

Beschluss

Sitzung des Landrates vom Mittwoch, 5. Februar 2025

§ 336

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

(Bericht Regierungsrat, 17.12.2024)

Kaj Weibel, Mollis, Unterzeichner, beantragt im Namen Fraktion der Grünen / Jungen Grünen die Überweisung des Postulats. – Dem Regierungsrat ist zuzustimmen, wenn er sagt, dass es auch im Kanton Glarus einen Umstieg auf fossilfreie Busse geben wird. Wenn es aber um die auf den Kanton zukommenden Kosten, den Zeitplan für den Umstieg und die Rolle des Kantons geht, ist es mit der Einigkeit mit dem Regierungsrat vorbei. Die Fraktion der Grünen / Jungen Grünen ist der Meinung, dass eine Überweisung des Postulats bzw. eine vertiefte Prüfung notwendig ist, damit der Kanton Glarus für den Umstieg auf einen fossilfreien öV bereit ist. – Der Regierungsrat erwähnt in seiner Antwort zwar, dass die Treibstoffzollrückerstattung bei Dieselbussen ab 2030 wegfällt. Bei der Schätzung der Kosten des Umstiegs auf Elektrobusse werden diese zusätzlichen Kosten für den Betrieb der Dieselbusflotte aber nicht berücksichtigt und auch nicht beziffert. Je länger Dieselbusse mit Dieselbussen ersetzt werden, die dann wieder für 10 bis 15 Jahre in Betrieb sind, desto höhere Kosten kommen auf den Kanton zu. Gemäss dem vom Regierungsrat vorgeschlagenen Vorgehen wird bis 2030 zugewartet, bis der Umstieg auf E-Busse tatsächlich angegangen wird. Bis dahin werden aber einige Fahrzeuge das Ende ihrer Lebensdauer erreicht haben. Ist der Kanton dann nicht bereit für E-Busse, müssen erneut Dieselbusse beschafft werden, die dann wieder mehrere Jahre verkehren und ab 2030 teurer werden. Deshalb bereiten sich viele Kantone wie etwa Zürich, St. Gallen oder Luzern bereits jetzt auf den Umstieg vor. – Gemäss Vorstellungen des Regierungsrates nimmt der Kanton eine passive Rolle ein; er überlässt die Verantwortung für den Umstieg den öV-Unternehmen. Viele andere Kantone gehen hier anders vor und nehmen eine aktive Rolle ein. Auch der Kanton Glarus soll sich aktiv beteiligen und in Zusammenarbeit mit den öV-Unternehmen am Umstieg arbeiten. Natürlich ist es wichtig und notwendig, dass sich die öV-Unternehmen einbringen und beteiligen. Alleine kann der Kanton den Umstieg nicht bewerkstelligen. Das gilt aber auch für die öV-Unternehmen. Es braucht eine Zusammenarbeit und die koordinative Führung durch den Kanton. Es ist vor allem im kantonalen Interesse, dass dieser Umstieg möglichst rasch passiert. Denn die finanziellen Auswirkungen trägt der Kanton; die Auswirkungen auf das Klima die Gesellschaft. Mit der Überweisung des Postulats erhofft sich die Fraktion der Grünen / Jungen Grünen, dass der Regierungsrat in Zusammenarbeit mit den öV-Unternehmen vertieft prüft, welche Kosten und Einsparungen durch den Umstieg auf fossilfreie Busse auf den Kanton zukommen und welche Strategie, welches Vorgehen und welchen Zeitplan der Kanton für den Umstieg auf fossilfreie Busse verfolgen soll. Denn die in der Postulatsantwort beschriebene Strategie mit den Ausschreibungen ist klar der falsche Weg. Es ist gut vorstellbar, dass die Umsetzung des Postulats im Rahmen der Erarbeitung

des öV-Konzepts erfolgt. Der Kanton Glarus soll zudem von den Erfahrungen anderer Kantone profitieren. Es gibt gute Grundlagen, etwa in den Kantonen St. Gallen oder Luzern. Um die Klimaziele zu erreichen, um von den fossilen Energieträgern wegzukommen und um die laufende Entwicklung nicht zu verschlafen, ist es wichtig, dass sich der Kanton Glarus jetzt für den Umstieg auf einen fossilfreien öV vorbereitet.

Dominique Stüssi, Niederurnen, unterstützt im Namen der Die-Mitte-Fraktion den Antrag Weibel. – Ein Zeichen für die Zukunft ist zu setzen – so, wie dies bereits im Kontext des Energiegesetzes geschehen ist. Elektrobusse liegen im Moment hoch im Kurs. Die Lieferfristen sind lang und die Infrastruktur ist im Glarnerland nicht vorhanden. Ein besserer Fahrkomfort ohne Schaltvorgang, vorgeheizte Busse aus dem Depot und vor allem viel weniger Lärm für die Anwohner und Nutzer gehören zu den Vorteilen der Elektrobusse. Tatsächlich gibt es auch noch Herausforderungen zu meistern, etwa betreffend die Reichweite oder die Ladeinfrastruktur. Die Situation dort wird sich in den nächsten fünf Jahren jedoch verbessern. Tatsache ist, dass der Bund die Treibstoffzollrückerstattungen bei Dieselfahrzeugen ab 2026 im Ortsverkehr und ab 2030 im Regionalverkehr streicht. Die Zusatzkosten muss der Kanton tragen. Gemäss eigener Recherchen sind das mindestens 200'000 Franken pro Jahr. Dadurch relativieren sich die in der Antwort des Regierungsrates ausgewiesenen Mehrkosten von 840'000 Franken für die Elektrifizierung der Flotte. Dass der Regierungsrat im Jahr 2029 eine Ausschreibung durchführen kann und der Gewinner dann im Jahr 2030 einfach mit einem Elektrobus weiterfährt, ist unwahrscheinlich. Die letzte Ausschreibung dauerte zwei Jahre länger. Man sollte nicht das Gefühl haben, dass auf den Zeitpunkt, auf den in der ganzen Schweiz die Umstellung erfolgen soll, 25 E-Busse auf den Kanton Glarus warten. Der Umstieg ist schrittweise anzugehen: Wo Dieselfahrzeuge das Ende ihrer Lebensdauer erreicht haben, ist sofort zu handeln. Dies erlaubt auch das Sammeln von Erfahrungen.

Martin Zopfi, Schwanden, beantragt Zustimmung zum Antrag Weibel. – Aufgrund von neuen, deutlich veränderten Rahmenbedingungen, die in der vergangenen Woche durch den Bundesrat beschlossen wurden, ist das Postulat zu überweisen. Dieses ist nicht ideologisch motiviert, sondern verfolgt eine wirtschaftlich gescheite und finanziell verantwortungsbewusste Stossrichtung. Der Bundesrat hob am 29. Januar 2025 die Kreditsperre für die Förderung von E-Bussen auf. Damit stellt er jährlich 47 Millionen Franken bereit. Der Bund bezahlt ab sofort 75 Prozent der Mehrkosten aufgrund des Umstiegs auf elektrisch angetriebene Busse oder Schiffe. Der Umstieg ist jetzt also mit minimalen Eigenmitteln möglich – auch im Kanton Glarus. Handelt dieser jetzt nicht, verpasst er die bis 2030 befristete Unterstützung mit Bundesgeldern. Zudem wird der Diesel ab 2030 teurer. Kostet der Liter Diesel heute noch rund 1.80 Franken, steigt der Preis nach dem Wegfall der Treibstoffzollrückerstattung auf rund 2.60 Franken pro Liter. Ein Bus, der 60'000 Kilometer pro Jahr fährt und rund 35 Liter Diesel pro 100 Kilometer verbraucht, verursacht jährliche Treibstoffkosten von rund 38'000 Franken. Bei einer Flotte von 20 Bussen ergibt dies Treibstoffkosten von rund 760'000 Franken pro Jahr. Ab 2030 erhöht sich dieser Betrag auf 1,1 Millionen Franken. Die Mehrbelastung beträgt also rund 340'000 Franken. Der Betrieb eines Elektrobusse kostet bei einem angenommenen Verbrauch von 2 Kilowattstunden pro Kilometer und einem Strompreis von 30 Rappen pro Kilowattstunde 36'000 Franken pro Jahr. Bei 20 Bussen betragen die Energiekosten rund 700'000 Franken pro Jahr. Gegenüber einer Dieselflotte ergeben sich somit Einsparungen von rund 400'000 Franken pro Jahr. Wird der Kanton jetzt nicht aktiv, verliert er Fördergelder und verpasst damit eine Chance. Bei einem Zuwarten sind die Kosten später zudem massiv höher. Der Regierungsrat muss die veränderten Rahmenbedingungen jetzt zur Kenntnis nehmen und die Ausgangslage neu beurteilen.

Regierungsrat *Thomas Tschudi* beantragt Zustimmung zum Antrag des Regierungsrates. – Es ist nicht so, dass der Kanton bis 2029 nicht tätig werden will und dann eine Ausschreibung durchführt. Dieser befindet sich bereits heute im Gespräch mit den beiden hier tätigen Anbietern. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs gibt es aber keinen funktionierenden freien Markt. Beschliesst der Kanton heute den Kauf von 25 E-Bussen, wird sich das in einem erhöhten Preis niederschlagen. Stattdessen sollte versucht werden, den Markt wo möglich

spielen zu lassen. So oder so wird der öV früher oder später elektrifiziert und fossilfrei sein. Ein Zuwarten ergibt heute jedoch Sinn. Zuerst ist das öV-Konzept zu erarbeiten. Je nach Angebot ist die Ausgangslage anders und es werden mehr oder andere Fahrzeuge benötigt. Dies schlägt sich in den Offerten der Unternehmen nieder. – Der Kanton wird seine Aufgaben erledigen. Er will der Entwicklung nicht hinterherhinken. Sollten die Kosten einer Elektroflotte tatsächlich 20 Prozent höher sein, wird es letztlich auch um ein Abwägen gehen: Hat ein umfassendes Angebot Priorität oder eine CO₂-neutrale Flotte? Diese Frage ist entscheidend. Denn letztlich geht es darum, dass die Leute, die heute mit dem Auto unterwegs sind und dadurch definitiv mehr Schadstoffe ausstossen, auf einen guten öV umsteigen. Da kann es zielführender sein, das Geld in ein breites Angebot statt in die Elektrifizierung zu investieren. Dieser Entscheid muss irgendwann einmal gefällt werden. Dazu ist eine saubere strategische Grundlage zu schaffen. Diese wird vorliegend gefordert, wird aber ohnehin erstellt. Zu beachten sind zudem zeitliche Abhängigkeiten. Dies gilt nicht nur mit Blick auf die Lieferfristen für E-Busse, sondern auch in Bezug auf die Konzessionierungen. – Die Elektrifizierung wird als Lösung mit hohen Erwartungen verknüpft. Aber auch diese hat bekanntermassen Nachteile. In der Stadt St. Gallen etwa stiegen die Elektrobusse anlässlich des Wintereintritts im November aus. Plötzlich gelangten wieder Dieselfahrzeuge in den Einsatz. Auch diese sind nicht leicht erhältlich. Gewisse Anbieter produzieren diese gar nicht mehr. Die Dienstleister behalten ihre Dieselfahrzeuge zudem als Alternativen in den Depots. Das zeigt, dass die Elektrifizierung noch in den Kinderschuhen steckt. Nichtsdestotrotz wird eine Strategie erstellt. Dazu muss das Postulat aber nicht überwiesen werden. Das Thema wird im Rahmen des öV-Konzepts ohnehin bearbeitet.

Mathias Zoppi, Engi, Präsident des Verwaltungsrates der Autobetrieb Sernftal AG, plädiert für die rasche Erarbeitung einer Strategie. – Mit Regierungsrat Thomas Tschudi ist in fast allen Punkten einig zu gehen. Auch kann bestätigt werden, dass Gespräche zwischen Kanton und Betreibern stattfinden. Das muss in dieser Branche auch so sein. Denn die Beschaffungen der Betreiber bezahlen am Ende faktisch der Bund und der Kanton. Also muss es den Bund und den Kanton interessieren, was beschafft wird. Diese segnen die Beschaffungen auch ab. Die Autobetrieb Sernftal AG kann nicht von sich aus – wie in einem freien Markt – Busse kaufen. Sie ist auf die Genehmigung und eine Strategie angewiesen. Dass die Flotten elektrifiziert werden, ist klar. In gewissen Fahrzeug-Kategorien gibt es bereits heute keine Dieselfahrzeuge mehr. Auch Occasionen gibt es nicht viele auf dem Markt. Die Frage ist nun, mit welcher Strategie der Umstieg erfolgt. Die mit Abstand ökonomischste und wahrscheinlich auch ökologischste Strategie ist, wenn Busse, die das Ende ihrer Lebensdauer erreicht haben, mit einem neuen E-Bus ersetzt werden. Das ist vernünftiger, als Dieselfahrzeuge, die noch fahren würden, zu ersetzen. Das bedarf aber einer Planung. Bis 2030 werden von den 25 Bussen wohl etwa zehn Busse ersetzt. Bei der Autobetrieb Sernftal AG sind es sämtliche 12-Meter-Busse, die bis dann zu ersetzen sind. Jetzt stellt sich die Frage, welchen Ersatz Bund und Kanton wollen. Der Bund bietet – befristet bis 2030 – eine Unterstützung für die Beschaffung von E-Bussen. Auf der anderen Seite fällt ab 2030 die Unterstützung für Dieselfahrzeuge weg. Deshalb ist die Strategie des laufenden Ersatzes von Dieselfahrzeugen durch E-Busse ab sofort umzusetzen. Jedes Ratsmitglied kann nun selber entscheiden, ob die sanfte Umsetzung einer solchen Strategie besser mit oder ohne Überweisung des Postulats gelingt. Aus der Sicht eines betroffenen Unternehmens ist man froh, von Regierungsrat Thomas Tschudi zu hören, dass ein Ersatz durch E-Busse nicht erst ab 2029 oder 2030 vorgesehen ist. Denn dann würde der Kanton Glarus über eine ziemlich neue Dieselflotte verfügen, weil bis dahin viele Fahrzeuge ersetzt werden müssen. Das würde zu hohen Kosten für den Kanton führen. Er könnte nicht mehr vom Bonus profitieren und müsste gleichzeitig den Malus bezahlen. Es braucht also dringend eine Strategie. Wer die Umstellung mit einer Strategie angeht, ist besser beraten als jemand, der planlos agiert.

Abstimmung: Der Antrag des Regierungsrates unterliegt dem Antrag Weibel mit 19 zu 32 Stimmen bei 1 Enthaltung. Das Postulat ist überwiesen.