

Förderkonzept zur Dekarbonisierung/Elektrifizierung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs im Kanton Solothurn

Botschaft und Entwurf des Regierungsrates
an den Kantonsrat von Solothurn
vom 16. März 2021, RRB Nr. 2021/355

Zuständiges Departement

Bau- und Justizdepartement

Vorberatende Kommissionen

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission
Finanzkommission

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung	3
1. Ausgangslage.....	5
1.1 Erarbeitung des Förderkonzepts	5
1.2 Vernehmlassungsverfahren	6
2. Verhältnis zur Planung	6
3. Auswirkungen.....	6
3.1 Personelle und finanzielle Konsequenzen	6
3.2 Vollzugsmassnahmen	6
3.3 Folgen für die Gemeinden.....	6
3.4 Wirtschaftlichkeit.....	6
4. Erledigung von parlamentarischen Vorstössen	7
5. Rechtliches	7
5.1 Rechtmässigkeit.....	7
5.2 Zuständigkeit.....	7
6. Antrag.....	7
7. Beschlussesentwurf.....	9

Beilage

Förderkonzept zur Dekarbonisierung/Elektrifizierung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs im Kanton Solothurn vom 16. März 2021

Kurzfassung

Der kantonsrätliche Auftrag «Dekarbonisierung/Elektrifizierung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs im Kanton Solothurn» verlangt vom Regierungsrat einerseits die Schaffung der nötigen rechtlichen Rahmenbedingungen, damit Investitionen und Betrieb von alternativen schadstoffarmen Antriebstechnologien im strassengebundenen öffentlichen Verkehr im Kanton Solothurn finanziert werden können. Andererseits soll der Regierungsrat bis Ende 2020 ein Förderkonzept vorlegen.

Die Schaffung der rechtlichen Rahmenbedingungen ist Gegenstand des laufenden Vernehmlassungsverfahrens zum neuen Gesetz über den öffentlichen Verkehr. Vorgesehen ist eine neue Bestimmung, welche den Einsatz teurerer, aber umweltfreundlicherer Antriebstechnologien im Vergleich zu den heute gängigen Dieselmotoren ermöglicht. Mit einem Inkrafttreten ist auf 2023 zu rechnen.

Das im Auftrag geforderte Förderkonzept zur Dekarbonisierung/Elektrifizierung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs im Kanton Solothurn, wurde vom Regierungsrat am 16. März 2021 genehmigt und wird nun dem Kantonsrat zur Kenntnisnahme unterbreitet.

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen nachfolgend Botschaft und Entwurf über das Förderkonzept zur Dekarbonisierung/Elektrifizierung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs im Kanton Solothurn.

1. Ausgangslage

1.1 Erarbeitung des Förderkonzepts

Am 23. Juni 2020 hat der Kantonsrat den Auftrag von Dieter Leu (CVP, Rickenbach) «Dekarbonisierung/Elektrifizierung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs im Kanton Solothurn» mit folgendem Wortlaut erhebt erklärt (A 0115/2019):

Der Regierungsrat wird beauftragt, die nötigen, rechtlichen Rahmenbedingungen zu schaffen, damit Investitionen und Betrieb von alternativen schadstoffarmen Antriebstechnologien im strassengebundenen ÖV im Kanton Solothurn finanziert werden können. Der Regierungsrat legt bis Ende 2020 ein konkretes Förderkonzept vor.

Der Teilauftrag zur Schaffung rechtlicher Rahmenbedingungen, damit Investitionen und Betrieb alternativer schadstoffarmer Antriebe finanziert werden können, soll mit dem neuen Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖV-G; BGS 732.1) erfüllt werden. Dazu wird eine neue Bestimmung vorgeschlagen, wonach die Mehrkosten für Betriebsmittel, die in ökologischer Hinsicht die gesetzlichen Mindestanforderungen übertreffen, vom Kanton bis zu einer Grenze von maximal 20 Prozent übernommen werden können. Es ist vorgesehen, das neue ÖV-G mit den neuen Bestimmungen zur Ökologisierung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) auf Anfang 2023 in Kraft zu setzen.

Das im Auftrag Dieter Leu geforderte Förderkonzept (siehe Beilage) hat der Regierungsrat am 16. März 2021 genehmigt.

Gemäss Förderkonzept sollen die Mehrkosten umweltfreundlicher alternativer Antriebe über das übliche Instrument der Betriebsabgeltungen im Rahmen der Globalbudgets öffentlicher Verkehr finanziert werden. Direkte Investitionen in Infrastruktur oder Betriebsmittel der konzessionierten Transportunternehmen sind nicht vorgesehen; der Kanton finanziert diese Investitionen indirekt über die Abgeltungen mit.

Das Förderkonzept betrachtet vorderhand die heute gängigen E-Bus-Systeme «Gelegenheitslader» (Aufladen der Batterie unterwegs, in der Regel an Endhalten) und «Depotlader» (Aufladen der Batterie über Nacht im Depot). Gemessen an den Vollkosten eines ÖV-Angebots mit herkömmlichen Antriebsformen, sollen bei Gelegenheitsladern maximal 10 % Mehrkosten und bei Depotladern maximal 20 % Mehrkosten vom Kanton mitgetragen werden. Realistisch ist eine Umstellung auf alternative Antriebe zu 50 % bis 2030 und zu 100 % bis 2040.

Vor dem Hintergrund der laufenden technologischen und regulatorischen Weiterentwicklungen - im Umfeld der alternativen Antriebe - ist vorgesehen, das Förderkonzept periodisch zu überprüfen und anzupassen.

Die direkte Förderung von Pilot- und Demonstrationsprojekten ist nicht Gegenstand des Förderkonzepts. Solche Spezialprojekte können im Rahmen der Energieförderung im Einzelfall geprüft und allenfalls unterstützt werden.

1.2 Vernehmlassungsverfahren

Auf ein Vernehmlassungsverfahren wurde verzichtet, da der Kantonsrat mit dem erheblich erklärten Auftrag Dieter Leu die Vorgabe zum Förderkonzept erteilt hat.

2. Verhältnis zur Planung

Das Energiekonzept soll im Jahr 2021 in Abstimmung mit den neuen energie- und klimapolitischen Rahmenbedingungen gesamthaft überarbeitet werden. Zur Zeit ist ein Massnahmenpaket Klimaschutz in Erarbeitung, das mit dem Energiekonzept abgestimmt wird. Es ist möglich, dass emissionsarme Antriebsformen dabei eine Rolle spielen werden.

3. Auswirkungen

3.1 Personelle und finanzielle Konsequenzen

Für den Kanton ergeben sich keine personellen Konsequenzen. Die Dekarbonisierung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs kann in der heutigen personellen Besetzung der Abteilung öffentlicher Verkehr im Amt für Verkehr und Tiefbau gewährleistet werden.

Für den Kanton ergeben sich gemäss einer Modellrechnung - gegenüber dem heute vorwiegenden Betrieb mit Dieselnissen - bei einer vollständigen Umstellung auf alternative Antriebe auf 2040 Mehrkosten von jährlich zwischen 3.5 Mio. Franken (Szenario «Gelegenheitslader») und 6.6 Mio. Franken (Szenario «Depotlader»).

Die berechneten Mehrkosten sind jedoch insofern zu relativieren, als dass die Modellrechnung statisch ist und keine dynamischen Preisentwicklungen berücksichtigt. Aus heutiger Sicht kann davon ausgegangen werden, dass die alternativen Antriebe tendenziell kostengünstiger werden und dass sich der Dieselnbetrieb namentlich aufgrund des CO₂-Gesetzes künftig verteuern wird.

3.2 Vollzugsmassnahmen

Die Umstellung auf alternative Antriebe kann mit den bestehenden und bewährten Prozessen der Angebotsplanung und Angebotsbestellung im ÖV abgewickelt werden.

3.3 Folgen für die Gemeinden

Die Gemeinden werden sich nach Massgabe des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr an den zusätzlichen ungedeckten ÖV-Kosten beteiligen müssen. Gestützt auf die oben erwähnte Modellrechnung ist bei einer vollständigen Umstellung auf alternative Antriebe auf 2040 mit jährlichen Mehrkosten zwischen 2.1 Mio. Franken (Szenario «Gelegenheitslader») und 3.9 Mio. Franken (Szenario «Depotlader») auszugehen, wobei die effektiven Mehrkosten vermutlich tiefer liegen werden (siehe Ziffer 3.1).

3.4 Wirtschaftlichkeit

Mehrkosten von umgestellten Buslinien werden sich kurzfristig in einem entsprechend sinkenden Kostendeckungsgrad manifestieren. Das Förderkonzept verfolgt allerdings das Ziel, die Zusatzkosten auf einem möglichst tiefen Niveau zu halten. Den Mehrkosten stehen die angestrebten Umweltvorteile der geringeren Schadstoff- und Lärmemissionen gegenüber. Langfristig ist zudem anzunehmen, dass technologische Fortschritte und regulatorische Massnahmen die preislichen Unterschiede zwischen herkömmlichen und alternativen Antriebsformen reduzieren werden.

4. Erledigung von parlamentarischen Vorstössen

Das Förderkonzept entspricht der einen Forderung des Auftrags Dieter Leu (CVP, Rickenbach) zur Dekarbonisierung/Elektrifizierung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs im Kanton Solothurn. Die Forderung kann mit dem Vorliegen des Konzepts als erledigt betrachtet werden. Die zweite Forderung nach der Schaffung gesetzlicher Grundlagen ist Bestandteil des laufenden Vernehmlassungsverfahrens zum neuen Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖV-G). Mit dem neuen ÖV-G kann dem Kantonsrat die Abschreibung des Auftrags Dieter Leu beantragt werden.

5. Rechtliches

5.1 Rechtmässigkeit

Der Einsatz umweltfreundlicher Antriebstechnologien im öffentlichen Verkehr entspricht Artikel 120 der Kantonsverfassung (KV; BGS 111.1), wonach Kanton und Einwohnergemeinden u.a. für eine umweltgerechte Verkehrsordnung sorgen und § 1 des ÖV-G, wonach Kanton und Gemeinden das Umsteigen auf den umweltschonenden öffentlichen Verkehr begünstigen.

Die Rechtmässigkeit zur Finanzierung teurerer Antriebstechnologien wird mit der entsprechenden neuen Bestimmung im neuen ÖV-G voraussichtlich auf Anfang 2023 gegeben sein. Bis dahin ist keine finanzielle Förderung des Kantons vorgesehen.

5.2 Zuständigkeit

Zuständig für den Abschluss von Vereinbarungen über Leistungen des öffentlichen Verkehrs mit den konzessionierten Transportunternehmen ist gemäss § 12 Absatz 2 Buchstabe a) des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr der Regierungsrat.

6. Antrag

Wir bitten Sie, auf die Vorlage einzutreten und dem nachfolgenden Beschlussesentwurf zuzustimmen.

Im Namen des Regierungsrates

Susanne Schaffner
Frau Landammann

Andreas Eng
Staatsschreiber

7. **Beschlussesentwurf**

Förderkonzept zur Dekarbonisierung/Elektrifizierung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs im Kanton Solothurn

Der Kantonsrat von Solothurn, gestützt auf Artikel 120 der Kantonsverfassung (KV; BGS 111.1)¹⁾, nach Kenntnisnahme von Botschaft und Entwurf des Regierungsrates vom 16. März 2021 (RRB Nr. 2021/355), beschliesst:

Das Förderkonzept zur Dekarbonisierung/Elektrifizierung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs im Kanton Solothurn vom 16. März 2021 wird zur Kenntnis genommen.

Im Namen des Kantonsrates

Präsident

Ratssekretär

Dieser Beschluss unterliegt nicht dem Referendum.

Verteiler KRB

Bau- und Justizdepartement
Amt für Verkehr und Tiefbau
Parlamentsdienste

¹⁾ BGS 111.1.