

Montag (Nachmittag), 13. September 2021 / Lundi après-midi, 13 septembre 2021

**Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektion /
Direction de l'économie, de l'énergie et de l'environnement**

**55 2021.RRGR.79 Motion 054-2021 Mentha (Liebefeld, SP)
Förderung von Infrastrukturen für den wasserstoffbetriebenen Schwerverkehr**

**55 2021.RRGR.79 Motion 054-2021 Mentha (Liebefeld, PS)
Promotion des infrastructures destinées au trafic des poids-lourds propulsés à l'hydrogène**

Le président. Affaire du point numéro 55 de l'ordre du jour, il s'agit d'une motion, le débat est libre, le gouvernement propose l'adoption d'un postulat. Le motionnaire n'est pas d'accord. Il maintient la motion. Donc, je lui laisse la parole.

Luc Mentha, Liebefeld (SP), Motionär. Es geht bei diesem Vorstoss von mir und von Vertretern aus zahlreichen Fraktionen um Folgendes: Der Schwerverkehr soll gefördert werden, und zwar insbesondere die Erstellung von Wasserstoffproduktionsanlagen und Tankstellen für Lastwagen, Cars und schwere Fahrzeuge. Ich möchte dem Regierungsrat für die Antwort danken. In der Sache merkt man sehr gut, dass der zuständige Regierungsrat die Richtigkeit dieses Anliegens und der Stossrichtung in seiner Fachdirektion erkannt hat. Ich möchte als Fraktionssprecher und vor allem als Motionär auch sagen, dass es ganz wichtig ist, dass wir vom Schwerverkehr sprechen. Beim motorisierten Individualverkehr bin ich persönlich auch der Meinung, dass das Vermeiden und Verlagern von Fahrten der bessere Weg ist. Aber beim Schwerverkehr müssen wir realistisch sein. Es gibt für den Schwerverkehr keine Netto-Null-Lösung aus Klimaschutzüberlegungen. Das schafft man nicht, insbesondere deshalb nicht, weil batteriebetriebene Lastwagen viel zu schwer sind und dann effektiv wenig Last transportieren können. Wenn man die Dekarbonisierung des Schwerverkehrs will, muss man eine Lösung über den Wasserstoff suchen. Dieser Vorstoss will Schub für eine CO₂-arme Mobilität geben. Dieser Vorstoss spricht von einer Vorlage mit einem Rahmenkredit, der befristet sein soll. Das sollte uns etwas wert sein. Denn wir bekommen das Klimaproblem im Schwerverkehr sonst nicht in den Griff. Es ist ein Vorstoss, der eine klassische Anschubfinanzierung ins Auge fasst und Ihnen eine Anschubfinanzierung vorschlägt, die überblickbar ist, die auf den Schwerverkehr fokussiert und zeitlich befristet werden kann. Die Motion gibt der Regierung und letztlich auch uns Spielraum, wie die Vorlage im Detail aussehen soll. Sie lässt diesen Spielraum. Insbesondere werden wir, wenn die Vorlage ausgearbeitet ist und wieder in den Rat kommt, darüber befinden und allenfalls Korrekturen vornehmen können.

Wenn ich von Wasserstoff-betriebenem Schwerverkehr spreche, sind in der Privatwirtschaft entsprechende Aktivitäten in Gang. Es gibt den Verein «H2 Mobilität Schweiz». Zahlreiche grosse Firmen sind daran beteiligt. Ich nenne Agrola, Fenaco, Emil Frey, Emmi, Migros oder Coop. Es gibt zudem zahlreiche Transportfirmen, die sich dieser Fragestellung aktiv zuwenden. Gütertransportfirmen wie Schöni, Cavegn, Streck, Galliker oder Von Bergen, um nur ein paar zu nennen, sind hier aktiv. Von der Firma Hyundai aus Korea ist bekannt, dass sie dabei ist, in den nächsten Jahren rund 1500 Nutzfahrzeuge auf die Schweizer Strassen zu bringen. Ich glaube aber, es ist, wie in anderen Bereichen, wichtig, dass wir vonseiten des Kantons hier entsprechende Hilfeleistungen geben. Das will dieser Vorstoss: Anschub, zeitlich befristet, damit sich wirklich etwas bewegt. Denn wir haben in diesem Kanton zurzeit noch praktisch keine Wasserstofftankstellen, und wir haben meines Wissens in diesem Kanton keine einzige Wasserstoffproduktionsanlage. Das Wichtige an diesem Wasserstoff, den wir fördern wollen und der produziert werden soll, ist, dass er mit grünem Strom entsteht, also insbesondere mit Überschussstrom, beispielsweise aus Fotovoltaik, wenn die Sonne scheint,

der Wind bläst etc. und der Preis praktisch bei null ist, zum Teil sogar bei unter null. Dann ist es eben ein gutes Modell, um Wasserstoffproduktionsanlagen betreiben zu können. Ich bin froh, wenn Sie diesen Vorstoss unterstützen, und bin gespannt auf die Diskussion.

Le président. Je ne vois aucun groupe inscrit. Ah, si, pour le groupe PS-JS-PSA, M. le député Berger.

Stefan Berger, Burgdorf (SP), Fraktionssprecher. Ich halte Ihnen heute keinen Vortrag über die Gefahren von Wasserstoff – das hat Samuel Krähenbühl letzte Woche schon gemacht – noch halte ich Ihnen einen Vortrag über Elektromobilität. Auch darüber wurde im Rat schon lange genug gesprochen. Aber ich wiederhole eine Tatsache, und zwar die, dass wir die Mobilität dekarbonisieren müssen, wenn wir unsere Klimaziele erreichen wollen. Es ist unbestritten, dass es heute im Bereich des Individualverkehrs (IV) bereits relativ einfach ist und vielfältige Möglichkeiten zur Verfügung stehen. Im Bereich des Schwerverkehrs haben wir aber noch keine Lösung ab Stange, auch wenn beispielsweise im Bereich von E-Trucks viel geforscht und publiziert wird. So haben viele von Ihnen vielleicht das Bild des E-Trucks von Tesla vor Augen. Andere haben vielleicht mitbekommen, dass in diesem Jahr mit einem 19-Tonnen-Truck – das Leergewicht mit Batterie beträgt 15,5 Tonnen – von Futuricum auf dem Hochgeschwindigkeitsoval des Reifenherstellers Continental mit einer Ladung ein Weltrekord von 1099 Kilometer in 23 Stunden aufgestellt wurde. Das Problem bei den Lastwagen bleibt aber immer dasselbe: Die Nutzlast verringert sich mit der Reichweite und der notwendigen Grösse oder besser dem Gewicht der Batterie. Wird aber die Energie beispielsweise mit Wasserstoff erzeugt, vergrössern sich Nutzlast und Reichweite.

Meine Damen und Herren, die Wasserstofftechnologien sind vorhanden. Die Herstellung von grünem Wasserstoff hat den Status der Industrialisierung erreicht. Serienreife Brennstoffzellen-Fahrzeuge sind schon heute erhältlich oder stehen kurz vor der Markteinführung. Das Wichtigste oder etwas vom Wichtigsten: Die Wasserstofftankstellen haben ihre Funktionsfähigkeit bewiesen. Was heute für den Durchbruch fehlt, ist ein vernünftiges Tankstellen-Netzwerk. Luc hat es gesagt. So gibt es aktuell auf der Webseite von «H2 Mobilität Schweiz» nur acht Tankstellen in der Schweiz. Eine davon ist im Kanton Bern in Betrieb. Zwei weitere sind erst in Planung. Die Motion will nun genau das ändern. Sie verlangt eine Vorlage, mit der aufgezeigt werden soll, wie diese Tankstellen und die Produktion von grünem Wasserstoff – ich nenne das Stichwort Power-to-Gas, das Sie kennen – vom Kanton gefördert werden können und was der Kanton bereit ist, dafür zu investieren. Die Vorlage wird später in diesem Rat noch einmal diskutiert, und wir werden dann mit Blick auf die Kantonsfinanzen und den Stand der Klimaerwärmung vielleicht entscheiden, ob und in welchem Umfang wir das wollen. Meine Damen und Herren, beweisen wir heute Weitsicht und stimmen wir der Motion zu.

Katharina Baumann-Berger, Münsingen (EDU), Fraktionssprecherin. Auch wenn meine Aussage von letzter Woche, Wasserstoff sei sicher, kritisiert wurde und jetzt auch wieder erwähnt wurde, sage ich es hier doch noch einmal sehr gerne. Wasserstoff ist in den heutigen Technologieformen sehr sicher und deshalb eine sehr spannende Technologie. In Einklang mit der Energiewende soll nicht nur die Elektromobilität, sondern eben auch der Ausbau von Wasserstoffinfrastrukturen, wie beispielsweise öffentliche Tankstellen für den Schwerverkehr, gefördert werden. Europa- und weltweit werden aktuell enorme Summen in die Produktion und die Infrastruktur investiert. Auch die Antriebstechnologie wird rasant optimiert. Damit der Kanton Bern nicht zurückbleibt, bietet eben ein solcher Rahmenkredit die Basis für Fördergelder, mit denen entsprechende Anreize geschaffen werden können. Unsere kantonale Position kann sich nur verbessern. Wasserstofftankstellen werden vielleicht zuerst vor allem vom Schwerverkehr genutzt. Die vorhandene Infrastruktur kann aber später dort, wo es nötig ist, parallel auch für Personenfahrzeuge genutzt werden. Die Wasserstofftechnologie soll nicht als Konkurrenz, vielmehr als Ergänzung oder Stabilisation hin zur Zukunft verstanden werden. Die EDU-Fraktion unterstützt diesen Vorstoss als Motion.

Michael Ritter, Burgdorf (glp), Fraktionssprecher. Im Unterschied zu Traktandum 54 ist der Vorstoss, die Motion von Grossrat Menthath, Traktandum 55, etwas kerniger, deshalb auch diese Diskussion. Denn es wird eine direkte Förderung von öffentlichen Tankstellen oder Produktionsstätten für Wasserstoff für den Schwerverkehr gefordert. Es gibt allerdings auch klare Einschränkungen, beispielsweise, dass erneuerbarer Strom oder Biomasse verwendet werden müsse. Es ist so, dass diese Motion eine neue Finanzausgabe hervorruft. Das muss man ehrlicherweise sagen. Wir haben uns bei der Diskussion in unserer Fraktion trotzdem entschieden, dass die energiepolitische Dimension von uns höher gewichtet wird als die finanzpolitische, und die Fraktion unterstützt den Vorstoss. Es war ein Abwägen, das muss man zugeben. Es ist uns wichtig, dass es um einen sehr spezifischen Bereich geht. Dabei verweise ich auch die Ausführungen des Motionärs Grossrat Menthath selbst. Wir hätten an sich vermutlich Mühe oder längere Diskussionen, wenn man fordern würde, dass Wasserstofftankstellen ganz allgemein, also für alle PWs, unterstützt werden sollten. Das kann längerfristig aus ordnungspolitischer Sicht weniger das Ziel sein. Aber hier ist es ein sehr spezifischer Bereich, bei dem es auch technologisch Sinn macht. Es ist im Motionstext eng eingegrenzt. Wir machen dem Rat beliebt, den Vorstoss auch in Motionsform zu unterstützen.

Matthias Matti, Zweisimmen (Die Mitte), Fraktionssprecher. Es ist mehr als ein Lippenbekenntnis, dass wir von der Mitte uns für einen nachhaltigen Erhalt unserer Umwelt einsetzen, dass wir uns für die Förderung von Ressourcen und Energien aus unserer Gegend stark machen, die in einer Wirtschaft mit christlichen Grundwerten gefördert und veredelt werden. Die Mitte will längerfristig die Schweiz und den Kanton Bern stärken und nicht die fernöstliche Erdöllobby unterstützen. Der Regierungsrat soll beauftragt werden, eine Vorlage samt Rahmenkredit zu unterbreiten und öffentliche Tankstellen und Produktionsstätten für Wasserstoff aus erneuerbarem Strom oder Biomasse zu fördern. Die Regierung ist bereit, diese Motion als Postulat anzunehmen. Wasserstoff ist eine der Techniken, der die Zukunft unserer Strassen gehört, und eignet sich primär für hohe Reichweiten, Zuladungen und Gewicht, also genau das, was auf den Schwerverkehr zutrifft. Die Mitte befürwortet, die Förderung von Möglichkeiten für Wasserstofftankstellen und Produktionsanlagen mit Blick auf verschiedene Verkehrsmittel zu prüfen. Dabei sind aber die finanziellen Mittel wirkungsvoll einzusetzen, und auch die Diskussion auf Bundesebene muss mitberücksichtigt werden. Weil das für uns aus heutiger Sicht noch zu wenig passiert ist, können wir einer Motion nicht zustimmen, unterstützen das Postulat aber einstimmig.

Peter Dutschler, Hünibach (FDP), Fraktionssprecher. Die FDP sieht im Wasserstoff beim Schwerverkehr auch eine grosse Chance. Es wurde schon fast alles an Vor- und Nachteilen gesagt. Wir stützen das. Wir sind überzeugt, dass es ein Sowohl-als-auch ist und die Wirtschaft einen ganz grossen Teil tragen wird. Wir können die Rahmenbedingungen ein wenig bestimmen. Deshalb sind wir dafür, dass man hierzu Dinge abklärt und sich gut abstimmt, damit man diese Rahmenbedingungen hinbekommt. Aber zum jetzigen Zeitpunkt sind wir nicht bereit, eine Motion zu unterstützen. Einige helfen, aber für ein Ja zu einem Postulat wäre die FDP-Fraktion einstimmig.

Urs Buri, Hasle b. B. (SVP), Fraktionssprecher. Ich nehme es vorweg, ich will keine Diskussion mehr. Über den Wasserstoff haben wir genug gesprochen. Die SVP-Fraktion wird der Motionsform nicht zustimmen, bei einem Postulat hingegen sind wir geteilter Meinung. Es gibt auch Zustimmungen. Was dagegengesprochen hat, ist, glaube ich, ganz klar die Vorlage samt Rahmenkredit. Das hat sicher viele bewogen, dem nicht zuzustimmen. Es ist unbestritten. Ich habe gerade die Firma Hyundai angeklickt, und sie haben im Moment in der Schweiz sieben Fahrzeuge in Betrieb und schreiben, bis ins Jahr 2025 hätten sie 1600 Lastwagen bereit. Also ist es klar. Deshalb sind wir der Meinung, dass es sich auf privater und nationaler Basis entwickeln soll. Es ist auch so, dass der Nationalrat und Ständerat dieselben Diskussionen führen. Deshalb glauben wir, dass man das gesamtheitlich angehen müsste. Ich habe letzte Woche ein Referat des CEO von Transitgas gelesen, und er hat klar gesagt, dass man das national, die Entwicklung gar international, regeln müsse, um die gewünschten Resultate zu erzielen. Deshalb wird die Fraktion nur einem Postulat teilweise zustimmen.

Beat Kohler, Meiringen (Grüne), Fraktionssprecher. Eigentlich müssten wir bei dem, was der Vordrucker gesagt hat, der Motion helfen. Wenn die SVP auf nationaler Ebene Wasserstoff als grosse Lösung in der CO₂-Problematik anpreist und dann hierbei nicht hilft, müsste man eigentlich helfen. Aber es ist bei uns trotzdem nicht ganz so. Wir sind geteilt. Wir hätten geholfen, ein Postulat einstimmig zu überweisen. Bei der Motion sind wir geteilt, und zwar geht es in erster Linie um die Fördertöpfe, über die wir im Grossen Rat schon mehrfach gesprochen haben. Wir sind der Meinung, dass dieses Geld möglicherweise an anderen Orten fehlt, wenn man einen Rahmenkredit spricht. Wir müssen dort fördern, wo wir die grösste Wirkung auf den CO₂-Ausstoss haben, und das ist im Kanton sicher im Gebäudebereich, bei dem wir direkt Einfluss nehmen können. Wir müssen uns darauf konzentrieren. Deshalb hat es einzelne, die einer Motion nicht zustimmen können. Es gibt auch solche, die bestreiten, dass es unsere Aufgabe als Kanton ist, zu helfen, ein Tankstellennetz aufzubauen. Wir haben schon öfter vom Förderverein «H2 Mobilität Schweiz» gehört, der sich engagiert. Wir gehen davon aus, dass es entsprechend auf private Initiative hin entstehen wird. Es gibt aber natürlich auch solche, die finden, man müsse das unterstützen und entsprechend Geld sprechen, im Sinn einer Anschubfinanzierung für diese Technologie, die in Zukunft sicher eine der Schlüsseltechnologien sein wird oder sein kann, wenn es um die Dekarbonisierung des Verkehrs geht. Wichtig ist dabei grundsätzlich, dass wir gute Rahmenbedingungen schaffen. Ich habe vorhin nichts sagen können, aber ich bedanke mich, dass Sie den vorherigen Vorstoss überwiesen haben, der helfen kann, diese Rahmenbedingungen zu schaffen.

Hanspeter Steiner, Boll (EVP), Fraktionssprecher. Der Regierungsrat hat nun mehrfach bewiesen, dass er bereit ist, das Anliegen Wasserstoff mitzutragen, und dass er bereit ist, auch die nächsten Schritte zu tun, damit wir den Weg dieser wichtigen Energie gehen können. Die EVP-Fraktion erachtet es aber als problematisch, dass man schon gleich direkt Förderungen für Tankstellen schafft. Wir sind überzeugt, dass wir die Ziele, die wir wirklich breit abgestützt erreichen wollen, heute in Form eines Postulats schon einmal erreichen. Deshalb werden wir diesem Vorstoss nur in Form eines Postulats zustimmen. Wir sind überzeugt, dass wir diese Ziele damit ebenso gut erreichen. Denn der Regierungsrat hat seinen Willen klar kundgetan.

Samuel Krähenbühl, Unterlangenegg (SVP), Einzelsprecher. Ich hätte es fast nicht für möglich gehalten, dass ich nach vorne komme und es fast gleich sehe wie Kollege Steiner. Liebe Leute, irgendwann müssen wir schon überlegen, was wir machen. Ich weiss nicht, ob Luc Mentha Ehrenmitglied bei der Astag werden will, dass er jetzt den Bau von Tankstellen subventionieren will. Nein, Spass bei Seite. Es ist ein ordnungspolitisches Umding, wenn man jetzt ausgerechnet von Ihrer Seite den Bau von Tankstellen fordert. Erstens ist das von mir aus gesehen kein Problem. Wenn es die Nachfrage nach diesen neuen Energieträgern gibt, dann werden diese Tankstellen kommen. Es gibt sie übrigens schon. Zweitens weiss ich nicht, wie Sie das von den anderen Treibstoffen auseinanderhalten wollen. Gerade die Agrola, die erwähnt wurde, hat heute zum Teil Schwergas und solche Sachen. Wird eine Ecke der Tankstelle subventioniert und die andere nicht? Wie wollen Sie das machen? Ich muss Ihnen schon sagen, dass wir langsam auf einem etwas verrückten Pfad sind, wenn wir als kleiner Kanton Bern Infrastrukturen für Tankstellen fördern wollen, für die absolut kein Bedarf vorhanden ist. Das kann der Markt regeln. Hier im Saal sind wir doch gleichwohl ein mehrheitlich bürgerliches Parlament, und ich appelliere wirklich an meine Kollegen. Es ist manchmal populär, wenn man solchem Zeug überall zustimmt. Man soll noch ein klein wenig für dieses oder jenes und für erneuerbare Energie tun. Ich bin auch für die erneuerbare Energie, aber doch nicht mit Subventionen für Tankstellen. Ich bitte Sie wirklich, auch ein Postulat abzulehnen.

Christoph Ammann, WEU-Direktor. Wenn ich den Fraktionssprechern zuhöre, glaube ich, wir haben mindestens in einem Punkt keine Differenz. Dort, wo wir, das Parlament mit der Regierung zusammen, das Potenzial von Wasserstoff-betriebenen Verkehr sehen, insbesondere beim Schwerkverkehr, und dass es für solche Fahrzeuge auch eine Infrastruktur braucht. Die Regierung sieht es genau gleich, wie es die meisten Fraktionen festgestellt haben, dass Wasserstoff in Zukunft eine

immer stärkere Rolle einnehmen könnte, gerade auch im Verkehr und beim Schwerverkehr. Warum beantragt die Regierung die Annahme als Postulat? Die Vorbehalte wurden aufgezählt. Die Annahme als Postulat und nicht als Motion ist der Zeigfinger in Richtung Kantonsfinanzen. Solche Infrastruktur ist kostenintensiv und sehr teuer. Es ist der Zeigfinger, wenn sich die Frage stellt, wer die Partner sind, wie man mit den Partnern in der Politik auf nationaler Ebene zusammenarbeitet, was mit der Wirtschaft geschieht und wie sich diese Akteure verhalten. Im Moment ist nach Einschätzung der Regierung noch die eine oder andere wesentliche Frage nicht geklärt, um schon einen Rahmenkredit vorbereiten und diesem Parlament vorlegen zu können. Es gibt, wie ich gesagt habe, zu viele Unsicherheiten und zu viele Fragen. Deshalb hätten wir gerne einen Prüfauftrag. Deshalb, Annahme als Postulat.

Le président. La parole est donnée encore au motionnaire, M. le député Mentha.

Luc Mentha, Liebefeld (SP), Motionär. Der Kanton Zürich hat genau das gemacht, was ich vorschlage, meine Damen und Herren, und zwar war es ein Antrag der FDP. Dies einfach by the way. Die Sozialdemokraten im Kanton Zürich haben diesen Vorstoss unterstützt und er wurde mehrheitsfähig. Der Kanton Zürich setzt sich ein und macht entsprechende Förderung für Wasserstoffproduktionsanlagen und Wasserstofftankstellen, namentlich für den Schwerverkehr. Die SVP hat sich im Bereich des Wasserstoffs eigentlich auch schon positioniert. Lars Guggisberg hat einen Vorstoss (M 182-2019: «Wasserstofffahrzeuge steuerfrei im Kanton Bern!») eingereicht, der überwiesen wurde, der für Wasserstofffahrzeuge eine Steuerbefreiung verlangt. Der Mitte möchte ich sagen: Die Entwicklung auf Bundesebene kann man sehr gut abwarten, wenn man diese Vorlage ausarbeitet. Es bleibt noch etwas Zeit, die entsprechenden Abklärungen zu machen und die Entwicklung zu beobachten. Von den Grünen bin ich, das muss ich ehrlich sagen, schon etwas enttäuscht, dass Sie nicht mithelfen. Jetzt haben wir eine Diskussion um den Klimaschutzartikel in der Verfassung. Wir wissen haargenau, dass wir nachher zur Tat schreiten müssen, dass wir Dinge tun und nicht nur davon sprechen müssen. Nun könnte man eine Vorlage in Auftrag geben, mit der man ein Problem anpacken würden, das man anders nicht lösen kann. Den Schwerverkehr bringen wir nicht weg von den Strassen, und die Dekarbonisierung läuft, nach allem Wissenstand, den wir heute haben, über Wasserstoff-betriebene schwere Fahrzeuge. Für mich ist das die grösste Enttäuschung an der heutigen Debatte.

Grossrat Krähenbühl möchte ich sagen: Es ist klar, dass es dein Kredo und das Kredo anderer ist, der Markt regle alles. Aber eben nicht immer, Samuel. Manchmal braucht es einen Zustupf und einen Anschub. Weshalb machen wir das beispielsweise bei den Heizungen und den Gebäuden? Dort machen wir auch Anschubfinanzierung, um den einzelnen Privaten dazu zu bringen, dass er sagt: «Okay, jetzt ersetze ich meine Ölheizung durch eine Wärmepumpe.» Man macht einen staatlich limitierten, begrenzten Eingriff. Das ist manchmal nötig und manchmal sehr sinnvoll. Aber ich sehe, dass der Vorschlag, wenn ich daran festhalte und mich nicht flexibel zeige, nicht durchkommt. Deshalb wandle ich schweren Herzens.

Le président. Vous l'avez entendu, la motion a été transformée en postulat à l'affaire du point numéro 55 : les député-e-s qui acceptent l'affaire du point numéro 55 sous la forme d'un postulat votent oui, celles et ceux qui rejettent cette proposition votent non.

Abstimmung / Vote

2021.RRGR.79: als Postulat / sous forme de postulat

Annahme / Adoption

Ja / Oui	122
Nein / Non	27
Enthalten / Abstentions	0

Le président. Vous avez accepté l'affaire du point numéro 55 de l'ordre du jour sous la forme d'un postulat.

Je remercie M. le conseiller d'Etat Ammann et lui souhaite une bonne après-midi ainsi qu'à son collaborateur.