

2. Grundlagenbericht "Chancen der Elektromobilität für den Kanton Thurgau" (16/WE 6/236)

Fortsetzung Diskussion

Präsident: Wir haben an der letzten Sitzung den Bericht als Ganzes behandelt und fahren nun mit der Diskussion der Massnahmen als Ganzes fort.

Kommissionspräsident **Daniel Eugster**, FDP: Die angeregte und eingehende Diskussion über den gesamten Bericht an der letzten Sitzung zeigt, dass sich unser Rat sehr intensiv mit der Zukunft der Mobilität beschäftigt. Zusammenfassend scheinen mir Parlament und Regierungsrat grossmehrheitlich geeint und bereit, eine Pionierrolle in der Elektromobilität zu übernehmen. Es überwiegen die Chancen. Risiken müssen wir minimieren und auch den kritischen Punkten Beachtung schenken. Generell gibt es bei der Verbesserung der Umwelt- und Ressourcenbilanz des gesamten Mobilitätskreislaufes noch viel Arbeit. Auch im Verkehr gilt: nachhaltig und effizient zu wirtschaften, lohnt sich langfristig. Der Thurgau hat den Drive, den CO₂-neutralen Verkehr vorbildlich voranzutreiben. Die Kommission hat alle Massnahmen einzeln und eingehend diskutiert und sieht vorläufig keine Erweiterung der Shortlist des Gesamtberichts. Der Regierungsrat plant die zügige Umsetzung der meisten Massnahmen aus der Shortlist. Ausser der Massnahme 3, eine Förderung von Smart Charge Stationen, und der Massnahme 5, eine Verankerung der Elektromobilität im Baugesetz, befürwortet die Kommission alle Massnahmen klar. Zwölf der 15 Massnahmen unterstützt die Kommission sogar einstimmig und gibt dem Regierungsrat ein klares Zeichen. Für Details verweise ich auf den Kommissionsbericht. Der vorliegende Grundlagenbericht ist ein Navigationssystem und aus Sicht der Kommission im Grossen und Ganzen eine Roadmap zur Umsetzung. Der Regierungsrat hat die positiven Zeichen aufgenommen und liess den Worten, respektive dem Wissen bereits Taten folgen. Der Spruch kommt nicht von ungefähr: "Es ist nicht genug zu wissen, man muss auch anwenden; es ist nicht genug, zu wollen, man muss es auch tun."

Gemperle, CVP/EVP: Ich spreche auch in Namen der CVP/EVP-Fraktion zu **Massnahme 2**, Zeitliche begrenzte Umstiegsprämie: Unsere Fraktion steht geschlossen hinter der neu eingeführten Förderung der Elektromobilität. Kantonsrat Kilian Imhof hat beim Eintreten bereits darauf hingewiesen. Namens meiner einstimmigen Fraktion schlage ich vor, dass ab 2020 oder bei der nächsten Anpassung des Förderprogramms auch Biogasfahrzeuge gleichberechtigt gefördert werden: 1. Das mit Biogas betriebene Auto ist bezüglich CO₂-Ausstosses, und darum geht es in erster Linie, dem Elektroauto absolut ebenbürtig. 2. Beim Elektroauto ist entscheidend, dass es mit Strom aus erneuerbarer Energie geladen wird. Nur so stimmt die Bilanz. Genauso ist es beim Gasauto. Nur wenn es mit Biogas betrieben wird, ist es gleichwertig. Nicht das Antriebskonzept spielt hin-

sichtlich der CO₂-Emissionen die entscheidende Rolle, sondern dass es mit Strom aus erneuerbarer Energie betrieben wird. 3. Folglich ist entscheidend, dass die Thurgauer Gastankstellen, und diese werden im Wesentlichen von den Thurgauer Stadtwerken betrieben, zukünftig 100% Biogas anbieten. Meines Wissens ist dies bis jetzt nicht der Fall. Gemäss meinen Abklärungen wäre man im Gegenzug zur Gleichbehandlung im Förderprogramm zukünftig bereit, die Gastankstellen im Thurgau mit 100% Biogas zu bedienen. 4. Aus Sicht unserer Fraktion gibt es also keinen Grund, das Antriebskonzept Biogas ungleich zu behandeln. Wie erwähnt erwarten wir hier bei der nächsten Gelegenheit eine Anpassung. Die reformwillige Gasbranche und das Antriebskonzept Biogas sollen vollumfänglich in die zukünftige Energiestrategie eingebunden werden. Dies möchte ich hier unterstreichen. Das Potenzial des Biogases im Bereich der CO₂-Reduktion ist riesig. Würden in der Schweiz nur schon 40% des Hofdüngers energetisch genutzt, könnte die gesamte, von der Landwirtschaft geforderte Reduktionsleistung von 750'000 Tonnen bereits gewährleistet werden. 5. Ein Biogasauto braucht keine zusätzliche Batterie und folglich auch keine seltenen Metalle. Der Rohstoff Biogas liegt bei uns. Herzlichen Dank für die Umsetzung meiner Anregung.

Leuthold, GLP/BDP: Ich spreche namens der GLP/BDP-Fraktion zu **Massnahme 2**, Zeitliche begrenzte Umstiegsprämie: Diese Massnahme ist am 1. Januar 2019 bereits in Kraft getreten, was wir sehr begrüssen. Durch den fixen Förderbeitrag sind Käufer von kleinen, leichten und preisgünstigen Autos klar im Vorteil. Vorausgesetzt wird, dass der Fahrzeughalter für seine Liegenschaft oder Wohnung 100% Strom aus erneuerbarer Energie bezieht. Das ist der einzig sinnvolle und nachhaltige Weg. Zudem werten wir es positiv, dass Fahrzeuge mit Brennstoffzellen-Antrieb gleichbehandelt werden, auch wenn es von diesen noch nicht viele gibt. Sie haben aber Potenzial für die Zukunft, und die Förderung ist somit technologieneutral. Zu **Massnahme 13**, Einsatz Elektrobusse: Die GLP/BDP-Fraktion sieht grosses Potenzial für Brennstoffzellen-Antriebe bei Nutzfahrzeugen und Bussen, weil mit dieser Technologie weniger grosse Batterien benötigt werden. Dies wiederum erhöht die Nutzlast und die Reichweite. Allerdings gibt es auch hier erst wenige Fahrzeuge dieser Art. Wasserstoff-Tankstellen sind in der Schweiz derzeit noch eine Rarität. Wir sind zuversichtlich, dass sich das Konzept "Power to Gas" und damit die Umwandlung überschüssiger erneuerbarer Energie in speicherbaren Wasserstoff in naher Zukunft am Markt durchsetzen wird.

Egger, GP: Die Grünen unterstützen die vorgeschlagenen Massnahmen vorbehaltlos. Zu **Massnahme 2**, Zeitliche begrenzte Umstiegsprämie: Wir unterstützen selbstverständlich die Umstiegsprämie. Zum einen ist dies die teuerste, aber vermutlich auch die wirkungsvollste Massnahme. Ich bin in den letzten Monaten allerdings einige Male darauf angesprochen worden, weshalb Occasionen nicht gefördert werden. Das frage ich mich eigentlich auch. Es sollte möglich sein, die Unterstützung von Occasionen auch vollzugs-

technisch in den Griff zu bekommen, indem man die Occasionen beispielsweise mit dem halben Betrag fördert. In der aktuellen Ausgestaltung ist diese Massnahme tendenziell etwas asozial. Das Programm ist für die Reichen, die sich alle paar Jahre ein neues Fahrzeug leisten können. Zu **Massnahme 3**, Förderprogramm Smart Charge: Obwohl die Kommission diese Massnahme eher kritisch beurteilt hat, finde ich sie trotzdem wichtig. Ein grosser Engpass bei der Verbreitung der Elektromobilität liegt bei den fehlenden Ladestationen. Ladestationen sind beispielsweise in Tiefgaragen und bei den Unternehmen und den Arbeitsplätzen nötig. Wenn man Ladestationen in Mehrfamilienhäusern fördern würde, könnten auch Mieterinnen und Mieter profitieren. Die Hauseigentümer haben nämlich wenig Lust, Ladestationen auf eigene Kosten zu installieren. Für Mieterinnen und Mieter ist die Anschaffung relativ teuer. Deshalb hätte ich es begrüsst, wenn die Anschaffung in das Planungs- und Baugesetz aufgenommen worden wäre. Dies hat die vorberatende Kommission aber abgelehnt. Zu **Massnahme 8**, Begleitung Umsetzung Elektromobilitätsbericht: Meines Erachtens ist diese Massnahme wichtig. Sie sollte im Sinne eines Monitorings begleitet werden. Ich gehe davon aus, dass die Erreichung des Ziels der Elektromobilität und die Anzahl der Fahrzeuge im Geschäftsbericht abgebildet wird. Zu **Massnahme 12**, Elektrofahrzeuge in der Verwaltung & Ladestellen bei Amtsbauten sowie **Massnahme 13**, Einsatz Elektrobusse: Die Vorbildfunktion der öffentlichen Hand ist sehr wichtig. Gerade in der kantonalen Verwaltung ist der Anteil an Elektromobilen und die Anzahl der Ladestationen noch immer sehr gering. Da könnte man wesentlich rascher vorangehen. Eine Verschärfung ist nötig. So steht es auch im Kommissionsbericht. Auch die öffentlichen Busunternehmen sind gefordert. Das Angebot ist heute so gut, dass jeder neu angeschaffte Bus ein Elektrobus sein müsste. Zu **Massnahme 15**, Eigentümerstrategie EKT: Gemäss Grundlagenbericht soll dem Elektrizitätswerk nun über die Eigentümerstrategie das Thema der Elektromobilität "aufgebrummt" werden. Dies unterstütze ich gerne. Gleichzeitig ist es schade oder vielleicht auch bezeichnend, dass das EKT diese Entwicklung verschlafen hat und ihm nun die Politik sagen muss, was es zu tun hat. Ich hoffe, dass die vorgeschlagenen Massnahmen möglichst vollständig und rasch umgesetzt werden.

Imhof, FDP: Ich fordere MMEE seitens des Kantons. Es handelt sich dabei nicht um einen emotionalen Mundartausrutscher, sondern um das Kürzel für Mobilität mit erneuerbaren Energien. Wie wir bei der Grundsatzdiskussion der letzten Sitzung festgehalten haben, greift der Begriff "Elektromobilität" nämlich zu kurz. Der Kommissionsbericht fordert eine Gleichbehandlung aller CO₂-neutralen Antriebssysteme. Es sollen also auch Wasserstoff, Biogas, Biomasse und erneuerbare Treibstoffe gefördert werden. Die Kommission empfiehlt denn auch zur Massnahme 2, die Prämie auf weitere Antriebsmethoden mit positiver CO₂-Bilanz, wie Wasserstoff- oder Biogasfahrzeuge, zu erweitern. Der Wunsch, Elektroroller ebenfalls in diese Massnahme zu integrieren, wurde seitens des Kantons erfreulicherweise bereits umgesetzt. Das Marktmodell Elektrische Energie

(MMEE) sollte nun der nächste Schritt sein.

Zuber, SVP: Ich habe in der Kommission der zeitlich begrenzten Umstiegsprämie aus Überzeugung zugestimmt. Ich war mir aber auch bewusst, dass damit allenfalls eine Signalwirkung ausgesendet wird, die in die falsche Richtung gehen könnte. Das Votum von Kantonsrat Josef Gemperle hat mich leider darin bestärkt, dass dem so ist. Wir öffnen die Büchse der Pandora und wollen noch mehr fördern. Ich habe mein Elektroauto aus Überzeugung selbst bezahlt, weil ich hier Verantwortung tragen möchte. Ich hoffe sehr, dass die Thurgauer Bevölkerung ebenfalls davon überzeugt ist, dass die Elektromobilität gut ist und ihr Auto selbst finanziert. Wir haben über den Grundlagenbericht der Elektromobilität und nicht über Biogas betriebene Fahrzeuge gesprochen. Meines Erachtens gehört das Votum von Kantonsrat Josef Gemperle nicht in diese Debatte.

Regierungsrat **Schönholzer:** Ich danke herzlich für die gute Aufnahme des Berichts und insbesondere der 15 Massnahmen, welche der Regierungsrat in einer Shortlist vorgeschlagen hat. Die Kommission hat hier sehr wertvoll diskutiert und aufgezeigt, wo sie die Prioritäten setzen will, und sie hat uns eine "Guideline" mitgegeben. Es ist uns ernst und wichtig, diese Massnahmen nun rasch umzusetzen. Bei Massnahme 2, über welche häufig diskutiert wurde, haben wir dies bereits getan. MMEE ist eine gute Abkürzung. Es wurde auch auf die BiogASFahrzeuge hingewiesen. Die Umstiegsprämie soll helfen, eine gute Entwicklung in die richtige Richtung zu bringen. Sie soll helfen, den Mehrpreis für eine Technologie, welche sich am Markt noch nicht ganz durchgesetzt hat und entsprechend noch teuer in der Anschaffung ist, zu verringern. Bei den BiogASFahrzeugen ist dies nicht der Fall. Ein BiogASFahrzeug wird zwar CO₂-neutral betrieben. Die Anschaffung eines solchen Fahrzeugs kostet aber nur wenig mehr als ein herkömmliches Benzin- oder Dieselfahrzeug. Hinzu kommt, dass 100% Biogas, welches in der Schweiz hergestellt wird, nur an zwei Tankstellen in der ganzen Schweiz bezogen werden kann. Eine davon befindet sich im Kanton Aargau. Bei den wenigen Tankstellen im Kanton Thurgau liegt der Anteil an Biogas aktuell ungefähr bei 20%. Damit ist nicht sichergestellt, dass die Fahrzeuge vollkommen CO₂-neutral betrieben werden. Der Hauptunterschied liegt eben darin, dass der Unterschied des Kaufpreises nicht gravierend gross ist. Ich wurde mehrfach auf eine Umstiegsprämie für Occasionsfahrzeuge angesprochen. Darüber haben wir auch in der Kommission diskutiert. Es ist schwierig, den Vollzug zu kontrollieren. Wir riskieren eine Mehrfachförderung; dass also ein Elektrofahrzeug zweimal gefördert wird. Dies wollen wir nicht. Das kann nicht das Ziel unseres Förderprogramms sein. Der Preisnachlass ist ein weiteres Kriterium. Ein Occasionsfahrzeug kostet bereits weniger. Der Unterschied zu einem herkömmlichen Fahrzeug ist nicht mehr gross. Das Monitoring ist mir sehr wichtig. Wenn wir die Massnahmen umsetzen, müssen wir auch kontrollieren, ob sie etwas bewirken und wo wir damit stehen. Ich möchte den Kritikern der Umstiegsprämie mitgeben, dass der Regierungsrat das Förderprogramm immer ange-

passt hat, wenn sich die technische Entwicklung in eine Richtung entwickelt, in welcher Förderung nicht mehr nötig ist. Gerade deshalb müssen wir ein Monitoring durchführen, damit wir die Massnahmen im Förderprogramm im richtigen Moment korrigieren können. Der Kanton Thurgau ist dank des Berichts und dank der Unterstützung des Grossen Rates der erste Kanton, der ein Förderprogramm für die Elektromobilität einsetzt. Dafür werden wir von vielen anderen Kantonen beneidet. Ich habe wirklich Freude daran, dass wir in unserem Kanton etwas für die klimaneutrale Mobilität leisten können. Besten Dank, dass Sie dem Programm diese Unterstützung gewährt haben.

Diskussion - **nicht weiter benützt.**

Präsident: Damit ist der Auftrag aus dem erheblich erklärten Antrag gemäss § 52 unserer Geschäftsordnung "Elektromobilität im Thurgau" erfüllt.