität geprüft wird. Die jüngsten Erfahrungen zeigen aber, dass die betrieblichen Anforderungen je nach Linie und Einsatzregion unterschiedlich sein können und deshalb situativ entschieden werden muss, welche Art der Elektrifizierung die Zweckmässigste und Wirtschaftlichste ist.

So kann beispielsweise eine vollständige Umstellung des Betriebes auf Batterietrolleybusse wirtschaftlich sein, wenn bereits auf zahlreichen bestehenden Linien Trolleybusleitungen vorhanden sind. Andere Busbetriebe sehen vor, die Busse ausschliesslich in den Depots zu

laden und verzichten auf Ladestationen an Endhaltestellen, sofern die Batterieleistungen ausreichen, um einen Tageseinsatz absolvieren zu können. Bei anderen Unternehmungen sind hingegen Streckenladestationen realisiert oder geplant, wobei Schnellladestationen vorzugsweise an den Endhaltestellen erstellt werden.

Mit regelmässigen Koordinationssitzungen zwischen dem AÖV und den Transportunternehmen sowie im Rahmen der durch die Besteller zu erteilenden Betriebsmittelgenehmigungen für die Beschaffung von Elektrobussen, wird sichergestellt, dass die Unternehmungen bei der Elektrifizierung der Busflotte die notwendigen Abklärungen bezüglich Zweckmässigkeit und Wirtschaftlichkeit des Systems vornehmen.

2. *Ist der Regierungsrat bereit, eine kantonale Gesamtsicht zur zeitlichen Etappierung unter Berücksichtigung der damit verbundenen Kosten und Investitionen zu erstellen?*

Der Regierungsrat wird im Rahmen des Angebotsbeschlusses öffentlicher Verkehr 2027 – 2030 über den Stand der Elektrifizierung der Busflotten Auskunft geben. Dabei werden auch das geplante weitere Vorgehen und die Kostensituation thematisiert.

3. *Ist der Regierungsrat bereit, den Transportunternehmen Vorgaben bezüglich technischer Rahmenpunkte zu machen, damit eine Interoperabilität gesichert werden kann?*

Wegen den unterschiedlichen Anforderungen bei verschiedenen Linien, erachtet es der Regierungsrat nicht als zielführend, dass von Seite des Kantons Bern den Transportunternehmen Vorgaben zur Systemwahl gemacht werden. Er sieht deshalb auch grundsätzlich davon ab die Subventionierung davon abhängig zu machen.

Verteiler

– Grosser Rat