

Botschaft an den Grossen Gemeinderat für die 4. Sitzung vom 4. September 2025

Traktanden Nr. 57
Registratur Nr. 10.3.73
Axioma Nr. 7888

Ostermundigen, 02.07.2025 / MosLea, MulPet



Überparteiliches Postulat betreffend Prüfung der Fördermöglichkeiten für den Ausbau der Elektromobilität; Umsetzung; Kenntnisnahme

1. Zusammenfassung und Antrag

1.1. Zusammenfassung

Am 23. September 2021 wurde das überparteiliche Postulat betreffend «Prüfung der Fördermöglichkeiten für den Ausbau der Elektromobilität» eingereicht. Der Gemeinderat hat am 5. Mai 2022 dazu Stellung genommen, der Grosse Gemeinderat hat das Postulat in seiner Sitzung vom 1. September 2022 erheblich erklärt und an den Gemeinderat überwiesen (Details zum Postulat und der Antwort des Gemeinderats siehe Kapitel 2.1).

In seiner Stellungnahme vom 5. Mai 2022 hat der Gemeinderat u. a. ein Projekt für den Aufbau bzw. Ausbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur für Elektromobilität in Aussicht gestellt. Deshalb hat die Gemeinde Ostermundigen 2024 eine Machbarkeitsstudie zu allgemein zugänglicher Ladeinfrastruktur erstellen lassen, vgl. Beilage 1. Die wichtigsten Erkenntnisse sind untenstehend zusammengefasst:

- Die Elektromobilität entwickelt sich in den nächsten Jahren stark. Im Jahr 2035 geht die Machbarkeitsstudie für Ostermundigen von 3'000 batterieelektrischen Personenwagen aus, Ende 2024 waren rund 220 solche Fahrzeuge immatrikuliert.
- Heute gibt es in Ostermundigen rund 30 öffentlich zugängliche Ladepunkte, u. a. in den Einstellhallen von Migros und Coop. Etwa 16 davon erfüllen das Kriterium «Laden im Quartier», also wohnungsnah und rund um die Uhr zugängliche Lademöglichkeiten. Aufgrund der rasanten Entwicklung in der Elektromobilität ist davon auszugehen, dass in den nächsten Jahren weitere Ladepunkte durch Dritte entstehen – insbesondere solche, die dem Bedürfnis nach «Laden im Quartier» entsprechen. Auch ohne aktives Handeln der Gemeinde dürfte dieses Angebot wachsen.
- Weil ein Grossteil der Elektrofahrzeuge zu Hause geladen wird, braucht es bis 2035 dennoch rund 60 öffentlich zugängliche Ladepunkte im Sinne von «Laden im Quartier». Heute sind – wie erwähnt – erst 16 solche Ladepunkte vorhanden – bis 2035 müssten also gut 44 zusätzliche geschaffen werden.

Gemeinderat

Schiessplatzweg 1
Postfach 101
3072 Ostermundigen

Telefon +41 31 930 14 14
www.ostermundigen.ch

- Auf dem Gemeindegebiet wurden verschiedene Standorte für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur (= vor allem «Laden im Quartier») geprüft und 12 mögliche Standorte ausgewählt, die in den nächsten Jahren realisiert werden können.
- Mögliche Rollen der Gemeinde Ostermundigen, wie sie sich in Bezug auf allgemein zugängliche Ladeinfrastruktur positionieren kann, sind nachfolgend aufgeführt:
 - **Variante A** Der Ladeinfrastrukturaufbau wird komplett dem freien Markt überlassen. Auf öffentlichem Grund werden keine Ladestationen zur Verfügung gestellt. Der Gemeinde entstehen keine Kosten. Dafür besteht das Risiko, dass Anbieter nur lukrative Standorte wählen und somit grosse Teile von Ostermundigen nicht erschlossen werden.
 - **Variante B** Ausgewählte Standorte auf öffentlichem Grund sollen Dritten für die Realisierung von Ladeinfrastruktur zur Verfügung gestellt werden. Die Gemeinde sieht dabei eine finanzielle Beteiligung in Form einer Vorfinanzierung der Basisinfrastruktur vor. Der Zeitpunkt der Umsetzung wird nach Möglichkeit mit anstehenden Strassen- oder Werkleitungssanierungen abgestimmt. Um auf Entwicklungen im Bereich der Elektromobilität und insbesondere auf die Aktivitäten Dritter reagieren zu können, behält sich der Gemeinderat bei der Standortwahl bewusst Flexibilität vor. Die Nutzung des öffentlichen Grunds wird über eine Konzession oder Miete geregelt.

Vorgesehen ist eine rollende Planung in zwei Etappen:

1. Etappe (bis 2028): Schrittweise Ausschreibung und Realisierung von sechs Standorten mit insgesamt 16 Ladepunkten. Die Investitionen für die Gemeinde betragen rund CHF°206'000.00. Die jährlichen Einnahmen aus der Nutzung des öffentlichen Grunds werden auf CHF°10'000.00 bis 20'000.00 geschätzt, womit die Investitionen innert 10 bis 20 Jahren amortisiert sind.

2. Etappe (ab 2030): Weitere sechs Standorte mit total 22 Ladepunkten sollen ebenfalls schrittweise ausgeschrieben und realisiert werden. Die Investitionskosten betragen rund CHF°167'000.00. Die Auswertung der 1. Etappe sowie der Kreditantrag für die 2. Etappe werden dem GGR voraussichtlich Ende 2029 unterbreitet.

Wird auch die 2. Etappe umgesetzt, stehen bis 2033 an 12 Standorten insgesamt 38 zusätzliche öffentlich zugängliche Ladepunkte zur Verfügung. Die Gesamtkosten zu Lasten der Gemeinde betragen rund CHF°373'000.00.

Damit wird der Zielwert von ursprünglich 44 zusätzlichen Ladepunkten zwar nicht vollständig erreicht. Angesichts der Dynamik im Bereich Elektromobilität und der beschränkten Handlungsspielräume (insbesondere knapper öffentlicher Raum) erachtet der Gemeinderat dieses Vorgehen jedoch als umsichtig und zielführend.

Die Umsetzung von Variante B hängt davon ab, ob sich mit einer Ausschreibung der Standorte überhaupt Betreiber:innen von Ladeinfrastruktur finden lassen.

- **Variante C** Die Gemeinde Ostermundigen plant, finanziert, baut und betreibt eigenständig Ladestationen auf öffentlichem Grund. Dadurch entsteht ein flächendeckendes Ladenetz. Die Kosten für den Aufbau der Basisinfrastruktur und Ladestationen betragen für die 1. Etappe (6 Standorte mit 16 Ladepunkten) ca. CHF 389'000.00, für die 2. Etappe (weitere 6 Standorte mit 22 Ladepunkten) ca. CHF 260'000.00.

Der Gemeinderat betont, dass die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr Priorität geniesst. Die Elektromobilität kann aber ein weiteres wichtiges Puzzlestück auf dem Weg zu einer CO₂-armen Mobilität sein – im Bewusstsein darüber, dass damit der motorisierte Individualverkehr gefördert wird.

Der Gemeinderat hat beschlossen, die Variante B im Rahmen einer rollenden Planung weiterzuverfolgen. Diese Vorgehensweise ermöglicht es der Gemeinde Ostermundigen, aktiv Einfluss auf den Ausbau der Ladeinfrastruktur zu nehmen und deren Realisierung an geeigneten Standorten zu steuern. Gleichzeitig bleibt genügend Flexibilität, um auf Entwicklungen im Bereich Elektromobilität zeitnah zu reagieren.

Sollte sich beispielsweise zeigen, dass Dritte schneller Ladeinfrastruktur bereitstellen als erwartet, kann auf die Umsetzung einzelner geplanter Standorte verzichtet werden. Nach der 1.°Umsetzungsphase von 2026 bis 2028 besteht die Möglichkeit, in einer 2. Etappe ab 2030 weitere Standorte zu realisieren – sofern dies noch erforderlich ist.

1.2. Antrag

Gestützt auf die nachfolgenden Ausführungen sowie Artikel 57 Abs. 1c der Gemeindeordnung vom 24. September 2000 beantragt der Gemeinderat dem Grossen Gemeinderat, es sei folgender

Beschluss zu fassen:

1. Der Grosse Gemeinderat nimmt die vom Gemeinderat vorgesehene Rolle der Gemeinde Ostermundigen und die geplante rollende Planung im Bereich der allgemein zugänglichen Ladeinfrastruktur für Elektromobilität sowie die schrittweise Umsetzung der 1. Etappe zur Kenntnis.

2. Erläuterungen

2.1. Ausgangslage

Am 23. September 2021 wurde das überparteiliche Postulat betreffend «Prüfung der Fördermöglichkeiten für den Ausbau der Elektromobilität» eingereicht. Der Gemeinderat hat am 5. Mai 2022 dazu Stellung genommen, der Grosse Gemeinderat hat das Postulat in der Sitzung vom 1. September 2022 erheblich erklärt und an den Gemeinderat überwiesen.

Der **Wortlaut** des Postulats wird nachfolgend aufgeführt, auf die erneute Wiedergabe der **Begründung/Fragen** wird verzichtet.

«Der GR wird beauftragt zu prüfen, in welcher Form die Gemeinde den breiten Rollout der Elektromobilität unterstützen kann. Der Gemeinderat soll mit dem Kanton und dem Stromversorger (BKW) prüfen,

- welche Möglichkeiten bestehen, den Bau von Ladeinfrastruktur für die tägliche Ladung von Elektrofahrzeugen zu fördern.
- welches Angebot an Ladestationen auf Basis der Bevölkerungsstruktur auf öffentlichem Grund (Blaue Zonen) sinnvoll ist.
- wie schnell ein solcher Ausbau sinnvollerweise geschieht.

- welche Massnahmen getroffen werden müssen, damit eine Überlastung und ein unnötiger Ausbau der Netzinfrastruktur vermieden werden kann.»

Die allgemeine **Stellungnahme des Gemeinderats** vom 5. Mai 2022 lässt sich wie folgt zusammenfassen: Die Gemeinde Ostermundigen steht der Förderung der Elektromobilität grundsätzlich positiv gegenüber. Priorität genießt gemäss Räumlicher Entwicklungsstrategie (RES) jedoch nach wie vor die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr. Die Elektromobilität ist aber ein weiteres wichtiges Puzzlestück auf dem Weg zu einer CO₂-armen Mobilität. Der Gemeinderat sieht deshalb eine öffentliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge als wichtigen klimapolitischen Schritt und stellt ein entsprechendes Umsetzungsprojekt in Aussicht.

Aus diesem Grund hat die Gemeinde Ostermundigen das Beratungsunternehmen EBP mit einer Machbarkeitsstudie zu allgemein zugänglicher Ladeinfrastruktur beauftragt (Beilage 1). Im Rahmen der Studie wurden u. a. diese Fragestellungen bearbeitet:

- Ladeinfrastrukturbedarf.** Wie viele Steckerfahrzeuge wird es in welchem Zeitraum in Ostermundigen voraussichtlich geben? Wo werden sie geladen, wie oft und wie lange? Wie viele und welche Ladestationen braucht die Gemeinde in den nächsten Jahren? Wie unterscheidet sich der Ladebedarf räumlich? (> siehe 2.3.1.)
- Standortdefinition.** Welche Standorte eignen sich am besten für den Ausbau von allgemein zugänglichen Ladepunkten? Welche Ladestationstypen und wie viele Ladepunkte sollen an jedem Standort vorgesehen werden? (> siehe 2.3.2.)
- Entscheidungsgrundlagen zur Rolle der Gemeinde.** Wie soll die Gemeinde ihre Koordinations-, Planungs- und Vorbildrolle bei der Realisierung der allgemein zugänglichen Ladeinfrastruktur am besten ausüben? Welche Aufgaben sollte die Gemeinde übernehmen und welche weiteren Arbeiten externe Partner? Wie hoch sind die Kosten für die Gemeinde sowie für die Ladestationsbetreiberin je Betreibermodell? (> siehe 2.3.3.)
- Handlungsanweisung.** Wie lautet die Empfehlung von EBP an die Gemeinde Ostermundigen? Wieviel muss die Gemeinde investieren und wie können die Investitionen refinanziert werden? (> siehe 2.3.4 und 2.4)

2.2. Ziel / Konzept

Die Zielsetzung dieser Botschaft ist einerseits, die Rolle der Gemeinde Ostermundigen bezüglich Auf-/Ausbau von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur zu klären. Sie dient andererseits dazu, dem Grossen Gemeinderat die Umsetzung des überparteilichen Postulats aufzuzeigen.

2.3. Projekt

Im folgenden Abschnitt werden die wichtigsten Resultate der «Machbarkeitsstudie allgemein zugängliche Ladeinfrastruktur» von EBP (Beilage) zusammengefasst. Die Studie umfasst den Zeitraum 2025 bis 2050, mit Planungshorizont bis 2035.

2.3.1. Ladeinfrastrukturbedarf

Die Machbarkeitsstudie zeigt auf, dass sich die Elektromobilität in den nächsten Jahren stark entwickelt, vgl. Abb. 1. Im Jahr 2035 geht man in Ostermundigen von rund 3'000 batterieelektrischen Personenwagen aus. Ende 2024 waren ca. 220 solche Fahrzeuge immatrikuliert.

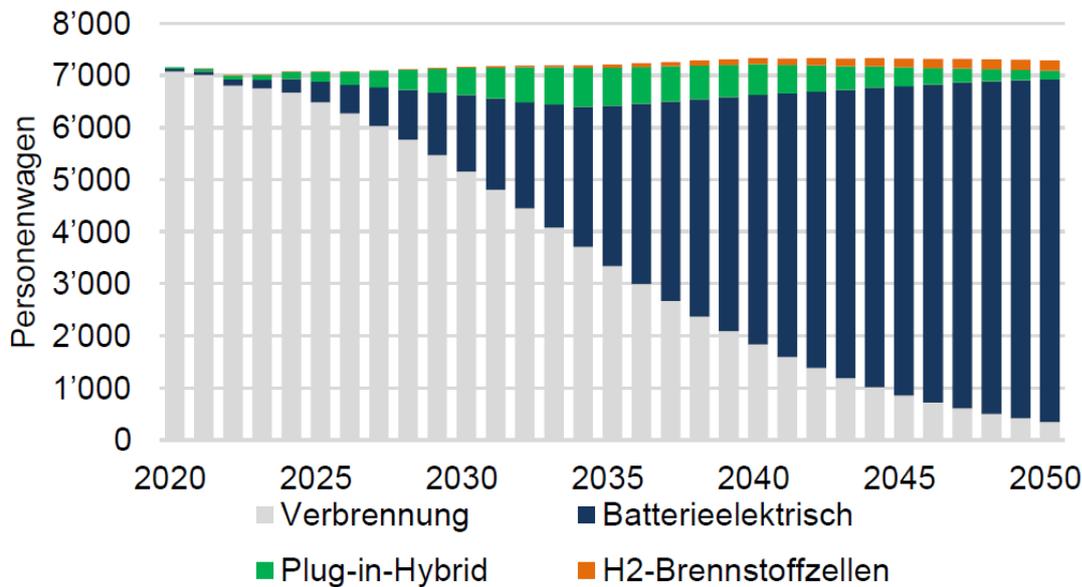


Abbildung 1: Entwicklung des Personenwagenbestandes nach Antriebstechnologie in Ostermundigen

Die sogenannten Ladebedürfnisse zeigen, wo, wie oft und wie lange die Elektrofahrzeuge geladen werden. Folgende Ladebedürfnisse werden unterschieden:

- *Laden zu Hause:* Aufladen am Wohnort an privaten Ladestationen mit wenig Ladeleistung bzw. langer Ladedauer.
- *Laden im Quartier:* Aufladen an allgemein zugänglichen Ladestationen in unmittelbarer Nähe zum Wohnort (z. B. blaue Zone) mit eher wenig Ladeleistung bzw. eher langer Ladedauer.
- *Laden am Arbeitsplatz:* Aufladen an Ladestationen am Arbeitsplatz von sowohl privaten Fahrzeugen der Mitarbeitenden wie auch die Betriebsfahrzeuge mit eher kleiner Ladeleistung bzw. eher langer Ladedauer.
- *Laden am Zielort:* Aufladen an allgemein zugänglichen Ladestationen auf bestehenden Abstellplätzen während dem Parkieren und während einer Aktivität (Supermarket, Kino, Sportzentrum, usw.) mit mittlerer Ladeleistung bzw. kürzerer Ladedauer.
- *Schnellladen:* Schnellladen an allgemein zugänglichen Ladestationen mit hoher Ladeleistung bzw. kurzer Ladedauer.

Der Gemeinderat sieht allfälligen Handlungsbedarf der Gemeinde vor allem beim «Laden im Quartier». Die Machbarkeitsstudie zeigt auf, dass bis 2035 rund 60 Ladepunkte fürs «Laden im Quartier» notwendig sind – davon sind heute bereits ca. 16 vorhanden – und gibt Hinweise auf deren räumliche Verteilung, vgl. Abb. 2. Wichtig: Heute sind ca. 30 öffentlich zugängliche Ladepunkte vorhanden, u. a. in den Einstellhallen von Migros und Coop. Davon entsprechen aktuell aber nur etwa 16 Ladepunkte dem Kriterium «Laden im Quartier». Aufgrund der rasanten Entwicklung im Bereich der Elektromobilität kann sich diese Situation innerhalb kur-

zer Zeit verändern: Die Wahrscheinlichkeit ist gross, dass unabhängig vom Vorgehen der Gemeinde innerhalb der nächsten Jahre weitere öffentlich zugängliche Ladestationen durch Dritte realisiert werden, die das Kriterium «Laden im Quartier» erfüllen.

Der Gemeinderat erachtet ein umsichtiges Vorgehen als zielführend, weshalb bis 2035 «nur» 38 Ladepunkte geplant sind (16 in einer 1. Etappe bis 2028 und weitere 22 in einer möglichen 2. Etappe ab 2030). Den Zielwert von 44 zusätzlichen Ladepunkten zu erreichen, ist in Anbetracht der Unsicherheiten in Bezug auf die künftige Entwicklung der Elektromobilität und der eingeschränkten Möglichkeiten (knapper öffentlicher Raum, nur wenige geeignete Standorte im Gemeindebesitz) nicht realistisch.

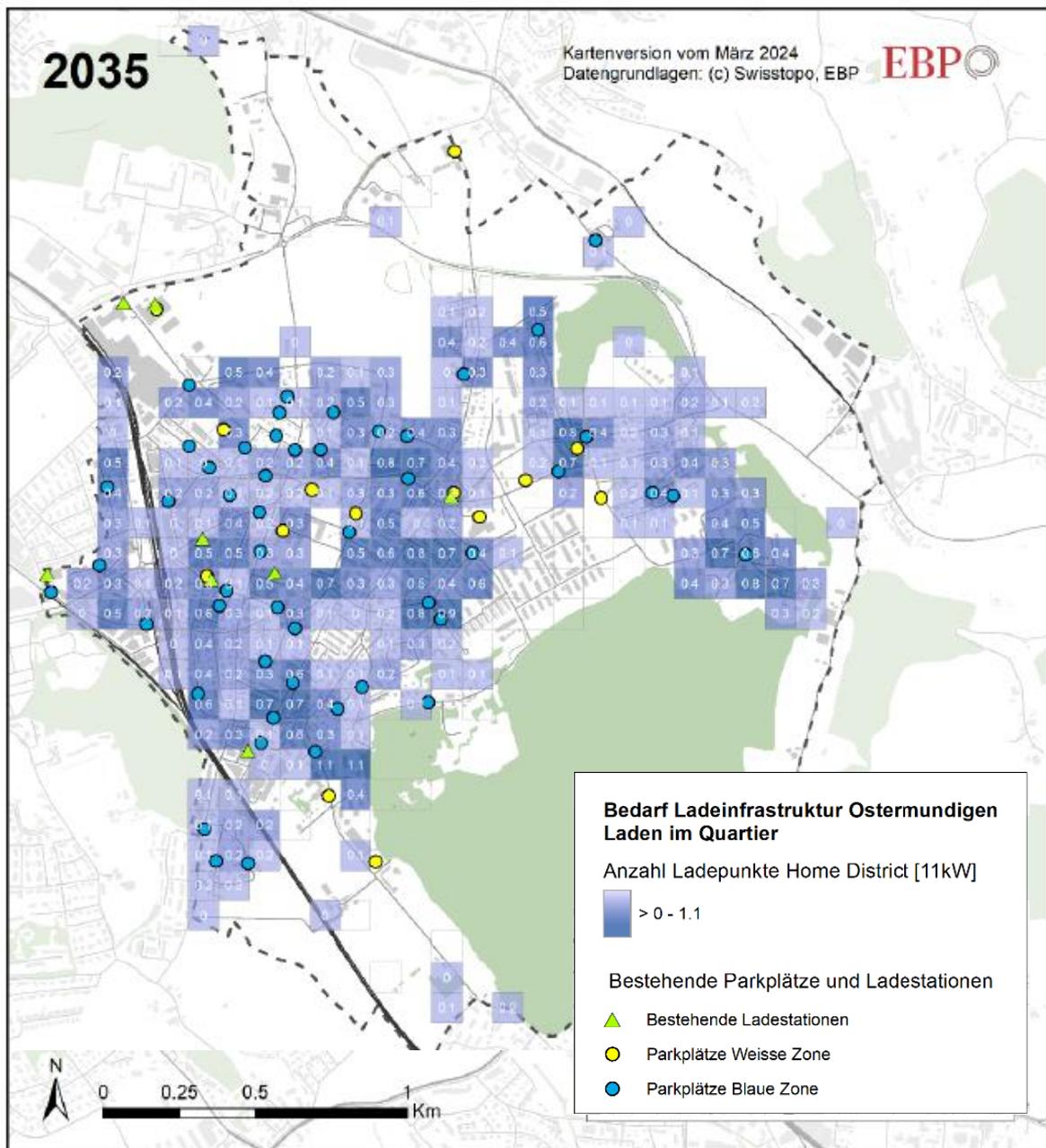


Abbildung 2: Bedarf an Ladepunkten für «Laden im Quartier» in Ostermundigen im Jahr 2035. Je blauer das Pixel, desto höher der Bedarf an Ladestationen fürs «Laden im Quartier».

2.3.2. Standortdefinition

Mithilfe der in Abb. 2 erarbeiteten Grundlagen konnten in einem zweiten Schritt geeignete Standorte für allgemein zugängliches Laden definiert werden. In einer groben Machbarkeitsbeurteilung wurden je Standort die Platzverhältnisse, die benötigte/n Ladeleistung/-punkte, die Netzkapazität und die Kosten für den Netzanschluss sowie für die Basis- und Ladeinfrastruktur aufgezeigt.

Die Standorte sind in Abb. 3 als grössere Perimeter ausgewiesen, eine exakte Festlegung ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht zielführend. Der Hintergrund dafür ist, dass sich der Gemeinderat eine gewisse Flexibilität bei der Detailplanung und der Realisierung der Ladeinfrastrukturstandorte offenhalten möchte. Er strebt eine Koordination mit aktuellen Strassen- und Werkleitungssanierungsprojekten an und will flexibel auf anstehende Herausforderungen, wie z. B. der Bau des Trams Bern-Ostermundigen oder von Velorouten, reagieren können. Zudem will der Gemeinderat auch auf die laufende Entwicklung in Bezug auf die Elektromobilität und die Realisierung von öffentlich zugänglichen Ladestationen durch Dritte reagieren können.

Im östlichen Gemeindegebiet Rüti-Hätteberg konnten keine passenden Standorte gefunden bzw. mussten Standorte verworfen werden (vgl. Beilage 1, Abschnitt 5.4). Gründe dafür sind vor allem die Platzverhältnisse und die Verkehrssicherheit.

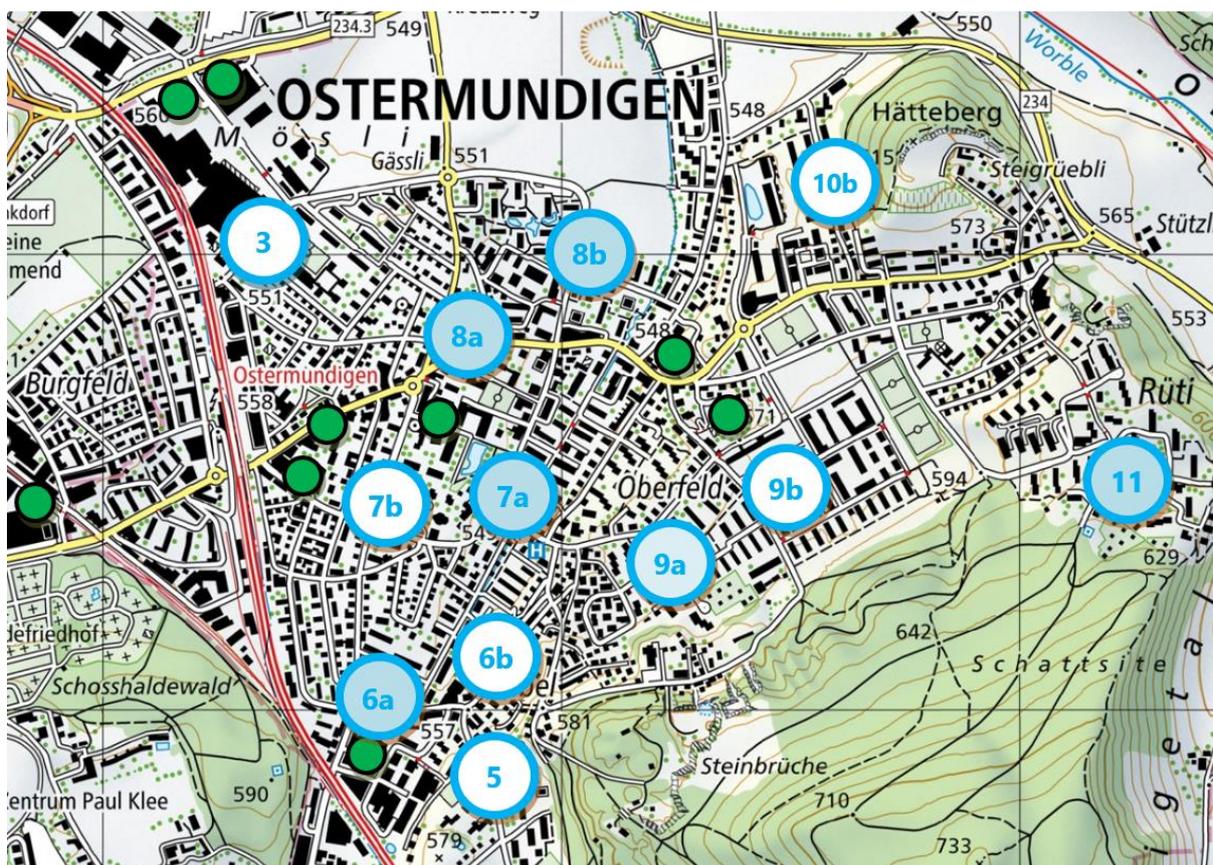


Abbildung 3: Übersichtskarte der 12 Perimeter (1. Etappe blau, 2. Etappe weiss) und der best. Ladestationen (grün)

2.3.3. Entscheidungsgrundlagen zur Rolle der Gemeinde

Die Machbarkeitsstudie schlägt mögliche Rollen vor, wie sich die Gemeinde Ostermundigen im Bereich Elektromobilität und insbesondere in Bezug auf allgemein zugängliches Laden positionieren kann. Diese werden nachfolgend kurz zusammengefasst und anschliessend im Detail erläutert:

| Var. | Kosten | Rolle Gemeinde | Vorteile | Risiken |
|----------|--|---|------------------------------|--|
| A | Keine | Keine | Kein Aufwand | Kein Einfluss Mögliches Flickwerk |
| B | <u>Etappe 1</u> CHF 206'000 <u>Etappe 2</u> CHF 167'000 | Planung und Vergabe Finanzierung Basisinfrastruktur | Steuerbar und realistisch | Abhängigkeit von Drittanbietern |
| C | <u>Etappe 1</u> CHF 389'000 <u>Etappe 2</u> CHF 260'000 | Planung Finanzierung und Bau der Ladeinfrastruktur Betrieb | Hohe Kontrolle | Hoher finanzieller & betrieblicher Aufwand Knowhow fehlt |

Tabelle 1: Zusammenfassung möglicher Rollen der Gemeinde

Variante A Der Ladeinfrastrukturaufbau wird komplett dem freien Markt überlassen. Auf öffentlichem Grund werden keine Ladestationen zur Verfügung gestellt.

- *Kostenrahmen:* CHF 0
- *Vorteile:* Die Gemeinde hat keinen personellen und finanziellen Aufwand.
- *Nachteile:* Die Gemeinde hat keine Mitgestaltungsmöglichkeit. Nur Standorte und Ladetypen mit einem hohen Return on Investment entstehen, z. B. Schnellladestationen an Hauptverkehrsadern, und folglich etabliert sich kein flächendeckendes Ladenetz. Die Durchsetzung der Elektromobilität wird verzögert, denn ein grosser Teil der Bevölkerung (z. B. viele Mieter:innen) hat keinen Zugang zu Ladeinfrastruktur.

Variante B Ausgesuchte Standorte, vgl. Abb. 3, auf öffentlichem Grund werden Dritten zur Realisierung der Ladeinfrastruktur zur Verfügung gestellt. Hierbei zieht die Gemeinde eine finanzielle Beteiligung, z. B. im Sinne einer Vorfinanzierung der Basisinfrastruktur, in Betracht. Bei den ausgesuchten Standorten wird eine Vorfinanzierung der Basisinfrastruktur als notwendig erachtet, weil sie sonst nicht realisiert werden, da sie für Ladestationsbetreibende finanziell nicht attraktiv sind. Die Nutzung des öffentlichen Grunds wird via Konzession oder Miete abgegolten.

Der Zeitpunkt der Umsetzung der Standorte wird möglichst in Abstimmung mit Strassen- und Werkleitungssanierungen festgelegt, weshalb sich der Gemeinderat bei der finalen Standortwahl eine gewisse Flexibilität bewahren will.

Es ist eine «rollende Planung» vorgesehen: In einer 1. Etappe sollen bis 2028 schrittweise sechs Standorte mit insgesamt 16 Ladepunkten ausgeschrieben und realisiert werden. Dabei wird jeweils genau beobachtet, ob die ursprünglichen Annahmen noch zutreffen und die vorgesehenen Standorte noch notwendig sind und nicht bereits durch Ladestationen von Dritten genügend abgedeckt sind; bei Bedarf wird auf einzelne Standorte verzichtet. Die Kosten für die Ausschreibung, die Planung, den Netzanschluss und die Basisinfrastruktur betragen – falls

alle 16 Ladepunkte realisiert werden – rund CHF 206'000.00. Die Einnahmen für die Nutzung des öffentlichen Grundes belaufen sich voraussichtlich auf CHF°10'000.00 bis CHF 20'000.00 jährlich. Die Investitionen sind somit innerhalb von 10 bis 20 Jahren amortisiert.

Ob die Gemeinde in einer 2. Etappe die weiteren sechs Standorte mit 22 Ladepunkten ausbaut und die dazu notwendigen rund CHF 167'000.00 investiert, kann gestützt auf die Erfahrungen der ersten Betriebsjahre im Jahr 2029 entschieden werden.

- *Kostenrahmen:* CHF 206'000.00 (1. Etappe) resp. CHF 373'000.00 (1. und 2. Etappe)
- *Vorteile:* Die Gemeinde hat anders als bei Variante A mehr Entscheidungsgewalt. Im Rahmen einer Vergabe oder Ausschreibung kann die Gemeinde nämlich die genauen Standorte nicht nur einzeln, sondern auch als Paket zu vordefinierten Konditionen (Standortmiete, Konzessionsgebühr, etc.) anbieten und dadurch die Realisierung aller ausgewählten Standorte bewirken.
- *Nachteile:* Nachteile dieser Variante sind, dass die Gemeinde von externen Betreibern abhängig ist und den Ladenetzaufbau finanziell unterstützen muss. Trotz Vorfinanzierung der Basisinfrastruktur ist zudem unklar, ob sich mit einer Ausschreibung Betreiberinnen und Betreiber von Ladeinfrastruktur finden lassen.

Variante C Die Gemeinde Ostermundigen plant, finanziert, baut und betreibt eigenständig Ladestationen auf öffentlichem Grund, wodurch ein flächendeckendes Ladenetz geschaffen werden kann. Dieses Engagement erfordert ein gutes Know-how und die Absicht, die Elektromobilität als eine der Säulen einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie stark zu finanzieren.

- *Kostenrahmen:* CHF 389'000.00 (1. Etappe) resp. CH 649'000.00 (1. und 2. Etappe)
- *Vorteile:* Die Gemeinde hat anders als bei Variante A und B die komplette Entscheidungsgewalt. Sie bestimmt die Standorte, deren Ausrüstung und den Betrieb. Im Idealfall verdient sie längerfristig Geld damit.
- *Nachteile:* Grosser finanzieller und betrieblicher Aufwand. Die Variante C entspricht per se nicht der Kompetenz der Gemeinde, d. h. Gemeinden betreiben üblicherweise kein Ladenetz, und könnte allenfalls auf Kosten anderer wichtiger Mobilitätsfragen gehen. Ausserdem kann das gemeindeintern fehlende Knowhow zum Installieren und Betreiben von Ladestationen zu Ineffizienzen und einer viel teureren Ladeinfrastruktur führen.

2.3.4. Handlungsanweisung und Beispiele aus anderen Gemeinden

EBP empfiehlt der Gemeinde Ostermundigen die Variante B umzusetzen. Der Gemeinderat schliesst sich dieser Empfehlung an. Er strebt jedoch eine stufenweise Umsetzung an, vgl. Abschnitt 2.3.3, so kann er eine gewisse **Flexibilität** bewahren und bei Bedarf auf die laufende Entwicklung in Bezug auf die Realisierung von öffentlich zugänglichen Ladestationen durch Dritte reagieren und evtl. auf die Realisierung von einigen Standorten resp. Ladepunkten verzichten, sollten diese nicht mehr notwendig sein oder durch Dritte abgedeckt werden.

Auch andere Gemeinden nehmen sich dem Thema Elektromobilität und Ladeinfrastrukturausbau an. Gemeinden ohne eigene Stadtwerke wählen häufig Varianten A oder B (z. B. Winterthur). Gemeinden mit Stadtwerken entscheiden sich eher für Variante C (z. B. Basel). Viele – vor allem kleinere – Gemeinden haben sich dem Thema (noch) nicht angenommen. Tabelle 1 zeigt, wie Gemeinden in unserer Umgebung sich dem Thema annähern.

| Stadt/Gemeinde | Bemerkung |
|--------------------|---|
| Bern | Die Stadt Bern ist derzeit daran, in einer Arbeitsgruppe das Vorgehen zu bestimmen. ewb betreibt aber schon heute rund 30 Schnell- und Normalladestationen auf dem Stadtgebiet in Eigenregie, d. h., ohne Leistungsauftrag bzw. finanzielle Beteiligung der Stadt Bern. |
| Ittigen | Die Gemeinde Ittigen fördert Ladeinfrastruktur für Elektromobilität seit 2023 finanziell, d. h. mit einem Förderbeitrag pro Ladestation. Mehr Infos finden sich hier: Gemeinde Ittigen - So fördert Ittigen Ladeinfrastruktur für Elektromobilität. |
| Köniz | Die Gemeinde Köniz hat zwei zentrale Standorte für öffentliche Schnellladestationen ausgeschrieben, und die Ladeinfrastruktur von externen Anbietern realisieren lassen. Finanziell ist die Gemeinde an der Ladeinfrastruktur nicht beteiligt. |
| Steffisburg | Die Gemeinde Steffisburg hat 2023 von EBP eine «Machbarkeitsstudie allgemein zugängliche Ladeinfrastruktur» erarbeiten lassen. Die Gemeinde ist derzeit daran, das weitere Vorgehen zu bestimmen. |
| Worb | Die Gemeinde Worb hat seit 2019 ein Konzept Elektromobilität. Laut Konzept soll der Bedarf an öffentlichen Ladestationen im Rahmen von Platz- und Strassensanierungen geklärt, vorbereitet und sukzessive realisiert werden. Bisher hat die Gemeinde Worb gewisse Vorbereitungsarbeiten vorgenommen (z. B. Einbau von Lehrrohren). Längerfristig beabsichtigt sie gewisse Standorte für eine öffentliche Ladeinfrastruktur auszuscheiden. |

Tabelle 2: Aktivitäten von Berner Gemeinden im Bereich Elektromobilität

2.4. Kostenvoranschlag

Die Kosten für die 1. Etappe der Variante B setzen sich gestützt auf eine Grobkostenschätzung (Kostenstand 04.2025) wie folgt zusammen:

- **Ausschreibung der ersten 6 Standorte** **CHF 20'000.00**
- **Interne Koordination Tiefbau und Betriebe** **CHF 15'000.00**
- **Kosten Netzanschluss und Basisinfrastruktur**
 - Netzanschluss CHF 23'000.00
 - Netzkostenbeitrag CHF 87'000.00
 - Zuleitungen, Belags- und Erdarbeiten CHF 58'000.00
 - Signalisation und Markierung CHF 3'000.00
- **Total Kosten Basisinfrastruktur von 6 Standorten** **CHF 206'000.00**

Hinweis: Die Kosten für den Bau der Ladestationen sind darin nicht enthalten, dieser erfolgt durch Dritte, d. h. durch die Betreibenden der Anlagen.

2.5. Folgekosten und -erträge

Es wird mit keinen Folgekosten gerechnet, da für den Betrieb und Unterhalt der Ladestationen Dritte zuständig sind.

Den Investitionen der Gemeinde stehen Erträge für die Nutzung des öffentlichen Grundes durch Dritte gegenüber. Diese werden auf CHF 10'000.00 bis CHF 20'000.00 jährlich geschätzt, somit sind die Investitionen der Gemeinde innerhalb von 10 bis 20 Jahren amortisiert.

2.6. Finanzierung

Im Finanzplan 2025-2030 sind für Investitionen in die Ladestationen CHF 450'000.00 eingestellt (Geschäft 3.011).

Für die geprüften Varianten stellt sich der Mittelbedarf wie folgt dar:

| | Variante | Total | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2030 ff |
|---|----------------------------|----------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 1 | Finanzplan aktuell | 450'000 | 150'000 | 150'000 | 150'000 | | |
| 2 | Variante B - Etappe 1 | 206'000 | 20'000 | 56'000 | 70'000 | 60'000 | |
| 3 | Variante B - Etappen 1 + 2 | 373'000 | 20'000 | 56'000 | 70'000 | 60'000 | 167'000 |
| 4 | Variante C - Etappe 1 | 389'000 | 20'000 | 101'000 | 116'000 | 152'000 | |
| 5 | Variante C - Etappen 1 + 2 | 649'000 | 20'000 | 101'000 | 116'000 | 152'000 | 260'000 |

Tabelle 3: Finanzplan aktuell und Varianten

Wird die 1. Etappe der Variante B umgesetzt, erfolgt im Jahr 2029 eine Auswertung. Diese wird dem Grossen Gemeinderat vorgelegt und ihm – je nach Ergebnis der Auswertung – der Kreditantrag für die Umsetzung der 2. Etappe ab 2030 zur Genehmigung unterbreitet.

Für die Planung der Varianten B und C besteht die Möglichkeit, bei Energie Schweiz Förderbeiträge zu erhalten, diese wurden beantragt. Da ein Entscheid dazu erst im Herbst 2025 vorliegen wird, sind in den Kosten noch keine solchen Beiträge berücksichtigt.

2.7. Termine

Die Ausschreibung wird ab Ende 2025 gestartet. Sofern die Ausschreibung erfolgreich ist, werden die ersten beiden Standorte 2026 realisiert.

2.8. Auswirkungen auf die Nachhaltige Entwicklung (NE)

Wird das vorliegende Geschäft aufgrund der angepassten Checkliste «NE-Relevanz von kommunalen Vorhaben» des Kantons Bern als relevant für die Nachhaltige Entwicklung eingestuft?

- Ja, das Geschäft hat auf mehrere NE-Dimensionen Auswirkungen und diese sind zeitlich und/oder räumlich bedeutend. Allenfalls hat das Geschäft zudem weitere erhebliche Auswirkungen (finanziell, auf nachfolgende Vorhaben, auf einen grossen Personenkreis, etc.).

- Nein, das Geschäft hat nur auf eine NE-Dimension bzw. insgesamt zu wenig erhebliche Auswirkungen (zeitlich, räumlich, finanziell, auf nachfolgende Vorhaben, auf einen grossen Personenkreis, etc.) oder das Geschäft ist generell von einer NHB ausgenommen (Informationen, Protokollgenehmigungen, Wahlen, etc.).

Wenn ja, ist die Dienststelle Energie, Nachhaltigkeit & Klima zum Mitbericht einzuladen.

Fazit Mitbericht:

Die Dienststelle hat für das vorliegende Geschäft «Postulat Elektromobilität: Umsetzung und Abschreibung» eine Nachhaltigkeitsbeurteilung durchgeführt¹. Verglichen werden die Varianten des Antrags: A – keine Investitionen in öffentliche Ladeinfrastruktur, d. h. es entstehen keine Ladestationen auf öffentlichen Parkplätzen, und B/C – Investitionen in Ladeinfrastruktur auf öffentlichen Parkplätzen. Unter der Annahme, dass die Varianten B/C die Elektrifizierung von Personenwagen in Ostermundigen beschleunigen, weist die Beurteilung folgende Vor- und Nachteile auf:

- + **Bessere Gesamtökobilanz und deutliche Reduktion bei Treibhausgasen:** Elektroautos haben eine bessere Gesamtökobilanz² und stossen deutlich weniger Treibhausgase aus als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor.³
- + **Erhöhung der Wohn- und Siedlungsqualität:** Die Elektrifizierung reduziert Lärmemissionen und Luftschadstoffe für die Bevölkerung.
- + **Verbesserung der lokalen Infrastruktur:** Auch Mietende ohne eigene Lademöglichkeit profitieren von einem flächendeckenden Angebot an Ladeinfrastruktur.
- **Negative Umweltauswirkungen in der Lieferkette:** Die Produktion von Elektroautos, besonders der Batterien, ist ressourcenintensiv und schadstoffreich.
- **Investitionskosten:** Die Investitionen in die Ladeinfrastruktur belasten kurzfristig das Gemeindebudget. Sie können jedoch innerhalb der nächsten 10 bis 20 Jahre amortisiert werden (> Variante B).

Zusammenfassend wird festgehalten: Die Dienststelle Energie, Nachhaltigkeit & Klima unterstützt die Umsetzung des «Postulats Elektromobilität», weil Elektroautos über ihre Lebensdauer umweltfreundlicher sind und positive Effekte auf die Wohn- und Siedlungsqualität haben. Im Gesamtkontext gilt es aber folgende Punkte zu berücksichtigen:

- Die Förderung des öffentlichen Verkehrs und der aktiven Mobilität sollte immer Vorrang haben, denn unabhängig von der Antriebsart verursachen Autos eine weit höhere Umweltbelastung als öffentliche Verkehrsmittel oder das Velo.
- Da die Stromquelle in der Gesamtökobilanz eine entscheidende Rolle spielt, sollte von den Betreibenden der Ladestationen erneuerbarer Strom eingefordert werden.

¹ Hinweis: Die Dienststelle beurteilt hier ihr eigenes Geschäft. Dies ist während der einjährigen Testphase so vorgesehen. Für eine dauerhafte Lösung muss eine unabhängige Beurteilung sichergestellt werden.

² Eine Gesamtökobilanz fasst alle Auswirkungen auf die Umwelt, z. B. auf das Klima durch Treibhausgase, auf die Gesundheit durch Feinstaub, auf die Versauerung der Böden durch Stickoxide, zu einem Wert zusammen. Diese Werte lassen sich miteinander vergleichen.

³ EnergieSchweiz: [Umweltrechner Verkehr](#), Zugriff: 14.05.2025

2.9. Besonderes

Die Erarbeitung der Machbarkeitsstudie erfolgte u. a. in enger Zusammenarbeit mit den Abteilungen Tiefbau und Betriebe und Öffentliche Sicherheit. Die Abteilung Hochbau wird noch die Ausschreibung begleiten. Die Abteilung Tiefbau und Betriebe übernimmt dann bei der Realisierung der Basisinfrastruktur den Lead.

Gemeinderat Ostermundigen



Thomas Iten
Präsident



Barbara Steudler
Gemeindeschreiberin

Beilage 1: Machbarkeitsstudie allgemein zugängliche Ladeinfrastruktur (EBP, 29.04.2025)