



KANTONSratsPROTOKOLL

Sitzung vom 11. Dezember 2017
Kantonsratspräsidentin Vroni Thalman-Bieri

P 347 Postulat Oehen Thomas und Mit. über diskriminierungsfreie Elektroauto-Schnellladesysteme im Kanton Luzern / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Der Regierungsrat beantragt Ablehnung.
Thomas Oehen hält an seinem Postulat fest.

Thomas Oehen: Die Verbreitung von Elektroautos ist noch bescheiden und der Markt erst am Entstehen. Bisher und wahrscheinlich auch in Zukunft ist die grosse Mehrheit der in der Schweiz zugelassenen E-Autos aus amerikanischer, japanischer, französischer oder koreanischer Herkunft. Alle diese Hersteller laden ihre Autos nicht mit dem deutschen Steckerstandard CCS, sondern mit CHAdeMO oder einem „Typ 2 TC“-Stecker. Die von der CKW als dem europäischen Standard entsprechend bezeichneten und vom Regierungsrat zitierten „AC Typ 2“-Ladebuchsen sind als Drehstromausgang für die Schnellstromladung nicht geeignet, sondern für die langsame Heimladung. Diese Lösung hat auf Autobahnraststätten als Alleinlösung keinen praktischen Nutzen und hat mit dem Thema Gleichstromschnellladen wirklich nichts zu tun. Es ist wichtig, dass wir auch im Kanton Luzern auf öffentlichem Grund die Vielfalt dieser Technologie richtig fördern. Wir dürfen nicht Hand bieten, dass deutsche Grosskonzerne ihre eigenen Interessen auf Kosten anderer vertraglich langfristig absichern. Leider habe ich zur Kenntnis nehmen müssen, dass genau diese Gefahr auf unserer wichtigsten Raststätte – der Raststätte Luzern Neuenkirch – droht. Deshalb habe ich dieses Postulat im Juni dringlich eingereicht und hoffe, dass die Verträge bis heute noch nicht unterzeichnet sind. Dass mein Postulat heute erheblich erklärt werden muss, zeigt nicht zuletzt die Referenzierung in der Stellungnahme der Regierung auf eine alte Astra-Empfehlung. Denn wenn die kantonale Fachstelle wirklich in stetem Austausch mit dem Astra ist, hätte sie gewusst, dass per Juli die neue Version 2.1 der Empfehlungen gilt. Darin werden genau die von mir thematisierten Punkte behandelt: ein Angebot von Ladesteckern entsprechend den Marktanteilen, die angebotene Ladeleistung hat sich am nachgefragten Maximum zu orientieren sowie keine unterschiedliche Behandlung von Kundengruppen betreff Zugang oder Bezahlung. Es kann nicht sein, dass beispielsweise CCS-Stecker mit einer siebenmal höheren Leistung für Porsche installiert werden, aber Basisangebote für andere Autos vertraglich limitiert werden. Für eine tolle Lösung müssen wir nicht auf die Versprechen von ausländischen Konzernen warten. Wir haben auch im Kanton Luzern junge Firmen, die Schnellladestationen unabhängig und für alle Benutzer herstellen und mit den Lösungen von Porsche sehr gut mithalten können. Es ist schon etwas peinlich, wenn wir auf den Luzerner Raststätten ausländische Infrastrukturen aufbauen, während im Tessin, in Zürich oder in Solothurn diskriminierungsfreie Ladeinfrastrukturen aus Krienser Herstellung aufgebaut werden. Ich bitte Sie, das Postulat erheblich zu erklären.

Marcel Omlin: Es geht hier um die private Luzerner Raststätten AG Lurag, welche das Land seit Jahren im Baurecht vom Kanton mietet. Es ist wichtig, dass eine private,

gewinnorientierte Firma selber darüber entscheidet, welche Technologie sie installiert und mit wem sie Verträge abschliesst. Ich hege die Vermutung, dass hier gewisse Partikularinteressen des Postulanten vorliegen. Dahingehende Informationen sind mir vom Verwaltungsrat der Lurag nicht gegeben worden. Wir sollten einer privaten Firma nicht vorschreiben, welches System sie zu installieren hat. Hier muss der Markt spielen.

Daniel Piazza: In der regierungsrätlichen Stellungnahme erscheinen uns zwei marktwirtschaftliche Aspekte zentral. Sie widersprechen sich im Sinn eines Dilemmas. Zum einen ist es die Frage, ob es nicht auch auf öffentlichem Grund eine Frage des freien Marktes sein soll, welche Art von Ladestationen die Raststätten installieren lassen dürfen. Gewichten wir diesen Aspekt stärker, nehmen wir die Diskriminierung in einem Bereich in Kauf, den wir eigentlich politisch fördern wollen. Zum anderen geht es um das ökonomische Prinzip der gleichen Wettbewerbsbedingungen für alle Marktteilnehmer. Dabei ist ein allen Elektrofahrzeugen gleichermassen zugängliches System zu bevorzugen. Gewichten wir diesen Aspekt stärker, nehmen wir einen Eingriff in das privatwirtschaftliche Handeln von Unternehmen in Kauf. Eine Mehrheit der CVP-Fraktion ist der Meinung, dass das Anliegen der Diskriminierungsfreiheit in Bezug auf Elektroschnellladesysteme vom Regierungsrat geprüft werden darf. Vielleicht gelingt es dem Regierungsrat in Gesprächen mit der Raststätte, gegebenenfalls in Abstimmung mit dem Astra, doch noch eine Lösung zu finden, die beiden Aspekten und wirtschaftspolitischen Anliegen gerecht wird. Eine Mehrheit der CVP-Fraktion stimmt deshalb der Erheblicherklärung zu.

Hasan Candan: Obwohl es hier um eine Schlüsseltechnologie geht, wird das Thema etwas stiefmütterlich behandelt. Deshalb steht der Kanton auch in der Verantwortung, keine Barrieren zu schaffen. Die Forderung des Postulats bezieht sich nicht nur auf Autobahnraststätten, sondern auf den gesamten öffentlichen Grund. Wie man der Stellungnahme entnehmen kann, scheint sich der Kanton dieser Aufgabe durchaus bewusst zu sein. Richtigerweise müsste deshalb die Regierung Ablehnung wegen Erfüllung beantragen. Die SP-Fraktion spricht sich jedoch für die Erheblicherklärung des Postulats aus.

Urs Brücker: Die GLP-Fraktion lehnt das Postulat ab. Ich fahre seit zehn Jahren ein Erdgasauto und kann deshalb an dieser Raststätte nicht tanken. Es geht also nicht nur um die Elektromobilität, sondern auch um andere zukunftssträchtige Mobilitätsformen. Für diese Formen müsste auf öffentlichem Grund ebenfalls eine diskriminierungsfreie Infrastruktur geschaffen werden, insbesondere für Erdgasautos. Hier muss aber der freie Markt spielen können.

Gaudenz Zemp: Ich gehöre dem Verwaltungsrat der Luzerner Raststätten AG an. Die Bedenken des Postulanten beruhen auf einem Denkfehler. Die Luzerner Raststätten AG lebt von drei Einnahmequellen: Tanken, Shops und Hotels. Wir sind als Aktiengesellschaft natürlich daran interessiert, dass möglichst viele Menschen das Angebot der Raststätte nutzen können. Deshalb ist es nicht in unserem Interesse, irgendwelche Barrieren zu haben oder jemanden zu diskriminieren. Im Gegenteil, wir haben den grössten Respekt gegenüber den Änderungen im Mobilitätsbereich. Unsere Haupteinnahmequelle ist zurzeit das Tanken von Benzin und Diesel. Daher ist für uns die E-Mobilität mit einer sehr grossen Unsicherheit verbunden. Darum prüfen wir alle entsprechenden Angebote, berücksichtigen dabei aber immer die Interessen des Kunden. Wir sind sehr daran interessiert, barrierefrei zu arbeiten, darum braucht es auch dieses Postulat nicht.

Andreas Hofer: Die Grüne Fraktion steht hinter dem Anliegen von Thomas Oehen. Wäre das Postulat nur auf die Raststätten bezogen, müsste es wegen Erfüllung abgelehnt werden. Die Raststätte St. Katharina verfügt bereits über eine solche Anlage, und in Neuenkirch ist die Umsetzung durch Private im Gang. Das Postulat bezieht sich aber nicht nur auf Raststätten, sondern auch auf öffentliche Plätze. Aus diesem Grund stimmt die Grüne Fraktion der Erheblicherklärung zu. Der Argumentation von Urs Brücker kann ich nicht folgen.

Giorgio Pardini: Ein Tankstellennetz ist Teil des Service public auf öffentlichem Grund und Boden. Deshalb macht es Sinn, dass die Politik hier Stellung nimmt und diskriminierungsfreie

Anschlüsse für Elektroautos empfiehlt. Die Autoindustrie wird sich früher oder später aus Kostengründen auf ein Steckdosenprofil einigen.

Gaudenz Zemp: Die Luzerner Raststätten AG geht dieses Problem an, braucht aber auch die entsprechende Gestaltungsfreiheit. Wir sind jedoch den verschiedenen Lösungen gegenüber offen.

Roger Zurbriggen: Es braucht unbedingt politische Vorgaben. Ich spreche aus meiner Erfahrung im Bausektor. Ohne politische Vorgaben, Gesetze und Normen setzt sich einfach der Markt durch. Die Innovation wird durch Gesetze nicht behindert, sondern ein Unternehmen hat sich an die regionalen Vorgaben zu halten. Im vorliegenden Fall ist der Service public betroffen, deshalb braucht es unbedingt die Mitsprache der Politik.

Marcel Omlin: Nochmals – es handelt sich hier um eine private Firma. So lange sie die gesetzlichen Vorschriften einhält, hat der Staat also nichts zu sagen. Die Diskussion in unserem Rat erübrigt sich also.

Für den Regierungsrat spricht Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdirektor Robert Küng.

Robert Küng: Die Verbreitung der Elektroautos schreitet fort, hoffentlich relativ schnell. Der Kanton Luzern hat für die Raststätte St. Katharina eine Konzession mit der Firma Socar abgeschlossen. In dieser Konzession sind die Vorgaben klar geregelt, und es besteht ein diskriminierungsfreier Zugang für alle E-Autos. Bei der Lurag läuft die Konzession ab, und wir stehen in Verhandlungen über einen neuen Konzessionsvertrag. Wir fordern auch hier einen diskriminierungsfreien Zugang für alle E-Autos. Der neue Vertrag sieht entsprechende Ladestellen für alle aktuellen Fahrzeugtypen vor. Damit ist die Forderung des Postulats erfüllt. Es ist im Interesse der Raststättenbetreiber, alle Kunden entsprechend bedienen zu können. Welche Technologie schlussendlich eingesetzt werden soll, ist aber nicht mehr Sache der Politik. Was die öffentlichen Plätze angeht, mischt sich der Kanton nicht ein, da es sich um eine Gemeindeangelegenheit handelt. Daher bitte ich Sie, das Postulat abzulehnen.

Der Rat lehnt das Postulat mit 57 zu 41 Stimmen ab.