

Stadtratssitzung vom 24. Oktober 2019

Motion Nr. M 2/2019

Motion betreffend Thun ist CO2-neutral bis spätestens 2050

Fraktionen SP, glp/BDP und Mitunterzeichnende vom 16. Mai 2019; Beantwortung

Wortlaut der Motion

Der Gemeinderat wird beauftragt, dem Stadtrat ein Reglement vorzulegen, dass die Grundlage schafft, damit die Stadt Thun bis spätestens 2050 CO2-neutral ist.

Begründung

Beim verbindlichen Klimaabkommen von Paris, welches der Bundesrat unterzeichnete, wurde vereinbart, dass die weltweiten Treibhausgasemissionen bis 2050 netto null sein müssen. Damit wird das Ziel angestrebt, dass die Klimaerwärmung nicht dauerhaft über 1.5° steigt. Der Klimawandel äussert sich in der Schweiz aber überdurchschnittlich: Die mittlere Jahrestemperatur ist seit Messbeginn 1864 um 2°C gestiegen, gut doppelt so stark wie im globalen Mittel. Mit der Ratifizierung des Übereinkommens von Paris hat sich die Schweiz verpflichtet, die Treibhausgasemissionen bis 2030 um 50 Prozent gegenüber 1990 zu senken.

Um dieses Ziel zu erreichen, ist es wichtig, möglichst frühzeitig zu handeln, denn eine kurzfristige Anpassung wäre weder realistisch noch für die Wirtschaft und die Bevölkerung verkraftbar. Hingegen kann mit einem raschen Start der Massnahmen ein Vorteil für die eigene Wirtschaft geschaffen und möglicherweise sogar zusätzliche Firmen angezogen werden, womit auch das innovative Potential unserer Region gesteigert werden kann.

Einige grössere Städte haben bereits Massnahmen getroffen und Ziele festgelegt. So will zum Beispiel Oslo bis 2030 den CO2-Ausstoss um 95 Prozent reduzieren und bis 2050 CO2-neutral sein. Zürich legt seine Ziele in Watt dar und das Ziel, maximal 2000 Watt pro Person pro Jahr zu konsumieren, ist seit 2008 in der Verfassung.

Wir sind überzeugt, dass die Umsetzung des Klimaabkommens von Paris nicht alleine dem Bund und den Kantonen überlassen werden kann. Es ist unsere Pflicht als Stadt, die Verpflichtungen mit zu tragen, die der Bund mit dem Klimaabkommen in Paris eingegangen ist. Als Stadt und als Gesellschaft sind wir gefordert und dürfen nicht einfach abwarten. Wir erhoffen uns durch die Massnahmen auch wirtschaftliche Impulse für die Region. Es ist wichtig, dass die Stadt mit ihrem klimabewussten Handeln für die Bürger ein gutes Vorbild ist und unser Handeln enkeltauglich ist, das heisst, dass auch zukünftige Generationen in dieser schönen Stadt eine lebenswerte Zukunft haben.

Stellungnahme des Gemeinderates

Der Stadtrat hat an seiner Sitzung vom 27. Juni 2019 bei der Behandlung der Jugendmotion M 1/2019 betreffend Klimanotstand in der Stadt Thun die Ziffer 2 der Motion nach Wandlung durch die Urheberschaft in der Form eines Postulates überwiesen. Zusammen mit der vorliegenden Motion steht nun dieselbe Zielsetzung (Klimaneutralität) in zwei unterschiedlichen Zeithorizonten 2030 und 2050 zur Diskussion. Während der Gemeinderat zum Zeithorizont 2030 bereits einen Prüfauftrag hat, wird mit der vorliegenden Motion zusätzlich auch ein Reglement verlangt.

Im Dezember 2015 wurde mit dem Abkommen von Paris von praktisch allen Ländern der Welt gemeinsam beschlossen, die Klimaveränderungen soweit abzuschwächen, dass die Erhöhung der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 °C und möglichst auf nicht mehr als 1.5 °C gegenüber der vorindustriellen Zeit begrenzt wird.

Im Oktober 2018 hat der Klimarat (International Panel on Climate Change IPCC) einen Bericht veröffentlicht, in dem er die Auswirkungen einer Klimaerwärmung um 1,5 C sowie die nötigen Emissionsreduktionspfade zur Erreichung dieses Ziels aufzeigt. Aus diesem Bericht geht hervor, dass die weltweite CO₂-Neutralität bis 2050 erreicht werden muss. Die dann noch durch die menschlichen Aktivitäten erzeugten CO₂-Emissionen müssen durch Abscheidung und Lagerung von CO₂ kompensiert werden (Netto-CO₂-Emissionen von null). Dies wird eine rasche und sehr starke Emissionsverminderung, den Einsatz von Technologien zur CO₂-Entnahme aus der Atmosphäre sowie Verhaltensänderungen bedingen. Der Gemeinderat ist angesichts dieser immensen globalen Herausforderung nach wie vor der Meinung, dass es bis 2030 nahezu unrealistisch ist, CO₂-neutral zu werden. Jedoch sind intensive globale, nationale und lokale Anstrengungen nötig, damit dieses Ziel bis spätestens 2050 erreicht werden kann.

Die Umsetzung des Abkommens von Paris ist auf Stufe Bund (CO₂-Gesetz) und Kanton (Energiegesetz) gegenwärtig unklar. Erst wenn das Bundesgesetz und das kantonale Gesetz vorliegen, kann abgeschätzt werden, wie gross der kommunale Handlungsspielraum für zusätzliche Regelungen ist. Es macht rechtsetzungstechnisch keinen Sinn, mit den Reglementsarbeiten zu beginnen, bevor die Ausgangslage geklärt ist. Dennoch befürwortet der Gemeinderat, die Zielsetzung des Klimaabkommens auf kommunaler Ebene anzugehen und in jenen Bereichen, in denen die Stadt über Handlungskompetenz und Handlungsspielraum verfügt, tragfähige und mehrheitsfähige Massnahmen zum Schutz des Klimas zu erarbeiten.

Im Mai 2019 hat der Gemeinderat ein Energie- und Klimaleitbild sowie eine entsprechende Strategie als Schwerpunktmassnahmen in den Massnahmenplan Energiestadt 2019 bis 2022 aufgenommen. Leitbild und Strategie sollen sich an das Ziel Netto-Null bis 2050 ausrichten. In der Strategie soll eine territoriale Klimabilanzierung mit Absenkpfad berechnet, die Handlungsspielräume der Stadt sowie von Wirtschaft und Privaten aufgezeigt und ein konsolidierter Massnahmenplan mit Kostenschätzung erarbeitet werden. Bei diesen Arbeiten möchte der Gemeinderat auch die Massnahmen-Vorschläge des Stadtrats zum Klimanotstand einfließen lassen sowie die Klima-Jugend einbeziehen und ihre Anliegen entgegennehmen. Für die Bestimmung der Massnahmen, die zur Zielerreichung erforderlich sind, müssen aber auch fundierte Grundlagen im Rahmen von externen Aufträgen erarbeitet werden. Dazu findet bereits ein koordiniertes Vorgehen mit Umwelt- und Energiefachstellen von anderen Städten wie Zürich, Winterthur, Luzern, Aarau und Biel statt, welche dieselbe Zielsetzung verfolgen und an dessen Austausch sich die Stadt Thun beteiligt.

Mit der Motion wird ein neues, zusätzliches Reglement verlangt. Sie enthält jedoch keine Hinweise, welche Rechte und Pflichten und welche Massnahmen in welchen Bereichen (z.B. Energie, Verkehr) in diesem Reglement verankert werden sollen. Es wird einzig eine Zielsetzung vorgegeben. Da Klimaschutz eine Querschnittsaufgabe ist, die viele städtische Aufgaben tangiert, müssten einzelne Bestimmungen eines solchen Reglements wahrscheinlich andernorts verankert werden, beispielsweise im Baureglement. Rechtsetzungstechnisch lässt sich ein neues Klima-Reglement mit indirekten Änderungen bestehender Reglemente oder einem Mantelerlass zum Klimaschutz bewerkstelligen. Um jedoch beurteilen zu können, ob ein Reglement wirklich der richtige Weg ist oder ob unter Umständen auch ein Verfassungsartikel, eine Strategie oder ein Masterplan Klima ein zielführenderer Weg sein könnte, verfügt der Gemeinderat zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht über genug Informationen.

Eine Verankerung verbindlicher Vorgaben zum Klimaschutz beschäftigt auch andere Städte und Gemeinden. Die Stadt Burgdorf hat mit einer Weisung eine Klima-Force eingesetzt, die directionsübergreifend Anträge, Projekte, Massnahmen, Planungen und Beschaffungen auf Klimaverträglichkeit prüft. Die Stadt Zürich hat das Ziel der 2000 Watt Gesellschaft, die nun auf Netto Null Emissionen angepasst wird, in seiner Stadtverfassung. Die Umsetzung erfolgt über eine Roadmap. Die Stadt Bern hat ihre Energie und Klimastrategie um einen Handlungsplan Klima erweitert. Die Stadt Biel beschäftigt sich ebenfalls mit einer Motion, die ein Reglement fordert. Es stellt sich in Biel insbesondere die Frage, wie ein Reglement indirekte Emissionen einbeziehen soll und wie auf Bereiche ausserhalb der Handlungskompetenz einer Stadt eingewirkt werden kann.

Aus diesen Gründen beantragt der Gemeinderat die Ablehnung als Motion und Annahme als Postulat.

Antrag

Ablehnung als Motion.

Annahme als Postulat.

Thun, 28. August 2019

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident
Raphael Lanz

Der Stadtschreiber
Bruno Huwyler Müller

Stadtratssitzung vom 24. Oktober 2019

Motion Nr. M 3/2019

Motion betreffend einem Förderfonds Energie für die Stadt Thun

Fraktionen SP, Grüne/JG, glp/BDP und Mitunterzeichnende vom 16. Mai 2019; Beantwortung

Wortlaut der Motion

Der Gemeinderat wird beauftragt, dem Stadtrat ein Reglement für einen Förderfonds Energie vorzulegen.

Begründung

Da die Grundlagen für ein solches Reglement grösstenteils aus dem Reglement Überkommunalen Förderfonds Energie (RÜFE) vorliegen, wird vom Gemeinderat eine rasche Umsetzung erwartet. Begrüssenswert wäre ein Start des Förderfonds Energie auf 1. Januar 2020.

Das Bundesamt für Umwelt teilte unlängst mit, dass die bis 2020 gesetzten Emissionsziele im Verkehr und Gebäudesektor bei weitem nicht erreicht werden können. Der Ausstoss der Gebäude betrug im warmen Winter 2017 26 Prozent weniger als 1990. Das Ziel bis 2020 von 40 Prozent wird aus diesem Grund bei weitem verfehlt. Beim Verkehr sieht die Bilanz sogar noch viel schlechter aus: 2017 lag der Ausstoss 1 Prozent über dem von 1990. Das Ziel des Bundes wäre aber minus 10 Prozent im Vergleich zu 1990. 2018 hat sich die Lage sogar noch verschlechtert: Seit langem haben die verkauften Neuwagen wieder mehr CO₂ ausgestossen.

Der Bund sieht die Städte als sehr wichtige Partner bei der Umsetzung der Energiewende. Ein vom Bund erwähnter Kernbereich für die Gemeinden ist die Förderung von Energiesparmassnahmen. Da die Stadt Thun nach der knappen Ablehnung des Reglements Überkommunalen Förderfonds Energie (RÜFE) durch den Stadtrat am 13. Dezember 2013 nun keinen Förderfonds Energie hat, erfüllt sie die vom Bund gewünschte Partnerfunktion im Bereich der Energiewende nur ungenügend. Trotz der Ablehnung des Reglements Überkommunalen Förderfonds Energie (RÜFE) hat Steffisburg einen Förderfonds Energie geschaffen. Dieser ist seit 1. Januar 2017 in Kraft und hat sich bereits bewährt. Es kann als gutes Beispiel für die Stadt Thun gelten. Wir stellen uns einen ähnlichen Förderfonds Energie wie Steffisburg vor. Bestimmt ist es nicht nötig, das Rad neu zu erfinden und die bewährten Elemente des Förderfonds Energie von Steffisburg können übernommen werden.

Die energetische Sanierungsrate des Gebäudesektors liegt in der Schweiz unter 1 Prozent. Das ist viel zu tief, um die Ziele des Bundes zu erreichen. Aus diesem Grund ist es dringend nötig, dass die Stadt Thun Anreize für Energieeffizienz und den Einsatz von erneuerbaren Energien schafft und somit auch einen Beitrag zur Energiewende leistet. Der Förderfonds Energie wird sich auch positiv auf die regionale Wertschöpfung auswirken, denn die meisten Firmen, die bei der Sanierung von Gebäuden mitwirken, kommen aus der Region. Die Umstellung von Öl und Gas auf erneuerbare Energien hat ebenfalls positive ökonomische Auswirkungen, da kein Mittelabfluss in Öl und Gas fördernde Länder mehr stattfindet. Die Investitionen bleiben somit in der Region. Auch für Hauseigentümer und Mieterinnen und Mieter wird sich der Förderfonds positiv auswirken, da sie weniger Geld für Heizung und Elektrizität ausgeben müssen.

Stellungnahme des Gemeinderates

Der am 1. Oktober 2013 vom Kanton genehmigte Überkommunale Richtplan Energie sieht in Massnahme Nr. 28 ein Förderprogramm Energie vor, um das im Richtplan vorgesehene Ziel 2000-Watt-Dauerleistung pro Person (Primärenergie) auch mit finanziellen Anreizen zu unterstützen. Der Stadtrat lehnte am 13. Dezember 2013 die Genehmigung des vom Gemeinderat beantragten Reglements über einen überkommunalen Förderfonds Energie knapp ab, welches parallel zum Richtplan erarbeitet wurde. Vom Stadtrat bemängelt wurde damals einerseits die inkohärenten Energiesubventionen von Bund und Kanton, die Förderabgabe von 0.7 Rp/kWh Strom, fehlende Anreize, in Gebäudesanierungen zu investieren, sowie andererseits fehlende Innovation. Die vorliegende Motion nimmt das Anliegen in Form eines kommunalen Förderfonds nun wieder auf.

Seit der Ablehnung des Reglements haben sich die energie- und klimapolitischen Rahmenbedingungen stark geändert. Zu erwähnen sind etwa die UN-Klimakonferenz von Paris, die Annahme der Energiestrategie 2050 des Bundes sowie das neue nationale Energiegesetz. Vor dem Hintergrund dieser Rahmenbedingungen ist eine 100 Prozent erneuerbare Versorgung mit erneuerbaren Energien, das Sparen von Energie und eine hohe Energieeffizienz unerlässlich. Nebst den nationalen und kantonalen Förderprogrammen im Gebäudeenergiebereich, einer verstärkten Kommunikation, Information und Beratung der Bevölkerung zu Energiefragen sieht es der Gemeinderat als wichtig und richtig an, dass auch auf kommunaler Ebene finanzielle Anreize geschaffen werden, um die nach wie vor viel zu tiefe energetische Gebäudesanierungsrate zu steigern und die lokale Wertschöpfung zu stärken. Dies ist auch im Sinne des Legislaturziels «Thun ist auf dem Weg zur Energiestadt Gold».

Die Einführung eines Förderfonds Energie auf den 1. Januar 2020 ist jedoch aus verschiedenen Gründen nicht realistisch. Der Gemeinderat hat den Zahlenteil des Budgets 2020 bereits verabschiedet. Die ordentliche Budgetierung ist somit frühestens auf das Budget 2021 möglich. Zudem benötigen die erforderlichen Rechtsetzungsarbeiten ihre Zeit. Eine Ausarbeitung und Inkraftsetzung eines Reglements ist aufgrund der gesetzlich vorgegebenen Fristen und Zuständigkeiten (Gemeinderat, Stadtrat, Referendumsfrist) in dieser kurzen Zeit nicht möglich.

Antrag

Annahme.

Thun, 28. August 2019

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident
Raphael Lanz

Der Stadtschreiber
Bruno Huwyler Müller

Stadtratssitzung vom 19. September 2019

Postulat Nr. P 9/2019

Postulat betreffend Umstellung auf CO₂-arme Fahrzeugflotte der Stadt Thun

Fraktionen Grüne/JG, SP, glp/BDP vom 16. Mai 2019; Beantwortung

Wortlaut des Postulates

Der Gemeinderat wird gebeten zu prüfen, in Zukunft bei der Fahrzeugbeschaffung im Rahmen eines Mobilitätsmanagements Fahrzeuge zu berücksichtigen, die den CO₂-Ausstoss maximal reduzieren.

Begründung

Seit Frühling 2018 setzt Thun einen elektrisch betriebenen Kehrriktlastwagen ein. Dies ist im Sinne der Umweltverträglichkeit und des Klimaschutzes begrüssenswert. Weniger begrüssenswert ist, dass Thun im Anschluss an den erfolgreich verlaufenden Test nun drei dieselbetriebene Kehrriktfahrzeuge bestellt hat (Medienmitteilung vom 1. März 2019¹). Es erscheint weder konsistent noch glaubwürdig, ein erfolgreich verlaufendes Projekt mit einem elektrischen Kehrriktlastwagen medial intensiv mit diversen Medienmitteilungen und einem Kurzfilm zu bewerben und im Anschluss daran drei dieselbetriebene Kehrriktfahrzeuge zu bestellen. Diese drei Dieselfahrzeuge werden zirka bis ins Jahr 2032 CO₂-Emissionen verursachen, da die Lebensdauer solcher Fahrzeuge mit 12 Jahren angegeben wird.

Damit die Stadt Thun zukünftig mit gutem Beispiel voran gehen und ihre Vorbildfunktion vollumfänglich wahrnehmen kann, ist es sinnvoll, die gesamte Fahrzeugflotte von Thun langfristig und kontinuierlich umweltverträglicher zu gestalten. Das Festlegen von verbindlichen Kriterien für eine nachhaltige Beschaffung von Fahrzeugen, die den CO₂-Ausstoss der Fahrzeugflotte reduzieren, ist hierfür zweckdienlich und sinnvoll. Die Stadt Thun ist Energiestadt und die nachhaltige Erneuerung der Fahrzeugflotte kann einen wertvollen Beitrag zur Beibehaltung des Labels Energiestadt und letztendlich zur Lebensqualität in Thun beitragen. Elektrische Fahrzeuge schneiden auch in Sachen Lärm- und Geruchsemissionen klar besser ab.

Eine Stadt, die den Anspruch erhebt, eine Smart City zu werden und dazu unter dem Themenbereich Mobilität schreibt: «Eine Stadt fördert verschiedenste „saubere“ öffentliche Mobilitätsdienstleistungen unter Einsatz von modernen Technologien.»², sollte dies auch bei der eigenen Flotte umsetzen. Es gibt bereits vereinzelte positive Beispiele aus Thun, wie beispielsweise eine Elektro-Kehrmaschine³, ein elektrisches Kehrriktfahrzeug⁴ und zwei Elektroautos beim Bauinspektorat. Anstelle von losen Einzelmassnahmen die gesamte Fahrzeugflotte der Stadt Thun und deren Beschaffung gesamtheitlich zu denken, scheint nur konsequent und sinnvoll. Auch andere Städte setzen auf eine erhöhte Umweltverträglichkeit und vermehrt auf die Elektrifizierung ihrer Fahrzeugflotte, so beispielsweise Bern mit Strassenreinigungsmaschinen und Kleinmüllfahrzeugen⁵. Da die Kommunalfahrzeuge und Angestellten der Stadt primär auf dem Gemeindegebiet unterwegs sind, sind die Wege kurz und somit ideal für Elektrofahrzeuge. Es ist auch kein Problem, dass die Fahrzeuge tagsüber genügend Reichweite zur Erfüllung ihrer Aufgaben haben, da die meisten Fahrzeuge über Nacht abgestellt werden und die Batterien aufladen können.

¹ http://www.thun.ch/stadtverwaltung/medien/medienmitteilungen/news-behoerden.html?tx_news_pi1%5Bnews%5D=2237&tx_news_pi1%5Bday%5D=1&tx_news_pi1%5Bmonth%5D=3&tx_news_pi1%5Byear%5D=2019&cHash=209205b027654e441ec9921ad4edb47d

² <http://www.thun.ch/stadtverwaltung/abteilungen/abteilungen/fachstelle-umwelt-energie-mobilitaet/smart-city.html#c54488>

³ <https://www.kommunalmagazin.ch/fahrzeuge/thun-schafft-elektro-kehrmaschine-an>

⁴ <https://www.jungfrauzeitung.ch/artikel/163232/>

⁵ https://www.bern.ch/mediencenter/medienmitteilungen/aktuell_ptk/saubere-fahrzeuge-fuer-eine-saubere-stadt

Die Energiewende ist ohne Verkehrswende nicht möglich. Trotzdem erreicht der Bund bei seiner Energiestrategie die gesteckten Ziele beim Verkehr bei weitem nicht. Hinzu kommt, dass die Neuwagen von 2017 über 35 Prozent mehr CO₂ ausstossen als die Hersteller angegeben hatten (TT vom 22.01.2019). Dass es auch anders geht, hat die Stadt Thun mit oben erwähnten Beispielen, wie dem E-Kehrrichtfahrzeug, bewiesen. Dies soll in Thun zum Standard werden und es sollen nur noch in begründeten Ausnahmefällen keine Elektrofahrzeuge gekauft werden.

Heute ist der Verkehr energieintensiv, dreckig, laut und breit. Um das zu ändern, braucht es eine Antriebs- und eine Mobilitätswende. Der Verkehr ist der grösste Energieverbraucher der Schweiz. 36 Prozent der Endenergie wurden 2017 im Verkehrssektor verbraucht. 94 Prozent dieses Endenergiebedarfs wird mit Erdölprodukten gedeckt (Benzin, Diesel und Flugtreibstoffe). So macht der Verkehr heute 32 Prozent an den Schweizer Treibhausgasemissionen aus. Den Energieverbrauch des Verkehrs zu senken, ist mit dem Elektroantrieb möglich, da Elektromotoren massiv effizienter sind als Verbrennungsmotoren.

Stellungnahme des Gemeinderates

Bei dem seit Frühjahr 2018 100 Prozent elektrisch betriebenen Kehrrichtfahrzeug handelt es sich um ein Leuchtturmprojekt unter dem Patronat des Bundesamts für Energie, das die Stadt Thun als Pionierin unterstützt hat, um Erfahrungen im Betrieb zu sammeln. Die Beschaffungskosten für den Prototypen waren rund doppelt so hoch wie für ein herkömmlich dieselbetriebenes Kehrrichtfahrzeug. Mit dieser Technologie, erstmalig verbaut in einem Kehrrichtfahrzeug, ist die Stadt Thun ein beträchtliches Risiko eingegangen. Bis heute wurden gute Erfahrungen während des Betriebs auf Gemeindegebiet gemacht – Kurzstrecken, auch zur Kehrrichtverbrennungsanlage, sind dafür ideale Voraussetzungen. Der Einsatz eines elektrisch betriebenen Kehrrichtfahrzeugs ist im Stop-and-Go-Betrieb, mit der erforderlichen Nutzlast, dem elektrischen Aufbau und nicht zuletzt wegen des Betriebs in unmittelbarer Nähe zu Menschen (Abgas-/Lärm und Geruchsbelastung der Bürger und der Lader) technisch-physikalisch, emissionsmässig und wirtschaftlich ideal.

Die Kehrrichtbelader, Fahrer und auch die Bevölkerung äussern sich daher positiv zum Einsatz. Auch der Unterhalt eines Elektrofahrzeuges ist viel einfacher und dadurch auch kostengünstiger. Aufgrund der Erfahrungen der Stadt Thun haben sich weitere Städte wie Bern, Luzern, Zürich, Basel für diese vorerst nur als Prototyp erhältliche Technologie entschieden. Noch in diesem Jahr können wenige davon ihre elektrisch betriebenen Kehrrichtfahrzeuge in Betrieb nehmen.

Trotz aller Überzeugung und guten Argumente sind jedoch bei einem elektrisch betriebenen Kehrrichtlastwagen aus nullter Generation noch Unsicherheiten vorhanden. Es gibt immer noch kein Serienfahrzeug – die Fertigung des eLKW erfolgt aktuell immer noch durch Zerlegung und Umbau eines neuen Dieselfahrzeugs direkt ab Produktionsstrasse. Latente Kinderkrankheiten könnten die ganze städtische Kehrrichtflotte lahmlegen, falls die Flotte auf ein und denselben Prototypen aufbaut. Wie ist die Lebensdauer der Batterie? Wie wird diese später rezykliert, und wie entwickeln sich die Unterhaltskosten langfristig? Zudem muss die elektrische Gebäudeversorgung und -infrastruktur mit dem rasch wachsenden Strombedarf mithalten können. Eine Beschaffung muss gesamtheitlich betrachtet werden. Dabei sind folgende Rahmenbedingungen zwingend zu berücksichtigen: Öffentliches Beschaffungsrecht, Finanzen, Wirtschaftlichkeit, betriebliche Anforderungen, vorhandene Infrastruktur, ausgebildetes Werkstattpersonal und der Zeitfaktor – ein Fahrzeugersatz dauert rund eineinhalb Jahre.

Öffentlichkeitsarbeit

Die in der Begründung des Postulats angesprochene Öffentlichkeitsarbeit der Stadt erfolgt planmässig und nicht zuletzt gestützt auf eine Vereinbarung mit dem Bundesamt für Energie über das Leuchtturmprojekt eLKW. Diese Kommunikation entspricht den Zielsetzungen der Energiestadt. Sie ist keineswegs Ersatz für konsequentes Handeln in der Beschaffung.

Elemente dieser Öffentlichkeitsarbeit waren bisher:

- Einkauf von geeignetem Strommix bei der Energie Thun AG (je 50 % aus Wasserkraft und Kehrlichtverbrennung)
- Visualisierung des geschlossenen Kreislaufs Entsorgung-Stromproduktion-Laden der Batterien
- eLKW «bi de Lüt» auf dem Waisenhausplatz, inkl. Anschauungsmaterial
- 1. Platz «Innovationspreis OKI» im Jahr 2018 (Kommunale Infrastruktur)
- Ausleihe des Fahrzeugs in der Schweiz für Testfahrten (Städte Zürich, Burgdorf, Brig, Winterthur)
- Roadshow in Frankfurt, Mainz, Colmar und Freiburg i.B. (inkl. Nachweis der Langstreckenfahrfähigkeit)
- Div. Vorträge von Gemeinderat Konrad Hädener und des Leiters Beschaffung der Stadt Thun vor Fachleuten
- Empfang einer Delegation aus den Vereinigten Arabischen Emiraten
- Empfang einer Delegation aus Deutschland
- Produktion von Videos inkl. Übersetzungen
- usw.

Daraus sind viele Offerten der Herstellerfirma für Fahrzeuglieferungen insbesondere nach Deutschland entstanden. Dieses Beschaffungsvolumen übersteigt dabei dasjenige der Stadt Thun um das Hundertfache! Der wirkliche Beitrag der Stadt Thun an die Serienreife des eLKW's bemisst sich nicht an ihrer Bestellung, sondern an der Wirkung ihrer Öffentlichkeitsarbeit. Das ist ein langer und wirksamer Hebel.

Hybridtechnologie – CO₂- und Schadstoffeinsparungen sowie Lärmreduktion

Der Gemeinderat hat sich im Februar 2019 aufgrund dieser Erfahrungen und Erwägungen für die Ersatzbeschaffung von drei Hybrid-Kehrlichtfahrzeugen entschieden – diese werden im Frühjahr 2020 eingesetzt. Diese Hybrid-Fahrzeuge werden von einem dieselmotorisierten Fahrgestell (Euro-Norm 6d) angetrieben, und der Kehrlichtaufbau ist zu 100 Prozent elektrisch betrieben. Dadurch reduziert sich der Lärm massiv (bis zu 20 dB(A)) und es können markante CO₂-Einsparungen erzielt werden. Erfahrungen zeigen zudem, dass solche Fahrzeuge wirtschaftlicher sind und die leicht höheren Beschaffungskosten gegenüber Fahrzeugen konventioneller Bauart auf die gesamte Laufzeit von rund elf Jahren wettgemacht werden können.

Der Beschaffungsentscheid zugunsten der Hybridtechnologie erlaubt es der Stadt, vier alte Dieselfahrzeuge der Euro-Norm 5 (Typenprüfung ab 2007) zeitnah ausser Betrieb zu setzen. In der EU gelten Grenzwerte für Kohlenmonoxid (CO), Stickoxide (NO_x), Kohlenwasserstoffe, die Partikelmasse und die Partikelanzahl. Die Abgasnormen in der EU legen hingegen keine Grenzwerte für den Ausstoss des Treibhausgases Kohlendioxid (CO₂) fest. Bestimmungen dazu sind in Richtlinien zum Flottenverbrauch geregelt. Damit ist gesagt, dass eine Fokussierung der Beschaffungsoptik rein auf den CO₂-Ausstoss der Fahrzeugflotte auch im Sinne des Umweltschutzes nicht zielführend sein kann. Neben der Vermeidung von Treibhausgasemissionen muss auch der Ausstoss von anderen Luftschadstoffen im Auge behalten werden. Diese tragen beispielsweise viel zur Smogbildung bei. Weiter sind die Umweltbilanzen der eingesetzten Technologien zu beachten. In dieser Hinsicht sind die aktuell stark verbreiteten Lithium-Batterien hinsichtlich Rohstoffverbrauch und Herkunft der zu ihrer Fertigung benötigten Energie auch nicht unbedenklich.

Angesichts der rasanten Entwicklung der Elektromobilität wird der nächste Fahrzeugersatz wohl zu 100 Prozent elektrisch erfolgen können. Die Anschaffung von sogenannten Hybridfahrzeugen ist im Sinne der Ziele der Energiestadt. Thun wird als erste Stadt der Schweiz bereits im kommenden Jahr ihre gesamte Kehrlichtfahrzeugflotte elektrisch oder teilelektrisch betreiben.

Fahrzeugpark der Stadt Thun

2015 ePersonenwagen
2016 eEisaufbereitungsmaschine

Tiefbauamt
Amt für Bildung und Sport

2018	eKehrichtfahrzeug (Leuchtturmprojekt BFE)	Tiefbauamt
2019	ePersonenwagen	Bauinspektorat
2019	eKleinkehrichtfahrzeug	Tiefbauamt
2019	eStrassenreinigungsmaschine 2 m ³ (Weltneuheit)	Tiefbauamt
2020	eHybrid-Kehrichtfahrzeuge (Dieselantrieb / Elektroaufbau)	Tiefbauamt
2020	ePersonenwagen/Cargo	Tiefbauamt
2020	eMofa	Tiefbauamt
2020	ePersonenwagen/Cargo	Stadtkanzlei
2020	ePersonenwagen/Cargo	Amt für Stadtliegenschaften

Und ausserdem seit 2008 im Tiefbauamt im Einsatz

2008 eLaubblaser / eFadenmäher / eStaubsauger / eRasenmäher / eStampfer / eVibrationsplatte

Schlussbemerkung

Die Stadt Thun nimmt als Energiestadt ihre Vorbildrolle aktiv wahr. Die Beschaffungen von CO₂-reduzierten Fahrzeugen erfolgten auch bisher gesamtheitlich, sinnvoll, konsequent, erfolgreich und langfristig. Der Gemeinderat erachtet darüber hinaus die Festlegung von verbindlichen Kriterien für eine nachhaltige Beschaffung von Fahrzeugen, die den CO₂-Austoss der Fahrzeugflotte reduzieren, im Sinne der Nachvollziehbarkeit als zweckdienlich und als sinnvoll, unter Berücksichtigung aller Rahmenbedingungen.

Antrag

Annahme.

Thun, 21. August 2019

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident
Raphael Lanz

Der Stadtschreiber
Bruno Huwyler Müller

Stadtratssitzung vom 19. September 2019

Postulat Nr. P 13/2019

Postulat betreffend Förderung energietechnisch sinnvoller Sanierungen durch Anreize

Fraktion SVP und Mitunterzeichnende vom 6. Juni 2019; Beantwortung

Wortlaut des Postulates

Im Hinblick auf die geplante Überarbeitung des Baureglements wird der Gemeinderat gebeten zu prüfen, ob:

1. im Baureglement und in der Gebührenverordnung Bauwesen Anreize für ein energietechnisch sinnvolles/umweltfreundlicheres Bauen geschaffen werden können, so z.B. durch den Erlass der Baubewilligungsgebühr, die Erleichterung von Formalitäten des Baubewilligungsverfahrens oder die Nichtweiterverrechnung von Gebühren von kantonalen Amtsstellen?
2. es möglich ist, dass die öffentliche regionale Energieberatung Thun Oberland-West¹ bei ihren Dienstleistungen (u.a. Vorgehensberatung bei Gebäudesanierungen und Heizungersatz, Beratung zur Nutzung erneuerbarer Energien, Erläuterung von Förderungsprogrammen) auf die Gebühr verzichtet, wenn sie Thuner Bürgerinnen und Bürger berät? Wenn dies nicht möglich ist: Kann die Energie Thun AG diese Gebühr entsprechend ihres Förderprogramms bei der Erneuerung Erdgas/Biogas² übernehmen?

Begründung

Gemäss den kürzlich verabschiedeten Legislaturzielen möchte die Stadt Thun ressourcenschonendes Verhalten der Thunerinnen und Thuner stärken (siehe Legislaturziel 7: Thun ist auf dem Weg zur Energiestadt Gold, Massnahme 23; Legislaturziel 11: Thun ist Smart City). Damit diese Ziele gemeinsam erreicht werden können, ist es sinnvoll, anstelle von Verboten und Einschränkungen den Bürgerinnen und Bürger von Thun Anreize zum eigenverantwortlichen umweltfreundlichen Handeln zu setzen.

Ein solcher Anreiz kann darin bestehen, dass z.B. beim Ersatz einer bestehenden Ölheizung durch eine energietechnisch sinnvollere bzw. umweltfreundlichere Heizung (sei dies Gasheizung, Ölschnitzel oder Wärmepumpe, Solaranlage etc.) auf die Baubewilligungsgebühr verzichtet wird (analog Art. 11 des bisherigen Baureglements³, das eine Reduktion der Gebühr bei guter Bau- und Aussenraumgestaltung vorsieht). Allenfalls ist es auch möglich, dass das Baubewilligungsverfahren bezüglich der Formalitäten, d.h. bezüglich der einzureichenden Unterlagen etc., für solche Bauten vereinfacht wird.

Sofern keine Baubewilligung nötig ist, aber ein Bericht eines kantonalen Amtes eingeholt werden muss (wie z.B. bei Wärmepumpen innerhalb des Gebäudes⁴) und dieses über das Bauinspektorat im Rahmen eines Baugesuches läuft, kann der Anreiz darin bestehen, eine allfällig anfallende Gebühr des kantonalen Amtes der Gesuchstellerschaft nicht weiterzuverrechnen. Sofern dies nicht möglich ist, kann der Anreiz darin bestehen, dass eine allfällige Gebühr durch die Energie Thun AG im Rahmen von deren Förderprogramm² übernommen wird.

¹ <https://www.regionale-energieberatung.ch/de/Angebot>

² <https://www.energiethun.ch/de/Kunden/Foerderprogramme/Erdgas-Biogas>

³ http://www.thun.ch/fileadmin/media/reglemente_verordnungen/bauwesen_oeffentliche_werke_energie_und_verkehr/72.01.pdf

⁴ siehe dazu: <https://www.bve.be.ch/bve/de/index/energie/energie/waermepumpen.html>

Damit eine Hauseigentümerin/ein Hauseigentümer weiss, welche energietechnischen Massnahmen und welche Nutzung von erneuerbaren Energien sinnvoll wären, benötigt sie/er eine umfassende Information. Eine solche wird z.B. durch die regionale Energieberatung Thun Oberland-West¹ angeboten. Für Beratungen vor Ort verlangt diese Fachstelle eine Gebühr. Ein weiterer Anreiz für die Thuner Bürgerinnen und Bürger kann deshalb darin bestehen, dass auf diese Gebühr verzichtet wird oder diese von der Energie Thun AG im Rahmen ihres Förderprogrammes beglichen wird.

Stellungnahme des Gemeinderates

Der Gemeinderat begrüsst die Zielsetzung des Postulates, die auch der Umsetzung des überkommunalen Richtplans Energie dient.

Gerade der Sanierung des Gebäudebestandes kommt im Zusammenhang mit einer umweltverträglichen und ressourcenschonenden Energienutzung eine zentrale Bedeutung zu. Daher sind Fördermassnahmen in diesem Bereich sinnvoll. Die Arbeiten im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision gehen in diese Richtung und es ist vorgesehen, entsprechende Bestimmungen im Baureglement zu verankern. Die Umsetzung soll in einer separaten Verordnung geregelt werden.

Wie genau die Förderung energietechnisch sinnvoller Sanierungen ausgestaltet werden kann – und welche direkten oder indirekten Kostenfolgen für die Stadt dies haben könnte –, ist momentan noch Gegenstand der Prüfung. Der Gemeinderat sieht im Gebührenverzicht einen interessanten Ansatz, der vertieft geprüft wird. Dabei wird auch die Möglichkeit eines Gebührenerlasses bei Beratung durch die regionale Energieberatung Thun Oberland-West in Betracht gezogen. Es ist zu beachten, dass die Energieberatung Thun Oberland-West aktuell in Ausschreibung ist, was Auswirkungen auf mögliche Massnahmen haben kann, und dass allfällige Massnahmen je nachdem nicht in der alleinigen Kompetenz der Stadt Thun liegen.

Im Weiteren wird darauf hingewiesen, dass – neben monetären – auch andere Anreize in Frage kommen, wie zum Beispiel die Befreiung von der Baubewilligungspflicht bei einem Heizungsersatz, sofern dieser unter Einhaltung der Energiegesetzgebung erfolgt. Im Rahmen der Prüfung des Postulates sollen das Verhältnis von Aufwand/Ertrag sowie die Realisierbarkeit der verschiedenen möglichen Massnahmen abgeklärt werden.

Aus diesen Gründen beantragt der Gemeinderat die Annahme des Postulates.

Antrag

Annahme.

Thun, 21. August 2019

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident
Raphael Lanz

Der Stadtschreiber
Bruno Huwyler Müller

Postulat Nr. P 25/2019

Stadtratssitzung vom 19. September 2019

Postulat für das Erarbeiten eines Berichtes zu den Klimaschutz-Vorschlägen der Stadtratsfraktionen und Stadratsmitglieder

Franz Schori (SP) und Mitunterzeichnende vom 22. August 2019; Beantwortung

Wortlaut des Postulates

Der Gemeinderat wird beauftragt, dem Stadtrat auf der Basis der im Sommer 2019 erfolgten Klimaschutzeingaben der Fraktionen und Mitglieder des Thuner Stadtrats einen Bericht zu erarbeiten und zur Diskussion und Kenntnisnahme vorzulegen.

Begründung

Der am 27. Juni 2019 durch den Stadtrat ausgerufene Klimanotstand verpflichtet die Stadt Thun, Massnahmen zu treffen. Der Gemeinderat hat Anfang Juli die Mitglieder des Stadtrats darum gebeten, ihm bis am 15. August 2019 Vorschläge zu unterbreiten. Die zahlreichen Eingaben der Stadträtinnen und Stadträte zeigen, dass die Stadt Thun einen grossen Handlungsspielraum für den Klimaschutz hat. In einem nächsten Schritt ist der Gemeinderat gefordert, die Vorschläge in geeigneter Weise zusammenzuführen, zu prüfen und mit eigenen Vorschlägen zu ergänzen. Für die Mitglieder des Stadtrats ist es für die nächsten Klimaschutzschriffe dienlich zu wissen, was für Eingaben erfolgt sind und wie der Gemeinderat diese Vorschläge beurteilt.

Stellungnahme des Gemeinderates

Der Gemeinderat hat die Stadratsmitglieder im Nachgang zur Klimadebatte eingeladen, ihm konkrete, umsetzbare, rechtlich zulässige und finanziell tragbare Klimaschutzmassnahmen vorzuschlagen. Von dieser Einladung haben mehrere Parteien und Fraktionen Gebrauch gemacht. Der Gemeinderat hat am 16. August 2019 von den eingereichten Vorschlägen Kenntnis genommen und Aufträge für das weitere Vorgehen erteilt.

Der Gemeinderat anerkennt, dass in den letzten Wochen von Parteien, Fraktionen und Stadratsmitgliedern viel Arbeit geleistet worden ist. Die Anzahl der vorgeschlagenen Massnahmen und der eingereichten parlamentarischen Vorstösse ist beeindruckend. Der Gemeinderat bedankt sich bei den Beteiligten für das grosse Engagement. Die vorgeschlagenen Massnahmen werden nun gesichtet und geprüft. Der Gemeinderat wird dem Stadtrat im nächsten Jahr einen entsprechenden Bericht unterbreiten. Eine Kommunikation über das weitere Vorgehen erfolgt am 30. August 2019.



Antrag
Annahme.

Thun, 28. August 2019

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident
Raphael Lanz

Der Stadtschreiber
Bruno Huwyler Müller