

Donnerstag (Nachmittag), 4. Juni 2020 / Jeudi après-midi, 4 juin 2020

Bau- und Verkehrsdirektion / Direction des travaux publics et des transports

44 2020.RRGR.47 Motion 026-2020 FDP (Moser, Biel/Bienne)
Elektrobus-Strategie

44 2020.RRGR.47 Motion 026-2020 PLR (Moser, Biel/Bienne)
Stratégie Bus électriques

Präsident. Jetzt kommen wir zum Geschäft Nummer 44, die Motion «Elektrobus-Strategie» der FDP. Der Sprecher ist Peter Moser. Die Regierung empfiehlt die Ziffer 1 zur Annahme und Ziffer 2 zur Annahme als Postulat. Bitte, Herr Moser, Sie haben das Wort.

Peter Moser, Biel (FDP). Die Forderungen der Motion haben Sie vor sich, und die Begründung muss ich auch nicht wiederholen. Ich danke dem Regierungsrat für seine Antwort. Sie ist kurz, aber trotzdem sehr ausführlich, und sie zeigt die Probleme auf, die wir hier haben. Das Problem 1 ist, dass die Richtung der technischen Entwicklung – Fahrzeug, Akku, Ladeinfrastruktur – noch offen ist, es geht immer schneller vorwärts. Und es ist auch offen, welches System sich danach in der Praxis durchsetzen wird. Darum ist der Regierungsrat bereit, Pilotbetriebe zu unterstützen. Problemkreis 2: Die Umstellung auf alternative Antriebe kostet Geld, und deshalb ist der Regierungsrat bereit, im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten, finanzielle Unterstützung zu bieten. Interessant ist in der Antwort auch noch der Satz: «zusätzlich leisten Elektrobusse einen wichtigen Beitrag zur Luftreinhaltung» – das wissen wir eigentlich, aber: – «und zur Lärmreduktion, speziell in dicht besiedelten Gebieten». Elektroautos und Elektrobusse sind leise, sie sind so leise – und das ist die Krux der Geschichte, oder auch die Ironie der Geschichte –, dass man diesen leisen Autos wieder eine Lärmquelle einbauen muss, weil sich unsere Leute nicht mehr gewöhnt sind, dass ein Auto sich bewegt, ohne Lärm zu machen und die Ohren vermutlich durch andere Kopfhörer halb kaputt sind. Das Problem Lärm wird uns also in Zukunft noch weiter beschäftigen. Aus eigener Erfahrung kann ich sagen, dass Sie, wenn Sie einmal ein Elektroauto gefahren haben, nichts mehr anderes machen. Aber mein Nachredner wird dazu vielleicht noch mehr sagen. Zu den Anträgen nimmt der Mitmotionär, Peter Dütschler, in seinem Votum Stellung.

Präsident. Der Mitmotionär Peter Dütschler, FDP, hat das Wort.

Peter Dütschler, Hünibach (FDP). Ich spreche gleichzeitig als Mitmotionär und Fraktionssprecher. Ich danke dem Regierungsrat für die gute Aufnahme. Noch etwas zur Interessenbindung: Ich fahre seit Jahren elektrisch, produziere den Strom selbst, und mein Rasierer ist auch elektrisch.

Von einer Elektrobus-Strategie stelle ich mir folgende Vorteile vor: Der öffentliche Verkehr ist ja mit Steuergeldern finanziert. Ich möchte, dass mit möglichst wenig Geld gute Lösungen gefunden werden. Dazu gehört ein koordiniertes Vorgehen. Es gibt Hunderte von Busbetrieben in der Schweiz, aber wir haben eigentlich schweizweit eine ähnliche oder fast die gleiche Fragestellung, und ich will nicht, dass das Rad jetzt 100-mal neu erfunden wird – in jedem Städtchen und in jedem Busbetrieb. Jede Busbeschaffung wird ja von Bund und Kanton geprüft und bewilligt. Also haben Bund und Kanton auch eine Pflicht, dabei professionell vorzugehen.

Ich stelle mir vor, dass man diese Kräfte und Kompetenzen bündelt und schweizweit ein koordiniertes Projekt angeht, mit den besten Experten der Schweiz. Denn ob man nun im Depot lädt oder dezentral lädt, da gibt es vielleicht noch eine Handvoll Unterschiede, aber ansonsten haben wir in der Schweiz 1000-mal dasselbe Problem, das wir lösen müssen. Und ich möchte jetzt nicht, dass jedes kleine Pilotprojekt neu erfunden wird. Für mich fängt der Wettbewerb dort an, wo man eine gute, standardisierte Basislösung gut einsetzen und vermarkten kann. Der Wettbewerb kommt auf jeden Fall nicht zu kurz, aber bitte nicht in der Anzahl Pilotprojekte. Sonst läuft es ähnlich wie bei der Digitalisierung des ÖV mit den Apps: Was bringt es Ihnen, wenn die SBB eine App macht, die BLS eine App macht und jeder Busbetrieb eine App macht? Sie wollen in der Schweiz *eine* App, die

Sie mindestens in der Schweiz brauchen können. Sie wollen doch nicht, je nach Ort, an den Sie gehen, wieder eine andere App hervorholen und eine andere Kreditkarte hinterlegen müssen, etc. Das meine ich damit.

Dies ist keine Utopie. Ich bin im Schweizerischen Ingenieur- und Architektenverein (SIA), in der SIA Kommission 405 unterirdische Ver- und Entsorgungsleitungen, das ist die Normierung der unterirdischen Leitungen, und da schalt nicht jedes Fach, macht selber eine Lösung oder jede Gemeinde, sondern da will man schweizweit normieren; man sucht die besten Experten, man lädt die Fachverbände ein und erarbeitet eigentlich so eine Lösung, welche man nachher regional und kantonale umsetzen kann. Das stelle ich mir unter einer Elektrobus-Strategie vor. Und damit spart man noch Geld.

Und ein anderer Punkt ist ja Folgendes: Schauen Sie sich diese Elektrobusse an, natürlich kosten diese heute mehr, das ist ja klar: Wir konkurrieren gegen ein Produkt, das seit 100 Jahren gebaut wird, die Maschinen sind amortisiert, und man kennt nichts anderes. Aber künftig werden diese Elektrobusse billiger sein. Sie haben ja weniger als die Hälfte der Teile eines heutigen Verbrennungsmotors. Ein Verbrennungsmotor hat 1000 Explosionen pro Minute, x Temperaturen, Abgase, die man reinigen muss etc. Und bei einem Elektromotörchen haben Sie ein Motörchen, das rundum dreht und eine Batterie, die Sie daran hängen. Jeder Bastelkollege kennt das, wenn er irgendein Fliegerlein fliegen lassen will. Ich möchte zu den Vorteilen gar nicht weiter ausholen – dass es leiser ist, nicht stinkt, weniger vibriert etc. Ich glaube die Busspassagiere wären die ersten, die uns danken würden, wenn wir dies machen würden. Auch bei den Batterien möchte ich nicht zu sehr ausholen. Ich kann Ihnen einfach aus Erfahrung sagen, dass diese Batterien in einem Auto mehrere 100'000 km halten. Und später wird man sie noch als Powerwall oder als Hausbatterie für geeignete Solaranlagen brauchen, vielleicht sogar im Busdepot, für die Solaranlagen auf dem Dach, um in der Nacht die Busse zu laden, wenn sie rumstehen. So viel zur Ladeinfrastruktur. Es ist klar, dass es günstiger ist, einen Bus zu laden, wenn er steht und nicht wenn er 10 Minuten an einer Endhaltestation hält. Aber manchmal geht es nicht anders, diesen Spielraum muss man offenlassen. Es ist sicher auch in dieser Strategie ein Thema, wie man vorgehen will.

Nun zu den Anträgen: Zu Punkt 1 haben wir keine Differenz, und zu Punkt 2 haben wir eigentlich auch keine Differenz, wir hätten lieber die verbindliche Form der Motion gehabt, das gebe ich zu. Aber wir sind einverstanden mit der Antwort des Regierungsrates und wandeln die Motion in ein Postulat. Ich hoffe auf eine grosse Unterstützung.

Präsident. Die Motionäre sind mit dem Wandeln einverstanden. Ich frage: Ist der Vorstoss in der Form, wie er jetzt vorliegt, Ziffer 1 als Motion und Ziffer 2 als Postulat, bestritten? (*Jemand meldet sich im hinteren Teil des Saales. / Quelqu'un se manifeste à l'arrière de la salle.*) Bitte melden Sie sich laut, da es hier drinnen etwas weitläufig ist. – Es ist bestritten. Gut, dann kommen wir zu den Fraktionserklärungen. Als Erster für die EVP-Fraktion: Grossrat Hanspeter Steiner.

Hanspeter Steiner, Boll (EVP). Die Fraktion der EVP teilt die Argumente, so wie sie die Regierung uns anträgt – Punkt 1: Annahme. Punkt 2: Annahme als Postulat. Die EVP hat aber doch ein paar Präzisierungen, die ich hier gerne anbringen würde: Zu CO₂-neutralen Antrieben gehören nicht nur Batteriefahrzeuge, sondern in Zukunft auch Wasserstoff und Biogasantriebe. Jedes System hat seine Vor- und Nachteile, die in den unterschiedlichsten Gebieten, in denen sie fahren, mehr oder weniger zum Tragen kommen. Dies sind Informationen, die ich von der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa) in Dübendorf, von der Forschungsstelle bekommen habe. Laut der Empa eignen sich in Städten Betriebsfahrzeuge mit Batteriebetrieben, also Elektrobusse, und auf regionalen, längeren Linien könnten es in Zukunft auch Wasserstoffbusse sein, und auf abgelegenen und längeren Bergstrecken könnten es auch Biogasantriebe sein. Verschiedene Angebote, am richtigen Ort eingesetzt, würden auch die Akzeptanz erhöhen. Es ist aber nicht prinzipiell die Aufgabe der Politik, Technologien vorzuschreiben, sondern das Ziel im Auge zu behalten. Und heute Morgen haben wir gesagt, wir würden Zeichen setzen. Hier müssten wir eben einen kleinen Pfosten setzen. Das heisst ganz klar: Mittelfristig keine fossile Energie im öffentlichen Verkehr. Wenn diese Ziele bekannt sind, dann kann die Wirtschaft selbst, dann können Busunternehmen selbst die beste Variante für sich nehmen, die sich dafür am besten eignet. Man muss aber berücksichtigen, dass der Ladestrom für die Batteriefahrzeuge dann auch sauber sein muss. Denn das macht dann keinen Sinn, Fahrzeuge zu laden mit irgendwelchem ausländischen Dreckstrom. Genau dasselbe gilt bei der Herstellung des Wasserstoffes.

Erlauben Sie mir noch eine Bemerkung zu den hohen Preisen der Elektrobusse: Darin liegt ein

Grund, dass die Dieselbusse nach wie vor von der Mineralölsteuer befreit sind, und dies macht sage und schreibe 20'000 Franken jährlich pro Fahrzeug aus. Das ist aber ein Problem, das national gelöst werden muss, und diese Entscheide müssten unsere Kolleginnen und Kollegen fällen, die hier geschätzte 100 Meter neben uns am Verhandeln sind. Darum sage ich es noch einmal: Die Aufgabe der Politik ist es, den Zielpflock zu setzen. Wer interessiert ist an weiteren, genaueren Informationen, der kann diese bei der Empa in Dübendorf einholen.

Casimir von Arx, Köniz (glp). Die Glp-Fraktion begrüsst diesen Vorstoss. Im Verkehrsbereich geht es in der Schweiz mit der CO₂-Senkung zu langsam voran. Auch im öffentlichen Verkehr müssen fossilbetriebene Fahrzeuge ersetzt werden durch solche, die mit dem Netto-Null-Ziel vereinbar sind. Aus heutiger Sicht kann man davon ausgehen, dass die Elektrifizierung des Busverkehrs ein Teil des richtigen Weges ist. Vorausgesetzt, dass der Strom aus erneuerbaren Quellen kommt. Die Elektrifizierung des Busverkehrs stellt aber auch in anderen Bereichen als bei den Treibhausgasemissionen eine Verbesserung dar, namentlich – wie bereits erwähnt wurde – sind die elektrisch betriebenen Busse viel leiser als die lärmigen Diesel- und Gasbusse. Auf der Linie 17 von Köniz nach Bern kann man sich leicht davon überzeugen. Trolley-Busse sind elektrisch betrieben, wie aber die Motionäre schon darlegten, sind Trolley-Busse nicht immer geeignet, und zwar weil sie, zumindest auf Teilen der Strecke, Fahrleitungen brauchen. Fahrleitungen sind teuer, unflexibel und auch unästhetisch und das spricht alles dafür, dass man, wenn möglich, auf Elektrobusse setzt, die keine Fahrleitung brauchen.

Dann noch eine Bemerkung zu einer Strategie: Wie es die Motion verlangt, kann man zwar noch nicht sagen, aber der Kanton fördert den Elektrobusverkehr schon heute. Unter anderem mit 100'000 Franken pro Elektrobus, wie der Regierungsrat schreibt. Dies hilft bei der Dekarbonisierung des öffentlichen Verkehrs. Technologieneutral ist dies natürlich nicht. Ausserdem nimmt man mit solchen Massnahmen offensichtlich Einfluss auf die Beschaffungsentscheide der Transportunternehmen. Dies ist im öffentlichen Verkehr legitim, wenn es dafür gute sachliche Gründe gibt, zum Beispiel wenn aufgrund finanzieller Fehlanreize die volkswirtschaftliche, übergeordnete Sicht und die betriebswirtschaftlichen Ziele divergieren. Dies gilt für Busse, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, und natürlich genauso für Trams. In diesem Sinne votieren wir für eine Elektrobus-Strategie, wir nehmen Punkt 1 als Motion an und Punkt 2 als Postulat.

Bernhard Riem, Iffwil (BDP). Die BDP-Fraktion begrüsst diese Motion zur Förderung der Elektromobilität. Wir haben auch vor nicht allzu langer Zeit die Umsetzung der Energiestrategie beraten. Dazu haben wir ja auch Planungserklärungen eingereicht. Diese Motion konkretisiert die Strategie und die Forderung im Bereich Elektrobus. Der Angebotsbeschluss und der Investitionsrahmenkredit sind wahrscheinlich auch die richtigen Instrumente. Und auch beim Busverkehr gilt: Weg vom Diesel, hin zu erneuerbaren und CO₂-neutralen Energien. Die Dekarbonisierung muss vorangetrieben werden. Wir stehen 100-prozentig zur Elektromobilität, der Kanton soll mehr Geld in Elektrobusse investieren. Die Umstellung auf erneuerbare und weitgehend CO₂-neutrale Energie ist nicht gratis. Aber – und dies ist mir wichtig – so wichtig wie die permanente Steigerung des Angebotes ist, braucht es halt vielleicht auch eine gewisse Verlagerung der Mittel zu mehr Qualität statt allein Quantität. Unsere Fraktion stimmt dem Punkt 1 der Motion zu, beim Punkt 2 bevorzugen wir hingegen das Postulat. Wir wollen Elektrobusse fördern. Aber der Finanzhaushalt des Kantons verträgt nicht alles. Für uns stehen neben dem Kanton auch Transportunternehmen in der Pflicht und dann auch die Nutzer des ÖVs. Die Energiewende gibt es eben nicht zum Nulltarif. Mein Elektroauto ist eine saubere Sache, es macht mir Freude, aber es hat seinen Preis und ich muss diesen bezahlen. So muss es letztlich auch im ÖV sein. Die Forderung muss geklärt werden, der Antrag des Regierungsrates für ein Postulat ist richtig. Auch weil der Motionär seiner Forderung selbst nicht ganz zu trauen scheint – er schreibt «gegebenenfalls sind mehr Mittel vorzusehen», er weiss ganz genau, dass es mehr Mittel braucht, diese Dinger sind nämlich teuer.

Peter Salzmann, Mülchi (SVP). Ich nehme es vorweg, die SVP-Fraktion lehnt die Motion Elektrobus-Strategie mehrheitlich ab. Grundsätzlich sind wir nicht gegen Elektromobilität, aber aus unserer Sicht ist es einfach nicht nachhaltig. Und zwar aus folgenden Gründen: Durch die Produktion nehmen Elektrobusse und Autos einen grossen Rucksack von CO₂ mit ins Leben. Schuld daran ist die energieaufwendige Produktion von Batteriezellen. Die Rohstoffe für Batterien verursachen Umweltschäden und werden auch zum Teil von Kindern abgebaut. Die Lithiumgewinnung in Chile verursacht ebenfalls grosse Umweltschäden. Für die Herstellung einer Tonne Lithium werden unglaublich

che 2 Mio. Liter Wasser gebraucht. Und die Gegend wird zu einer Wüste und entzieht dort den Leuten die ganze Lebensgrundlage. Aus unserer Sicht ist die Förderung der Elektromobilität im öffentlichen Verkehr zum jetzigen Zeitpunkt zu früh, bis die erwähnten Probleme gelöst sind. Denn sie verlagern zurzeit einfach nur die Umweltschäden, was einfach auch gerne ausgeblendet wird. Zu Punkt 2: Der Kanton fördert bereits mit 2 Mio. Franken Pilotprojekte und unterstützt Transportunternehmen mit je 100'000 Franken pro Elektrobus. Wir sind der Ansicht, dass die Finanzierungen seitens Kanton zurzeit genügen. Bis eben die Nachhaltigkeit der Elektromobilität auch in Zukunft gegeben ist. Wir sind auch der Meinung, dass man privaten Transportunternehmen die unternehmerische Freiheit lassen soll, wann und wie sie dies umstellen wollen. Wir lehnen auch beim Punkt 2 ein Postulat ab.

Präsident. Für die SP-JUSO-PSA-Fraktion, der Grossrat David Stampfli.

David Stampfli, Bern (SP). *(Das Mikrofon knistert, als der Redner ans Pult tritt. / Le microphone se met à grésiller lorsque l'orateur arrive à la tribune.)* Sorry für das Knistern, aber diese Pulte sind wirklich etwas tief unten. Die SP-JUSO-PSA-Fraktion unterstützt den Vorstoss, sowohl als Motion als auch als Postulat. Uns ist es wichtig, dass der Kanton Bern beim CO₂-neutralen öffentlichen Verkehr vorwärtsmacht. Genau so kann der Kanton nämlich konkret einen Beitrag zur Dekarbonisierung und damit zur CO₂-Reduktion leisten, schliesslich wollen wir dies alle auch, oder zumindest fast alle. Wie der Regierungsrat in seinem Bericht aufführt, gibt es schon heute erste Pilotprojekte, uns ist es wichtig, dass man diese jetzt ausweitet und intensiviert. Dabei dürfen wir uns auch nicht von den Kosten abschrecken lassen. Auch wenn heute die Investitionen in die Elektromobilität höher sein mögen als in Diesel, dann sind sie langfristig immer noch besser, wenn man alle externen Kosten oder Folgekosten einberechnet. Uns ist es allerdings wichtig, dass die Elektrobusse dann mit CO₂-freiem Strom betrieben werden, sonst würde die ganze Umstellung wenig Sinn ergeben. Und der SP-Fraktion ist es insbesondere ein Anliegen, dass diese Investitionen nicht auf die Fahrgäste abgewälzt werden. Der öffentliche ist ein Service Public, der Service Public gehört zum Grundbedarf der Bevölkerung und muss für alle bezahlbar bleiben. Vielen Dank für die Unterstützung.

Beat Kohler, Meiringen (Grüne). Ich kann es vorwegnehmen: Die grüne Fraktion wird diesen Vorstoss in beiden Punkten unterstützen, wir hätten auch beides als Motion unterstützt, weil wir es grundsätzlich wichtig finden, dass die Elektromobilität auch in diesem Bereich gefördert wird. Elektromobilität – wir haben es von verschiedenen Rednern gehört – ist wesentlich effizienter als fossile Mobilität, bei der der grösste Teil der Energie als Wärme verpufft. Es ist klar, dass auch die elektrische Mobilität nicht CO₂-frei ist, und es ist auch klar, dass die Rohstoffe, die es braucht, um Batterien herzustellen, entsprechend auch Umweltauswirkungen haben. Aber jetzt hier quasi wegen dieser Umweltauswirkungen zu sagen, wir wollen die Elektromobilität nicht fördern, kann ich nicht verstehen. Denn die Auswirkungen, die es hat, wenn wir weiterhin einfach Öl aus dem Boden pumpen und es verbrennen, ohne die Effizienz des Stroms zu nutzen, das kann ich nicht verstehen, denn diese Schäden sind viel grösser. Und die kleineren Schäden nicht in Kauf zu nehmen und dafür die grösseren weiter zu haben, das kann nicht der Weg sein.

Wir haben es auch schon gehört, die wichtigste Förderung wäre, wenn die Transportunternehmen die Mineralölsteuer nicht mehr zurückerstattet bekämen. Ein solcher Vorstoss ist aber nicht hier in diesem Saal zu verhandeln – der Nationalrat hat vor ziemlich gut einem Jahr genau solch ein Postulat überwiesen. Es ist also zu hoffen, dass in diese Richtung irgendwann irgendetwas gehen wird. Aber es ist auf jeden Fall gut, wenn wir parallel dazu auf kantonaler Ebene Förderungsmöglichkeiten aufzeigen und der Kanton eine entsprechende Strategie entwickelt. Dies braucht sicher auch Geld, das ist ganz klar. Und dieses Geld soll man auch entsprechend zur Verfügung stellen, und deshalb ist für uns auch klar, dass wir Punkt 2 ganz klar unterstützen.

Katharina Baumann-Berger, Münsingen (EDU). Als Fan der Elektromobilität unterstütze ich die vorliegenden Motionspunkte. Der öffentliche Verkehr soll eine gewisse Vorbildfunktion übernehmen. Wie dies aussehen könnte – auch gerade die finanziellen Aspekte – soll mithilfe einer Strategie durchdacht und erarbeitet werden. Die Entwicklung der Elektrotechnologie ist durchaus erfreulich: Die Batterien oder Akkus sind leistungsfähiger geworden. Einige innovative Busbetriebe haben ihre Flotte entsprechend erweitert. Die EDU-Fraktion möchte aber auch auf die Schwach- oder gar die Negativpunkte der E-Mobilität hinweisen. Es geht nämlich nicht nur um finanzielle Aspekte. Die

graue Energie bei der Produktion von Batterien und auch die Entsorgung bleiben eine Herausforderung. Nicht unkomplizierte, zum Teil unwürdige Umstände in den Produktions- oder Rohstofflieferantenländern liefern Fragen. Die Produktion von entsprechend sauberem Strom ist nicht gesichert. Die Hoffnung auf die Verbesserung der Batteriequalität, aber auch auf die Weiterentwicklung von sämtlichen anderen erneuerbaren und umweltschonenden Technologien, insbesondere im Bereich Wasserstoff, bleibt. Die Klimaziele sind noch lange nicht erreicht, und sicher auch nicht von der E-Mobilität abhängig. All diese wichtigen Punkte zeigen, dass die EDU-Fraktion dieses Mal unterschiedlich stimmen wird.

Präsident. Wir kommen zu den Einzelsprechenden. Als Erster hat Markus Wenger von der EVP das Wort.

Markus Wenger, Spiez (EVP). Das Votum von Peter Salzmann als Fraktionssprecher der SVP hat mich doch bemüht oder motiviert, noch einmal nach vorne zu kommen. Wenn man ihm zugehört hat, hatte man das Gefühl, dass da eine neue Technologie käme mit einem grossen Potenzial für Umweltzerstörung. Es ist mir bewusst, dass die Erdölindustrie viel unternommen hat, um entsprechende Sachen zu publizieren und aufzubauschen, die so zum Teil nicht stattgefunden haben, denen wir aber auch entgegentreten müssen, indem diese Konzerne in diesen Ländern keine Schäden anrichten. Aber etwas müssen wir einfach wissen, meine Damen und Herren, es gibt keinen anderen Rohstoff, der mehr Umweltverschmutzung gemacht hat als das Erdöl. Und es macht keinen Sinn, dass wir irgendwie aus einem Umweltbewusstsein motiviert sind, etwas zu verhindern, weil wir dem dreckigsten Rohstoff nachhängen wollen, um davon weiter im 21. Jahrhundert Gebrauch zu machen. Mein Fraktionssprecher hat es erwähnt, es geht nicht nur um Batterien. Wenn wir von der neuen Antriebstechnik sprechen, sprechen wir eben auch von Brennstoffzellen, und wir sprechen entsprechend auch von Biogas oder von anderen Möglichkeiten. Aber denkt daran, der Schritt weg vom Öl ist immer, immer nur ein Gewinn, und diesen wollen wir nutzen.

Samuel Krähenbühl, Unterlangenegg (SVP). Ich schliesse gerade bei meinem Vorredner an. Markus Wenger, du hast Recht. Elektromobilität ist uralt. Sie kennen etwa alle Donald Duck, und dort fährt die Oma Duck mit so einem komischen kleinen Gefährt umher – das ist ein «Detroit electric», das war vor gut 100 Jahren ein sehr häufig eingesetztes elektrisches Fahrzeug in den USA. Es gab eine Zeit, da war die elektrische Energie bei Fahrzeugen sehr verbreitet. Es hat sich allerdings herausgestellt, dass die Begrenzungen durch die Akkus, durch die Reichweite usw. und das tote Gewicht, das man mitschleppt, ein Nachteil ist.

Ich möchte aber noch auf etwas Zweites eingehen, das jetzt auch wieder gefallen ist, durch Markus Wenger – das x-fach gefallen ist: die Dekarbonisierung, also weg vom Kohlenstoff zu kommen. Das ist ein redliches Ziel. Ich sage immer, dass es mir nicht unbedingt sympathisch ist, diesen Scheichen in Saudi-Arabien und Katar viel Geld zu schicken, überhaupt nicht. Aber Leute, Elektrizität ist eben kein Rohstoff! Es gibt keine Bergwerke, in denen man Elektrizität abbauen kann. Elektrizität müssen Sie irgendwie machen. Und wie machen Sie diese denn? – Tatsache ist, dass in unserem Mix drin – in der Schweiz sind wir noch relativ sauber, wir haben nicht viel Kohlekraft, aber 40 Prozent ist Kernenergie, da sind Sie dann auch nicht unbedingt dafür, sonst fast niemand mehr. Wenn wir es importieren aus Deutschland, kann es Kohleenergie sein. Es ist einfach nicht wahr, wenn wir mehr Strom brauchen und Erdöl substituieren, oder Kohle oder was auch immer, dass per se danach weniger CO₂ produziert wird. Das war der erste Punkt.

Zum zweiten Punkt: Was ich nicht begreife, ist, dass wir hier praktisch in jeder Session Vorstösse für mehr Parkplätze, für mehr Elektromobile, Ladestationen und jetzt für E-Busse usw. behandeln – ich war schon dabei, als man hier das Energiegesetz verabschiedet hat, als man neue Elektroheizungen verboten hat – 2031 ist fertig, da müssen Sie die alle rausreissen. Warum hat man denn das gemacht? Das ist ja völlig inkonsequent. Ein Auto hat eine schwere Batterie, ein Bus auch, die es herumschleppen muss. Mit der Elektrospeicherheizung könnten Sie in der Nacht, oder wenn es sonst viel Strom gibt, den man nicht braucht, Energie speichern und dann wieder abgeben. Das will niemand mehr. Aber komischerweise will man den Strom bei den Autos fördern. Für mich ist das absolut unlogisch. Und darum, liebe Freisinnige, es geht nicht gegen euch, aber für mich gibt es hier ein paar Pferdefüsse, bei denen ich nicht einfach Ja sagen kann. Denken Sie vielleicht noch einmal nach, und vielleicht müssen wir das Ganze etwas gesamtheitlicher betrachten und etwas weniger einfach aus der Froschperspektive Elektrizität als gut befinden – und alles andere als böse.

Präsident. Die Liste der Sprechenden ist erschöpft. Ich hoffe, Herr Neuhaus ist nicht erschöpft. Sie haben das Wort.

Christoph Neuhaus, Bau- und Verkehrsdirektor. Ja, die Elektrobus-Strategie hat ihren Preis – aber auch ihren Wert. Und umgekehrt. Und ich habe mich jetzt gerade gefreut, dass nach Corona mal wieder eine Klimadiskussion kommt, aber ich will diese nicht verlängern, sondern ich kann nur sagen, dass der Regierungsrat bereits am Prüfen ist, ob man zusätzliche Mittel für die teure Umstellung bereitstellen kann. Es ist ganz klar, dass wir uns hier mit der Diskussion auf Bundesebene abstimmen, und mit Augenmass und vor allem wollen wir dort Schwerpunkte legen, wo es der Umwelt am meisten bringt. Dort, wo Bevölkerung und Verkehr dicht sind, haben wir ein Potenzial für die Entlastung von Lärm und von Schadstoffen. Aus diesem Grund beantragt Ihnen der Regierungsrat die Annahme der Ziffer 1 der Motion. Dann können wir danach im Rahmen des Angebotsbeschlusses 2022–2025 aufzeigen, wie man Elektromobilität im ÖV fördern will. Ich gehe davon aus, dass wir dies so oder so machen müssen. Und er ist weiter bereit zu prüfen, ob man im nächsten Investitionsrahmenkredit bzw. in der Finanzplanung finanzielle Mittel einstellen kann. Aus diesem Grund haben wir hier den Antrag, Ziffer 2 als Postulat zu überweisen.

Eine kleine Randnotiz in Anführungszeichen, oder eine Warnung: Der Regierungsrat hat die Antwort zu diesem Vorstoss noch vor dem Ausbruch der Corona-Krise gestellt, und die finanzielle und wirtschaftliche Situation wurde von meiner Kollegin und meinem Kollegen geschildert, diese hat sich grundlegend verändert, und es ist ganz klar, dass wir hier bei einer Weiterarbeit auch die künftige finanzpolitische Auslegeordnung berücksichtigen müssen.

Präsident. Wir kommen zur Beschlussfassung. Traktandum Nummer 44, die Elektrobus-Strategie, die Motion der FDP, Ziffer 1 als Motion, Ziffer 2 als Postulat. Wer Ziffer 1 annehmen will, stimmt Ja, wer dies nicht will, stimmt Nein.

Abstimmung (2020.RRGR.47; Ziff. 1)

Vote (2020.RRGR.47 ; ch. 1)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 103

Nein / Non 39

Enthalten / Abstentions 2

Präsident. Sie haben die Ziffer 1 als Motion angenommen, mit 103 Ja-Stimmen zu 39 Nein-Stimmen bei 2 Enthaltungen. Zur Ziffer 2: Hier geht es um ein Postulat. Wer diese Ziffer annehmen will, stimmt Ja, wer dies nicht will, stimmt Nein.

Abstimmung (2020.RRGR.47; Ziff. 2; als Postulat)

Vote (2020.RRGR.47 ; ch. 2 ; sous forme de postulat)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 99

Nein / Non 43

Enthalten / Abstentions 1

Präsident. Sie haben die Ziffer 2 als Postulat angenommen, mit 99 Ja-Stimmen zu 43 Nein-Stimmen bei einer Enthaltung.