

Mittwoch (Abend), 8. September 2021 / Mercredi soir, 8 septembre 2021

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

36 2021.RRGR.76 Motion 051-2021 Ritter (Burgdorf, glp)
Dekarbonisierung öffentlicher Busse beschleunigen

36 2021.RRGR.76 Motion 051-2021 Ritter (Burgdorf, pvl)
Accélérer la décarbonation des bus de transports publics

Gemeinsame Beratung der Geschäfte 2021.RRGR.74 und 2021.RRGR.76.

Délibération groupée des affaires 2021.RRGR.74 et 2021.RRGR.76.

Le président. Nous abordons maintenant les affaires des points 35 et 36. Il s'agit de deux motions qui seront traitées conjointement.

La motion du point numéro 35 : le débat est libre. Le vote se fera chiffre par chiffre. Le gouvernement propose l'acceptation des chiffres 1 et 2 sous la forme d'un postulat et l'acceptation de la motion au chiffre 3.

L'affaire du point numéro 36 : le débat est libre également. Le gouvernement propose l'acceptation du chiffre 1 en motion, ainsi que le chiffre 3, et l'acceptation du chiffre 2 sous la forme d'un postulat. Les propositions du gouvernement sont contestées. Je laisse donc tout d'abord Mme la députée de Meuron présenter la motion du point numéro 35. Ensuite, je laisserai M. le député Ritter présenter la motion du point numéro 36 et nous poursuivrons le débat selon l'ordre connu de vous tous. *(Kurze Unterbrechung infolge eines technischen Problems. / Courte interruption suite à un problème technique.)*

Andrea de Meuron, Thun (Grüne), Motionärin, Fraktionssprecherin. Et voilà. – Ja, ich war selber auch etwas überrascht, dass man diese Vorstösse bestreitet, da ich und auch der nachfolgende Motionär doch im Vorfeld gesagt haben, wir seien einverstanden mit dem Antrag des Regierungsrates und würden diese Punkte wandeln. Vielleicht nochmals zum Auslöser meiner Motion: Ganz grundsätzlich möchte ich nochmals festhalten, dass der Kanton Bern bis 2050 klimaneutral werden will. Und es freut mich denn auch, in der Antwort zu lesen, dass der Regierungsrat in Bezug auf den Verkehr bis 2045 vorsieht, dass die Flotte im ÖV klimaneutral unterwegs sein muss.

Wie kommen wir dorthin? Der Verkehr hat entsprechend einen hohen Anteil daran, die Klimaziele erreichen zu können. Dies lesen Sie auch in der Begründung. Der Verkehr ist Verursacher von 40 Prozent des CO₂. Der ÖV gehört bestimmt mit einem kleineren Teil dazu. Um dorthin zu kommen, ist die Elektromobilität ganz klar eine Schlüsseltechnologie, aber sie allein lässt uns diese Herausforderung nicht meistern. Und gerade im ländlichen Raum oder auf lange Distanzen oder wenn das Gebiet hügelig wird, braucht es andere Antriebstechnologien. Wasserstoff kann eine solche darstellen, und deshalb liegt der Fokus bei meiner Motion ganz klar auf grünem Wasserstoff und Brennstoffzellenbussen, die man als Alternative vorsehen können soll.

Ich denke, der Kanton steht dort in der Verantwortung, da wir den ÖV mit Steuergeldern mitfinanzieren. Und so gesehen freut es mich denn auch, dass der Regierungsrat in den drei Punkten, die ich verlange, bereit ist zu schauen, wie man auch andere Antriebstechnologien fördern kann. Er sagt im Grundsatz, er wolle technologieneutral sein. Das kann ich nachvollziehen. Andererseits sieht man ja, dass man bei der Elektromobilität die Ladeinfrastrukturen mit dem Förderprogramm für erneuerbare Energie und Energieeffizienz bereits seit der Vergangenheit fördert. Das liest man im Vorstoss meines Grossratskollegen Ritter. Und ich frage mich einfach, inwieweit man dies auch für andere Technologien machen könnte. Der Regierungsrat führt dies in der Antwort auf und sagt auch, er sei

sehr wohl bereit, im Rahmen des nächsten Investitionsrahmenkredits öffentlicher Verkehr (IRK) aufzuzeigen, was machbar ist.

Deshalb habe ich mich denn auch entschieden, die Ziffern 1 und 2 in ein Postulat zu wandeln, weil ich nachvollziehen kann, warum eine Motion vielleicht weniger angepasst ist. Aber bei der Ziffer 3 würde es mich nun erstaunen, wenn man dort die schwächere Form möchte. Denn was kann denn überzeugen, wenn nicht diese Antwort des Regierungsrates, er sei bereit, im Rahmen des nächsten Angebotsbeschlusses aufzuzeigen, welche Förderungsmöglichkeiten er sieht? Deshalb bin ich jetzt gespannt zu hören, was die Gründe für ein Bestreiten sind. – Vielleicht noch zum anderen Vorstoss: Die Grünen werden auch diesen unterstützen, so, wie es der Motionär gesagt hat: In den Ziffern, in denen er das Postulat verlangt, würden wir ebenfalls in diesem Sinne mithelfen.

Le président. La motionnaire maintient les chiffres selon la proposition du gouvernement. La parole est à présent à M. le député Ritter pour l'affaire du point numéro 36.

Michael Ritter, Burgdorf (glp), Motionär, Fraktionssprecher. Ich äussere mich zur Motion unter dem Traktandum 36. Wenn es vom Präsidenten zugelassen wird, würde ich am Schluss aber auch noch das Fraktionsvotum zu beiden Vorstössen halten. Dies würde ich sehr kurz machen.

Übergeordnet sage ich: Es geht mir in meinem Vorstoss grundsätzlich darum, im Bereich der öffentlichen Busse vom Verbrennungsmotor wegzukommen, und um den Übergang zu anderen, nachhaltigeren Lösungen des Antriebs. Darum geht es eigentlich. Das steht natürlich im Zusammenhang mit übergeordneten Zielen, die von der Vorrednerin und Motionärin von Traktandum 35 schon genannt wurden. Ich wiederhole sie nicht.

Ich äussere mich zunächst zum Punkt 1 meiner Motion. Dort ist es so, dass das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV) schon begonnen hat, diesen Zeitplan zu erarbeiten. Und Zeitpläne sind zwingend, wenn man verhältnismässig anspruchsvolle Ziele erreichen will. Beim Punkt 1 ist es für mich tatsächlich ebenfalls etwas schwer vorstellbar, ob man diesen als Punkt bestreiten will. Das darf man natürlich. Aber dies wäre eigentlich fast nur dann denkbar, wenn man das Ziel als Ganzes ablehnt. Auch das darf man. Ich muss es ja auch nicht unbedingt verstehen, wenn man dies macht. Aber ich sehe im Punkt 1 eigentlich nicht unbedingt ein grosses Potenzial für Aufregung.

Ich äussere mich zum Punkt 2. Er wurde gewandelt, womit mein Vorstoss mit der Meinung des Regierungsrates zusammenfällt. Ich habe es noch ein wenig verpasst, die Antwort des Regierungsrates zu verdanken, und entschuldige mich dafür bzw. hole es nach: Sie ist meiner Meinung nach sehr gut, sehr stringent. Beim Punkt 2 liegt der bemerkenswerte Fall vor, dass eigentlich der Regierungsrat weiter ist als der Motionär, nämlich in dem Sinne, als die geforderten Versuchsbetriebe eben in wesentlichen Teilen bereits stattgefunden haben. Das darf man ja auch einmal so sagen. Und aus diesem Grund ist ein expliziter Auftrag für Versuchsbetriebe eigentlich nicht mehr ganz korrekt. Hingegen soll aber die Tür offengehalten werden für allenfalls ergänzende Versuchsbetriebe. Das steht sinngemäss genau so auch in der Antwort des Regierungsrates. Daraus folgert er, dass die Form des Postulats richtig ist. Ich schliesse mich dem an und empfehle Ihnen entsprechend das Postulat zur Annahme.

Ich komme zum Punkt 3, der vielleicht der umstrittenste sein könnte, ich weiss es nicht. Dort wird verlangt, dass die ganze Umstellung eben in den Angebotsbeschluss einbezogen werden soll. Wahrscheinlich – dies ist eine Vermutung von mir, ich weiss es nicht – könnte der in der regierungsrätlichen Antwort vorkommende Begriff «Mehrkosten» noch am einen oder anderen Ort zum Aufjucken geführt haben. Dies ist auch nicht unbedingt unverständlich. Im Text der Motion findet man diesen Begriff nicht. Nun könnte man dies unterschiedlich interpretieren, entweder, dass der Motionär etwas optimistisch sei, oder vielleicht sagt der eine oder andere auch: etwas blauäugig. Das sagt der Regierungsrat nicht – nicht, dass sie hier mit Regierungsrat Neuhaus zu zanken anfangen. Aber das ist vielleicht ein etwas heikler Punkt.

Mir ist es einfach wichtig zu sagen, dass aus meiner Sicht die Forderung Nummer 3 meines Vorstosses nicht ein Freipass für eine sozusagen beliebige Mehrkostenausweitung in diesem Bereich ist. Dies entspräche nicht dem Sinn des Vorstosses, ist auch im Text nicht enthalten und ist auch

nicht meine Meinung. Ich denke, dass grundsätzlich bei der Wahl oder Entscheidung, welche nachhaltigen Antriebssysteme sich durchsetzen, auch der Markt spielen soll. In diesem Sinne enthält mein Vorstoss auch keine Präferenzierung einer bestimmten Technik. Dies ist kein Angriff auf den Vorstoss von Kollegin de Meuron, es ist einfach eine Feststellung. Der Regierungsrat muss auch auf die Kostenseite achten, das ist ja seine Pflicht, und entsprechend hat er auch darauf zu schauen. Und ich bin der Meinung, dass ich nicht Tür und Tor öffne für Mehrkosten, die nicht tragbar wären. Damit möchte ich zum Schluss noch die Fraktionsmeinung bekanntgeben, insbesondere zum Vorstoss von Frau Grossrätin de Meuron. Die grünliberale Fraktion schliesst sich diesem vollumfänglich an, sie wird ihn unterstützen, umso mehr, als die Punkte 1 und 2 sogar in die Postulatsform gewandelt wurden. Wir sind nicht ganz unglücklich über die Wandlung, nämlich in dem Sinne, als eben die Technologie nicht vorgeschrieben werden soll. Wir hätten es auch als Motion unterstützt, aber so ist es sicher eine gute Lösung.

Den Punkt 3 unterstützen wir als grünliberale Fraktion ebenfalls ausdrücklich, weil wir der Meinung sind, er gehe nicht zu weit. Koordination dünkt uns eine wichtige Sache. Und das Wichtigste oder Schwierigste ist vielleicht auch dort der Begriff «unterstützen». Dieser ist sehr allgemein und schreibt nicht bereits eine bestimmte Erhöhung des IRK vor. Andernfalls müsste man dort dann sicherlich aufpassen. In diesem Sinne mache ich dem Rat beliebt, bei beiden Vorstössen dem Regierungsrat zu folgen und entsprechend abzustimmen; es gibt ja dann sechs Abstimmungen.

Le président. Le motionnaire de l'affaire du point numéro 36 maintient donc la proposition du gouvernement. Je laisse à présent les groupes prendre la parole, le premier à s'exprimer : celui de l'UDC par la voix de M. le député Zimmermann.

Kurt Zimmermann, Frutigen (SVP), Fraktionssprecher. Beide überparteilichen Motionen unter den Traktanden 35 und 36 fordern eine Dekarbonisierung des ÖV. Konkret wird eine Umstellung der konzessionierten Busse auf solche mit alternativen Antrieben sowie die Finanzierung und der Zeitplan gefordert. Der Antwort des Regierungsrates kann man entnehmen, dass er bereit ist, einige Punkte als Motion entgegenzunehmen. So zum Beispiel die Ausarbeitung eines entsprechenden Zeitplans; eines Rahmenkredits, eines Zeitplans und der Darlegung im Angebotsbeschluss. Die anderen Punkte möchte er jedoch in Form eines Postulats vorerst prüfen.

Die SVP-Fraktion geht mit dem Regierungsrat einig, dass eine Umstellung nur in enger Abstimmung mit den Transportunternehmen erfolgen kann und dass eine Förderung über Investitionsbeiträge mit zusätzlichen Mitteln erfolgen muss. Grundsätzlich muss der Einsatz alternativer Antriebe betrieblich sinnvoll und zweckmässig sein. Ich erinnere an Folgendes: Die Wasserstofftankstellen müssen in der Nähe eines Busdepots sein, die Anpassung der Depot- und Werkstattinfrastruktur ist zu berücksichtigen, das Fachwissen zu alternativen Antrieben muss vorhanden sein und die zu befahrende Strecke muss dazu geeignet sein.

Die Palette reicht von Hybridbussen über Übergangstechnologien, über Trolleybusse, bis hin zu Batteriebusen und auch wasserbetriebenen Brennstoffzellenbussen. Basierend auf dem aktuellen Wissensstand bei Pilotprojekten greift ein einseitiger Fokus auf Brennstoffzellenbusse eindeutig zu kurz, denn die Erfahrung zeigt, dass sie insgesamt mehr Energie verbrauchen als beispielsweise Batteriebusse oder herkömmliche Busse. Auch infolge der aktuell angespannten Lage bei den Kantonsfinanzen ist der Finanzierbarkeit grösste Aufmerksamkeit zu schenken. Ein Blick auf die Anschaffung solcher Busse zeigt gravierende Unterschiede: Ein Brennstoffzellenbus kostet rund 625'000 Euro, ein Batterieelektrobus rund 550'000 Euro und ein Dieselfeldbus rund 250'000 Euro.

Wasserstoff hat Zukunft, insbesondere im Fahrzeugbereich Busse und Schwerverkehr. Dies wissen wir alle, dazu stehen auch wir. Wir dürfen aber nicht übersehen, dass Wasserstoff kein Primärenergieträger ist. Wasserstoff existiert als freier Stoff nicht, sondern es braucht andere Energie, um ihn zu veredeln. Die grünste Methode ist die Herstellung mit Elektrizität zur Spaltung von Wasser in Wasserstoff und Sauerstoff. In der Industrie wird Wasserstoff hingegen hauptsächlich mit Erdgas erzeugt.

Unsere Fraktion beurteilt beide Vorstösse etwas differenzierter als die Motionäre. Wir stehen dem Ziel etwas skeptisch gegenüber, dass spätestens ab 2030 im ÖV nur noch konzessionierte Busse

mit CO₂-armen Antriebssystemen beschafft und dass bis 2045 ein kompletter Umstieg auf Alternativenantriebe realisiert werden soll. Im weltweiten Fahrzeugmarkt ist die Technisierung der Dekarbonisierung in vollem Gang. Lassen wir hier doch den Markt funktionieren. Lassen Sie uns doch die vorgegebenen Jahreszahlen 2030 und 2045 etwas differenzierter anschauen, schränken wir den Kanton nicht unnötig ein und konzentrieren wir uns auf den Markt, auf die besten Angebote zu den geeignetsten Zeiten.

Die SVP wird wie folgt abstimmen: Beim Traktandum 35 nehmen wir die Postulate 1 und 2 an, die Motion lehnen wir ab. Beim Traktandum 36 lehnen wir die Motionen, also die Punkte 1 und 3, ab, dem Postulat, also dem Punkt 2, stimmen wir mehrheitlich zu.

Marianne Dumermuth, Thun (SP), Fraktionssprecherin. Wir von der SP hätten beide Vorstösse als Motionen unterstützt. Jetzt machen wir es so, wie es uns der Regierungsrat vorschlägt. Denn es geht ja hier eigentlich auch ein wenig um die Grundstrategie. Und diese haben wir ja gelegt, indem eine Mehrheit des Grossen Rates den Klimaschutz-Artikel überwiesen hat, über den wir jetzt abstimmen werden. Aber mit dieser Mehrheit haben wir ja eigentlich ein Zeichen gesetzt, dass wir nun im Einzelnen Massnahmen umsetzen, die uns auf dem Weg zu diesem Ziel hinführen.

Und dies sind nun eben zwei solche Massnahmen. Denn wir müssen doch das Geld, wenn es öffentliche Gelder sind, dort einsetzen, wo es am wirkungsvollsten ist, um den CO₂-Ausstoss mindern zu können. Und wir wissen genau: Im Verkehr ist es sehr wirkungsvoll. Und wir wissen auch – jedenfalls ist dies meine Erfahrung aus Thun –, dass die ÖV-Anbieter im Busbereich in der Stadt, der Agglomeration und auch auf dem Land sehr bereit sind umzusteigen, dass sie aber auch eine öffentliche Unterstützung möchten. Als man damals den IRK besprochen hat, haben wir es auch etwas bedauert, dass man für die Elektrobusse (E-Busse) für die nächsten vier Jahre nur 10 Mio. Franken eingestellt hat. Wir hatten den Eindruck, dass es in diesem grossen IRK mehr vertragen könnte als diese 10 Mio. Franken.

Aus all diesen grundsätzlichen Überlegungen – ich gehe nun nicht in die technologische Tiefe, dies überlasse ich gern den Leuten, die die Fachkompetenzen im Detail wirklich haben – ist es einfach wichtig, dass wir als Politikerinnen und Politiker Zeichen in die richtige Richtung setzen. Und diese beiden Motionen gehen in die richtige Richtung. Wir sind aber bereit, sie so zu überweisen, wie es uns der Regierungsrat vorschlägt.

Peter Dütschler, Hünibach (FDP), Fraktionssprecher. Merci meinen Vorrednern, ich darf ein wenig abkürzen. Kurt hat uns die Vor- und Nachteile von Wasserstoff gut erklärt. Das gilt auch für uns: Wir wollen nicht einseitig fokussieren. Es wird einen Energiemix geben. Wir stehen am Anfang einer Technologiewende, und der Markt wird dann zeigen, was sich durchsetzt. Es wird schlussendlich auch hier über das Portemonnaie laufen. Besonders danke ich dem Regierungsrat und den Amtsstellen für den gut fundierten Bericht. In diesem Sinne sind wir bereit, die Ziffer 1 als Postulat anzunehmen und die Forderung der Motionäre nach einer technologieneutralen Dekarbonisierung zu prüfen. Ich erinnere auch gern an unseren Vorstoss für eine Elektrobusstrategie. Mit dem Wasserstoff kommt nun eine weitere Technologie hinzu.

Ich möchte ein wenig ausholen. Was mich eigentlich in diesem Strategiewesen oder bei der Frage, wie wir dort vorgehen wollen, ein bisschen stört, ist, dass ich den Verband des öffentlichen Verkehrs (VöV) etwas wenig spüre. Es sind ja übergeordnete Probleme, und ich sehe nicht ein, dass nun jede regionale Verkehrsorganisation für sich selber einen solchen kleinen Test fahren sollte. Es gibt doch höchstens zwei Handvoll Situationen, wie Kurt ebenfalls kurz erwähnt hat: Es geht bergauf, es ist flach, es ist lang, es ist in der Innenstadt, Sie können im Depot laden, Sie können im Depot nicht laden, also müssen Sie irgendwo unterwegs laden. Es gibt eine, zwei Handvoll solcher Situationen. Diese muss doch nicht jeder Kanton und jede Transportunternehmung selber prüfen. Und wir wissen, wie der ÖV finanziert ist: Da steckt sehr viel öffentliches Geld drin. Und wir haben gezeigt, wie diese Unterschiede sind, wenn wir heute anfangen, und was dies heute kostet. Das können wir uns schlichtweg nicht leisten. Aber wir sind ja da, um politische Rahmenbedingungen zu setzen.

Ich möchte bei beiden Vorstössen einfach beliebt machen, dass Sie sich einmal vorstellen, dass Sie soundso viel Geld und zehn Jahre Zeit haben. Nun können Sie entweder morgen alles verbraten,

und dann reicht es vielleicht für fünf Busse. Wenn wir das aber gut aufgleisen ... Und es steht ja geschrieben: Es greift extrem in diese Verkehrsbetriebe hinein. Diese Prozesse, Arbeitsabläufe, Ladestationen ändern Sie nicht von heute auf morgen, das dauert Jahrzehnte. Und die Busse, die es jetzt gibt, wollen wir nicht herumstehen lassen, die sind Geld wert. Natürlich hätte ich gerne, dass es ab morgen nur noch leise ist und nicht mehr stinkt und vibriert. Aber ich habe das Gefühl, wenn wir es gut aufgleisen und dann kurz vor dem Goal, vielleicht in fünf oder zehn Jahren, wirklich günstig und das Richtige kaufen können und gut vorbereitet sind, haben wir im Jahr 2030 viel mehr erreicht, als wenn wir jetzt, zu Beginn, eigentlich verbluten.

Bei diesen Testversuchen möchte ich ebenfalls noch ausholen: Wenn man zu viele Testversuche macht, habe ich einfach ein wenig Angst, dass es die gleiche Übung wird wie bei diesen Ticket-Apps. Die Dinge sind klar: Bezahlen muss der Bund. Aber bei der Handy-App Lezzgo zum Beispiel wurden schlussendlich x Millionen an ÖV-Geldern verbraten, und wir sind keinen Meter damit gefahren.

Die FDP nimmt die Ziffer 1 als Postulat an. Ziffer 2: Annahme, ebenfalls als Postulat. Den Punkt 3 nehmen wir als Motion an. Bei der Motion des Traktandums 36 ist es sehr ähnlich, ich werde mich hier nicht wiederholen. Ich hoffe einfach, dass nicht nur Papier produziert, sondern wirklich auch dem Bund ein wenig Dampf gemacht wird, denn wir als Kanton Bern können uns dies nicht alleine leisten. Wenn wir jetzt zu viele dieser Versuche machen und dies ausschliesslich über den Kanton bezahlen wollen, werden wir von den anderen Kantonen abgehängt, denn wir sind nicht der finanzstärkste Kanton. Ich bin der Meinung, dass hier der Bund eingreifen muss. Und wenn auch dies nicht erfolgt, profitieren schlussendlich nicht die privatrechtlichen Unternehmen wie zum Beispiel die Verkehrsbetriebe Steffisburg-Thun-Interlaken (STI), sondern eher die öffentlich-rechtlichen Anlagen, zum Beispiel eine Bernmobil, denn diese sind ganz anders finanziert. Beim Traktandum 36 nehmen wir also die Ziffer 1 an. Ziffer 2: Annahme als Postulat. Und Ziffer 3: Annahme – wie der Regierungsrat.

André Roggli, Rüscheegg Heubach (Die Mitte), Fraktionssprecher. In der Mitte haben wir die beiden Vorstösse durchaus mit viel Sympathie besprochen. Wir sind der Meinung, es sei wichtig, dass wir vorwärtsgen, vorwärtsschauen und die neuen Energien voranzutreiben versuchen. Es ist ein Anliegen, dass wir so sauber wie möglich unterwegs sein können.

Die Mitte-Fraktion fand fast noch ein bisschen mehr Gefallen am Vorstoss von Kollega Ritter, weil dieser noch etwas offener formuliert und eben nicht nur auf den Wasserstoff fokussiert ist. Wir haben vorhin gehört, warum dies so ist. Es macht Sinn, dass man auch den Wasserstoff vorantreibt und dass wir dort hinschauen. Wir wurden vorhin im Referat belehrt, dass es zur Herstellung von Wasserstoff Energie braucht. Ja, selbstverständlich braucht es Energie zur Herstellung von Wasserstoff. Ich glaube aber, Rohöl wird ebenfalls nicht einfach zu edlem Treibstoff, edlem Diesel und edlem Benzin. Es braucht auch hierzu noch ein bisschen Energie, bis wir dies dann bei uns in die Autos füllen können.

Wir haben zur Kenntnis genommen, dass sowohl auf kantonaler als auch auf Bundesebene Massnahmen ergriffen wurden, die in die richtige Richtung gehen. Der Weg, der eingeschlagen wurde, ist wertvoll. Der vierjährige Versuch auf der Linie Bern-Bahnhof nach Köniz-Weiermatt gibt uns bestimmt wertvolle Erkenntnisse und eine gute Entscheidungsgrundlage für eine sauberere Zukunft.

Die Mitte-Fraktion unterstützt beide Vorstösse einstimmig, gemäss dem Antrag der Regierung, und wir danken Frau de Meuron und Herrn Ritter für die Wandlung einzelner Ziffern in ein Postulat.

Hanspeter Steiner, Boll (EVP), Mitmotionär, Fraktionssprecher. Ich spreche sowohl als Mitmotionär als auch gleich als Fraktionssprecher der EVP. Uns Motionären hat der Regierungsrat aufgezeigt, dass er dieses Anliegen ernst nimmt und in der Förderung von Wasserstoff vorwärtsmachen möchte. Das ist auch das Kernanliegen hinter dieser Motion. Deshalb sind wir einverstanden damit, dass er gesagt hat, die Punkte 1 und 2 würde er gerne als Postulat annehmen, denn wir teilen seine Ausführungen.

Beim Punkt 3 sind wir froh, wenn wir bei der Motion bleiben können, so, wie es auch der Regierungsrat machen würde. Er begründet in seiner Antwort zum Punkt 3 deutlich, warum er dieses An-

liegen annehmen will. Er ist bereit, Möglichkeiten aufzuzeigen, um die Förderung und Koordinierung bei der Erneuerung der Flotte anzugehen und dort auch Wege aufzuzeigen. Und mehr wollen wir mit dem Punkt 3 eigentlich gar nicht erreichen. Er ist damit also erfüllt, und dann müssen wir ihn auch nicht schwächen, denn er ist so formuliert, dass dies möglich ist.

Zur Motion des Kollegen Ritter: Auch hier geht es um das Anliegen der Busse der Zukunft. Schon in der ersten Session, bei der ich dabei war, war dies ein Thema und durfte ich dies ansprechen. Es geht hier darum, dass wir das Ziel nicht verfehlen, das wir uns gegeben haben: Wir wollen zu 100 Prozent erneuerbar werden. Dann müssen wir auch nicht gross über die Technologien streiten. Dort sollen dann die Verkehrsunternehmen selber schauen, was für sie das Beste ist.

Der Punkt 1 zeigt also den Weg zum Ziel. Punkt 2: Der Regierungsrat zeigt auf, dass er diese Versuchsbetriebe ja bereits gemacht hat, dass diese laufen und dass die Daten, welche die Versuche ergeben haben, auch anderen Busunternehmen zur Verfügung stehen. Deshalb können wir dies sehr gut als Postulat annehmen. Und der Punkt 3 ist eigentlich die Konsequenz daraus, wenn wir den Punkt 1 annehmen. Merci vielmals, wenn Sie dem so folgen können.

Katharina Baumann-Berger, Münsingen (EDU), Fraktionssprecherin. Die Energiefrage und die Energieversorgung stellen eine grosse Herausforderung dar. Der Strombedarf und somit der Strompreis steigen europaweit an, vielleicht noch langsam, aber doch allmählich. Lösungen sind gefragt, Lösungen eben als ein Mix. Im Rahmen der Energiewende ist grüner Wasserstoff einer der Schlüssel für eine emissionsarme, dekarbonisierte Mobilität. Die Produktion von grünem Wasserstoff nimmt europaweit zu, und auch die Antriebstechnologie für Schwerverkehr und Privat ... – hört man es nicht? (*Einige Grossrätinnen und Grossräte im Saal erwidern: «Doch.» / Certains membres du Grand Conseil dans la salle répondent : « Si. »*) ... Schwerverkehr und Privatfahrzeuge entwickelt sich rasch. Wasserstoff bietet klare Lösungsansätze. Wasserstoff kann einfach gespeichert bzw. gelagert werden. Wasserstoff kann sehr schnell betankt werden. Mit einer Ladung Wasserstoff können auch im Schwerverkehr weite Strecken absolviert werden.

Der Kanton Bern trägt die Verantwortung, die Antriebstechnologien des ÖV längerfristig in eine gute und gesicherte Richtung zu lenken. Beide Motionen fordern ein Vertiefen, Abklären, Generieren und Stabilisieren der Voraussetzungen für eine alternative, CO₂-freie und mit erneuerbaren Energien betriebene Wasserstofftechnologie in unserem Kanton. Wasserstoff ist sauber, sicher und nahezu unbegrenzt verfügbar. Tatsächlich ist er das häufigste chemische Element im Universum. Dies bedeutet, dass sich Wasserstoff aufgrund seines reichen Vorkommens immer auch gleich lokal gewinnen lässt. Wasserstoff bietet Möglichkeiten, das ganze Versorgungssystem zu stabilisieren. Dies ist ein Schritt in die richtige Richtung.

Schweizweit sind schon viele Grossprojekte in Planung. Mit dem Ausarbeiten eines solchen Rahmenkredits und guten Voraussetzungen kann der Regierungsrat einen wichtigen Grundstein legen, damit sich auch der Kanton Bern im Thema Wasserstoff – allgemein, als Mobilitäts- und Energieform, aber auch als Energiespeicher – verstärkt und zeitnah etablieren kann. Aus diesem Grund empfiehlt die EDU-Fraktion, alle einzelnen Punkte der beiden Vorstösse so, wie vom Regierungsrat gestützt, in Form oder eben als Postulat zu überweisen. Danke, wenn Sie dies ebenfalls tun.

Le président. Avant de donner la parole à M. le député Krähenbühl, je salue à la tribune une délégation des Jeunes Libéraux-Radicaux de la ville de Berne. (*Applaus / Applaudissements*)

M. Krähenbühl, vous avez la parole.

Samuel Krähenbühl, Unterlangenegg (SVP), Einzelsprecher. Während dieser kurzen Begrüssung habe ich nun gleich noch die Chance genutzt, die Kollegin Katharina Baumann zu fragen, ob sie vorhin wirklich gesagt habe, Wasserstoff sei sicher. Werte Kolleginnen und Kollegen, dies einfach ein Detail am Rande: Bevor man das Helium nutzen konnte, füllte man die Luftschiffe mit Wasserstoff. Und das ging dann bei der Hindenburg Anno Domini 1937 in Lakehurst nicht so gut aus. Es gibt entsprechende Filme zu diesem Thema. Es ist richtig: Wasserstoff ist überall vorhanden, ist das häufigste Element, ist sehr leicht, aber auch hochexplosiv. Ich nehme an, der eine oder andere hat einmal eine Knallgasexplosion als Experiment in der Schule gehabt. Sicher, man kann solche Dinge

auch beherrschen. Und ich will nun nicht die Problematik von Wasserstoff darstellen, der eben gar kein Energieträger ist, sondern im Prinzip ein Medium, in welches man wiederum Energie reinbuttern muss, damit man ihn überhaupt nutzen kann.

Aber ich möchte zwei andere Punkte erwähnen. Zum ersten Punkt: Ich kann diese Euphorie für die Brennstoffzelle schon nicht ganz nachvollziehen. Sie ist ja letztendlich nichts anderes als eine Umwandlung von Wasserstoff wiederum in Strom, am Schluss. Die Firma Mercedes forschte jahrzehntelang in diesem Bereich. Im Bereich der Personenwagen (PW) stellte sie es ein. Es gibt praktisch keine funktionierenden und vor allem keine mit einigermaßen sinnvollen Kosten zu betreibenden Fahrzeuge in diesem Bereich. Im PW-Bereich gibt es eigentlich praktisch überhaupt nichts, bei den Schwerfahrzeugen ist es ebenfalls schwierig.

Und nun will ich Ihnen noch etwas Zweites sagen: Der Begriff «Dekarbonisierung» hat mich schon ein wenig auf den Plan gerufen. Im Text ist in diesen Motionen dann von «fossil» die Rede. Das ist schon mal nicht ganz das Gleiche. Denn Kohlenstoff ist ebenfalls überall. Auch in uns ist sehr viel Kohlenstoff. In uns sind Wasserstoff, Sauerstoff, Kohlenstoff, Spurenelemente, Magnesium, alles Mögliche. Aber es ist nicht so, dass die Dekarbonisierung vielleicht der richtige Weg für die Zukunft ist.

Haben Sie schon einmal etwas von den synthetischen Treibstoffen gehört? Synthetische Treibstoffe sind kohlenstoffbasierte Treibstoffe, die man eigentlich aus der Umgebungsluft gewinnt; ebenfalls mit Energie, wie man es auch beim Wasserstoff macht. Beim Wasserstoff betreibt man eine Elektrolyse, bei der man Energie quasi verwendet, um das Wasser aufzuspalten. Und bei den synthetischen Treibstoffen steckt man ebenfalls Energie hinein, nimmt aus der Luft eigentlich den Kohlenstoff und macht diesen zu ähnlichen Verbindungen wie Benzin. Und sämtliche Experten, die etwas davon verstehen – übrigens darunter notabene sogar auch solche aus dem grünen Lager –, sagen eigentlich heute, dies sei gerade für Flieger und den Schwerverkehr vermutlich der sinnvollste Weg. Wenn wir nun hier also Weichenstellungen und Ausgaben für Technologien beschliessen, die sich erstens vermutlich gar nicht durchsetzen werden, und wenn wir zweitens andere Technologien wie zum Beispiel die synthetischen Treibstoffe, die unter Umständen eben zukunftsfähiger sind, einfach quasi ausschliessen, dann ist dies einfach falsch. Deshalb bitte ich Sie wirklich, diese Vorstösse abzulehnen, aus meiner Sicht auch als Postulate. Denn sie bedeuten einfach eine Engführung, eine Fokussierung auf eine einzige Technologie, bei der zumindest fragwürdig ist, ob sie in Zukunft dann wirklich die Lösung bieten wird. Ich habe geschlossen.

Thomas Knutti, Weissenburg (SVP), Einzelsprecher. Ich stelle fest, dass hier bei vielen wieder einmal ein sogenanntes Wunschdenken vorhanden ist und dass die Flughöhe sehr hoch ist, es aber in der Umsetzung dann schlussendlich nicht funktionieren würde. Für diejenigen, die den Vorstoss gelesen haben: Der Regierungsrat hat in seiner Antwort ja selber darauf hingewiesen, dass das, was Sie hier fordern, momentan nicht umsetzbar ist.

Ich hatte Freude, wie Peter Düscher diese Motion beurteilt hat; ich dachte, du würdest eine andere Beurteilung machen. Er sprach vom Markt. Und das ist ja genau der Punkt: Der Markt wird dies schlussendlich regeln. Deshalb sind Sie mit dieser Motion viel zu früh. Es ist gar nicht nötig, dass man hier irgendwie Massnahmen ergreifen muss – und schon gar nicht der Kanton Bern. Dieser Markt wird sich selber regeln. Und wenn Sie irgendetwas machen möchten, dann müssen Sie Rahmenbedingungen setzen. Das ist richtig. Aber diese Rahmenbedingungen muss der Bund setzen. Und man kann sich absolut überlegen, ob Wasserstoff sinnvoll wäre; ich erachte dies zum Beispiel für Lastwagen nicht als hoffnungslos. Aber dann müsste der Bund sich vielleicht eine sogenannte Wasserstoffstrategie überlegen. Aber bestimmt muss nun nicht der Kanton Bern hier eine Vorreiterrolle einnehmen und dies ins Leben rufen wollen.

Zur Forschung: Wir haben doch kein Problem, wenn im Bereich Wasserstoff geforscht wird; das macht doch Sinn und ist doch auch gut. Die Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa) tut dies ja sogar, dagegen haben wir nichts. Aber es kann nicht sein, dass hier die Politik eingreift und dann noch Geld dafür bereitstellt.

Und zu guter Letzt kann ich Ihnen auch noch sagen, was ich vor Kurzem zu Lidl Schweiz mitbekommen habe; nur so zum Thema Elektromobilität (E-Mobilität). Lidl Schweiz hat ebenfalls eine

Vorreiterrolle gespielt und zwei Lastwagen gekauft. Diese Lastwagen wurden genau fünf Jahre alt. Was ist nach fünf Jahren passiert? Die Batterie war im Eimer. Dann haben sie sich überlegt: Was machen wir jetzt? Jetzt ersetzen wir diese Batterie. Und dann haben sie festgestellt: Die Batterie zu ersetzen kostet mehr als ein neuer Lastwagen. Geschätzte Kolleginnen und Kollegen: Wir fahren mit den Lastwagen 1 Mio. Kilometer, während diese Lastwagen keine 100'000 Kilometer hatten und fünf Jahre alt wurden. Unsere Lastwagen werden zehn bis fünfzehn Jahre alt und stehen auch so lange im Einsatz. Jetzt müssen Sie sich selber überlegen, was nachhaltiger und sinnvoll ist und ob man hier nun eine Vorreiterrolle spielen will oder nicht. Und deshalb bitte ich Sie, auch die Postulatsform dieser Vorstösse abzulehnen.

Le président. Le conseiller d'Etat ne souhaite pas prendre la parole sur ces deux affaires. Je laisse encore Mme de Meuron s'exprimer.

Andrea de Meuron, Thun (Grüne), Motionärin. Diese Voten haben mich nun noch auf den Plan gerufen. Zuerst möchte ich aber einmal danken für die grundsätzlich sehr gute Aufnahme durch alle Fraktionen ausser gerade derjenigen, die hier vis-à-vis von mir sitzt. Heute Nachmittag hat der Kollege Riem doch einmal zur SP gesagt, sie sei sehr, sehr, sehr konservativ. Und jetzt würde ich das nach hier vorne sagen (*Die Grossrätin blickt zur SVP. / La députée regarde en direction de l'UDC.*): Sie sind sehr, sehr, sehr, sehr konservativ.

Ich staune ja schon, wenn Grossrat Knutti, der doch meines Wissens in dieser Branche sehr erfahren ist, von der Zukunft spricht und dies sei noch ... – also das ist Realität, lieber Kollege. Der Verein H2 Mobilität, hinter dem die grossen Tankstellenbetreiber und auch Migros und Coop stehen, hat 1000 wasserstoffbetriebene Lastwagen bestellt. Diese fahren rum, das ist nicht Zukunftsmusik, das ist Realität. Aber Sie setzen wohl lieber weiterhin auf Rohstoffe, die wir nicht selber haben, in Form von Erdöl. Ich kann das nicht verstehen.

Und dann wurde auch gesagt, es sei gefährlich. Gefährlich. Sämu, du sagst, das sei dann gefährlich. Geh einmal mit einem Feuerzeug an eine Tankstelle. Zünde es einmal an, ich möchte einmal schauen, was – nein, mach es lieber nicht. (*Heiterkeit / Hilarité*) Mach es nicht. (*Grossrat Krähenbühl erwidert aus dem Saal: «Ich mache es nicht.» / Le député Krähenbühl renchérit depuis la salle : « Je ne le ferai pas. »*) Das ist ebenfalls gefährlich, im Fall. Dies hat man im Griff. Von dem her kann ich nicht verstehen, dass man das eine anders beurteilt als das andere.

Dann wurde erwähnt, die deutsche Automobilindustrie habe es eingestellt. Liebe Kolleginnen und Kollegen, wahrscheinlich sind halt dort die Asiaten für einmal auch ein bisschen schneller und besser, denn die Deutschen haben sich nun in ihrer Automobilentwicklung auch nicht gerade nur Lorbeeren geholt und hinken meist etwas hinterher. Das müssten wir uns vielleicht auch einmal überlegen. Dort die deutsche Automobilindustrie als Vorbild zu nehmen und, wenn diese etwas einstellt, zu sagen, das sei das Mass aller Dinge: Nein.

Darum: Das ist konservativ, was ich sehr bedauere. Aber ich gehe davon aus, dass dieses Anliegen so, wie es die Regierung auch empfiehlt, gut rüberkommt. Und ich möchte an dieser Stelle der Verwaltung, die es in der Antwort auf den Vorstoss so gut beschrieben hat, auch nochmals danken. Ich denke, dass wir auch mit der Postulatsform die nötige Unterstützung für dieses Anliegen haben werden, auch in der Verwaltung.

Le président. Nous allons passer au vote. – Es wurde alles gesagt, dit M. Neuhaus.

Donc, nous allons voter sur les affaires des points 35 et 36. Les motionnaires maintiennent la proposition du gouvernement en vigueur. Nous allons donc voter selon la proposition du gouvernement. Affaire du point numéro 35, chiffre 1 : les député-e-s qui acceptent le chiffre 1 sous la forme d'un postulat votent oui, celles et ceux qui refusent votent non.

Abstimmung / Vote

2021.RRGR.74: Ziff. 1, als Postulat / ch. 1, sous forme de postulat

Annahme / Adoption

Ja / Oui	121
Nein / Non	16
Enthalten / Abstentions	0

Le président. Vous avez accepté le chiffre 1 de la motion de l'affaire du point numéro 35 en postulat.

Chiffre 2 : les député-e-s qui acceptent le chiffre 2 sous la forme d'un postulat votent oui, celles et ceux qui le rejettent votent non.

Abstimmung / Vote

2021.RRGR.74: Ziff. 2, als Postulat / ch. 2, sous forme de postulat

Annahme / Adoption

Ja / Oui	116
Nein / Non	24
Enthalten / Abstentions	0

Le président. Vous avez accepté le chiffre 2 sous la forme d'un postulat.

Le chiffre 3 est maintenu sous la forme d'une motion : les député-e-s qui acceptent le chiffre 3 sous la forme d'une motion votent oui, celles et ceux qui le rejettent votent non.

Abstimmung / Vote

2021.RRGR.74: Ziff. 3 / ch. 3

Annahme / Adoption

Ja / Oui	100
Nein / Non	41
Enthalten / Abstentions	0

Le président. Vous avez accepté le chiffre 3 sous la forme d'une motion à l'affaire du point numéro 35 de l'ordre du jour.

Nous votons à présent sur l'affaire du point numéro 36 de l'ordre du jour. Le motionnaire maintient la proposition du gouvernement. Nous allons donc voter selon cette proposition. Le chiffre 1 est proposé sous la forme d'une motion : les député-e-s qui acceptent cette proposition votent oui, celles et ceux qui la rejettent votent non.

Abstimmung / Vote

2021.RRGR.76: Ziff. 1 / ch. 1

Annahme / Adoption

Ja / Oui	96
Nein / Non	44
Enthalten / Abstentions	1

Le président. Vous avez accepté le chiffre 1 sous la forme de motion.

Le chiffre 2 de l'affaire du point numéro 36 est proposé sous la forme d'un postulat : les député-e-s qui acceptent ce chiffre 2 sous la forme d'un postulat votent oui, celles et ceux qui rejettent cette proposition votent non.

Abstimmung / Vote

2021.RRGR.76: Ziff. 2, als Postulat / ch. 2, sous forme de postulat

Annahme / Adoption

Ja / Oui	110
Nein / Non	25
Enthalten / Abstentions	0

Le président. Vous avez accepté le chiffre 2 sous la forme d'un postulat.

Le chiffre 3, finalement, est proposé sous la forme d'une motion : les député-e-s qui acceptent le chiffre 3 sous la forme d'une motion votent oui, celles et ceux qui rejettent cette proposition votent non.

Abstimmung / Vote

2021.RRGR.76: Ziff. 3 / ch. 3

Annahme / Adoption

Ja / Oui	95
Nein / Non	44
Enthalten / Abstentions	1

Le président. Vous avez accepté le chiffre 3 de l'affaire du point numéro 36 de l'ordre du jour sous la forme d'une motion.