

Luzern, 2. Juni 2020

**ANTWORT AUF ANFRAGE****A 165**

Nummer: A 165  
Protokoll-Nr.: 613  
Eröffnet: 02.12.2019 / Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

**Anfrage Bucher Markus und Mit. über die Auswirkungen der sich schnell entwickelnden Elektromobilität**

Zu Frage 1: Wie hat sich die Zahl der Elektrofahrzeuge im Kanton Luzern in den letzten 4 Jahren entwickelt? Wie schätzt der Kanton die Entwicklung der Elektrofahrzeuge in den nächsten 4 Jahren (2020–2023) ein? Wir bitten um eine Aufstellung in Anteilsprozenten im Vergleich zu der Gesamtzahl von herkömmlichen Fahrzeugen und in absoluten Zahlen.

Der Anteil der Personenwagen (PW) mit (reinem) Elektroantrieb im Kanton Luzern hat sich in den Jahren 2016 bis 2019 wie folgt entwickelt:

	2019	2018	2017	2016
Anzahl PW	216278	216386	216708	213061
davon elektrisch	1256	884	719	350
Anteil in %	0.58	0.41	0.33	0.16

Der Anteil rein elektrischer Fahrzeuge bewegt sich auf tiefem Niveau (unter 1%), nimmt aber stetig zu. Eine Schätzung über die weitere Entwicklung ist schwierig, da zukünftige Entwicklungen (Fortschritte in der Akkutechnologie, Konkurrenzprodukte wie Wasserstoffantrieb) nicht berücksichtigt werden können. Eine weitere Steigerung – auch im grösseren Umfang – ist aber aufgrund der zahlreichen Produkteentwicklungen der grossen Automobilhersteller sehr wahrscheinlich.

Zu Frage 2: Welche Überlegungen bestehen, wie die durch den Umstieg auf Elektrofahrzeuge fehlenden Einnahmen kompensiert werden können, um die Kosten der Verkehrsinfrastruktur weiterhin zu decken?

Mit dem heutigen System der Mineralölsteuer und der treibstoffverbrauchsabhängigen Abgaben leistet ein elektrisch betriebenes Fahrzeug – mit Ausnahme der Autobahnvignette – auf Bundesebene keinen Beitrag an die Finanzierung der Kosten der Strasseninfrastruktur. Mit Blick auf die steigende Zahl der Elektrofahrzeuge sind auf Bundesebene Überlegungen zu neuen Formen der Strassenfinanzierung im Gang.

Auf kantonaler Ebene wird eine Verkehrssteuer erhoben, die zu 65 Prozent für die Strassenaufwendungen des Kantons und zu 35 Prozent für die kantonalen Aufwendungen für den öffentlichen Personenverkehr und den Schienengüterverkehr verwendet werden (vgl. § 9 des Gesetzes über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes). Deren Bemessung erfolgt im Kanton Luzern grundsätzlich nach Leistung des

Motors, der Anzahl Sitzplätze oder dem Gesamtgewicht, sodass Fahrzeuge mit alternativen Antrieben derzeit nicht von der Verkehrssteuer befreit sind.

Im Rahmen der Klima-Sondersession vom 24. Juni 2019 hat Ihr Rat zwei Vorstösse beraten, die sich mit der kantonalen Verkehrssteuer befassen. Es sind dies das Postulat von Othmar Amrein (P 25) über die Umverteilung der Motorfahrzeugsteuer und die Motion von Hannes Koch (M 39) über die Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer für Personenwagen. Beide Vorstösse wurden als Postulat erheblich erklärt. Die Einführung einer ökologischen Motorfahrzeugsteuer wird nun im Rahmen des Planungsberichts über die Klima- und Energiepolitik des Kantons Luzern, den unser Rat per 2021 erarbeitet, geprüft. Das zu prüfende Modell einer nach ökologischen Kriterien ausgerichteten Motorfahrzeugsteuer wird auch die mögliche Entwicklung der Erträge in Abhängigkeit eines zunehmenden Anteils von Elektrofahrzeugen berücksichtigen.

Zu Frage 3: Mit dem Umstieg auf die Elektromobilität werden wir zwar einen grossen Schritt weiterkommen im Hinblick auf die Verminderung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses, hingegen wird der zukünftig wachsende Bedarf an Strom eine neue Herausforderung bilden. Mit welchem zusätzlichem Strombedarf rechnet der Kanton? Welche Überlegungen bestehen im Kanton Luzern, um diesen zusätzlichen Strombedarf zu decken?

Der Kanton Luzern verfolgt das Ziel, den Anteil erneuerbarer Energien am Gesamtendenergieverbrauch auf dem Kantonsgebiet bis zum Jahr 2030 auf insgesamt 30 Prozent zu erhöhen. Welche Massnahmen dafür erforderlich sein werden, wird im Rahmen des Energiekonzepts 2022 aufgezeigt werden. Wir weisen auf das hohe Potential für die Nutzung der Photovoltaik und auf das im schweizweiten Vergleich ebenfalls hohe Potential für die Nutzung von Windenergie hin.

Um das Potential zur Eigenstromerzeugung in Neubauten nutzen zu können, wurde in § 14 des Kantonalen Energiegesetzes (KEnG) für Neubauten die Bestimmung eingeführt, dass diese einen Teil der benötigten Elektrizität selber zu erzeugen haben (§ 15 KEnG).

Weitere Massnahmen der kantonalen Energiepolitik senken künftig den Bedarf an Winterstrom. Per 2034 sind gemäss § 14 Absatz 3 KEnG zentrale Elektro-Wassererwärmer in Wohnbauten zu ersetzen. Dies führt zu einer markanten Reduktion des Strombedarfs, insbesondere während der Heizperiode. Zudem fördert der Kanton Luzern mit seinem Förderprogramm Energie die Wärmedämmung von Fassade, Dach, Wand und Boden gegen Erdreich. Die Dämmung von Gebäuden führt ebenfalls zu einer Abnahme des Heizwärmebedarfs, was im Fall von durch ein Wärmepumpensystem beheizten Gebäude zu einer Abnahme des Stromverbrauchs führt.

Zu Frage 4: Welche Auswirkungen haben die Antworten auf die obigen Fragen auf den AFP? Wie werden diese Auswirkungen in den nächsten AFP einfließen?

Der Kanton Luzern erhebt für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb (Hybrid, Elektro, Wasserstoff) Verkehrssteuern (vgl. § 7 der Verordnung zum Gesetz über die Verkehrsabgaben und den Vollzug des eidgenössischen Strassenverkehrsrechtes [Strassenverkehrsverordnung]). Als Bemessungsgrundlage kommt dabei anstelle des Hubraums die Leistung in Kilowatt zur Anwendung, was bei gleichartigen Fahrzeugen zu einer vergleichbaren steuerlichen Belastung führt. Die Auswirkungen der Elektromobilität auf den nächsten AFP werden daher äusserst gering ausfallen, weshalb sie auch nicht besonders ausgewiesen werden.