

An den Landrat

Glarus, 17. Dezember 2024

Postulat Fraktion Grüne / Junge Grüne «Fossilfreier öV im Kanton Glarus»

Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

1. Ausgangslage

Am 27. Mai 2024 reichte die Fraktion der Grünen / Jungen Grünen das Postulat «Fossilfreier öV im Kanton Glarus» ein (s. Beilage). Sie fordert darin den Regierungsrat auf, Bericht zu erstatten, wie und innert welcher Zeit der öffentliche Verkehr auf der Strasse auf Elektrobusse umgestellt werden kann. Insbesondere seien folgende Fragen zu beantworten:

- Welche Kostenfolgen hat die Umstellung (Investitionskosten und laufende Kosten)?
- Wie werden diese Kostenfolgen getragen?
- Wie kann der Umstieg durch allfällige neue gesetzlichen Grundlagen unterstützt werden?
- Welche Investitionen in die Ladeinfrastruktur erfordert die Umstellung und wo und wie sind diese zu realisieren?
- Wie sieht die genaue Strategie des Kantons aus und ist nebst der Beantwortung des vorliegenden Postulats ein schriftliches Strategiedokument zu erstellen?

2. Stellungnahme des Regierungsrates

2.1. Allgemeines

Der Bundesrat beschloss am 28. August 2019 das Netto-Null-Ziel: Bis zum Jahr 2050 soll die Schweiz unter dem Strich keine Treibhausgase mehr ausstossen. Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) unterstützt diese Ziele mit seiner Energiestrategie. Die Postauto AG plant, ihre nationale Flotte bis 2040 komplett fossilfrei zu betreiben.

Der europäische Markt ist für Brennstoffzellenbusse weiterhin sehr klein. Auch die Versorgung mit grünem Wasserstoff, zumal mit einem feinmaschigen Netz, gestaltet sich in der Schweiz weiterhin schwierig. Im strassengebundenen öV werden deshalb in der Schweiz aktuell Fahrzeuge mit batterieelektrischen Antrieben (Elektrobusse) vorangetrieben. Entsprechend wird bei der Umrüstung der öV-Flotte auch im Kanton Glarus der Fokus auf Elektrobusse gelegt.

2.2. Betroffene Unternehmensbereiche

Die Umrüstung auf eine Elektrobusflotte hat direkte Auswirkungen auf verschiedene Bereiche einer Transportunternehmung.

2.2.1. Fahrzeugflotte

Die Planung des Fahrzeugeinsatzes hängt vom Depotstandort, der Umlaufplanung, der Linielänge und der Reichweite der Fahrzeuge ab. Die Reichweite ist wiederum abhängig von der Anzahl Haltestellen, der Topografie sowie der Klima- und Heizanlage. Abhängig von der jeweiligen Situation sind bei Elektrobussen Zwischenladungen notwendig, was eine höhere Anzahl Fahrzeuge bedingt.

2.2.2. Infrastruktur

Elektrobusse sind aufgrund der Batteriepakete auf dem Dach tendenziell höher und schwerer als Dieselbusse. Entsprechend ist abzuklären, ob die heutigen Depots ohne bauliche Massnahmen noch genutzt werden können. Bei den von den Transportunternehmen eigens betriebenen Werkstätten fallen zusätzliche Spezialwerkzeuge und Apparate zur Wartung und zum Unterhalt an.

Der Anschaffung der benötigten Ladeinfrastruktur ist besondere Aufmerksamkeit zu schenken: Aktuell werden für die unterschiedlichen Bedürfnisse der Transportunternehmen verschiedene Ladeinfrastrukturen, die untereinander nicht oder nur zum Teil kompatibel sind, angeboten. So entspricht die Ladeinfrastruktur eines städtischen Verkehrsbetriebs nicht zwingend jener eines Busbetriebs im Berggebiet. Die Ostschweizer Kantone streben eine möglichst einheitliche Ladeinfrastruktur für die ländlichen Linien des regionalen Personenverkehrs an. Die Fahrzeuge sollen auch künftig einfach verschoben und eingesetzt werden können. Ebenso sollen Ladestationen möglichst allen Transportunternehmen zur Verfügung stehen, was beispielsweise bei temporären Verstärkungen durch Fremdfahrzeuge wie zum Beispiel bei Bahnersatzfahrten oder Events von grossem Nutzen sein kann.

Aus Sicht des Bestellers ist es elementar, dass die Durchlässigkeit der Fahrzeuge und der Ladeinfrastruktur gewährleistet ist, um eine faktische Monopolstellung einzelner Transportunternehmen zu verhindern. Eine solche würde künftige Ausschreibung stark verkomplizieren oder gar ausschliessen. Im Glarnerland wäre darauf zu achten, dass die Ladestationen der Leistungsanbieter, aktuell der Postauto AG und der Autobetrieb Sernftal AG, entsprechend kompatibel erstellt werden.

Die Zuleitungen für die Ladeinfrastrukturen müssen von den Energieversorgern auf die benötigten Kapazitäten ausgelegt werden. Verfügen die bestehenden Leitungen noch nicht über genügend Kapazität, ist deren Ausbau ein Kostentreiber.

2.2.3. Personal

Aufgrund des höheren Gesamtgewichts der Elektrobusse verändert sich das Fahrgefühl und -verhalten insbesondere bei schwierigen Strassenverhältnissen. Ebenso unterscheidet sich die Wartung und Instandstellung eines Elektrobusses deutlich von den bisherigen Fahrzeugen. Das Personal ist entsprechend zu schulen.

2.3. **Umsetzungsstrategie**

Der Kanton hat die beiden Transportunternehmen Postauto AG und Autobetrieb Sernftal AG bereits mit der Ausarbeitung einer Umsetzungsstrategie beauftragt. In dieser sind neben einer Kostenschätzung unter anderem die in Ziffer 2 aufgeführten Punkte darzulegen.

Die Postauto AG erarbeitete die Umsetzungsstrategie im 2023 unter Berücksichtigung der aktuellen Depotstandorte Filzbach und Glarus. Ladeinfrastrukturen sind sehr kostenintensiv und sollen daher nur einmal an zentraler Lage erstellt werden. Sobald der Zeitpunkt der Inbetriebnahme des neuen Depots Näfels absehbar ist (frühestens 2027), wird die Postauto AG die Strategie überarbeiten. Die Umsetzungsstrategie der Autobetrieb Sernftal AG ist in Bearbeitung.

2.4. Kostenfolge durch die Umstellung auf Elektrobusse

Bei der Umrüstung auf eine Elektrobusflotte ist mit rund 20 Prozent höheren Abgeltungen gegenüber der bestehenden Dieselbusflotte zu rechnen. Die Zusatzkosten beinhalten die neuen Fahrzeuge wie auch die notwendige Ladeinfrastruktur. Die Kostenschätzung erfolgt unter der Annahme, dass keine ausserordentlichen Abschreiber auf den bisherigen Dieselfahrzeugen erfolgen. Die Dieselbusse verbleiben somit bis zum Ende der ordentlichen Abschreibungsdauer in der Flotte. Standardbusse werden im Durchschnitt über zwölf Jahre abgeschrieben. Entsprechend erfolgt die Umstellung auf eine Elektrobusflotte über mehrere Jahre.

2024 gelten der Bund und der Kanton die Buslinien im Glarnerland mit insgesamt 4,2 Millionen Franken ab. Bei 20 Prozent Mehrkosten aufgrund der Elektrifizierung der Flotte werden die jährlichen Abgeltungen im Kanton Glarus somit um rund 840'000 Franken steigen. Beim Kostenvergleich zwischen Diesel- und Elektrobus ist allerdings mitentscheidend, wie lange die Busunternehmen noch von der Treibstoffzollrückerstattung bei Dieselfahrzeugen profitieren können. Geplant ist, dass diese im Ortsverkehr ab 2026 und bei den übrigen Linien ab 2030 wegfällt.

2.5. Finanzierung der Kostenfolgen

Die Beschaffung der Betriebsmittel obliegt im Regionalen Personenverkehr den Transportunternehmen. Die dadurch anfallenden Abschreibungen und Zinsen sowie allfällige weitere Folgekosten sind grundsätzlich abgeltungsberechtigt. Entsprechend sind die von den Transportunternehmen ausgewiesenen Kosten zur Umstellung der Flotte durch die Besteller über die Abgeltung der ungedeckten Kosten zu finanzieren.

2.6. Unterstützung des Umstiegs durch allfällige neue gesetzliche Grundlagen

Aktuell wird das öV-Gesetz des Kantons einer Totalrevision unterzogen. Eine Umstellung der Dieselbusflotte auf Elektrobusse kann im vorgesehenen öV-Konzept eingebracht werden und wird durch den Landrat verabschiedet. Eine weitergehende gesetzliche Regelung ist auf kantonalerebene nicht notwendig.

2.7. Strategie des Kantons

Aufgrund der wenigen Anbieter und der hohen Nachfrage sind die Preise von Elektrobussen aktuell sehr hoch. Aus Bestelloptik bietet eine Ausschreibung der Buslinien per Konzessionsende im Dezember 2029 Gewähr, marktkonforme Preise für die Fahrzeuge wie auch für deren Betrieb während der anschliessenden Konzessionsdauer von zehn Jahren zu erhalten. Die Grobplanung sieht dazu folgendes Vorgehen vor: Die verbindliche Ausschreibungsplanung erfolgt bis Ende November 2026. Das neue öV-Konzept wird bis Ende 2027 gemäss der Totalrevision des öV-Gesetzes erstellt. Darin wird das zukünftige Angebot inkl. Mengengerüst definiert, was als Grundlage für eine angedachte Ausschreibung dient. Im Jahr 2028 werden voraussichtlich alle Glarner Buslinien gemäss öV-Konzept ausgeschrieben. Dannzumal gilt es, die Details des Angebots zu definieren (Angebot mit einer Elektrobusflotte, teilweises Angebot usw.). Interessierte Transportunternehmen reichen ihre Offerte ein. Die Vergabeabsicht erfolgt bis Mitte 2029. Die Konzessionsanhörung sowie die Vergabevereinbarung erfolgen bis Ende 2029. Die Konzessionen werden mit der Betriebsübernahme ab Dezember 2030 erteilt und sind synchron zu den zweijährigen Bestellverfahren.

Dieses Vorgehen stellt sicher, dass der Kanton rechtzeitig mit dem möglichen Wegfall der Treibstoffzollrückerstattung im Jahr 2030 über Elektrobusflotten verfügt. Grundsätzlich ist jedoch abzuwägen, wann der richtige Zeitpunkt für eine Umstellung auf einen fossilfreien öV ist. Die höheren Kosten könnten bei gleichzeitig begrenzten Mitteln den weiteren Ausbau des Angebotes einschränken. Hier gilt es zu entscheiden, ob eher das Angebot weiter ausgebaut und attraktiver ausgestaltet werden soll, oder ob der Fokus auf ein CO₂-freies Angebot gelegt werden soll.

Auf das Erstellen einer Elektrobussstrategie kann verzichtet werden. Vielmehr ist eine Ausschreibungsstrategie zu erarbeiten.

3. Schlussfolgerung

Die Umrüstung der Dieselflote dürfte im Glarnerland am günstigsten mit einer Ausschreibung der Buslinien ab dem Konzessionsende 2029 erfolgen. Die ersten Schritte wurden mit dem Auftrag an die Transportunternehmen zur Erstellung einer Umsetzungsstrategie eingeleitet. Für den Betrieb einer Elektrobussflote werden gegenüber 2024 Mehrkosten von rund 20 Prozent bzw. 840'000 Franken jährlich für Bund und Kanton erwartet. Aufgrund der bis 2030 wahrscheinlich schrittweise wegfallenden Treibstoffzollrückerstattung bei Dieselfahrzeugen wird sich auch die bestehende Verbrennerflote entsprechend verteuern.

Die finanziellen Auswirkungen für Bund und Kanton sind gross. Der Regierungsrat strebt daher eine Ausschreibung der Glarner Buslinien per Konzessionsende im Dezember 2029 an. Damit sollen marktkonforme Preise zur Umrüstung und zum Betrieb der neuen Elektrobussflote während der nächsten Konzessionsdauer von zehn Jahren sichergestellt werden.

4. Antrag

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, das Postulat als mit der Stellungnahme erfüllt abzuschreiben.

Genehmigen Sie, Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates

*Kaspar Becker, Landammann
Arpad Baranyi, Ratsschreiber*

Beilage:

- Postulat