



Parlamentarischer Vorstoss

Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 158-2021
Vorstossart: Motion
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2021.RRGR.227

Eingereicht am: 17.06.2021

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Baumann-Berger (Münsingen, EDU) (Sprecher/in)
von Arx (Schliern b. Köniz, glp)
Arn (Muri b. Bern, FDP)
Wenger (Meikirch, SVP)
Mentha (Liebefeld, SP)
Steiner (Boll, EVP)
de Meuron (Thun, Grüne)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: 1080/2021 vom 15. September 2021
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat: **Annahme**

Flächendeckendes Wasserstofftankstellennetz bis 2025 in der Schweiz aufbauen

Der Regierungsrat wird beauftragt,

1. sich für den Aufbau eines flächendeckenden und öffentlich zugänglichen Wasserstofftankstellennetzes in der Schweiz einzusetzen und sich auch auf Bundesebene dafür zu engagieren. Hierfür sollen mindestens 100 Tankstellen an den Hauptverkehrsachsen, insbesondere bei Raststätten, Autobahn-Zu- und Ausfahrten und allenfalls weiteren wichtigen Verkehrsknotenpunkten (u. a. für die Mitbenutzung von Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs) bis 2025 realisiert werden. Der Bund soll Mittel für die Förderung im Sinne einer Anschubfinanzierung und Realisierung von mindestens 100 Tankstellen bis 2025 zur Verfügung stellen
2. sich mit anderen Kantonen auszutauschen, um Synergien beim Aufbau der Wasserstoffinfrastruktur zu nutzen und einheitliche und koordinierte Lösungen anzustreben, damit ein effizienter und sinnvoller Aufbau rasch umgesetzt werden kann

Begründung:

In der Schweiz wird aktuell auf privatwirtschaftlicher Basis in einzigartiger Zusammenarbeit zwischen Lastwagenherstellern, Tankstellenbetreibern und Fahrzeugherstellern am Aufbau einer Wasserstofftankstelleninfrastruktur gearbeitet. Der grosse Vorteil dieser Technologie ist, dass erneuerbarer Treibstoff in kurzer Zeit für grosse Reichweiten betankt werden kann, insbesondere für LKW, Busse, Lieferwagen, Reisebusse, aber auch für PKW. Verschiedene Hersteller haben neue Brennstoffzellenfahrzeuge für die kommenden Jahre angekündigt. Bereits per Ende 2021 werden Peugeot, Opel, Citroën und Renault leichte

Nutzfahrzeuge mit Brennstoffzellen auf den Markt bringen. Weitere Fahrzeughersteller planen ebenfalls, im Bereich PKW, leichte Nutzfahrzeuge oder LKW neue Modelle mit einem Wasserstoffantrieb zu lancieren. Hyundai arbeitet sogar daran, dass die Kosten bis 2025 für Verbrenner, Brennstoffzellen- und batterieelektrischer Fahrzeuge identisch sind. Um in der Schweiz einen interessanten Markt für Wasserstofffahrzeuge zu schaffen, braucht es deshalb eine gute Basisinfrastruktur mit Wasserstofftankstellen. Um den Aufbau der Wasserstoffinfrastruktur in der Schweiz und in Europa rasch voranzutreiben und weiter zu beschleunigen, braucht die Industrie Planungs- und Investitionssicherheit. Hierfür kommt den Kantonen eine klare Verantwortung zu, da die Raststätten (mit Restaurant und Tankstelle) sowie das Verkehrsnetz im Bereich der Autobahnanschlüsse in der Hoheit der Kantone liegen.

Eine Wasserstofftankstelle kostet nach heutigem Stand (2021) rund 1,2 bis 1,5 Mio. Franken. In der Schweiz existieren rund 60 Raststätten. Mit ungefähr 100 Wasserstofftankstellen, die an strategisch günstigen Standorten entlang der Hauptverkehrsachsen, wie beispielsweise Raststätten, Autobahnzu- und -ausfahrten und weiteren wichtigen Verkehrsknotenpunkten, platziert sind, kann demnach eine gute Grundabdeckung in der Schweiz realisiert werden. Da die Tankstellen öffentlich zugänglich sind, können diese auch von Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs (mit-)benutzt werden und die Grundauslastung gerade in etwas ländlicheren Regionen sicherstellen. Die gesamten Investitionskosten hierfür belaufen sich somit auf überschaubare 120 bis 150 Mio. Franken. Ein Förderbeitrag im Bereich von 20 bis 40 Prozent der Investitionskosten für 100 Tankstellen würde ein klares Signal aussenden und die Planungssicherheit der Fahrzeughersteller, Verkehrsbetriebe, Transportunternehmen und Tankstellenbetreiber massiv erhöhen sowie den Ausbau deutlich beschleunigen.

Antwort des Regierungsrates

Der Regierungsrat teilt die Einschätzung der Motionäre, dass sich eine zukunftsfähige und nachhaltige Mobilität auf mehr als nur die eine Säule der elektrischen Mobilität abstützen muss. Wasserstoff als Energieträger hat ein grosses Potenzial. Dazu muss allerdings die Energieeffizienz der gesamten Produktions-, Lager- und Lieferkette des Wasserstoffs besser werden, um letztlich in Effizienz und Preis konkurrenzfähig zu anderen Energieträgern zu werden.

Der weiter wachsende Anteil an volatilen erneuerbaren Energieformen wie z.B. Wind- und Sonnenenergie spielt der Entwicklung des Energieträgers Wasserstoff in die Hand. Der temporär entstehende Überschussstrom aus der erneuerbaren Energie kann mittels Elektrolyse in Wasserstoff (H₂ Zero) umgewandelt werden. Wenn der Wasserstoff zur kostengünstigen Speicherlösung für erneuerbare Energie wird, steht seiner Nutzung in Sachen Mobilität nichts entgegen. Hinzu kommt, dass die Verwendung von Wasserstoff als Treibstoff technisch bereits erprobt ist. Für weitere Ausführungen dazu verweist der Regierungsrat auf die Antwort zu Ziffer 3 der Motion M 044-2021 «Rahmenbedingungen für Wasserstoff-Grossproduktion klären».

Erste vielversprechende Ansätze bei der Energiewirtschaft (Energy to Gas/H₂), der Industrie (Ankündigung von Wasserstoff-Lkws) und Tankstellenbetreiber (Wasserstoff-Pilotanlagen) sind vorhanden. Fördervereine wie H2energy oder H₂ Mobilität Schweiz streben bis Ende 2023 ein flächendeckendes Tankstellennetz in der Schweiz an. Ein abgestimmtes Gesamtkonzept aus Wasserstoffproduktion, -lagerung und mobiler Nutzung fehlt hingegen bisher noch. Das ist auch darauf zurückzuführen, dass es auf Bundesebene bisher keine rechtliche Regulierung für Wasserstoff gibt. Auf kantonaler Ebene werden in Bern in Bezug auf Wasserstoff verschiedene Abklärungen getätigt, zum Beispiel betreffend Wasserstoffproduktionsanlagen und Fördermöglichkeiten in Bezug auf verschiedene Verkehrsmittel und den Strassengüterverkehr (vgl. dazu M 044-2021, M 051-2021, M 049-2021, M 054-2021 sowie das kantonale Güterverkehrs- und Logistikkonzept vom Mai 2021).

Der Regierungsrat verweist in diesem Zusammenhang darauf, dass die Branche technisch noch nicht konsolidiert ist. So erfolgte Ende 2020 der Rückzug der bisherigen Pionier-Marke aus dem Wasserstoffantrieb von Personenwagen (Mercedes), gleichzeitig künden andere Hersteller entsprechende Projekte an, beispielsweise können Brennstoffzellen-Antriebe auch auf Methanol- statt Wasserstoff-Basis effizient betrieben werden (Gumpert). Eine technologische Konsolidierung auf einen breit abgestützten Lösungsansatz würde die aktuell bestehenden Zweifel bei potenziellen Investoren und Kunden ausräumen.

Zu den einzelnen Ziffern nimmt der Regierungsrat wie folgt Stellung:

1. Zur Frage, ob die Förderung eines Energieträgers mittels Anschubfinanzierung für das Verteilnetz eine staatliche Aufgabe sein kann, haben die Bundesstellen bisher eine klar zurückhaltende Position eingenommen. So auch im vergleichbaren Fall «Elektromobilität». Ob im Fall vom Wasserstoff eine andere Förderpolitik auf Bundesebene zur Anwendung kommt, bleibt abzuwarten. Entsprechende Initiativen auf Bundesebene befürwortet der Regierungsrat. Er wird sich in entsprechenden Arbeitsgruppen und Gremien für das Anliegen einsetzen (z.B. «Ladeplattform Schweiz» oder «Oberaufsicht Rohrleitungen»).

Auf einer Berner Nationalstrassen-Raststätte prüft das Tiefbauamt bereits mit einem potenziellen Investor die Realisierbarkeit einer Wasserstofftankstelle. Die finanzielle Tragfähigkeit gestaltet sich aus Investorensicht allerdings ausserordentlich schwierig. Der Regierungsrat kann sich allenfalls vorstellen, auf den Autobahnraststätten die Realisierung von Wasserstofftankstellen dahingehend zu fördern, dass Investoren während einer definierten Zeit (z.B. 10 Jahre) eine Reduktion oder gar ein Erlass der Baurechtszinsen gewährt würde. Diese Option bedarf aber einer vertieften Prüfung insbesondere auch im Hinblick auf die angespannten Kantonsfinanzen.

2. Der Regierungsrat erachtet den Austausch mit anderen Kantonen ebenfalls als wichtig, um Synergien beim Aufbau der Wasserstoffinfrastruktur zu nutzen und einheitliche und koordinierte Lösungen anzustreben. Er wird das Anliegen der Schaffung einer Austauschplattform zum Aufbau eines Wasserstofftankstellennetzes in der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) einbringen.

In diesem Sinn beantragt der Regierungsrat, die Motion anzunehmen.

Verteiler

– Grosser Rat