Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss
—
Postulat Mutter Christa / Senti Julia 2019-GC-75
Klimaschutzmassnahmen im Bereich der Mobilität

I. Zusammenfassung des Postulats

Mit dem am 23. Mai 2019 eingereichten und begründeten Postulat verlangen die Grossrätinnen Christa Mutter und Julia Senti die Erhebung von Klimaschutzmassnahmen im Bereich der Mobilität auf kantonaler Ebene. Dabei soll auch abgeklärt werden, wie konkrete Massnahmen zur Verminderung der Treibhausgasemissionen eingeführt werden können. Die detaillierte Aufstellung der Massnahmen soll mindestens die Finanzierungsmöglichkeiten, die nötigen gesetzlichen Entscheidungen, nach Möglichkeit die geschätzte Klimawirkung der Massnahmen sowie eine Agenda zu ihrer Umsetzung umfassen.

Als Begründung führen die Verfasserinnen des Postulats an, dass die Mobilität eine der Hauptverursacherinnen von Treibhausgasemissionen sei und dass der Kanton Freiburg mit seinem im interkantonalen Vergleich rekordhohen Motorisierungsgrad und einem unterdurchschnittlichen Anteil des öffentlichen Verkehrs zu diesem Problem beitrage.

Die vom Postulat geforderte Studie soll Antworten auf unter anderem folgende Fragen geben: Wie können der öffentliche und der nicht motorisierte Verkehr am besten gefördert werden? Mit welchen Mitteln kann die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel für Jugendliche erhöht werden? Wie kann der Motorisierungsgrad (benzin- und dieselgetriebene Fahrzeuge) in Freiburg insgesamt gesenkt und die E-Mobilität attraktiver gemacht werden? Welche steuerlichen Massnahmen sind denkbar, um klimaverträglichen Verkehr zu fördern? Welche Steuerungsmittel im Bereich Parkplätze und Parkplatzbewirtschaftung sowie Verkehrssteuerung können ergriffen werden und welche Massnahmen sind im Bereich der Raumplanung möglich und sinnvoll?

II. Antwort des Staatsrats

1. Ein Klimaplan für den Kanton Freiburg

Der Staatsrat weiss um die Problematik des Klimawandels und der Notwendigkeit, Gegenmassnahmen zu treffen. Aus diesem Grund ist der Staat daran, einen Klimaplan auszuarbeiten. Hierfür hat die Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion (RUBD) im Mai 2018 eine Verantwortliche für den Klimaplan angestellt und sie dem Amt für Umwelt (AfU) zugeteilt. Der Klimaplan wird die Ziele, Massnahmen, Verantwortlichkeiten und die für eine ehrgeizige kantonale Klimapolitik nötige Finanzierung festlegen, um den Kanton für den Klimawandel zu wappnen und um die Treibhausgasemissionen zu senken. Er wird Massnahmen umfassen, die im Bereich der Mobilität getroffen werden müssen. Weil aber die Ausarbeitung des Plans erst begonnen hat, wurden die entsprechenden Massnahmen noch nicht systematisch bestimmt. Immerhin waren sie im Herbst 2019 Gegenstand eines partizipativen Verfahrens, an dem verschiedene Sektoren teilnahmen.

2020 wird dann eine erste Liste von Massnahmen für den Klimaplan diskutiert werden. Mit dem Klimaplan sollen neue Massnahmen entwickelt, aber auch bestehende verstärkt werden, damit die Reduktionsziele für Treibhausgasemissionen, die der Staat noch definieren muss, erreicht werden können.

2. Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität

Die Freiburger Regierung, die in diesem Bereich vor allem auf die Förderung des Langsamverkehrs und den Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebots setzt, hat bereits Massnahmen getroffen, mit denen die Umwelt im Allgemeinen und das Klima im Besonderen geschützt und die Treibhausgasemissionen gesenkt werden sollen. Diese Politik der Stärkung einer nachhaltigen Mobilität ist im Regierungsprogramm 2017–2021 eingetragen und wurde im kantonalen Richtplan wie auch im kantonalen Verkehrsplan übernommen. Der Staatsrat will diese Politik nicht nur über ein dichtes Bahn- und Busangebot und die Entwicklung von Hauptachsen für den Veloverkehr in die Praxis umsetzen, sondern auch über die Förderung der kombinierten Mobilität (Bau von Park+Ride-Anlagen bei Bahn- und Bushöfen). Und schliesslich kann noch erwähnt werden, dass der Massnahmenkatalog für die Mobilitätspläne des Staats aus dem Jahr 2016 nachgeführt und das Konzept für die künftigen Mobilitätspläne des Staats fertiggestellt worden sind. Die Annahme des Konzepts durch den Staatsrat ist noch ausstehend. Dabei soll auch der Grundsatzentscheid gefällt werden, laut dem ein Teil der zusätzlichen Einnahmen für positive Anreizmassnahmen verwendet werden soll. Zudem wird der Beschluss vom 12. Juli 1991 über die Zuteilung und die Verwaltung von Parkplätzen für Personenwagen derzeit revidiert.

2.1. Ein dichtes öffentliches Verkehrsnetz

2.1.1. Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebots

Im öffentlichen Verkehr fördert der Staatsrat eine nachhaltige Mobilität über die Einführung und den etappenweisen Ausbau der RER Fribourg | Freiburg:

- RegioExpress (RE) Bulle–Romont–Fribourg/Freiburg alle 30 Minuten mit Verlängerung jede Stunde bis Düdingen und Bern (Dezember 2011);
- Halbstundentakt auf folgenden Strecken (Dezember 2015 bzw. 2017);
  - Fribourg/Freiburg–Yverdon-les-Bains;
  - Fribourg/Freiburg–Romont (Regionalzüge);
  - Kerzers–Murten/Morat;
  - Fribourg/Freiburg–Murten/Morat–Ins;
  - Palézieux und Châtel-Saint-Denis;
  - Payerne und Lausanne (Waadtländer S-Bahn);
- durchgehender Halbstundentakt zwischen Bulle und Palézieux dank der Modernisierung des Bahnhofs Châtel-Saint-Denis (Dezember 2019);
- Viertelstundentakt im Perimeter der Agglomeration Freiburg (1. Etappe Dezember 2019; vollständige Einführung Horizont 2025);
- Ausbau des Angebots auf der Strecke Montreux–Montbovon–Zweisimmen (integraler Stundentakt der Regionalzüge und 5 TransGoldenPass-Züge pro Tag bis Interlaken, Fahrplan 2021);
- Halbstundentakt zwischen Bulle und Gruyères (Fahrplan 2023);
- Verlängerung des RE Fribourg/Freiburg–Bulle bis Broc-Fabrique dank Umstellung auf Normalspur des Abschnitts Bulle–Broc-Fabrique (Fahrplan 2023);

> Verkürzung der Fahrzeit des RE Bulle–Fribourg/Freiburg (Horizont 2025);
> Halbstundentakt zwischen Fribourg/Freiburg und Neuenburg, einmal je Stunde mit Umsteigen (Horizont 2030);
> Verlängerung der vier RE Genf–Lausanne bis Bern mit Halt in Romont und Palézieux (Horizont 2035).

Im Übrigen sieht der Ausbauschritt 2025 des strategischen Entwicklungsprogramms für die Bahninfrastruktur (STEP AS 2025) die Senkung der Reisezeit zwischen Lausanne und Bern von 66 auf 61 Minuten vor.

Parallel zum Ausbau des Bahnangebots wurde und wird auch das Busangebot verdichtet und optimiert. Davon profitieren alle Bezirke und Regionen des Kantons:

> Broyebezirk (Dezember 2014);
> Seebezirk (Dezember 2015);
> Saane-West (Dezember 2015);
> Gibloux (Dezember 2015);
> Oberer Saanebezirk (Fahrplan 2016);
> Sensebezirk (Dezember 2016);
> Glane- und Vivisbachbezirk (Dezember 2017);
> Greyerzbezirk (Fahrplan 2023).

2.1.2. Ausbau der Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr

Für den Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebots mussten auch die Infrastrukturen ausgebaut werden[1], namentlich:

> Der Abschnitt Romont–Bulle wurde modernisiert (u. a. neue Stellwerke und Signalisationen).
> Auf den Linien Fribourg/Freiburg–Yverdon-les-Bains und Fribourg/Freiburg–Ins wurden neue Kreuzungsstellen in Cheyres und Münchenwiler-Courgevaux geschaffen und die Bahnhöfe Grolley und Pensier wurden modernisiert.
> In Lussy, nahe Romont, wurden zwei Überholgleise für den Güterverkehr gebaut.
> Die Bahnhöfe Lucens und Ecublens-Rue wurden modernisiert, um die Kadenz der Züge, die zwischen Payerne und Palézieux verkehren, erhöhen zu können.
> Auf der Linie Fribourg/Freiburg–Bern wurde die neue Haltestelle Fribourg/Freiburg Poya gebaut.

Mit dem Fahrplanwechsel 2020, der im Dezember 2019 stattfinden wird, wird das Angebot im Kanton Freiburg zudem dank folgender Arbeiten erhöht werden können:

> Der Bahnhof Châtel-Saint-Denis wurde versetzt und modernisiert, womit die Spitzkehre der Züge entfällt.
> Der Bahnhof Givisiez wurde versetzt und modernisiert, wodurch die Gemeinde durch die Züge der Linie Fribourg/Freiburg–Yverdon-les-Bains bedient und der Viertelstundentakt zwischen Fribourg/Freiburg und Givisiez eingeführt werden kann.

---

[1] Die Bahnhaltestellen wurden oder werden demnächst für Menschen mit Behinderungen zugänglich gemacht. Der Grosse Rat verabschiedete hierfür einen Verpflichtungskredit für die Anpassung der Bushaltestellen auf den Kantonsstrassen an die Vorgaben des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen.

Für die Modernisierung des Bahnhofs Bulle und des Bahnhofs Fribourg/Freiburg (einschliesslich Bau einer zusätzlichen Unterführung) sowie für die Schaffung des neuen Halts Avry-Matran sind Plangenehmigungsverfahren (PGV) im Gang bzw. konnten mit einer entsprechenden Bewilligung abgeschlossen werden. Auf den beiden Linien des Broyebezirks (Payerne–Palézieux und Fribourg/Freiburg–Yverdon-les-Bains) werden in den fünf kommenden Jahren verschiedene Arbeiten zur Modernisierung und Automatisierung durchgeführt werden.

Um den Ausbauschritt 2035 des strategischen Entwicklungsprogramms für die Bahninfrastruktur (STEP AS 2035)[2] zu verwirklichen und die vorherigen Programme (STEP AS 2025 und ZEB[3]) fertigzustellen, sind folgende Infrastrukturarbeiten erforderlich:

> Umstellung auf Normalspur des Abschnitts Bulle–Broc-Fabrique (bis 2023);
> Bau in Rosé eines Zusatzgleises für die Spitzkehre von Zügen, damit zwischen Avry und Fribourg/Freiburg der Viertelstundentakt eingeführt werden kann (bis Ende 2024);
> Korrektur des Trassees zwischen Vuisternens-devant-Romont und Romont (bis 2026);
> Bau eines neuen Perrons in Ins;
> Ersatz der Weichen im Bahnhof Schmitten, um die Einfahrtsgeschwindigkeit der Züge erhöhen und den Viertelstundentakt zwischen Düdingen und Fribourg/Freiburg einführen zu können;
> Bau der neuen Bahnhaltestelle Agy in Freiburg (auf dem Abschnitt Fribourg/Freiburg–Givisiez);
> Einrichten eines neuen Überholgleises in Givisiez für den Güterverkehr (damit können die Lücken im Halbstundentakt zwischen Fribourg/Freiburg und Yverdon-les-Bains geschlossen werden);
> Massnahmen zwischen Montbovon und Bulle sowie zwischen Bulle und Palézieux, um den Fahrplan auf dem Schmalspurnetz zu stabilisieren;
> Erhöhung der Einfahrtsgeschwindigkeit in Romont und Fribourg/Freiburg (auf der Ost-Seite), um in Ergänzung zu den InterCity und InterRegio einen RegioExpress Lausanne–Palézieux–Romont–Fribourg/Freiburg–Bern (3. Fernverkehrsprodukt) einführen zu können.

Im STEP AS 2035 sind zudem Mittel für die Analyse der Massnahme «Kapazitätsausbau und Beschleunigung» auf der Linie Lausanne–Bern vorgesehen. Die Kantone Freiburg und Waadt haben Studien in Auftrag gegeben, die als erste Etappe eine neue Streckenführung zwischen Chénens und Fribourg/Freiburg zum Gegenstand haben. Damit soll einerseits die Fahrzeit zwischen Bern und Lausanne auf etwa 60 Minuten gesenkt und andererseits die Kapazität auf dieser stark befahrenen Linie erhöht werden. Die bestehenden Gleise sollen beibehalten und für den Regionalverkehr benutzt werden. Eine zweite Etappe wird die Streckenführung zwischen Lausanne und Romont betreffen und zum Ziel haben, längerfristig die Fahrzeit zwischen Lausanne und Bern auf etwa 40 Minuten zu senken.

Darüber hinaus planen die TPF den Bau von neuen Bushöfen (Avry, Broc-Village, Bulle, Châtel-Saint-Denis, Düdingen, Estavayer-le-Lac, Givisiez, Murten und Romont) bei Bahnhaltestellen, wo der öffentliche Strassenverkehr und der Bahnverkehr zusammenlaufen. Dies ist erforderlich, um mit der Erhöhung der Busfahrplankadenzen und der Zahl der Buslinien Schritt halten zu können.

---

[2] Das Bundesparlament hat diesen auf 12,89 Milliarden Franken bezifferten Ausbauschritt des STEP im Juni 2019 angenommen.
[3] Der STEP AS 2025 wurde vom Bundesparlament im Jahr 2014 für 6,4 Milliarden Franken und die ZEB (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur) 2009 für 5,4 Milliarden Franken angenommen.

2.1.3. Finanzielle Investitionen

Die Einrichtung eines dichten öffentlichen Verkehrsnetzes erfordert erhebliche finanzielle Investitionen der öffentlichen Hand. Im Jahr 2018 hat die öffentliche Hand deshalb 87,5 Millionen Franken in den öffentlichen Regionalverkehr investiert, wovon der Kanton Freiburg (Staat und Gemeinden) 39,4 Millionen Franken (45 %) übernommen hat. 2019 werden es 95,4 bzw. 42,9 Millionen Franken sein. Der Kanton Freiburg hat zudem 14,3 Millionen Franken in den Bahninfrastrukturfonds (BIF) einbezahlt (2019 werden es 15,3 Millionen Franken sein). Und schliesslich beteiligte sich der Staat 2018 mit 13,3 Millionen Franken (57,5 %) an der Finanzierung des Betriebs der städtischen Linien, die von den betroffenen Verkehrsverbünden (Agglomeration Freiburg und Mobul) bestellt worden waren (2019: 13,8 Millionen Franken).

Mit diesen Investitionen und Ausbauschritten, die im Dezember 2014 (Fahrplan 2015) und im Dezember 2017 (Fahrplan 2018) besonders gross waren, sollen die Freiburgerinnen und Freiburger ermuntert werden, beim Pendeln und in der Freizeit die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen.

2.2. Kantonale Velonetzplanung und Sachplan Anlagen der kombinierten Mobilität

Die Freiburger Regierung hat am 10. Dezember 2018 den Sachplan Velo angenommen. Der Sachplan definiert die Planung des kantonalen Alltags- und Freizeitvelonetzes, wobei das Kantonsstrassennetz das Rückgrat bildet. Aus Gründen der Sicherheit, Kontinuität und Attraktivität folgen die Veloverbindungen jedoch auf bestimmten Abschnitten den Gemeindestrassen. Der Sachplan umfasst des Weiteren die Transagglo (Langsamverkehrsachse, die Rosé mit Düdingen verbinden und durch Avry, Matran, Corminboeuf, Villars-sur-Glâne, Freiburg und Granges-Paccot führen wird) und die grüne Verbindung in Bulle (Langsamverkehrsverbindung zwischen Riaz, Bulle und La Tour-de-Trême). Das kantonale Velonetz wurde unter Berücksichtigung des Nachfragepotenzials in drei hierarchische Stufen unterteilt und es wurden die nötigen Veloinfrastrukturen (Radstreifen, Radstreifen auf der aufsteigenden Fahrspur, Radweg mit Verkehr in einer Richtung oder in beiden Richtungen usw.) genauer festgelegt. 2019 hat die Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion (RUBD) die Prioritätenordnung der anstehenden Massnahmen für eine etappenweise Verwirklichung des kantonalen Velonetzes und eine Planung festgelegt. Bis heute wurden etwas mehr als 100 km Radstreifen verwirklicht, davon 9,6 km in Form von Radwegen und gemeinsamen Rad- und Fusswegen.

Am 18. Dezember 2018 hat der Staatsrat zudem den Sachplan Anlagen der kombinierten Mobilität angenommen. Diese Planung gibt Auskunft über den Bedarf von Schnittstellen in der Nähe der Freiburger Bahnhöfe und -haltestellen, damit die Pendlerinnen und Pendler ihr Auto oder Velo in der Nähe ihres Wohnorts abstellen und dann auf die öffentlichen Verkehrsmittel umsteigen können. In einer ersten Phase werden die TPF Pilotprojekte verwirklichen. Auf dieser Grundlage wird dann bestimmt werden, ob kantonale Beiträge nötig sind.

3. Raumplanungs- und Nachhaltigkeitsstrategie mit Schwerpunkt öffentlicher Verkehr

3.1. Siedlungsentwicklung und Verdichtung in Abhängigkeit von der Qualität der öffentlichen Verkehrserschliessung

Der kantonale Richtplan ist das Hauptinstrument der Raumplanung in der Schweiz. Er bestimmt die Ziele und Grundsätze in den Bereichen Siedlung und Verdichtung für das Gebiet des Kantons: «In der Siedlungsstrategie wurde das Siedlungsgebiet unter Berücksichtigung der Erschliessungsqualität des öffentlichen Verkehrs definiert. [Damit wird gewährleistet], dass sich das Gebiet bevorzugt entwickeln wird, wo die Anteile durch den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr grösser werden, um bestenfalls die erwartete starke Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzunahme besser zu erfassen. Die verschiedenen Themen und Projektblätter des kantonalen Richtplans erlauben, die Mobilitätsstrategie mit der Siedlungsplanung zu verbinden. Namentlich werden die Neugestaltungsprojekte der Sektoren in der Nähe der Bahnhöfe die Stärkung mehrerer Zentrumskerne des Kantons (Freiburg, Bulle, Estavayer, Châtel-Saint-Denis und Givisiez) erlauben. Auf diese Weise wird das Prinzip der Verdichtung nach innen an Orten mit ausgezeichneten Erreichbarkeitsbedingungen umgesetzt»[4].

Entsprechend wurden ÖV-Erschliessungsgüteklassen nach folgenden Kriterien definiert:[5]

> Distanz zur nächsten Haltestelle;
> Kursintervall, mit dem die Haltestelle bedient wird;
> Art des Verkehrsmittels und der Haltestelle (Bahnknoten, Bahnlinie oder Busknoten, Buslinie).

Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs wurden in 6 Kategorien eingeteilt. Gestützt auf diese Einteilung und die Erreichbarkeit der Haltestellen für Fussgängerinnen und Fussgänger wurden fünf Erschliessungsgüteklassen (A bis E) definiert (siehe Anhang weiter unten).

Im Grundsatz wird die Verdichtung an Orten, die mindestens eine ÖV-Erschliessungsgüteklasse C aufweisen, ohne besondere Einschränkungen zugelassen. Eine ÖV-Erschliessungsgüteklasse D kann nur dann akzeptiert werden, wenn zum Zeitpunkt der Verdichtung attraktive und sichere Verbindungen für den Langsamverkehr vorhanden sind. Für Einzonungen wird grundsätzlich eine ÖV-Erschliessungsgüteklasse D vorausgesetzt. Eine ÖV-Erschliessungsgüteklasse E kann nur dann akzeptiert werden, wenn zum Zeitpunkt der Einzonung attraktive und sichere Verbindungen für den Langsamverkehr vorhanden sind[6].

3.2. Strategie Nachhaltige Entwicklung

Die nachhaltige Entwicklung wird in der Kantonsverfassung ausdrücklich als Staatsziel genannt; dessen Umsetzung obliegt gemäss dem Gesetz über die Organisation des Staatsrates und der Verwaltung (SVOG) dem Staatsrat. Diese rechtlichen Vorgaben werden mit der Strategie Nachhaltige Entwicklung, die 2021 in Kraft treten soll[7], im Einzelnen ausgeführt. Die darin definierten Zielvorgaben richten sich nach der Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung der UNO.

---

[4] Kantonaler Richtplan, Abschnitt B / Strategischer Teil, Kapitel 3 «Koordination zwischen der Siedlungs- und der Mobilitätsstrategie», S. 19.
[5] Kantonaler Richtplan, Abschnitt C / T 201. Öffentlicher Verkehr.
[6] In einem solchen Fall ist ein begründetes Gesuch an das Bundesamt für Raumentwicklung zu richten.
[7] Die Planung sieht vor, dass die Strategie Anfang 2020 in die Vernehmlassung gegeben und im Herbst desselben Jahres dem Grossen Rat vorgelegt wird.

Eine der Zielvorgaben wird die nachhaltige Mobilität betreffen und entsprechende Ziele und Massnahmen umfassen, um im Kanton Freiburg den Anteil der Tagesdistanzen, die auf den öffentlichen und den Langsamverkehr entfallen, zu erhöhen, den Energieverbrauch für die Mobilität zu senken und die Auswirkungen des Verkehrs zu reduzieren. Eine weitere Zielvorgabe, die Einfluss auf die Mobilität haben wird, betrifft die nachhaltige Siedlungsentwicklung, die namentlich auf die Nutzung des öffentlichen und des Langsamverkehrs setzt. Die Strategie wird Massnahmen für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung festlegen.

4. Massnahmen zur Verbesserung der Luftqualität

Auch wenn die Entwicklung der nachhaltigen Mobilität prioritär ist, hat die Freiburger Regierung auch Massnahmen zur Verbesserung der Luftqualität getroffen.

4.1. Massnahmenplan Luftreinhaltung

So hat der Staatsrat bereits am 8. Oktober 2007 einen Massnahmenplan Luftreinhaltung angenommen. Die Mehrheit der im Plan vorgesehenen Massnahmen haben in erster Linie die Verbesserung der Luftqualität zum Ziel, doch wirken sie sich auch positiv auf das Klima aus. Im Bereich der Mobilität zielte der Plan darauf ab, die Umweltverschmutzung durch Privatfahrzeuge zu begrenzen und den Kauf umweltfreundlicherer Fahrzeuge durch Fahrzeugsteuern zu fördern, die Verkehrsunternehmen zu ermutigen, sich mit weniger umweltschädlichem Rollmaterial auszustatten sowie die Agglomerationen Bulle und Freiburg aufzufordern, eine nachhaltige Mobilität zu fördern, ein Parkplatzkonzept zu entwickeln und Anlagen der kombinierten Mobilität zu bauen.

In der Zwischenzeit wurde ein neuer Massnahmenplan Luftreinhaltung ausgearbeitet und durch den Staatsrat am 18. November 2019 verabschiedet[8]. Die Massnahmen im Zusammenhang mit der Mobilität betreffen namentlich die Förderung der Elektromobilität und zielen darauf ab:

> den Transportunternehmen einen Anreiz zu bieten, Rollmaterial mit Elektroantrieb zu kaufen und in städtischen Gebieten Buslinien mit elektrisch angetriebenen Fahrzeugen zu betreiben;
> durch vorbildliches Verhalten des Staats (Erwerb von Elektrofahrzeugen beim Ersatz alter Fahrzeuge und Einrichtung von elektrischen Ladepunkte oder -stationen in Gebäuden und Parkhäusern des Staats) und über die Besteuerung der Fahrzeuge die individuelle Elektromobilität zu fördern.

Auch wenn Elektrofahrzeuge die Treibhausgasemissionen vermindern helfen, haben auch sie negative Auswirkungen auf Klima und Umwelt: Die für Elektrofahrzeuge benötigten Batterien und Motoren werden vornehmlich in Ländern produziert, die hierfür Strom einsetzen, der mit fossilen Brennstoffen erzeugt wird. Weiter werden Materialien wie Kupfer, Kobalt, Nickel oder Lithium benötigt, bei deren Gewinnung Umweltschäden angerichtet werden. Auch deren Recycling ist problematisch. Mit einem grossen Zuwachs der Zahl und Art von Antrieben, die elektrische Batterien benutzen (Autos und Velos, aber auch Mountainbikes und Trottinetts) besteht die Gefahr, dass auch die negativen Folgen zunehmen. Auf nationaler Ebene werden deshalb Überlegungen zur Begrenzung dieser Effekte angestellt. Das Ausmass der Auswirkungen der Elektromobilität auf die Umwelt in der Schweiz wird auch davon abhängen, wie der Strom für diese Fahrzeuge produziert

[8] Er wurde auf der Grundlage der 2018 erstellten Bilanz ausgearbeitet. Eine erste Bilanz zur Umsetzung des Massnahmenplans hatte das Amt für Umwelt (AfU) im Jahr 2011 veröffentlicht.

wird. Weil aber laut ersten Studien etwa ein Drittel der E-Bike-Nutzerinnen und -Nutzer das E-Bike anstelle eines mit Verbrennungsmotor angetriebenen Fahrzeugs nutzen, sinkt die Umweltbelastung mit E-Bikes insgesamt deutlich. Dessen ungeachtet sind die Förderung des öffentlichen und des Langsamverkehrs (Velofahren und Gehen), die Verringerung des Mobilitäts- und Pendlerbedarfs sowie die Veränderung des Modalsplits die wirkungsvollsten Massnahmen für den Klimaschutz im Bereich des Verkehrs.

4.2. Fahrzeugbesteuerung

Die Sicherheits- und Justizdirektion hat am 8. Juli 2019 die Totalrevision des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge und Anhänger (BMfzG) in die Vernehmlassung gegeben.

Während heute nur Personenwagen mit Energieetikette A für drei Kalenderjahre vollständig von der Steuer befreit sind, sind dauerhafte Steuerreduktionen zugunsten besonders effizienter Fahrzeuge[9] in Bezug auf Verbrauch, Energie und Emissionen geplant, nämlich:

> Energieetikette A = Reduktion von 20 % / Energieetikette B = Reduktion von 10 %;
> Elektro- oder Wasserstoffantrieb = Reduktion von 30 %;
> Hybrid-, Gas- oder ähnlicher Antrieb = Reduktion von 15 %.

Die Reduktionen gemäss Energieetikette einerseits und Antriebstyp andererseits sind kumulierbar[10]. Ausserdem soll die Steuerbefreiung der Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs und der E-Bikes, die mit 45 km/h immatrikuliert sind, beibehalten werden.

Für die Mehrheit der leichten Fahrzeuge soll mit dem totalrevidierten BMfzG eine progressive Grundbesteuerung aufgrund der Fahrzeugleistung eingeführt werden. Dadurch werden Fahrzeuge mit einem grossen Motor und/oder einer übermässigen Leistung stärker besteuert.

4.3. Auf dem Weg zu einem Mobilitätsgesetz und einer Klimagesetzgebung

Am 22. März 2018 hat der Grosse Rat eine Motion angenommen, welche die Ausarbeitung eines neuen Mobilitätsgesetzes fordert, das an die Stelle des Strassengesetzes und des Verkehrsgesetzes treten soll. Dieses neue Gesetz, das derzeit in Ausarbeitung ist, wird es erlauben, die Mobilität ganzheitlich anzugehen und dabei die Notwendigkeit, eine nachhaltige, klima- und umweltfreundliche Mobilität zu entwickeln, berücksichtigen.

Am 28. März 2019 reichten die Grossrätinnen Julia Senti und Christa Mutter eine Motion ein, mit der sie die Schaffung einer kantonalen gesetzlichen Grundlage für den Klima- und den Umweltschutz verlangen. Damit sollen die kantonalen Klimaschutzziele definiert, eine gesetzliche Grundlage für einen kantonalen Klimaplan geschaffen und ein kantonaler Klimafonds eingerichtet werden. Der Staatsrat beantragte dem Grossen Rat die Annahme der Motion.

---

[9] Dies betrifft alle Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von höchstens 3,5 t. Für Motorräder, Lieferwagen und andere leichte Nutzfahrzeuge werden ebenfalls Steuerreduktionen gewährt werden können. Dem ist anzufügen, dass der Bund die Energieetikette demnächst auf Lieferwagen und andere leichte Nutzfahrzeuge ausweiten will.
[10] Zum Beispiel: Ein Elektrofahrzeug mit Energieetikette A kommt in den Genuss einer dauerhaften Steuerreduktion von 50 %.

5. Stellungnahme des Staatsrats

Aus dieser vielfältigen Aufstellung, die keineswegs abschliessend ist, geht hervor, dass der Staat schon zahlreiche Massnahmen für eine nachhaltige Mobilität getroffen hat oder demnächst treffen wird. Daneben werden Massnahmen, die auf die Reduktion der Treibhausgasemissionen abzielen, in den künftigen Klimaplan aufgenommen werden. Somit ist es aus Sicht des Staatsrats weder nötig noch zielführend, ein weiteres, neues Dokument mit Klimaschutzmassnahmen auszuarbeiten. Dies würde zudem Zeit in Anspruch nehmen und Ressourcen binden. Der Staatsrat schlägt hingegen vor, den Vorschlägen und Anregungen der Grossrätinnen Müller und Senti namentlich bei der Ausarbeitung des Klimaplans Rechnung zu tragen.

Abschliessend empfiehlt der Staatsrat dem Grossen Rat, das Postulat erheblich zu erklären.

26. November 2019

Anhang 1
—
Haltestellenkategorien / Erschliessungsgüteklassen

Anhang 2
—
Bericht Postulat 2021-DAEC-225 vom 23. Mai 2019

Anhang

Haltestellenkategorien

Kursintervall	**Bahnknoten**	**Bahnlinie / Busknoten**	**Regional-/Stadt-/lokaler Bus**
< 10 Min.	I	I	II
11 bis 20 Min.	I	II	III
21 bis 40 Min.	II	III	IV
41 bis 60 Min.	III	IV	V
61 bis 120 Min.	-	V	VI

Erschliessungsgüteklassen

Haltestellenkategorie	**Erreichbarkeit der Haltestellen (Distanzen in m)**				
	< 300 m	**300–500 m**	**501–750 m**	**751–1000 m**	**1001–1500 m**
I	Klasse A	Klasse A	Klasse B	Klasse C	Klasse D
II	Klasse A	Klasse B	Klasse C	Klasse D	Klasse E
III	Klasse B	Klasse C	Klasse D	Klasse E	Klasse E
IV	Klasse C	Klasse D	Klasse E	Klasse E	–
V	Klasse D	Klasse E	Klasse E	–	–
VI	Klasse E	Klasse E	–	–	–