

Parlamentarischer Vorstoss

Vorstoss-Nr.: 213-2018
Vorstossart: Motion
Richtlinienmotion:
Geschäftsnummer: 2018.RRGR.580

Eingereicht am: 10.09.2018

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Vanoni (Zollikofen, Grüne) (Sprecher/in)
Klauser (Bern, Grüne)
von Wattenwyl (Tramelan, Grüne)

Weitere Unterschriften: 10

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: vom
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat:



Heute für die Zukunft bauen: Parkplatzpflicht um reservierte Car-Sharing-Plätze erweitern

Der Regierungsrat wird beauftragt,

1. falls nötig, dem Grossen Rat eine Ergänzung des Baugesetzes (BauG; BSG 721.0) vorzulegen, damit im Rahmen der Bauverordnung für einen Teil der gemäss Artikel 16 BauG zu erstellenden Parkplätze eine Reservierung für Car-Sharing-Fahrzeuge vorgeschrieben werden kann
2. die Bauverordnung (BauV; BSG 721.1) dahingehend zu ergänzen, dass ab 10 Abstellplätzen mindestens ein gut zugänglicher Platz für Car-Sharing-Fahrzeuge reserviert werden muss
3. im Musterbaureglement des Kantons geeignete Formulierungen vorzugeben, wie Gemeinden beim Erlass von Überbauungsordnungen und andern Baureglementsrevisionen die Bereitstellung von Abstellplätzen für Car-Sharing-Fahrzeuge fördern könnten
4. aufzuzeigen, welche anderen Möglichkeiten zur Förderung von Car-Sharing im Kanton Bern genutzt werden könnten, und geeignete Massnahmen zu treffen

Begründung:

In der Gesamtmobilitätsstrategie von 2008 hat der Kanton Bern die heute noch gültige 3-V-Strategie festgelegt: «Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich gestalten». Zudem hat der Regierungsrat 2015 das Ziel bekräftigt, den Energieverbrauch des Verkehrs zu reduzieren. Für beide Stossrichtungen gibt es eine geradezu prädestinierte Mobilitätsform: Car-Sharing.

Gemäss einer Studie, die 2016 für die führende Car-Sharing-Genossenschaft «Mobility» gemacht wurde, ersetzt ein Mobility-Fahrzeug zehn Autos in Privatbesitz. Dank Mobility sind schweizweit rund 30 000 Privatautos weniger unterwegs; aneinandergereiht ergäben diese eine Staulänge von Luzern bis nach Lugano. Zudem werden dank Mobility über 44 000 Parkplätze weniger beansprucht, was einer Fläche von 145 Fussballfeldern entspricht; allein in der Stadt Bern bleiben 2100 Parkplätze frei.

Dank Car-Sharing wird, wie schon 2006 in einer Evaluation des Bundesamts für Energie (BfE) nachgewiesen, Verkehr vermieden, in den öffentlichen Verkehr verlagert und umweltverträglicher gestaltet: Gemäss der Studie von 2016, die die BfE-Evaluation aktualisiert hat, fahren Carsharing-Nutzende weniger mit Autos und dafür mehr mit öV als durchschnittliche Verkehrsteilnehmende. Mobility-Kunden verursachen mit ihrem Mobilitätsverhalten fast 300 Kilogramm CO₂ weniger. Ein Drittel der Mobility-Nutzenden kompensieren den verursachten CO₂-Ausstoss durch freiwillige Zahlungen an Klimaschutzprojekte und fahren so klimaneutral. Das Unternehmen Mobility sorgt selber für eine stete Erneuerung der Fahrzeugflotte mit sparsamere Modellen: Der durchschnittliche CO₂-Ausstoss lag schon 2016 mit 91 Gramm pro gefahrenem Kilometer weit unter dem Durchschnitt aller Schweizer Autos und fast 30 Prozent unter dem Mobility-Durchschnitt von 2006.

Aufgrund solcher Wirkungen von Car-Sharing und angesichts der erhöhten Dringlichkeit verstärkter Massnahmen zugunsten des Klimaschutzes ist die Förderung von Car-Sharing geradezu geboten. Eine Möglichkeit für Kantone und Gemeinden besteht in der Bereitstellung geeigneter Abstellplätze für Car-Sharing-Fahrzeuge. Solange der Kanton bei Neubauten die Erstellung von Parkplätzen für grösstenteils klimaschädigende Benzin- und Dieselaautos vorschreiben kann, sollte er auch willens und in der Lage sein, die Reservierung eines angemessenen Anteils dieser Plätze für Car-Sharing-Fahrzeuge vorzuschreiben.

Ausgehend von der festgestellten und eingangs erwähnten Tatsache, dass ein Mobility-Auto zehn private Autos ersetzt, dürfte eine solche Vorschrift ab zehn Abstellplätzen angemessen sein. Ob die reservierten Car-Sharing-Plätze dann auch entsprechend genutzt werden, müssten Car-Sharing-Anbieter wie Mobility selbst entscheiden. Solange sie auf eine Nutzung verzichten, wären die entsprechenden Abstellplätze anderweitig belegbar. Das Beispiel einer Überbauungsordnung in Zollikofen (für die noch nicht realisierte Wohnüberbauung Lättere) zeigt, dass durchaus auch private Grundeigentümer an einer solchen Reservationspflicht für Car-Sharing-Fahrzeuge interessiert sein können. Mit entsprechenden Vorgaben im Baugesetz (falls nötig), in der Bauverordnung und im Musterbaureglement kann der Kanton positive Rahmenbedingungen für eine Ausweitung des Car-Sharings schaffen. Der Regierungsrat wird auch eingeladen, weitere Fördermöglichkeiten für Car-Sharing aufzuzeigen und gegebenenfalls auch zu realisieren.

Verteiler

- Grosser Rat