



Obstmarkt 3
9102 Herisau
kantonsrat@ar.ch

Kommission Bau und Volkswirtschaft, 9102 Herisau

An die Mitglieder
des Kantonsrates

Sabrina Baumgartner
Leiterin Parlamentsdienst
Tel. +41 71 353 62 58
Sabrina.Baumgartner@ar.ch

Herisau, 21. Dezember 2022

0100.121

Postulat der Kommission Bau und Volkswirtschaft; Gesetzliche Grundlagen für verstärktes Engagement für energieeffiziente und emissionsarme Mobilität; Bericht des Regierungsrates

2. Bericht und Antrag der Kommission Bau und Volkswirtschaft vom 21. Dezember 2022

Sehr geehrter Herr Kantonsratspräsident
Sehr geehrte Damen Kantonsrätinnen
Sehr geehrte Herren Kantonsräte

A. Ausgangslage

Mit Schreiben vom 15. Dezember 2020 reichte die Kommission Bau und Volkswirtschaft (KBV) eine Motion ein, die den Regierungsrat beauftragt, die gesetzlichen Grundlagen für ein verstärktes Engagement für eine energieeffiziente und emissionsarme Mobilität zu schaffen.

An der Kantonsratssitzung vom 29. März 2021 wurde die Motion diskutiert und auf Antrag des Regierungsrates in ein Postulat umgewandelt. Der Kantonsrat erklärte das Postulat nach Diskussion mit 60:2 Stimmen ohne Enthaltungen für erheblich. Der Regierungsrat erfüllt den Auftrag des Postulats mit dem vorliegenden Bericht.

Die Kommission Bau und Volkswirtschaft hat an ihrer Sitzung vom 21. Dezember 2022 den Bericht beraten. Für die Beratung standen folgende Unterlagen zur Verfügung:

- Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 8. November 2022 «Postulat der Kommission Bau und Volkswirtschaft; Gesetzliche Grundlagen für verstärktes Engagement für energieeffiziente und emissionsarme Mobilität» mit zwei Beilagen
- Schriftliche Antworten auf Fragen erhielt die KBV von Christoph Schreyer, Leiter Sektion Energieeffizienter Verkehr, Bundesamt für Energie (BFE), Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)



An der Sitzung vom 21. Dezember 2022 standen Regierungsrat Dölf Biasotto, Departementssekretär Lukas Gunzenreiner und Karlheinz Diethelm, Leiter Amt für Umwelt, für Erläuterungen und Auskünfte zur Verfügung.

B. Erwägungen

Einordnung in den grösseren Kontext

Im Klimabericht für den Kanton Appenzell Ausserrhoden vom 4. Juni 2020, welcher auf ein Postulat der Kantonsräte Weber, Trogen, und van Dam, Gais, zurückgeht, wurden die drei grössten Potenziale des Kantons zum Klimaschutz identifiziert:

1. Das grösste Potenzial liegt bei den Gebäudeemissionen, konkret in einer verstärkten Förderung beim Heizungsersatz und bei den energetischen Sanierungen der Gebäudehüllen;
2. in einer verstärkten öffentlichen Vorbildwirkung des Kantons bei den eigenen Gebäuden;
3. bei der Mobilität (Planungsgrundlagen für Ladeinfrastruktur E-Mobilität, Mobilitätskonzept).

Die ersten zwei Punkte wurden im Rahmen der Teilrevision des Energiegesetzes zur Einführung der Mustervorschriften der Kantone im Energiebereich (MuKE 2014) adressiert und erfüllt, welche seit dem 1. Januar 2023 in Kraft ist. Diverse Vernehmlassungsteilnehmende hatten damals gefordert, auch einen Mobilitätsartikel im Energiegesetz einzuführen, wie es zum Beispiel der Kanton Aargau kennt: «Der Kanton kann zur Unterstützung der Ziele [...] Massnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz und zur Verbesserung der CO₂-Bilanz in der Mobilität eigenständige rechtliche Grundlagen erlassen. Gegenstand der Regelungen sind insbesondere Massnahmen in den Bereichen Verkehrsinfrastruktur, Antriebssysteme und CO₂-arme Mobilität». Die Kommission wollte die ohnehin bereits stark überarbeitete und komplexe Teilrevision des Energiegesetzes jedoch nicht überladen und hat sich deshalb für einen separaten Vorstoss zum Thema Mobilität entschieden.

Das Thema Mobilität hat eine hohe Relevanz. Die gesamtschweizerisch wichtigste Quelle von Treibhausgasemissionen ist der Verkehr. 32 % von den gesamten Treibhausgasemissionen in der Schweiz werden durch den Verkehr verursacht (ohne internationaler Flug- und Schiffsverkehr). Rund drei Viertel der Verkehrsleistung im Personenverkehr (nur Landverkehr) entfallen auf den privaten motorisierten Strassenverkehr¹.

Der Regierungsrat stellte sich anlässlich der Erheblicherklärung des Vorstosses auf den Standpunkt, dass im Bereich Mobilität in erster Linie der Bund zuständig ist und der Kanton im Bereich der energieeffizienten und emissionsarmen Mobilität keine weiteren gesetzlichen Grundlagen schaffen kann. Er war der Ansicht, dass die Kantone von eigenständigen Regelungen über die Mobilität Abstand nehmen sollten, weil in den kleinräumigen Verhältnissen der Schweiz Fragen der Mobilität national gelöst werden müssen.

Gemäss Informationen des BFE hat der Kanton einige wichtige Hebel in der Hand, um eine energieeffiziente und emissionsarme Mobilität zu fördern und zu beschleunigen. Im Wesentlichen sind das die folgenden:

¹ <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/inkuerze.html>



(1) Strassenverkehrssteuern / Strassenverkehrsgesetz

Im Kanton Appenzell Ausserrhoden werden E-Fahrzeuge höher besteuert als vergleichbare Verbrenner². Ziel sollte ein neues Berechnungssystem sein, welches die aktuelle finanzielle Schlechterstellung von E-Fahrzeugen mit vergleichbaren Verbrennern korrigiert. Dies ist ein wichtiger Hebel mit Signalwirkung, wobei die jährlichen Kosten überschaubar sind. Eine dahingehende Anpassung macht eine Änderung des Einführungsgesetzes zum Strassenverkehrsgesetz erforderlich.

(2) Baugesetz

Ziel sollte eine Anpassung der Bauvorschriften bei Neubauten und umfassenden Sanierungen sein. Wird die Ladeinfrastruktur beim Bau oder Umbau zu Beginn mitgedacht, halten sich die Kosten in Grenzen. Es sollten daher bauliche Voraussetzungen geschaffen werden, damit die nachträgliche Installation für Ladestationen für E-Autos nicht zu teuer wird. Wichtig sind bei Grossbauten, Mehrfamilienhäusern und Industrie- und Gewerbebauten beispielsweise Leerrohre bei der Zuleitung von der Hauptverteilung zur Parkgarage. Von dort kann später die Kabelführung mit Aufputz mit Flachbandkabel oder in Kabelkanälen an Wand oder Decke geführt werden. Der Kanton Schaffhausen hat diesbezüglich eine sinnvolle und zweckmässige Bestimmung im kantonalen Gesetz eingeführt³. Eine dahingehende Anpassung im Kanton Appenzell Ausserrhoden bedingt eine Revision der kantonalen Baugesetzgebung.

(3) Vorbildwirkung öffentliche Hand

Die öffentliche Hand hat eine Vorbildwirkung bezüglich der eigenen Fahrzeugflotte sowie der eigenen Ladeinfrastruktur, die allenfalls ausserhalb der Nutzungszeiten/Bürozeiten auch der Bevölkerung zur Verfügung stehen könnte. Der Bund hat bereits 2021 eine revidierte Beschaffungsweisung mit dem Ziel in Kraft gesetzt, dass grundsätzlich E-Fahrzeuge beschafft werden sollen.

(4) Die kantonale öV- und Velopolitik

Eine gute Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln und eine Anbindung an den Schienenverkehr unterstützt einen energieeffizienten und klimafreundlichen Verkehr. Zudem fördert eine attraktive Veloweginfrastruktur den Umstieg auf das Velo im (Berufs-)Alltag sowie auch in der Freizeit. Darüber hinaus sollte der Kanton als Besteller der öV-Mandate die Mitnahme von Velos in öffentlichen Transportmitteln vermehrt berücksichtigen, und zeitnah die kantonale Umsetzung des Veloweggesetzes angehen, das seit 1. Januar 2023 in Kraft ist.

Der Bericht und Antrag des Regierungsrates bestätigt, dass der Kanton durchaus Handlungsspielraum hat.

² <https://www.comparis.ch/steuern/steuervergleich/gebuehren/tarifunterschiede-motorfahrzeugsteuer>

³ Gesetz über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht im Kanton Schaffhausen (Baugesetz, [SHR 700.100](#))

Art. 39a

¹ Neubauten und tiefgreifende Umbauten sind mit einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge auszurüsten. Der Aubaustandard richtet sich nach der Gebäudenutzung.

² Bestehende öffentlich zugängliche Parkhäuser und Parkplätze mit mehr als 60 Parkeinheiten sind bis 2030 mit Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge nachzurüsten.

³ Der Regierungsrat regelt die Einzelheiten und die Ausnahmen.



Kommentare zu den einzelnen Massnahmen

M2 – Elektromobilität (Seite 5/6)

Das Ziel M2 besagt, dass der Kanton die Schaffung von günstigen Rahmenbedingungen für einen verstärkten Ausbau der Elektromobilität mit Fokus auf die Lade-Infrastruktur prüft. Die Kommission ist erfreut, dass der Regierungsrat dahingehend eine erste wichtige Entscheidung getroffen hat. Ab 1. Januar 2023 wird der Bau von Basisladeinfrastrukturen in bestehenden, nicht öffentlichen Einstellhallen von Gebäuden mit mindestens drei Wohneinheiten mit 400 Franken pro erschlossenem Parkplatz finanziell unterstützt. Elektrofahrzeuge leisten aus Sicht der Kommission nicht nur einen wichtigen Beitrag zur Senkung der CO₂-Emissionen, sondern treiben auch den zusätzlichen Ausbau mit Photovoltaik-Anlagen voran (Stichworte dazu sind: Eigenbedarf an Photovoltaik-Strom steigern, Speichermöglichkeit dank E-Auto, Strom dort brauchen, wo er produziert wird, etc.).

Gemäss Auskunft des Departementes besteht das grösste Hemmnis zur Umstellung auf Elektro-Mobilität bei Mietliegenschaften, wenn die Vermieter die Installation einer Ladestation nicht als ihre Priorität ansehen oder bei Stockwerkeigentümer-Gemeinschaften, die sich über den Ausbau nicht einig werden. Die Förderung betrifft genau solche private Einstellhallen, die nicht öffentlich zugänglich sind. Die Kommission begrüsst diesen Entscheid mit einem Fokus auf private Mehrfamilienhäuser. Sie empfiehlt, in einem zweiten Schritt die Unterstützung der Installation von Ladestationen bei grösseren Gewerbe- und Industriebetrieben zu prüfen. Der Bund plant eine solche Förderung im Rahmen des neuen CO₂-Gesetzes (frühestes Inkrafttreten am 1. Januar 2025).

Bei der Umstellung auf E-Busse teilt die Kommission die Meinung des Regierungsrates, dass es teuer ist, noch nicht abgeschriebene fossil-betriebene Busse vorzeitig zu ersetzen. Sie weist aber darauf hin, dass der Bundesrat namhafte Beiträge für die Umstellung von Dieselbuslinien im Rahmen des neuen CO₂-Gesetzes in Aussicht stellt.

Die Kommission begrüsst die geplante Revision der Baugesetzgebung zur Prüfung der Pflicht zur Installation von E-Ladestationen beim Bau von Mehrfamilienhäusern/Tiefgaragen oder Industrie-/Gewerbebauten. Im Bereich der Baugesetzgebung hat der Kanton einen grossen Hebel. Die Revision ist eine zentrale Voraussetzung für die Ladeinfrastruktur in Wohn- und Gewerbebauten. Die Kommission hat sich gefragt, warum die Revision der Baugesetzgebung noch nicht im aktuellen Aufgaben- und Finanzplan (AFP) erscheint. Gemäss Auskunft des Departementes ist das Projekt intern angelaufen. Es ist jedoch noch nicht so weit fortgeschritten, dass es mit einem verbindlichen Zeitplan im AFP aufgeführt werden kann. Im AFP werden nur Projekte aufgeführt, die in absehbarer Zeit in den Kantonsrat kommen.

M1 – Mobilitätskonzept (Konzept für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung) (Seite 9)

Mit dem Mobilitätskonzept werden Rahmenbedingungen geschaffen, um die E-Mobilität und langfristig weitere alternative Antriebsformen gezielt zu fördern (Planungsgrundlagen, baurechtliche Massnahmen etc.) und die Verkehrsnachfrage zu reduzieren (z.B. Siedlungsplanung, Parkplatzbewirtschaftung, Homeoffice). Flankierend sind Massnahmen zur Information und Beratung der verschiedenen Akteure vorgesehen.

Fazit

Aus Sicht der Kommission erfüllt der vorliegende Bericht und Antrag des Regierungsrates den Auftrag des Postulats. Der Bericht ist gut strukturiert, übersichtlich und deckt alle wichtigen Bereiche ab (Motorfahrzeugsteuer, Baugesetzgebung, Vorbildwirkung, öV- und Velopolitik, etc.). Vereinzelt sind auch Anpassungen an gesetzlichen Grundlagen notwendig. Die Kommission ist der Ansicht, dass der Regierungsrat in den Bereichen E-



Mobilität und Ladeinfrastruktur noch etwas progressivere Massnahmen hätte vorschlagen können. Sie erhofft sich eine zeitnahe Umsetzung der Revision der Baugesetzgebung und der Änderung des Einführungsgesetzes zum Strassenverkehrsgesetz.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass aus Sicht der Kommission eine nachhaltige Mobilität aus mehreren Säulen besteht:

1. Verkehr vermeiden: Arbeitsort möglichst nahe am Wohnort, Homeoffice, Online-Meetings, Freizeitverkehr reduzieren, etc.;
2. Verkehr verlagern: auf umwelt- und klimafreundliche Verkehrsträger, da spielen öV und Velo eine wichtige Rolle;
3. Verkehr verbessern: Verkehrsmittel effizienter machen, hier spielt die E-Mobilität die zentrale Rolle, gute Anbindung an den öV ermöglichen (z. B. kurzer Weg zu einer Haltestelle, attraktive Umsteigeverbindungen).

Gemäss Informationen des Departementes ist der vorliegende Bericht als eine Art «Vorab-Bericht» zu verstehen, während das angekündigte Mobilitätskonzept eine umfassende, vollständige und ganzheitliche Beantwortung des Postulats beinhalten wird. In Anbetracht der departementsübergreifenden, interdisziplinären und komplexen Aufgabenstellung für das geplante Mobilitätskonzept hat die Kommission Verständnis für den eingeschlagenen Weg.

Die Kommission Bau und Volkswirtschaft beantragt, von der Berichterstattung Kenntnis zu nehmen und das Postulat abzuschreiben.

C. Antrag

Die Kommission Bau und Volkswirtschaft beantragt Ihnen,

1. von der Berichterstattung Kenntnis zu nehmen und
2. das Postulat abzuschreiben.

Im Namen der Kommission Bau und Volkswirtschaft

sign. Matthias Tischhauser

Matthias Tischhauser, Präsident

sign. Sabrina Baumgartner

Sabrina Baumgartner, Aktuarin