

Beschluss des Landrats vom 07.04.2022

Nr. 1459

26. Standesinitiative: Keine Neuzulassung für PWs mit Verbrenner ab 2027 2021/207; Protokoll: pw, mko

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) sagt, der Regierungsrat lehne die Motion ab.

Klaus Kirchmayr (Grüne) ist sich bewusst, dass der Vorstoss ein Reizthema anschneide, auch wenn das Thema vielleicht etwas weniger reizt als vor einem Jahr, als die Weltsituation noch eine andere war. Hintergrund des Vorstosses ist, dass der Kanton wie alle Gemeinwesen auf der Welt etwas machen müssen, um die CO₂-Emissionen unter Kontrolle zu bringen. Mit dem Pariser Abkommen besteht auch eine entsprechende Verpflichtung. Es ist unbestritten, dass die Mobilität einer der grossen Hebel ist, um diesbezüglich etwas zu erreichen. Im Gegensatz zu vor fünf Jahren ist mittlerweile klar, dass es in der Mobilität möglich ist, die CO₂-Emissionen zurückzufahren. Die Technologien und Lösungen für Reduktionen existieren. In der Schweiz besteht sogar ein Konsens, dass die Verbrennungsmotoren irgendwann bei den Neuzulassungen nicht mehr zugelassen werden. Gemäss Planungen des Bundes wird dies etwa im Jahr 2040 der Fall sein. In diesem Kontext hat sich Klaus Kirchmayr informiert, wie dieser Prozess beschleunigt werden kann. Der einzige parlamentarische Weg, der dem Kanton offensteht, ist das Instrument der Standesinitiative, da die Zulassungsregularien eidgenössisch geregelt werden. Der Redner ist überzeugt, dass dies dringend nötig ist, um die Dekarbonisierung zu beschleunigen. Dies dient nicht nur dem Klima, sondern allen sowie der Wirtschaft. Der wirtschaftliche Nutzen liegt darin begründet, dass jene, die den Schritt zuerst und am konsequentesten machen, einen Innovationsschub induzieren. Je länger Verbrennungsmotoren zugelassen sind, desto weniger Anreize werden fürs lokale Gewerbe geschaffen und desto weniger Anreize sind vorhanden, neue Geschäftsmodelle, die rund um die Elektromobilität entstehen, zu fördern. Es ist auch nicht so, dass man mit dem Anliegen einer Beschleunigung alleine wäre. Beispielsweise werden in Norwegen, als grösster Ölproduzent Europas, ab dem Jahr 2025 keine Verbrennungsmotoren mehr zugelassen. Entsprechend ist das Signal wichtig, dass nun auf Elektromobilität umgestellt wird. Klaus Kirchmayr wird wahrscheinlich im Verlauf der Debatte zu hören bekommen, dass die Wirtschaft das von alleine regle und die Politik technologie-neutral sein solle. Die Regulierungen sind aber nie technologie-neutral – das ist eine Illusion. Die Politik sollte den Mut haben, voranzugehen und zwar aus ganz eigennützigen Motiven und nicht aus irgendwelchen idealistischen Klimagründen. Natürlich sind diese auch wichtig. Aber die Reduktion der CO₂-Emissionen haben auch einen handfesten wirtschaftlichen Grund: Wer zuerst die Strukturen anpasst, wird Innovation fördern. Strukturanpassung kostet zwar immer Geld, aber sie ist auch eine Chance. Es ist bereits in so grossen Buchstaben geschrieben, dass diese Strukturanpassung kommen wird, dass man gut beraten ist, diese jetzt zu fördern. Denn sonst wird es so ausgehen, dass in der Schweiz zwar das beste Knowhow vorhanden ist, aber das Knowhow aufgrund der entsprechenden Regularien entweder ins Ausland abwandert oder die Schweiz einfach wieder hinterherhinkt und nicht kapitalisieren kann. Man sollte aufhören, den Strukturwandel mit Angst zu belegen. Der Strukturwandel kommt und es ist förderlich, ihn schnell zu vollziehen. Zu guter Letzt: Dekarbonisierung hat eine geostrategische Komponente. Klaus Kirchmayr hatte das schon vor zehn und vor fünf Jahren gesagt, lange vor dem aktuellen Ukraine-Krieg. Für die Sicherheit und Freiheit der Schweiz ist wichtig, die Abhängigkeiten zu reduzieren. Deshalb ist jeder Schritt, der die Dekarbonisierung fördert, ein Beitrag zur Sicherheit und zur Freiheit. Zum Instrument der Standesinitiative, das in den folgenden Voten sicher thematisiert werden wird und worüber der Redner heute schon mit Andreas Dürr gesprochen hat: Andreas Dürr durfte als ehemaliger Präsident der Justiz- und Sicherheitskommission schon einige Standesinitiativen ver-

treten. Unter anderem eine von Klaus Kirchmayr zu Fussfesseln, die sogar durchgekommen ist. So «Hopfen und Malz verloren» ist beim Instrument der Standesinitiative also nicht. Klaus Kirchmayr glaubt, es würde dem Kanton Basel-Landschaft gut anstehen, das Zeichen für mehr Innovation und für einen rascheren Strukturwandel zu setzen, der ohnehin kommt. Selbst wenn die Gefahr besteht, dass die Wirtschaft die Politik bei diesem Thema überholt. Ob 2027 überhaupt noch Verbrennungsmotoren gekauft werden können, ist nämlich alles andere als klar.

Ursula Wyss Thanei (SP) dankt Klaus Kirchmayr, dass er ihr noch ein paar Argumente übriggelassen habe. Die Abgasvorschriften des Bundes für Neuwagen sind der direkteste und beste Hebel, um den CO₂-Ausstoss im Bereich Mobilität zu senken. Dies hält der Statusbericht Klima fest. Dort steht auch, dass wenn die Pariser Klimaziele erfüllt werden sollen, müsse der CO₂-Ausstoss im Mobilitätsbereich im Jahr 2027 halbiert sein. Wird so weitergemacht wie jetzt, beträgt die Reduktion 15 %. Sowohl der Bund als auch der Regierungsrat haben sich zu den Pariser Zielen bekannt. Die Handlungsmöglichkeiten des Kantons sind indirekter Natur. Der Kanton kann die Raumplanung, die Förderung des öffentlichen Verkehrs, des Langsamverkehrs und die Ausgestaltung der Motorfahrzeugsteuer beeinflussen. Aber nur mit der Verschärfung der Emissionsvorschriften für Neuwagen auf Bundesebene lässt sich der CO₂-Ausstoss direkt senken. Im Statusbericht Klima steht, dass die Marktdurchdringung von Elektromobilität die Reduktion der Emissionen beschleunigen kann. Genau das ist das Ziel der Standesinitiative.

Der Regierungsrat erkennt zwar die Bedeutung des Hebels, findet aber, die Ziele seien zu ambitioniert, weshalb er den Vorstoss nicht entgegennehmen möchte. Ursula Wyss Thanei ist ganz anderer Meinung: Es braucht eine ambitionierte Klimapolitik.

Vergangenen Montag wurde der Bericht des Weltklimarats veröffentlicht. Es handelt sich um den dritten Teil des sechsten Sachstandsberichts. Der Bericht malt ein düsteres Bild und gipfelt im Satz, «*die sichere Existenz der Menschheit steht auf dem Spiel*». Weltweit sollen die Naturgefahren zunehmen und die Versorgung, auch im Nahrungsmittelbereich, soll gefährdet sein. Der Klimaschutz solle nicht verschleppt werden. Und genau aus diesem Grund braucht es eine konsequente und schnelle Klimaschutzpolitik.

Zu den Unternehmen: DS Citroën will ab 2024 keine Verbrenner mehr produzieren, Jaguar ab 2025. Ab 2030 wollen diverse Autohersteller – z. B. Bentley, Cadillac, Volvo, Fiat, Fords – nur noch Elektromodelle herstellen.

Die Emissionsvorgaben sind ein wichtiges Anliegen, denn damit hat man eine Chance, das 1,5 Grad Ziel noch zu erreichen – wenigstens im Bereich Mobilität. Die SP-Fraktion unterstützt die Motion.

Andi Trüssel (SVP) stellt richtig, in Paris sei kein Abkommen, sondern eine Übereinkunft unterzeichnet worden. Es soll hier keine Klimadiskussion geführt werden. Es geht einzig um die Standesinitiative von Klaus Kirchmayr, die Verbrenner ab 2027 verbieten möchte. An der heutigen Sitzung wurde bereits gehört, dass bei Wind und Sonnenschein so viel Energie produziert wird, dass man nicht weiss, wohin damit. Die Energie muss irgendwie gespeichert werden und es bestehen diesbezüglich Möglichkeiten über die Stauseen. Zur Kenntnisnahme: In den Stauseen befindet sich eine Reserve von 9'000 Gigawattstunden (GWh), wenn sie voll sind. Voll heisst 85 %, denn 15 % sind ein Gemisch aus Geröll, Sand und Wasser, das nicht turbinieren kann. Von den 85 % sind 30 % unberührbar, da durch die Swissgrid blockiert, sollte irgendein grösseres Kraftwerk ausfallen. Es gibt Untersuchungen, wie die Speicherkapazität erhöht werden kann, um die Energie dann verwenden zu können, wenn man sie braucht. Damit käme man auf eine Grössenordnung von zusätzlich 2'900 GWh Speicherkapazität, dies mit der Bedingung, dass weitere Täler gesperrt und weitere Staumauern erhöht werden. Im Februar ist ein Empa-Bericht erschienen und die EPUL hat ebenfalls einen geschrieben. Beide sprechen Klartext, dass das Energiegesetz 2050 kolossal gescheitert ist und die Empa berichtet von 17,3 Grande-Dixences, die es zusätzlich brau-

chen würde. Andi Trüssel fragt sich nur, wo diese platziert werden sollen. Es könnte beispielsweise im Wallis in St-Maurice eine Mauer hochgezogen werden und bis Brig gestaut werden – aber selbst das reicht noch nicht.

Klaus Kirchmayr möchte die Verbrenner verbieten. Über den Mittag hat man von synthetischen Brennstoffen gehört. Wird ein Verbrenner mit solch synthetischen Brennstoffen betrieben, gibt es eine CO₂-neutrale Verschiebungsmöglichkeit. Deshalb wird der Verbrennungsmotor in den nächsten 50 Jahren nicht von der Bildfläche verschwinden und Klaus Kirchmayr wird an die Worte von Andi Trüssel denken. Die SVP-Fraktion lehnt die Standesinitiative ab.

Andreas Dürr (FDP) findet es immer etwas schwierig, wenn Nein gesagt werden müsse. Denn die grossen Visionen kommen immer von der anderen Ratsseite. Auch heute gab es wieder einen Leuchtturm an parlamentarischer Rhetorik; wie schade es sei, dass man nur ein Kantonsparlament ist und wie schön es wäre, auf eidgenössischer Ebene etwas zu bewegen und dass es dafür das Instrument der Standesinitiative gebe. Eine Standesinitiative bringt vielmals Leerlauf und vielleicht auch etwas Beachtung. Klaus Kirchmayr hat schon selber sehr schön gesagt, es gehe darum, ein Zeichen zu setzen. Richtig: Es handelt sich um eine reine Zeichenpolitik. Natürlich ist dies schön und Andreas Dürr würde auch gerne Zeichen setzen und Visionen präsentieren und diese nach Bern tragen. Aber dies bringt eh nichts und den Leerlauf kann man sich sparen. Realistisch betrachtet, befindet man sich in einer Umstellung und der Strom ist zweifellos die zukunftsreichste Energieform. Die Fahrzeugbauer haben diesen Trend erkannt und die Entwicklung wird sicher dahingehend weitergehen. Die Wirtschaft soll weitermachen und zwar in dem Mass, in dem eine Nachfrage seitens Konsumenten besteht. Wenn alle so davon überzeugt sind, dann wird die Entwicklung in diese Richtung gehen. Nun ein Zeichen zu setzen mit einer Standesinitiative, damit alle sagen, die in Liestal seien ganz «dick drauf», das bringt einfach nichts. Lasst uns realistisch bleiben und die CO₂-neutrale Verkehrsentwicklung begrüssen – wie Andreas Dürr dies ausdrücklich tut – und lasst uns die Wirtschaft, den Konsumenten und die Technik machen. Abgesehen davon enthält die Standesinitiative den Fehler, dass sie andere CO₂-neutrale Antriebsstoffe auslöst. Andreas Dürr bittet aus Gründen der Effizienz und der Realität, und um die durchaus zukunftsgerichtete Wirtschaft und Gesellschaft mit einer solch unerfüllbaren Supervision nicht zu überfordern, die Standesinitiative abzulehnen. Es soll lieber im Kleinen geschaut werden, wie jeder zu einer CO₂-neutralen Verkehrspolitik beitragen kann.

Jacqueline Bader (FDP) stellt fest, dass Klaus Kirchmayr von der Wirtschaft überrannt wurde. Ursula Wyss wies bereits darauf hin, dass die meisten Fahrzeughersteller ab 2025 ohnehin nur noch elektrische Autos produzieren möchten. Somit ist das Datum 2027 bereits überholt. Die Autoindustrie arbeitet mit Clustern. Im ersten Quartal 2022 sind 60 % aller neu hergestellten Fahrzeuge elektrisch. Lediglich bei der Lieferung gibt es Probleme. Weiter zum Strom: Wenn alle zur gleichen Zeit, nämlich dann, wenn sie nach Hause kommen, ihr Auto laden möchten, muss man sich entscheiden, ob man das Auto laden, Wäsche waschen oder kochen möchte. Diese Probleme müssen berücksichtigt werden. Wie gesagt: die Standesinitiative wurde von der Wirtschaft überrannt – sie bringt deshalb nichts.

Felix Keller (Die Mitte) schliesst sich den Voten seiner Vorrednerinnen und Vorredner an. Klaus Kirchmayr hat seinen Vorstoss richtig analysiert, nur kommt der Votant zu einem anderen Schluss. Ein Vorstoss sollte nicht nur reizbar, sondern auch realisierbar sein. Andi Dürr sagte richtig, dass es nicht darum gehe, Symbolpolitik zu machen, sondern etwas zu initiieren, das auch realistisch ist. Realität ist, dass die Autoindustrie vorwärts macht. Man sieht es an der Autowerbung, durch die nur noch Elektroautos fahren. Man merkt es auch beim Batterienkauf, denn Speicherbatterien für seine Photovoltaik-Anlage sind kaum noch erhältlich, die Wartezeit beträgt ein Jahr plus, weil die Automobilindustrie alle Rohstoffe für die Herstellung ihrer Autobatterien aufkauft. Private haben

das Nachsehen. Man sieht also, dass die Autoindustrie vorwärts macht. Somit folgt die Mitte/glp-Fraktion der Regierung und hat wenig Sympathie für die unrealistische Motion.

Marco Agostini (Grüne) hat von der anderen Seite mehrfach gehört, dass die Wirtschaft vorwärts mache und es unausweichlich in diese Richtung gehe. Was heisst das nun? Möchte man den Kopf in den Sand stecken, wie Andi Trüssel vorschlägt und jammern, dass dann auf einmal der Strom alle ist? Oder sucht man nach Lösungen? Man hat gehört, dass es Firmen gibt, die bereits solche Lösungen anzubieten haben und nach vorne schauen, damit der Strom nicht ausgeht.

Andi Trüssel hat vorhin gesagt, dass auch synthetischer Treibstoff verbrannt werden sollte. Es ist der grösste Witz, wenn ein Verbrenner mit solchen Brennstoffen betrieben wird, die einen Wirkungsgrad von 15 % aufweisen. Der synthetische Treibstoff sollte als Speicher verwendet werden, um ihn dann zu verwenden, wenn es zu wenig Energie gibt und man in guten Anlagen mit hohem Wirkungsgrad die ganze Abwärme nutzen kann. Er sollte jedoch nicht mit geringer Wirkung in Autos verbraten werden.

Klaus Kirchmayr (Grüne) möchte auf einige Punkte antworten. Mehrfach wurde gesagt, seine Motion sei nicht realistisch. Eine Umsetzung ist aber mehr als realistisch, andere Länder beginnen damit 2025. Es ist also keine Träumerei, sondern mehr eine Frage des Wollens. Zweitens wurde ihm Symbolpolitik vorgeworfen. Ein Stück weit ist alles, was in der Politik geschieht, symbolisch. Zum Glück gibt es diese Symbole, und ohne den Kampf der Grünen und der SP in den letzten 10, 15 Jahren für genau diese Anliegen würde der Markt heute ganz anders aussehen und die Wirtschaft hätte sich nicht angepasst.

Klaus Kirchmayr hat keine Angst um die Automobilindustrie. In der Tat planen die meisten Hersteller, ab 2025 oder den Jahren danach keine Verbrennungsmotoren in ihre Autos mehr einzusetzen. Dies hat auch einen physikalischen Grund, denn der Verbrennungsmotor hat gemäss dem Satz der Thermodynamik einen Wirkungsgrad von nur gerade 30 oder 35 %. Entsprechend ist ein Elektromotor rein physikalisch um den Faktor 2,5 überlegen.

Zum Thema Strom und Speicherung brachte Andi Trüssel einen guten Punkt ins Spiel. Wenn man sich entsprechende Versuche z. B. in Schweden betrachtet, sieht man, dass die Autobatterien zusammengenommen eine immense Speicherkapazität ergeben. Die gesamte Bewirtschaftung dieser dezentralen Speicherkapazität – wozu es auch in der Schweiz innovative Startups gibt, die im Grossen die dazu benötigte Software entwickeln – ist wahrscheinlich einer der entscheidenden Aspekte der Energie der Zukunft. Es ist somit realistisch und machbar. Und nicht zuletzt sinnvoll. Wenn die Politik jetzt nicht Zeichen setzt, wird die ganze Zuliefer- und Wartungsindustrie mit der Anpassung zuwarten. Wer aber vorangeht, wird zusätzliche Strukturanpassungserträge realisieren können. Man schaue sich einmal das entsprechende Startup-Umfeld in Norwegen an, wo nicht nur regionale oder nationale Konzerne und neue Businessmodelle, sondern Firmen mit globalem Potential entstehen. Und das nur, weil die Regierung früh und schnell umgestellt hat. Seine Motion möchte lediglich, dass die Politik in Grossbuchstaben verkündet, dass sie diese Erneuerung befürwortet und in diese Richtung gehen möchte. Das ist das entscheidende Signal, das es braucht, damit auch die Wirtschaft auf breiter Front umsteuert. Nicht die Automobilindustrie, denn die hat das bereits begriffen. Gemeint sind neue Geschäftsmodelle, die in der Schweiz entstehen könnten. Dafür wäre sein Vorstoss der richtige Weg. Die Elektromobilität kommt so oder so. Es geht ihm aber um die Konsequenz der Veränderung. 60, 70 Jahre lang war das Auto mit Verbrennungsmotor ein wesentlicher Teil der Wirtschaft, der ganzen Zuliefer- und Wartungsindustrie. Diese verändert sich gerade fundamental. Die Bedeutung des Autos würde eher zunehmen, gerade wegen der Speichermöglichkeiten und der zusätzlichen Möglichkeiten, die durch die Vernetzung entstehen. Der Votant bittet deshalb darum, dass hierzulande in solchen Fragen endlich einmal vorausgegangen und das hiesige Knowhow genutzt wird.

Vor 15 Jahren stand **Thomas Noack** (SP) bei einer Exkursion auf dem Grimsel-Staudamm, als der Vertreter der Axpo ein Elektroauto hinstellte und erzählte, dass die Speicherkapazität in Zukunft auch durch die Elektromobilität sichergestellt werden könne. Was ist in den 15 Jahren passiert? Die Technologie wurde weiterentwickelt und heute ist sie marktreif. Es stellte sich heraus, dass es sich nicht um eine grosse Vision handelt, sondern dass Elektromobilität und die Technologien rundherum erfunden und erforscht sind. Das ist Realität. Nun muss man aber einen Gang höher schalten und dafür sorgen, dass der Verbrennungsmotor ein Ablaufdatum hat. Die Situation erfordert, dass man die vorhandene Technologie nun endlich umsetzt. Aus diesem Grund ist das Ablaufdatum so wichtig – ob 2027 oder 2029 ist weniger entscheidend. Es muss aber allen Beteiligten klar sein, dass die Verbrennungstechnologie Vergangenheit ist und man nun ernsthaft auf die neuen Technologien setzen muss, um auf dem Markt bestehen zu können und die Probleme, die damit zusammenhängen, innovativ zu lösen. Es ist deshalb sehr wichtig, den Druck mittels einer Standesinitiative aufzubauen. Wie Ursula Wyss richtig sagte, ist das der Hebel, den man hat, um auch das Thema der Klimaneutralität voranzubringen. Deshalb unterstützt die SP-Fraktion den Vorstoss.

Andi Trüssel (SVP) hatte nicht gesagt, dass man den Kopf in den Sand stecken solle, wie das Marco Agostini interpretiert hat. Eines muss man aber verstehen: Für Energiespeicherung gibt es heute Akkus, die zwischen 200 und 250 Wattstunden fassen. In einem Kilo Öl stecken 10'000 Wattstunden, und in einem Kilo Wasserstoff 330'000 Wattstunden. Soviel zu den Verhältnissen. Wenn in Deutschland die Politik dreinredet und den Ingenieuren sagt, sie sollen Elektroautos herstellen – dann tun die das. Anstatt ihnen zu sagen, dass sie sich auf das konzentrieren sollen, was wichtig ist. Nächstes Jahr werden 1'000 Hyundai-Lastwagen mit Brennstoffzellen in die Schweiz geliefert. In Frenkendorf gibt es (beim Coop) mittlerweile die erste Wasserstofftankstelle, was im Gemeinderat vor zwei Jahren bewilligt wurde. Dass man nun nur in eine Richtung, nämlich Richtung Elektro, laufen möchte, ist ihm klar, wenn man bedenkt, dass ein Elektromotor bei null Umdrehungen das maximale Moment hat, weshalb die Autos auch wie eine Rakete davonfahren. Der Verbrennungsmotor hingegen hat nach dem Carnotschen Kreisprozess maximal 50 %, mehr nicht. Der Dieselmotor kommt im Labor auf 35 %, der Benzinmotor auf 28 % – was aber draussen, ausserhalb der optimalen Bedingungen des Labors, nicht vorkommt. Man muss aufhören mit Verboten und Geboten, denn das passt nicht in eine liberale Gesellschaft. Dort liegt der Hund begraben: Die Politik redet drein, anstatt dass sie Bandbreite und Richtung vorgibt.

://: Mit 40:36 Stimmen bei 2 Enthaltungen wird die Motion abgelehnt.
