



21.3977

**Motion KVF-N.
Förderung von nichtfossilen
Verkehrsträgern
im öffentlichen Verkehr****Motion CTT-N.
Promotion de véhicules de transport
public utilisant des énergies
non fossiles**

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 30.11.21

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 31.05.22

Präsident (Hefti Thomas, Präsident): Es liegt ein schriftlicher Bericht der Kommission vor. Die Kommission und der Bundesrat beantragen die Annahme der Motion.

Zopfi Mathias (G, GL), für die Kommission: Die vorliegende Motion der KVF-N fordert, dass der Bundesrat mit den Kantonen, den Gemeinden und der ÖV-Branche Lösungen für die Förderung und Finanzierung nichtfossiler Energieträger im Busverkehr findet. Bekanntlich war eine mögliche Lösung Bestandteil des CO₂-Gesetzes, dieses hätte nämlich vorgesehen, dass die heutige Mineralölsteuerbefreiung wegfällt und die entsprechenden Mehreinnahmen in die Förderung nichtfossiler Fahrzeuge fließt. Mit der Ablehnung des CO₂-Gesetzes ist dieses Ansinnen natürlich einstweilen nicht umgesetzt. Auch wenn es immer wieder heikel ist, nach einer Volksabstimmung zu diagnostizieren, was nun der Ablehnungsgrund gewesen ist und was nicht, wage ich zu behaupten, dass diese Bestimmung es definitiv nicht war.

Das Gesetz wurde abgelehnt, es liegt aber sehr viel Arbeit vor uns. Wie im Bericht zum Postulat 19.3000 aufgezeigt wurde, verkehren noch über 5000 Dieselsebusse im schweizerischen öffentlichen Verkehr. Mit der vorliegenden Motion soll deshalb die Umsetzung des Ansinnens wieder angestossen werden. Dieser Anstoss unterstützt die Bemühung der Verwaltung, welche bereits in diese Richtung arbeitet. Der Bundesrat befürwortet die Motion denn auch.

Eine baldige Lösung ist aus Sicht des Umweltschutzes ein wichtiger Schritt. Es macht schlicht keinen Sinn, Dieselsebusse zu subventionieren, wie wir es heute mit der Mineralölsteuerbefreiung machen. Diese Fehlansätze müssen überprüft und in Anreize für nichtfossile Fahrzeuge geändert werden. Das ist für die Kantone und Gemeinden wichtig. Sie erhalten mit einem koordinierten Vorgehen Unterstützung für den Prozess der Umstellung ihrer beauftragten Busbetriebe.

Im Rahmen des Berichtes zum Postulat 19.3000 wurden die Kosten aufgezeigt – noch unter der Prämisse, dass das CO₂-Gesetz angenommen werde. Man geht dort im realistischen Szenario bis 2034 von einem kumulierten maximalen Finanzierungsbedarf von 50 Millionen Franken für den Bund, 270 Millionen Franken für die Kantone und 190 Millionen Franken für die Gemeinden aus. Es sind also erhebliche Ausgaben, und diese Staatswesen sind froh, wenn man Lösungen findet, um es zu koordinieren.

Es ist aber auch für die Branche wichtig. An dieser Stelle lege ich Ihnen gerne meine Interessenbindung offen: Ich bin Verwaltungsrat zweier Busunternehmen. Für solche Unternehmen, insbesondere für die kleineren, ist die Umstellung der Flotte eine grosse Herausforderung. Weshalb? Wenn Sie heute einen Kaufentscheid für einen Bus fällen, dann wissen Sie, dass dieses Fahrzeug bis zu fünfzehn Jahre in Betrieb sein muss und in Betrieb sein wird; ein heute bestellter und im nächsten Jahr gelieferter Bus ist also bis 2038 in Betrieb. Heute sind Dieselsebusse eine günstige Wahl, insbesondere dank der Mineralölsteuerbefreiung. Diese Busse werden eben subventioniert. Wenn nun aber während der Betriebsdauer eines solchen Fahrzeugs, bei meinem Beispiel also bis 2038, die Subventionierung wegfällt, entstehen deutlich höhere Betriebskosten. Diese müssen dann die Besteller decken, da die Unternehmen das, bedingt durch das Gewinnverbot, gar nicht können.





Unternehmerisch haben sie wenig Spielraum. Der Betrieb des in meinem Beispiel bis 2038 verkehrenden Busses und damit der ÖV wird also direkt teurer.

Was für einen Bus kaufen Sie nun: einen Diesibus, der umweltschädlicher ist und zusätzlich während eines erheblichen Teils seiner Lebensdauer deutlich teurer sein wird, oder ein Fahrzeug mit nichtfossilem Antrieb? Bei diesem Fahrzeug wissen Sie heute nicht, wie es im Vergleich zum Diesel gefördert werden wird. Sie können sich als Unternehmen also eigentlich nur falsch entscheiden, und das mit einer Wirkung für die nächsten fünfzehn Jahre. Das ist eine Situation, die nicht befriedigend ist und durch die unsinnige Subventionierung noch verstärkt wird. Entsprechend ruft auch die Branche nach einer baldigen Klärung, und entsprechend sieht Ihre Kommission den Bedarf, mit der vorliegenden Motion die im Rahmen des neuen Anlaufs des CO₂-Gesetzes bereits laufenden Arbeiten zu unterstützen.

Kritik wurde in der Kommission insofern geübt, als gesagt wurde, dass die einseitige Förderung von Elektrobussen nicht angezeigt sei. Dem ist entgegenzuhalten, dass die Motion – das ist zu betonen – technologieneutral formuliert ist. Jede Alternative zu fossilen Energieträgern kommt infrage. Es sind dies Wasserstoffbusse, Elektrobusse, Trolley-plus-Konzepte, synthetische Treibstoffe usw.

Das alles ist im Übrigen auch eine grosse Chance für Schweizer Hersteller, die in diesem Bereich aktiv sind. Man muss aber auch ehrlich sein: Wie man im Bericht zum Postulat 19.3000 aufzeigt, wird wahrscheinlich für sehr viele Anwendungen im Busbereich der Elektrobuss das Mittel der Wahl sein.

Angemerkt wurde auch, dass Verkehrs- und Transportunternehmen ausserhalb des konzessionierten Verkehrs mit der genau gleichen Herausforderung – der Umstellung auf nichtfossile Verkehrsträger – konfrontiert sind. Dort ist die Situation aber nicht direkt vergleichbar, weil es heute keine widersprüchliche Subventionierung gibt, die das Problem vergrössert. Nichtsdestotrotz können auch für diese Unternehmen Förderungen und Anreize für eine Umstellung diskutiert werden, dies aber nicht im Rahmen dieser Motion. Sie widerspricht einem solchen Ansinnen aber nicht.

Es wurde kein Minderheitsantrag eingereicht. Ihre Kommission empfiehlt also mit 8 zu 2 Stimmen bei 1 Enthaltung, die notwendigen Schritte anzustossen, damit der Bund, die

AB 2022 S 305 / BO 2022 E 305

Kantone, die Gemeinden und die Branche möglichst bald Klarheit haben, und zwar nicht nur darüber, in welche Richtung es geht – denn das ist eigentlich klar –, sondern auch darüber, wann, wie, mit welchen Massnahmen und welcher Finanzierung es in diese Richtung geht.

Ich danke für die Unterstützung der Motion.

Burkart Thierry (RL, AG): Ich wehre mich nicht gegen die Annahme dieser Motion. Erlauben Sie mir aber trotzdem, nicht zuletzt auch in meiner Rolle als Präsident des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbandes (Astag), hier ein grosses Aber anzubringen. Es geht in die Richtung, dass es sich hier eigentlich um eine einseitige Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs handelt. Wir stützen nämlich auf die Eigentumsform ab. Das wäre der falsche Ansatz, wenn es einem um die CO₂-Reduktion, wenn es einem ums Klima gehen würde. Dann müsste man einen ganzheitlichen, einen breiteren Ansatz wählen. Ein solcher beinhaltet halt eben nicht nur den öffentlichen Verkehr, sondern auch den privaten Verkehr im Bereich des Personen- und Gütertransports. Denn dort sind die Herausforderungen, die vom Kommissionssprecher eben genannt wurden, praktisch deckungsgleich. Im privaten Verkehr findet im Bereich Personen- und Gütertransport eine grosse Erneuerung statt. Aber die Situation ist die, dass man mit sehr hohen Preisen konfrontiert ist. Ich mache ein Beispiel: Wer ein Zugfahrzeug anschafft, das elektrisch betrieben ist, zahlt zurzeit noch über 900 000 Franken – hier fehlen natürlich die Skaleneffekte –, während es möglich ist, ein Euro-6-Dieselizeugfahrzeug für rund 180 000 Franken anzuschaffen. Das hat natürlich enorme Auswirkungen für Unternehmungen im KMU-Bereich, die vielleicht eher klein sind und sich solche grossen preislichen Unterschiede nicht leisten können. Notwendig wäre also ein Einbezug des gesamten Güter- und Personentransports.

Jetzt kann man sagen, diese Unternehmen, die auf alternative Treibstoffe oder Antriebsformen setzen, würden bei der LSVA im Sinne einer Senkung oder sogar Befreiung privilegiert. Hier ist allerdings zu sagen: Betriebskosten sind nicht gleich Investitionskosten. Wenn bereits aufgrund der enormen Preisunterschiede eine Investition nicht möglich ist, dann erübrigen sich Diskussionen und Überlegungen im Zusammenhang mit höheren Betriebskosten. Deswegen braucht es auch im privaten Verkehr Anschubfinanzierungen, wenn man eine Wandlung, eine Transmission im Güterpark in unserem Land erreichen möchte.

Es braucht Investitionen bzw. Investitionsunterstützung. Deutschland z. B. kennt das; unser nördlicher Nachbar unterstützt die Anschaffung alternativer Antriebsformen im Transportbereich mit 80 Prozent auf die Differenz des Dieselfahrzeugpreises zum Preis für ein Fahrzeug mit einem alternativen Antrieb. Hier könnte man meines



Erachtens ansetzen. Es wäre eine gute Gelegenheit, dies in die Revision des CO₂-Gesetzes einzubringen. Weiter mache ich darauf aufmerksam, dass es im Zusammenhang mit den Tankstellen- bzw. Ladeinfrastrukturen eine einseitige Privilegierung gibt. Unterstützt werden sollen Elektrolade-, nicht aber Wasserstoffinfrastrukturen. Allenfalls könnte man auch hier beim CO₂-Gesetz korrigierend einwirken.

So gesehen, wehre ich mich nicht gegen die Annahme der Motion, erlaube mir jedoch, ein grosses Aber anzubringen: Künftig sollte man nicht auf die Eigentumsform schauen, sondern auf die Zielsetzung, die wir alle verfolgen – die Senkung des CO₂-Ausstosses und damit eine Politik, die dem Klima entsprechend Rechnung trägt.

Zopfi Mathias (G, GL), für die Kommission: Es ist vielleicht nicht ganz üblich, direkt zu replizieren. Ich bin mit dem Ziel und mit vielen Ausführungen meines Vorredners einverstanden. Ich möchte ihn aber in einem Punkt berichtigen: Die Eigentumsform ist in dieser Frage nicht relevant. Die Frage ist, ob es konzessionierte Transportunternehmen sind, Unternehmen also, die einen Transportauftrag im öffentlichen Verkehr ausführen. Tatsächlich gehören viele dieser Unternehmen zu einem grösseren oder kleineren Teil der öffentlichen Hand. Dies ist aber nicht generell so. Es gibt zahlreiche Unternehmen, die teilweise oder vollständig privat finanziert oder geführt sind. Ich möchte dies deshalb hier festgehalten haben: Die Idee ist, dass diese Unternehmen generell unterstützt werden, dass also der öffentliche Verkehr unterstützt wird. Dies ist nicht an die Eigentumsform gekoppelt.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Diese Kommissionsmotion aus dem Nationalrat beinhaltet ja eigentlich zwei Aufträge an den Bundesrat. Erstens soll der Bundesrat gemeinsam mit den Kantonen, Gemeinden und der ÖV-Branche ein Gesamtkonzept zur Förderung und Finanzierung von nichtfossilen Verkehrsträgern im öffentlichen Busverkehr erarbeiten. Dieses Gesamtkonzept soll eine Lösung umfassen, die sowohl den regionalen Personenverkehr als auch den Ortsverkehr berücksichtigt. Der zweite Auftrag lautet, der Bundesrat solle die Mineralölsteuerbefreiung für den öffentlichen Verkehr befristen und die Mehreinnahmen, die dadurch erfolgen, zweckgebunden zur Förderung von nichtfossilen Verkehrsträgern einsetzen – so, wie das ja im abgelehnten CO₂-Gesetz vorgesehen war.

Sie erinnern sich: Nach der Ablehnung des CO₂-Gesetzes an der Urne schickte der Bundesrat Ende letzten Jahres eine Vorlage in die Vernehmlassung, die dem Abstimmungsergebnis Rechnung trägt. Die Vernehmlassung dauerte bis April. Jetzt ist das Bundesamt daran, die Stellungnahmen auszuwerten. Der Bund will gemäss der Vernehmlassungsvorlage die Umstellung von Dieselnissen und dieselbetriebenen Schiffen auf fossilfreie Elektro- oder Wasserstoffantriebe unterstützen. Damit will er auch die laufenden Anstrengungen der Kantone und Gemeinden beschleunigen. Zu diesem Zweck wurde in der Vernehmlassungsvorlage einerseits vorgeschlagen, dass mit einer Änderung des Mineralölsteuergesetzes ab 2025 der Fehlanreiz entfallen soll, der mit der Rückerstattung der Mineralölsteuer besteht. Andererseits soll mit einem Förderartikel im CO₂-Gesetz ein Teil der Mehrkosten für fossilfreie Busse und Schiffe mit maximal 15 Millionen Franken pro Jahr aus dem allgemeinen Bundeshaushalt finanziert werden. Diesen Ausgaben im Bundeshaushalt stehen natürlich wieder Mehreinnahmen des Bundes gegenüber, die sich 2025 durch den Wegfall der Rückerstattung der Mineralölsteuer ergeben.

Wie gesagt, die Auswertung der Vernehmlassung läuft derzeit, sodass es allenfalls auch noch Anpassungen am Förderkonzept gibt. Das werden Sie demnächst sehen. Damit die bestehenden Massnahmen in der Zwischenzeit aber greifen, haben Sie ja am 17. Dezember letzten Jahres eine Verlängerung des CO₂-Gesetzes bis 2024 beschlossen. Ab 2025 sollen diese Bestimmungen dann durch das revidierte CO₂-Gesetz abgelöst werden.

Der Kommissionssprecher, Herr Zopfi, hat auf den Bericht zum Postulat 19.3000 hingewiesen. Dieser Bericht zeigt, dass die Unterstützung der Umstellung auf fossilfreie Antriebssysteme im öffentlichen Strassenverkehr eine sinnvolle Koordination und auch eine gezielte Ergänzung der bereits bestehenden Förderung notwendig macht.

Handlungsbedarf sehen wir nicht nur bei der Förderung, sondern tatsächlich auch bei den Investitionen, die im Vergleich zu jenen für Dieselnisse grösser sind. Zudem ist die Frage zu klären, wie die Rahmenbedingungen für eine interoperable und effiziente Ladeinfrastruktur sowie für einen fossilfrei angetriebenen öffentlichen Strassenverkehr flächendeckend geschaffen werden können. Weiter bedarf es einer engen Koppelung dieser Rahmenbedingungen an die Entwicklung des Energienetzes; das ist unabdingbar und wird bei der Diskussion um die Elektromobilität manchmal ein bisschen vergessen. Letztlich könnte eine örtlich angepasste Umsetzung erfolgen, z. B. über die Agglomerationsprogramme.

Ein Ersatz der heutigen Dieselnisse durch fossilfreie Antriebstechnologien führt zweifellos zu einer Reduktion



von Treibhausgasemissionen – aber nicht nur dazu, sondern auch zu einer Reduktion von Luftschadstoffen und Lärmimmissionen. All das sind wichtige Beiträge zur Erreichung der Energie- und Klimaziele, die wir uns gesteckt haben.

Herr Ständerat Burkart, Sie haben den Vergleich zu den Lastwagen gezogen, und damit haben Sie natürlich recht: Die Befreiung von der LSVa ist gleichbedeutend mit einer

AB 2022 S 306 / BO 2022 E 306

Senkung der Betriebskosten. Vor allem angesichts der heutigen Energiepreise wird dieser Aspekt an Bedeutung gewinnen. In der Vernehmlassungsvorlage zum CO₂-Gesetz haben wir vorgesehen, die LSVa-Befreiung mit einer Jahreszahl zu versehen. Das schafft unter anderem Investitionssicherheit. Die Rückmeldungen aus der Vernehmlassung werden wir genau anschauen.

Unterstützung kommt heute natürlich auch von der Stiftung Klik, obwohl ihre Unterstützung angeblich als zu gering erachtet wird. Nichtsdestotrotz kann Klik es unterstützen. Aber, wie gesagt, wir werden prüfen, was Sie allenfalls noch im CO₂-Gesetz einbringen werden. Entsprechend können wir dann auch darauf reagieren.

Für heute bitte ich Sie, die Motion 21.3977 anzunehmen und es damit dem Nationalrat und der grossen Mehrheit Ihrer Kommission gleichzutun.

Angenommen – Adopté