

Der Grosse Rat Le Grand Conseil
des Kantons Bern du canton de Berne

Mittwoch (Abend), 6. März 2019 / Mercredi soir, 6 mars 2019

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion / Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie

21 2018.RRGR.560 Motion 196-2018 Baumann-Berger (Münsingen, EDU)
Die Elektromobilität soll im KMU-Bereich gestärkt werden

21 2018.RRGR.560 Motion 196-2018 Baumann-Berger (Münsingen, UDF)
Promouvoir la mobilité électrique dans les PME

Präsident. Wir fahren weiter und kommen zum Traktandum 21, einer Motion von Grossrätin Baumann-Berger, Münsingen: «Die Elektromobilität soll im KMU-Bereich gestärkt werden». Die Regierung will diesen Vorstoss als Postulat annehmen. Ich gebe das Wort der Motionärin, Grossrätin Baumann.

Katharina Baumann-Berger, Münsingen (EDU). Vor der Pause haben wir beim Festlegen des Masterplans festgestellt, dass wir keine «Kohlen verbraten» wollen. Konkrete Lösungen sind gefragt. In der Schweiz hat der Verkehr einen Anteil von gut einem Drittel am gesamten Energieverbrauch. Das ist ein Grund, um sich für effizientere Fahrzeuge auf der Strasse einzusetzen. Neben der Schadstoffreduktion entstehen dabei Chancen, den Innovations- und Wirtschaftsstandort Schweiz für die Technologieentwicklung zu erhalten und die lokalen Lärmemissionen zu senken. Faszinierend an der Elektromobilität ist die Technik an sich. Elektrische Energie wird direkt in mechanische Energie umgewandelt. Daraus resultiert ein optimaler Nutzen bei geringem Verlust. Elektrische Energie wird in einer aufladbaren Batterie gespeichert. Wechselstromkonverter wandeln den Gleichstrom der Batterie in Wechselstrom für den Antrieb des elektrischen Motors. Durch die Magnetfelder und die Anziehungs- und die Abstossungskräfte derselben wird eine Drehbewegung erreicht. Je effektiver diese Umwandlung ist, desto länger fährt das Auto mit einer Ladung Batteriestrom. Mittelfristig dürften elektrisch betriebene Fahrzeuge und auch Hybridfahrzeuge erheblich zur Effizienzsteigerung beitragen. Viele alltägliche Mobilitätsbedürfnisse können heute durch Elektromobilität abgedeckt werden. Damit sich die alternative Antriebsform durchsetzt, wird der Verkauf von Elektroautos in vielen Staaten mit Prämien gefördert. Norwegen zum Beispiel subventioniert die Anschaffung sehr stark. In der Schweiz nehmen die Verkaufszahlen bei Elektrofahrzeugen langsam zu, sind aber nach wie vor tief. Unternehmungen und KMU-Betriebe könnten diesbezüglich, wie auch in der Produktion von erneuerbaren Energien, eine Schlüsselrolle spielen.

Ich wurde darauf hingewiesen – danke, Samuel Leuenberger –, dass die von mir geforderten Fördermassnahmen recht verwirrend sind. Ich wünsche mir in keiner Art und Weise Subventionen, sondern vielmehr die Ausarbeitung von Anreizen, welche die effiziente Technologie fördern und wachsen lassen. Noch sind Elektroautos steuerlich bevorzugt. Das wird sich aber bei zunehmendem Anteil im Strassenverkehr rasch ändern. Aus diesem Grund möchte ich gerne vom Regierungsrat, dass konkrete Wege ausgearbeitet werden, die einen vermehrten Einsatz von Elektromobilität gerade im KMU-Bereich stärken und Anreize schaffen. Möglichkeiten sehe ich in der Gestaltung von Flotten-Managements, der Einführung eines Bonussystems, der Ausarbeitung eines Labels, das bei öffentlichen Ausschreibungen vielleicht gewichtig geltend gemacht werden kann und überhaupt bei der Gestaltung der Motorfahrzeugsteuer. Ich bitte alle, diesem Anliegen nachzukommen und mitzuhelfen, die verfügbaren Energien in Zukunft effizient zu nutzen.

Präsident. Wir kommen zu den Fraktionssprechern. Für die FDP-Fraktion: Grossrat Moser.

Peter Moser, Biel/Bienne (FDP). Wir haben es gehört: Der Auftrag klingt sehr sympathisch, vor allem in der heutigen Zeit mit der Klimadiskussion. Doch ist der Auftrag nicht so leicht zu realisieren. Die Praxis sieht meistens ein bisschen anders aus, als man es sich hier vorstellt. Für mich als Unternehmer bestimmen vier Faktoren, ob ich in die Elektromobilität, respektive in ein Elektroauto,

investiere oder investieren kann. Der erste Faktor ist sicher die Reichweite. Ich muss einen Tag lang unterwegs sein können. Der zweite Faktor betrifft die Nutzlast. Fahrzeuge für das Gewerbe – es geht hier um KMU – brauchen meistens Nutzlast. Sonst nützen sie auch nichts. Erst danach kommt der Preis. Zuletzt braucht es für mich noch eine Ladeinfrastruktur. Das ist beinahe das Einfachste.

Aber zumindest in der Praxis wird es jetzt ein bisschen schwieriger. Je mehr Reichweite ich will, desto mehr Akkukapazität brauche ich, desto schwerer wird das Auto und desto weniger Nutzlast habe ich. KMU haben meistens Fahrzeuge mit 3,5 Tonnen Gesamtgewicht. Das ist wegen des Führerausweises so, damit jeder mit diesem Auto fahren kann. Für Gewerbebetreibende ist das Verhältnis zwischen Reichweite und Nutzlast ein sehr einschränkender Faktor. Wenn man das passende Fahrzeug auf dem Markt gefunden hat, kommt der Preis hinzu. Einen bestimmten Mehrpreis nehmen wir sicher gerne in Kauf, weil ein Elektrofahrzeug sowohl im Betrieb als auch im Unterhalt günstiger ist. Das rechnet sich meistens über die Lebensdauer eines Autos, und ein Elektrofahrzeug kann sogar noch günstiger sein.

Ein Fall aus meiner Praxis: Wir hatten daheim 20 Schulbusse. Das sind alles «3,5-Tönnner». Jeder hat 14–23 Kindersitze. Für diese Platzzahl und 3,5 Tonnen Gesamtgewicht gibt es in der Schweiz und auf der ganzen Welt wahrscheinlich noch kein Fahrzeug mit Elektroantrieb. Wir haben es einmal mit einem «7-Plätzer» versucht. Aber stellen Sie sich vor: Um einen «15-Plätzer» zu ersetzen, brauche ich zwei «7-Plätzer» und folglich zwei Chauffeure. Ob die öffentliche Hand, die diese Dienstleistungen meistens bestellt, dies bezahlen will, wage ich zu bezweifeln. Den Versuch mit dem «7-Plätzer» haben wir aber gemacht. Das dauerte an, bis nach den Schulferien der Einsatzplan änderte. Wir waren im Berner Jura unterwegs, und das Auto hatte einfach zu wenige Standzeiten um aufzutanken. So mussten wir den Versuch halt wieder beerdigen. Dieses Kriterium ist sehr schwierig zu erfüllen. Hier helfe es, wenn das Strassenverkehrsamt, respektive der Bund, bei den Gesamtgewichten einen Bonus für elektrische Fahrzeuge gewähren könnten. Aber das ist nicht unser Job. Dabei stehen uns dann aber wieder die schweizerischen Vorschriften im Weg. Diesbezüglich könnte man ein Lied über die Gasautos singen, die wir vor zwanzig Jahren anschafften. Es ist ein fast aussichtsloser Weg, wenn Sie eine Ausnahme erreichen wollen, nach dem Motto: «Wenn Sie etwas Gutes tun wollen, dann steht Ihnen oft der Amtsschimmel im Weg.» Die Motionäre schreiben selbst: «Regularien beeinflussen das Marktgeschehen und forcieren oder bremsen ...» – vermutlich eher bremsen – «... die Energiewende im Verkehrssektor.» Das zeigt aber auch, dass die Förderung der Elektromobilität eine Bundesaufgabe ist, und die Möglichkeiten zum Handeln auf Kantonsebene sehr, sehr gering sind. Aus diesen Gründen stehen einige von uns diesem gutgemeinten Vorstoss etwas skeptisch gegenüber. Ich selbst bin stolzer Besitzer eines Elektroautos. Ich möchte auch nichts anderes und bin, wie noch einige andere aus unserer Fraktion, ein begeisterter Fahrer. Bei der BDP gibt es auch noch einen. Wer einmal mit Strom gefahren ist, macht nämlich nichts anderes mehr, es sei denn, er höre gerne den Auspuff.

Aber zurück zum Vorstoss: Die Entwicklung geht in grossen Schritten und rasch vorwärts. Deshalb unterstützen wir die Forderung der Motionäre, aber nur in der Form des Postulats, weil die Einflussmöglichkeiten des Kantons – wie ich gesagt habe – sehr beschränkt sind. Vor allem retten wir mit der Überweisung dieses Vorstosses das Klima noch nicht. Es bringt nicht viel, aber es ist ein gutes Zeichen. Ich hoffe auch, dass viel mehr KMU in die Elektromobilität investieren.

Thomas Gerber, Hinterkappelen (Grüne). Der Kanton Bern hatte in der Elektromobilität am Ende des letzten Jahrtausends eine führende Rolle. Auf dem Kantonsgebiet wurden zwei Leicht-Elektrofahrzeuge entwickelt und hergestellt. Das eine wird heute noch produziert. Der Nachfolger dieses Fahrzeugs wird in diesen Tagen am Automobilsalon in Genf vorgestellt. Es gab auch ein dichtes Netz an Ladeinfrastruktur. Man nannte es damals «LEMnet» oder «Park & Charge». Der Regierungsrat hat richtig erkannt, dass die Ladeinfrastruktur eine zentrale Rolle beim Erfolg der Weiterverbreitung der heutigen Elektromobilität spielt. Die Fahrzeuge stehen zwar die meiste Zeit auf einem Parkplatz zu Hause oder am Arbeitsplatz. Genau dort gehört die Ladeinfrastruktur hin. Für KMU gibt es viele Möglichkeiten, sich in dieser Hinsicht zu betätigen. Sie können auf Parkplätzen Ladeinfrastruktur zur Verfügung stellen, selbst Elektrofahrzeuge einsetzen, die Ladeinfrastruktur als Geschäftsmodell betreiben oder diese auch montieren. Wichtig für die KMU ist ein einfaches und unkompliziertes Bewilligungsverfahren. Ich hoffe, der Regierungsrat verpasse den Trend bei der Elektromobilität nicht und werde bei der nächsten periodischen Prüfung die Elektromobilität ins Förderprogramm aufnehmen. Wir Grünen werden die Motion mehrheitlich unterstützen. Es gibt aber auch Gegenstimmen. Einem Postulat werden wir einstimmig zustimmen.

Ueli Frutiger, Oberhofen (BDP). BDP-Fraktion steht voll und ganz hinter der E-Mobilität. Diese müssen wir fördern. Es stellt sich einfach die Frage, ob die Motion der richtige Weg ist. Wir sind auch überzeugt, dass die KMU in diesem Bereich ihren Beitrag leisten und ein bisschen mehr tun könnten. Die Motionärin hat zuvor selbst aufgezählt, was man alles tun könnte. Deshalb erscheint uns das Postulat als der richtige Weg. Die BDP-Fraktion unterstützt einstimmig ein Postulat. Die Motion lehnen wir grossmehrheitlich ab.

Lars Guggisberg, Kirchlindach (SVP). Die SVP-Fraktion anerkennt die zunehmende Wichtigkeit der Elektromobilität. Allerdings erachten wir zusätzliche Fördermassnahmen zugunsten der Elektromobilität als kritisch. Wir haben nämlich bereits sehr viele Förderungen respektive Anreize. Wir haben vor allem steuerliche Anreize. Katharina Baumann hat gesagt, das werde sich ändern. Allerdings ist der Stand von heute so, dass die Steuern für ein Elektroauto mit einem Gewicht von 1500 Kilogramm pro Jahr 65,65 Franken betragen. Ein gleich schweres Fahrzeug mit einem Verbrennungsmotor kostet das Fünffache, nämlich 343,20 Franken. Wir sind der Auffassung, dies sei bereits ein sehr grosser Anreiz, um ein Elektrofahrzeug anzuschaffen.

Erlauben Sie mir noch kurz auf die Ladestationen einzugehen, die man als Fördermassnahme ebenfalls unterstützen könnte. Wir sind seitens der SVP der Auffassung, dass es ein nationales Konzept für Ladestationen braucht. Es macht keinen Sinn, dass jeder Kanton für sich eigene Konzepte für Ladestationen macht. Es braucht ein nationales Konzept. Wir finden es diesbezüglich falsch, einen Flickenteppich mit kantonalen Lösungen zu machen. Im Übrigen sind wir nicht überzeugt, ob es in Zukunft noch lange auf privatem Grund solche Ladestationen geben respektive Förderungen brauchen wird, wenn wir ein Netz an öffentlichen Schnellladestationen haben, das nach und nach aufgebaut wird. Die SVP-Fraktion wird die Motion einstimmig ablehnen. Falls in ein Postulat gewandelt wird, wird es einzelne Ja-Stimmen geben.

Präsident. Als Nächste spricht für die SP-JUSO-PSA-Fraktion Grossrätin Hässig.

Kornelia Hässig Vinzens, Zollikofen (SP). Die Mobilität muss elektrisch werden. Elektroautos sind aber nicht das Allheilmittel für unsere massiven Mobilitätsprobleme. Die Schweizer sind Weltmeister im Fliegen, ganz nach dem Motto «been there, done that». Jedes Wochenende muss Frau und Herr Schweizer/in irgendwo hinfahren. Auch für eine Dose Essiggurken braucht es offenbar bei vielen ein Auto. Nein, diese Probleme können wir nicht lösen! Da hilft kein Elektroauto. Aber Elektroautos haben Vorteile. Sie sind bezüglich des CO₂-Ausstosses viel besser, und sie werden die Luftverschmutzung in unseren Ortschaften schlicht und einfach auf null reduzieren, was uns ein vollständig freies und gesundes Atmen ermöglichen wird. Was wir uns einhandeln, sind neue Probleme mit den Inhaltsstoffen von Batterien; es braucht mehr elektrischen Strom; es braucht erneuerbaren Strom. Und natürlich sind die Probleme auf den Strassen noch nicht gelöst. Alles hat seine Vor- und Nachteile. Doch stimmen wir dem Vorstoss einstimmig zu, sowohl als Postulat als auch als Motion, im Wissen darum, dass die gravierenden Mobilitätsprobleme damit noch lange nicht gelöst sind. Dennoch ist der Vorstoss ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung.

Daniel Trüssel, Trimstein (glp). Ich glaube, wir müssen den Fokus erweitern und uns von der Thematik der Reichweite und der Kapazität ein bisschen lösen. Es werden im Moment in allen Bereichen enorme Entwicklungsschritte gemacht. Easy Jet hat beispielsweise für dieses Jahr eine Testlinie von Amsterdam nach London angekündigt, die sie mit einem 150-plätzigem Elektroflieger bedienen wollen. Easy Jet sagt, dieser Flieger sei von der Effizienz und der Wirtschaftlichkeit her gesehen unschlagbar. Als Ingenieur ist es relativ einfach, die Aussage zu machen, dass sich die Elektromobilität durchsetzen werde. Verbrennungsmotoren, wie wir sie traditionell heute noch im Einsatz haben, haben im besten Fall einen Wirkungsgrad von etwa 15 Prozent. Das heisst, 85 Prozent ist Wärme, die durch das Verbrennen des Treibstoffs entsteht, und etwa 15 Prozent wird in Transmissionsenergie umgewandelt. Ein Elektromotor oder ein Elektroauto hat einen Wirkungsgrad von 90–92 Prozent. Es wird kaum etwas in Wärme oder sonstige Verluste umgewandelt. Ein Elektromotor hat auch keine lästigen Kühlflüssigkeiten, Schmierstoffe oder was auch immer, ist wartungsfrei oder zumindest weitgehend wartungsarm. Es braucht auch kaum Bremsen durch das Rekuperieren. Das nur am Rande.

Ich bin der Meinung, wir müssten alles unternehmen, um auf die Welle, die in der Elektromobilität kommen wird, vorbereitet zu sein. Herr Hannesbo, der CEO der AMAG, nicht gerade als Linksgrüner bekannt, ist selbst überzeugt, dass bis in zwei Jahren 10–20 Prozent der verkauften Autos der

AMAG Elektroautos sein werden und dass wir bis in 20–25 Jahren die Flotten auf Elektroautos umgestellt haben werden. Wir werden noch verschiedene Vorstösse zum Thema Elektromobilität haben, die wir alle unterstützen werden. Wir sind der Meinung, die öffentliche Hand müsse vorausschauend und bereit sein, die Ladeinfrastrukturen bereitzustellen. Es braucht eine Sensibilisierung – sowohl bei den Privaten als auch im KMU-Bereich, aber auch im öffentlichen Raum, damit man die Welle, die kommen wird, abdämpfen kann. Ich bin überzeugt und teile eigentlich die Meinung von Herrn Hannesbo, dass die flachen Wachstumsszenarien im Bereich der E-Mobilität viel zu defensiv eingeschätzt werden und dieser Wandel viel schneller stattfinden wird. Wir müssen als vorausschauende Politiker das Signal aussenden und sagen: «Seien Sie bereit: Wenn dort etwas kommt, müssen wir die Infrastruktur aufbauen.» Egal welcher Färbung und Schattierung die E-Mobilitäts-Vorstösse sind, die heute oder morgen als Postulate behandelt werden: Wir werden diese wahrscheinlich geschlossen unterstützen. Ich werde vielleicht nicht mehr zu allen Vorstössen sprechen. Ich bin Ihnen dankbar, wenn wir ein starkes Zeichen gegenüber der Verwaltung setzen und zum Ausdruck bringen, dass wir sehen, dass dieser Mobilitätswandel geschehen wird.

Martin Aeschlimann, Burgdorf (EVP). Die EVP-Fraktion war etwas überrascht, aus welcher Ecke dieser Vorstoss kommt. Eine Partei, die sich regelmässig gegen die umweltpolitische Vorwärtsbewegung stellt, fordert jetzt plötzlich die Förderung der E-Mobilität. Wir waren gerade ein bisschen überrascht. Wir haben lange über diesen Vorstoss respektive die Vorstösse, die mit der Förderung der Voraussetzungen für die E-Mobilität in die gleiche Richtung gehen, diskutiert. Wir haben lange diskutiert, weil, liebe Frauen und Männer, E-Mobilität nicht per se umweltfreundlich ist. Es geht nämlich darum, welches «E», welcher Strom am Schluss in den Tank fliesst und zu welcher Zeit der Tank gefüllt wird. Das ist auch ganz wichtig. Wir haben nicht immer gleich viel umweltfreundlichen Strom in der Schweiz. Dann, wenn wir ihn nicht haben, werden wir ihn importieren. Deshalb ist er nicht immer gleich umweltfreundlich. Sie sehen, dass wir ein bisschen skeptisch sind und uns kritisch mit diesem Thema auseinandergesetzt haben.

Wenn man die Entwicklung bei den Elektroautos ansieht, bei diesen Boliden, die mittlerweile daherkommen wie übermotorisierte, schwere Gefährte, dann ist das eine Entwicklung, die mich eigentlich auch sehr skeptisch stimmt, nicht zuletzt deshalb, weil eigentlich die Logik und die Vernunft sagen würden, es brauche immer weniger Masse, um einen Menschen oder Güter zu transportieren. In dieser Hinsicht gibt es eine Entwicklung, die wahrscheinlich noch nicht ganz in die richtige Richtung zielt. Es lohnt sich bei der Anschaffung eines E-Mobils zu überlegen, wie schwer das Gerät ist. Unsere Aussage lautet: «Es ist ein «Package».» Wenn Sie hier Ja zur E-Mobilität sagen, dann müssen Sie auf der anderen Seite den Ausbau von erneuerbaren Energien befürworten. Das gehört zusammen. Das kann man nicht auseinandernehmen. Nimmt man es doch auseinander, ist die Umweltfreundlichkeit der Elektromobilität plötzlich nicht mehr gegeben.

Ich blicke wirklich auch ein bisschen in Richtung EDU-Fraktion. Es ist wichtig, dass Sie dann auf der anderen Seite auch mithelfen. Wir betrachten die ganze Elektromobilität ähnlich wie der Kanton und der Bund als Puzzleteil in der Energiestrategie. Wir werden den weiteren Vorstössen, auf die Daniel Trüssel hingewiesen hat und welche die E-Mobilität zum Thema machen, zustimmen – auch in Motionsform. Denn es geht genau darum, dass man dort ein bisschen vorwärtsmacht. Ich mache gleichwohl beliebt, sich gut zu überlegen, dass es den Ausbau auf der Stromseite trotzdem braucht, und dass man mithilft, die ähnlich gelagerten Vorstösse, die den Ausbau im Visier haben und fördern, zu unterstützen. Ich spreche auch ein wenig aus eigener Erfahrung. Wir haben uns für unser kleines Architekturbüro nach einem Elektromobil umgesehen. Das ist gar nicht so einfach. Deshalb wäre eine Förderung durch den Kanton vielleicht nicht so schlecht. Es ist gar nicht so einfach und fängt damit an, dass man bei verschiedenen Garagen anfragt, jedoch niemand zurückruft, weil niemand Interesse hat, ein Elektroauto zu verkaufen. Zweitens müssen Sie eine Steckdose bauen, die etwas Power hat. Diese müssen Sie separat absichern, und das kostet Sie etwas. Es ist gar nicht so einfach. Drittens müsste ich auch das Stromabonnement wechseln. Sie müssten prüfen, ob Ihr Anbieter ein Angebot mit Wasserkraft und Solarenergie führt. Wir haben das neulich in der Fraktion diskutiert: Das Ideale wäre eigentlich, mit der Anschaffung eines Elektromobils zugleich noch Solarpanels auf dem Dach zu montieren. Dann könnte man je nach Zeitpunkt des Aufladens etwas optimieren.

Präsident. Wir kommen zu den Einzelsprechern. Das Wort hat Grossrätin Speiser, SVP.

Anne Speiser-Niess, Zweisimmen (SVP). Weshalb sage ich etwas zu diesem Thema? – Ich möchte vor allem, dass Sie wissen, weshalb ich Motion und Postulat ablehne. Elektromobilität tönt

gut. Es ist auch sehr im Trend. Man hat das Gefühl, man könne damit eine CO₂-Reduktion erreichen. Das stimmt zum Teil sicher schon. Ich habe mich aber mit einem anderen Thema betreffend diese Elektroautos beschäftigt, und zwar mit dem Thema der Batterie. Die Batterie funktioniert unter anderem mit Lithium und Kobalt. Der Abbau von Lithium ist in den betreffenden Ländern nicht unproblematisch. Erstens braucht es Unmengen von Wasser, um das Lithium abzubauen. Es ist umweltbelastend für Land und Mensch. Die Entsorgung der Batterien ist nach wie vor ungelöst. Die Batterien müssen sehr sorgfältig auseinandergenommen werden. Macht man das nicht, sind sie Sondermüll. Weiter hat es mich interessiert, wo die Batterien hergestellt werden. Da hat es mich definitiv geschüttelt. Die Batterien werden in China, Japan, Südkorea, Polen, Schweden und Thailand hergestellt. Ich habe mich zudem informiert, wie viele Rohstoffe es für eine Batterie braucht. Es braucht ungefähr 3 Kilogramm Lithium, etliche Kilogramm Nickel, Mangan und Kobalt. Das Lithium wird vorwiegend in Bolivien, Argentinien und Chile abgebaut – mit den Konsequenzen für Mensch und Land. Das Stichwort ist gefallen, man solle vorausschauend sein. Ich weiss nicht, ob die Elektromobilität mit dieser doch nicht ganz unproblematischen Batterie wirklich vorausschauend für unsere Zukunft ist. Wir können vielleicht sagen, wir würden in unseren Landeskreisen CO₂ reduzieren, belasten aber andere Länder mit zusätzlichem Abbau von Lithium. Das ist auch bewiesen. Wenn die Bestellungen solcher Elektroautos und Batterien zunehmen, wird die Nachfrage nach diesen Rohstoffen natürlich extrem steigen. Damit handeln wir uns ganz sicher das nächste Problem ein. Das ist der Grund, weshalb ich Motion und Postulat ablehne.

Präsident. Die Motionärin wünscht das Wort vor dem Regierungsrat. Grossrätin Baumann, Sie haben das Wort.

Katharina Baumann-Berger, Münsingen (EDU). Ich freue mich, dass ein so grosses Interesse an der E-Mobilität über sämtliche Fraktionen hinweg besteht. Das ist sehr erfreulich. Es ist klar: Es ist eine Technologie, die sich entwickelt. Nicht alle Fragen sind gelöst. Das trifft aber auch auf alle anderen technologischen Entwicklungen zu, die wir täglich nutzen. Mir ist auch klar, dass nicht jedes Bedürfnis durch E-Mobilität abgedeckt werden kann. Deshalb ist mein Anliegen auch keine absolute Forderung, wonach es nur noch E-Mobilität geben soll, sondern es sollen Anreize zur Stützung geschaffen werden. Zum Schluss: Ja, das Thema soll ein Päcklein sein, Martin Aeschlimann. Unbedingt! Ich kenne eigentlich niemanden, der ein Elektroauto besitzt und nicht schon vorher eine Fotovoltaikanlage auf seinem Dach montiert hat. Denn das sind energiebewusste Leute, die Freude an der neuen Technik haben. Deshalb ist es gerade etwas so Tolles, das Spass macht! Das ist auch in unserer Fraktion so. Ich danke Ihnen für Ihre Unterstützung und möchte einfach, dass wir den Vorstoss sauber und schön in Form eines Postulats zum Abschluss bringen können.

Präsident. Die Motionärin hat in ein Postulat gewandelt. Ich gebe das Wort dem Regierungsrat, Christoph Neuhaus.

Christoph Neuhaus, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektor. Die E-Mobilität verändert sich zügig und dauernd. Im Rahmen der periodischen Überarbeitung des kantonalen energiepolitischen Förderprogramms wird das Thema immer wieder geprüft. Der Regierungsrat prüft, was gefördert und ins kantonale Förderprogramm aufgenommen werden kann. Deshalb wollen wir auch ein Postulat. Weil die Motionärin gewandelt hat, werde ich nicht länger sprechen, sondern sage: «Stimmen Sie Ja zum Postulat.»

Präsident. Wir kommen zur Abstimmung. Wer dem Postulat zustimmt, stimmt Ja, wer dieses ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung (als Postulat)

Vote (adoption sous forme de postulat)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 125

Nein / Non 21

Enthalten / Abstentions 1

Präsident. Sie haben dem Postulat zugestimmt, mit 125 Ja- gegen 21 Nein-Stimmen bei 1 Enthaltung.