



Parlamentarischer Vorstoss

Vorstoss-Nr.: 049-2021
Vorstossart: Motion
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2021.RRGR.74

Eingereicht am: 16.03.2021

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: de Meuron (Thun, Grüne) (Sprecher/in)
Baumann-Berger (Münsingen, EDU)
von Arx (Schliern b. Köniz, glp)
Josi (Wimmis, SVP)
Mentha (Liebefeld, SP)
Flück (Interlaken, FDP)
Steiner (Boll, EVP)
Gerber (Hinterkappelen, Grüne)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: vom
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat: **Auswahl**

Mit wasserstoffbetriebenen Brennstoffzellenbussen Dekarbonisierung im öffentlichen Verkehr beschleunigen!

Der Regierungsrat wird beauftragt,

1. im Rahmen des Angebotsbeschlusses möglichst rasch aufzuzeigen, wie und mit welchen Instrumenten er Brennstoffzellenbusse, die mit nachhaltig produziertem Wasserstoff betrieben werden, fördern will
2. im Investitionsrahmenkredit die dazu notwendigen finanziellen Mittel vorzusehen
3. aufzuzeigen, welche Möglichkeiten ausserhalb des Investitionsrahmenkredits bestehen, um Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs bei der entsprechenden Flottenerneuerung zu unterstützen und koordinierend zu wirken

Begründung:

2019 gingen rund 38 Prozent der in der Schweiz verbrauchten Endenergie auf das Konto des Verkehrs. Seinen Energiebedarf deckte der Verkehr zu 94 Prozent mit Erdölprodukten (Benzin, Diesel, Flugtreibstoffe). Zur Dekarbonisierung und Erreichung des Klimaziels, die CO₂-Emissionen bis 2050 auf netto null zu senken, sind darum entsprechende Massnahmen nötig. Auch wenn der Hauptanteil der damit verbundenen CO₂-Emissionen durch Personenwagen verursacht wird, trägt der öffentliche Verkehr einen massgeblichen Teil bei und hat seinen Beitrag zu leisten. Elektrobusse stellen eine Möglichkeit dar, doch damit verbundene, grosse Ladeinfrastrukturen können für Transportunternehmungen Herausforderungen darstellen, wie auch, dass sich Elektrobusse vor allem auf städtischen Linien dazu eignen. Eine Alternative

oder auch Ergänzung stellen Brennstoffzellenbusse dar. Der Brennstoffzellenantrieb eignet sich vor allem für Bereiche, in denen hohe Reichweiten, das Fahrzeuggewicht, hohe Zuladung, Betrieb bei kalten Umgebungstemperaturen und Betankungszeiten relevant sind. Wasserstoff ist allerdings aus erneuerbaren Energiequellen zu erzeugen. Im Herbst 2019 waren europaweit bereits in 16 Städten Brennstoffzellenbusse in Betrieb. In den nächsten Jahren sollen europaweit einige Hundert Busse in Demonstrationsprojekten eingesetzt werden, einige grössere Testprojekte sind bereits abgeschlossen. Ein Langzeittest über fünf Jahre des führenden Schweizer Busunternehmens Postauto etwa, wies die Tauglichkeit von Wasserstoff im regionalen Personenverkehr nach.¹

In der Schweiz setzt sich der Förderverein H₂-Mobilität Schweiz für mit grünem Wasserstoff betriebene Brennstoffzellenfahrzeuge ein und setzt sich zum Ziel, in der Schweiz ein flächendeckendes Netz an Wasserstofftankstellen aufzubauen. Bis 2025 sollen in der Schweiz 1600 Lastwagen mit Brennstoffzellen alleine vom Hersteller Hyundai unterwegs sein – andere Hersteller planen bis dahin ebenfalls, Wasserstofflastwagen auf den Markt zu bringen. Dank koordiniertem Vorgehen können 11 000 Lastwagen beschafft werden. Das zeigt, dass sich ein koordiniertes Vorgehen lohnt. Deswegen sollte auch bei den Bussen koordiniert vorgegangen werden. Der Kanton soll sich entsprechend engagieren.

Verteiler

– Grosser Rat

¹ https://www.klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/6/FSWasserstoff_fin_low.pdf