

Regierungsratsbeschluss

vom 22. Februar 2005

Nr. 2005/496

KR.Nr. P 248/2004 (BJD)

**Postulat Alexander Kohli (FdP, Grenchen): Gasbetriebene Fahrzeuge für die kantonale und kommunale Verwaltung (08.12.2004);
Stellungnahme des Regierungsrates**

1. Postulattext

Die Regierung wird aufgefordert, zu veranlassen,

1. dass die Verwaltung künftig überall dort, wo es wirtschaftlich sinnvoll ist, gasbetriebene Fahrzeuge beschafft.
2. die Betriebe des ÖV zu ermuntern, überall dort, wo es Sinn macht, gasbetriebene Fahrzeuge zu beschaffen.

2. Begründung

Für die Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Kyoto-Protokoll bzw. CO₂-Gesetz des Bundes sind bis ins Jahr 2010 im Treibstoffbereich noch sehr grosse Anstrengungen notwendig. Dies insbesondere im Individualverkehr. Obwohl bei der Effizienz der Fahrzeuge wesentliche Fortschritte erzielt wurden, nimmt der Verbrauch von Treibstoffen weiter zu.

Die Mineralölsteuerreduktion für Erdgas wird erst 2007 eingeführt. Bis zu diesem Zeitpunkt könnte eine zusätzliche Motorfahrzeugsteuersenkung Kaufentscheide in die richtige ökologische Richtung lenken. Durchschnittlich sind Personenwagen 10 Jahre im Verkehr. Ökologisch richtige Kaufentscheide wirken sich deshalb – ebenso wie die falschen – über einen relativ langen Zeitraum aus.

Seit längerer Zeit verfolgt der Kanton Solothurn eine konsequente Umweltpolitik, vor allem im Bereich Energie bei stationären Anlagen. Beispiele dafür sind die Förderabgabe und die Durchsetzung von fortschrittlichen Standards im Bereich «Bau und Sanierung». Im Bereich «Verkehr» werden einzig Solarfahrzeuge durch Steuerbefreiung gefördert. Beispielhaft nimmt die Stadt Olten eine Vorreiterrolle bei der Förderung des emissionsarmen ÖV (Einführung von Erdgasbussen) wahr.

In allen drei Städten des Kantons sind heute moderne Gastankstellen vorhanden und stellen die Versorgung sicher.

3. Stellungnahme des Regierungsrates

Der Postulant begründet seinen Vorstoss insbesondere mit der geringeren CO₂-Emission von gasbetriebenen Fahrzeugen gegenüber Benzin- und Dieselfahrzeugen. Gasbetriebene Fahrzeuge weisen in der Tat wesentliche Vorteile auf sowohl bei der Emission von lokalwirksamen Luftschadstoffen als auch bei klimaaktiven CO₂-Emissionen. Die Stickoxidemissionen und auch der Ausstoss an Kohlenwasserstoffen können wesentlich reduziert werden. Gasbetriebene Fahrzeuge stossen wegen des geringeren Kohlenstoffanteils im Treibstoff und wegen der höheren Oktanzahl 20 bis 25 Prozent niedrigere Treibhausgas-Emissionen aus als vergleichbare Benzinfahrzeuge.

Wir haben uns im Rahmen der Vernehmlassung zum Vollzug des CO₂-Gesetzes klar hinter die Klimapolitik des Bundesrates gestellt. Angesichts der Tatsache, dass das Ziel von EnergieSchweiz, die Reduktion der treibstoffbedingten CO₂-Emissionen bis ins Jahr 2010 gegenüber 1990 um 8 Prozent zu reduzieren, immer unerreichbarer scheint, gehen wir mit dem Postulanten einig, dass weitergehende Massnahmen in Betracht gezogen werden müssen. Der vermehrte Einsatz von gasbetriebenen Fahrzeugen ist eine der möglichen Massnahmen, ohne Komforteinbusse die CO₂-Emissionen zu senken. In diesem Sinne haben wir kürzlich auch die Änderung des Mineralölsteuergesetzes, welche eine Begünstigung der Erd-, Flüssig- und Biogase anstrebt, unterstützt.

Die Schweiz verfügt bereits heute über eine für die Erdgasversorgung aufgebaute Infrastruktur. Allein im Kanton Solothurn sind bereits vier Erdgastankstellen in Betrieb. Die Gaswirtschaft hat sich zum Ziel gesetzt, das Tankstellennetz bis ins Jahr 2006 schweizweit auf 100 Erd- und Biogastankstellen auszubauen. Man rechnet, dass bis ins Jahr 2010 30'000 Gasfahrzeuge verkehren werden. Der Kanton Solothurn weist ein relativ dichtes Gasleitungsnetz auf und wird von diesem Infrastrukturausbau profitieren können. Die Erdgasversorgung ermöglicht zudem die Beimischung von einheimisch erzeugtem Biogas, das neben energie- und klimapolitischen Vorteilen auch zu einer verstärkten Wertschöpfung im Inland führt.

Der Bundesrat hat am 10. November 2004 in Erfüllung eines überwiesenen parlamentarischen Vorstosses beschlossen, dass künftig 5 Prozent der neu zu beschaffenden Bundesfahrzeuge Gasfahrzeuge sein müssen. Mit diesem Schritt wird der Bund seiner Vorbildfunktion gerecht. Zusammen mit der eben erst in die Vernehmlassung geschickten Revision des Mineralölsteuergesetzes, welche eine erhebliche steuerliche Entlastung der umweltschonenden Treibstoffe Erd- und Biogas vorsieht, wird damit ein starkes umweltpolitisches Signal nicht nur an die Bevölkerung, sondern auch an die Kantone und Gemeinden gesendet.

In der EU ist die Förderung von Erdgasfahrzeugen geplant und in Deutschland bereits angelaufen. Aus technologischer und wirtschaftlicher Sicht macht deshalb der Aufbau einer entsprechenden Infrastruktur und die Förderung von Gasfahrzeugen auch in der Schweiz durchaus Sinn.

3.1 Zu Punkt 1

Wir weisen darauf hin, dass wir auf die Fahrzeugbeschaffung der Gemeinden keinen Einfluss nehmen können. Es ist uns aber bekannt, dass in allen drei Solothurner Agglomerationen einzelne Gemeinden bereits im Sinne des Postulates aktiv geworden sind. Wir sind bereit, die zuständigen kantonalen Stellen anzuweisen, bei jeder Fahrzeugbeschaffung gasbetriebene Fahrzeuge in die Evaluation miteinzubeziehen, sofern auf dem Markt in der entsprechenden Fahrzeugkategorie Angebote vorliegen. Wenn nicht gewichtige Gründe dagegensprechen, soll der Kauf des Gasfahrzeuges ins Auge gefasst werden. Mittel- bis langfristig soll so der Anteil der gasbetriebenen Fahrzeuge in der kantonalen

Flotte über 5 Prozent betragen. Damit wird der Kanton auch der Vorbildfunktion gerecht, wie sie in der Massnahme SO-10 des Luftmassnahmenplanes 2000 postuliert wird.

3.2 Zu Punkt 2

Die Konzessionierten Transportunternehmungen (KTU) sind selbständige Firmen und grundsätzlich frei in der Beschaffung ihrer Linienbusse. Der Kanton kann hingegen als Besteller von Transportleistungen Einfluss auf die Busflotte nehmen. In diesem Fall müsste er jedoch die höheren Beschaffungskosten von Gasbussen über höhere Abgeltungen finanzieren. Die Umstellung der gesamten im Kanton Solothurn verkehrenden Busflotte im Rahmen der Erneuerung im Zeitraum der nächsten 10 Jahre hätte jährlich eine höhere Abgeltung von rund 1 Mio. Franken zur Folge, die je zur Hälfte vom Kanton und den Gemeinden zu tragen wären. Angesichts der bereits mit der Einführung des Fahrplanes 2005 erhöhten Abgeltungen, der Auswirkungen des Entlastungsprogrammes 04 des Bundes und der kantonalen Sparvorgaben ist es nicht möglich, die Mehrkosten für die Beschaffung von Gasbussen über Abgeltungen zu finanzieren. Wir werden hingegen im Rahmen der Umsetzung der Massnahme SO-3 des Luftmassnahmenplanes 2000 bei der Flottenerneuerung von den KTU verlangen, dass nur noch Linienbusse beschafft werden, welche die Abgaswerte der aktuellen Euro-Norm (EURO III bzw. ab 2006: EURO IV bzw. ab 2009: EURO V) erfüllen und mit einem Partikelfilter ausgerüstet sind. Mit diesen Massnahmen erreichen die Dieselfahrzeuge die ursprünglichen Umweltvorteile der gasbetriebenen Busse.

4. Antrag des Regierungsrates

4.1 Punkt 1

Erheblicherklärung.

4.2 Punkt 2

Nichterheblicherklärung.



Dr. Konrad Schwaller
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Umwelt (Kae)
Motorfahrzeugkontrolle Bellach, 4512 Bellach
Amt für Verkehr und Tiefbau, Öffentlicher Verkehr
Amt für Wirtschaft und Arbeit, Abt. Wirtschaft und Energie
Parlamentsdienste

