



# Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

**09.5134.02**

WSU/P095134  
Basel, 16. November 2011

Regierungsratsbeschluss  
vom 15. November 2011

## **Anzug Emmanuel Ullmann und Konsorten zur Senkung der CO2-Emissionen beim Individualverkehr durch staatliche Anreizsetzungen**

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 16. September 2009 den nachstehenden Anzug Emmanuel Ullmann und Konsorten zur Senkung der CO2-Emissionen beim Individualverkehr durch staatliche Anreizsetzungen dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

«Vor ein paar Wochen hat Mitsubishi sein neues elektrisches Auto iMiEV vorgestellt. Die Lancierung soll in Europa im Jahre 2010 beginnen, die Reichweite soll 144 km betragen, was besonders für den städtischen und Agglomerationsverkehr ausreichen sollte, da Herr und Frau Schweizer im Durchschnitt ihr Auto nicht mehr als 30 bis 40 Kilometer am Tag bewegen. Durch die elektrische Aufladung des Autos "verbraucht" es umgerechnet in Benzinäquivalenz nur zwischen einem und max. zwei Liter auf 100 Kilometer. Dies ist im Vergleich zu konventionellen Fahrzeugen ein beträchtlicher Fortschritt und reduziert nicht nur die Umweltverschmutzung signifikant, sondern auch die Lärmemissionen, was gerade in Wohnquartieren von grossem Nutzen sein dürfte. Aus Sicht der Anzugsunterzeichnenden ist es im Interesse des Kantons, solche umweltschonenden Modelle zu unterstützen. Die Luftqualität könnte verbessert werden und eine Erhöhung der Lebensqualität wäre durch die tieferen Lärmemissionen die Folge. Zudem haben wir in Basel mit der IWB, die ökologischen Strom anbietet, eine Vorteilssituation, die es auszunutzen gilt.

Damit einhergehend muss ein umweltfreundlicher Individualverkehr auch auf der Nachfrageseite gefördert werden. Eine denkbare Lösung zu diesem Zweck ist die Gewährung einer ökologischen Umtauschprämie, die beim Kauf eines elektrischen Autos (statt eines benzingetriebenen Autos) ausgeschüttet wird. Ebenfalls könnten die Motorfahrzeugsteuern gesenkt werden oder Anwohnerparkkarten zu reduzierten Preisen angeboten werden (siehe dazu auch den Anzug Vischer Nr. 09.5116.01). Nicht zuletzt könnte eine Einführung einer Umtauschprämie eine Signalwirkung auf andere Kantone haben und zu erwünschten Nachahmungen führen.

Im Weiteren geht es auch darum, Personen zu belohnen, die vom Individual- auf den öffentlichen Verkehr umsteigen. Denkbar wären hier Angebote wie reduzierte U-Abos und SBB Halbtax-Abonnemente. Die Anzugssteller bitten die Regierung zu prüfen und berichten,

- ob eine ökologische Umtauschprämie eingeführt werden kann, wenn Personen von einem benzingetriebenen auf ein elektrisches Fahrzeug umsteigen,
- ob andere Anreize geschaffen werden könnten, die den Umtausch ergänzend begünstigen,

- welche Anreize gesetzt werden könnten, um den dauerhaften Umstieg vom Individual- auf den öffentlichen Verkehr zu begünstigen.»

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

## 1. Einleitung

Bei der Diskussion um die Zukunft des motorisierten Verkehrs werden grosse Hoffnungen in die Elektromobilität gesetzt. Die Fahrzeuge weisen im Vergleich zu herkömmlichen Benzin- oder Dieselfahrzeugen mehrere Vorteile auf: Der Wirkungsgrad der Motoren ist deutlich höher, die Energiekosten liegen um 60 Prozent tiefer, sie stossen lokal keine Luftschadstoffe aus und sie sind zudem äusserst geräuscharm. Elektrofahrzeuge eignen sich somit ideal für den automobilen Stadt- und Agglomerationsverkehr. Für die Umweltbilanz ist allerdings wesentlich, dass der bezogene Strom aus erneuerbaren Quellen stammt.

Elektrofahrzeuge gibt es zwar schon lange, doch die ersten serienmässig hergestellten Personenwagen sind erst seit Kurzem in geringer Stückzahl auf dem schweizerischen Markt erhältlich. Verschiedene Fahrzeughersteller haben aber in naher Zukunft den Vertrieb weiterer Fahrzeugmodelle angekündigt. Noch ist aber das Angebot eingeschränkt und die Preise sind im Vergleich zu herkömmlichen Fahrzeugen relativ hoch. Hinzu kommt die beschränkte Reichweite; sie liegt bei den heutigen Batterien bei 100 – 150 km. Zudem weiss man noch wenig über die Lebensdauer der Batterien, die immerhin bis zu einem Drittel der Fahrzeugkosten ausmachen.

Innerhalb der «2000-Watt-Gesellschaft - Pilotregion Basel» spielt das Thema Mobilität ebenfalls eine zentrale Rolle. Ein Schwerpunkt sind neue, zukunftsfähige Fahrzeugtechnologien und Treibstoffe. Aus diesem Grund lancierte der Kanton zusammen mit Mobility Solutions AG (die Flottenmanagerin der Post), den Industriellen Werken Basel IWB und der Gemeinde Riehen das Pilotprojekt «EmobilitätBasel»<sup>1</sup>. Zwei Produkte werden angeboten: Zum einen können Firmen zu relativ günstigen Konditionen Elektrofahrzeuge im Rahmen eines «Sorglospakets» leasen. Darin enthalten sind sämtliche Kosten für den Unterhalt des Fahrzeugs, inkl. das Risiko eines Batterieausfalls. Zum anderen wurde für die Bevölkerung ein Car-Sharing mit Elektrofahrzeugen geschaffen. Im Moment stehen drei Fahrzeuge zur Verfügung. Die Standorte befinden sich in Riehen (Gemeindehaus), im Kleinbasel (Nähe Hoffmann-La Roche) und im Grossbasel (Bahnhof SBB/Meret Oppenheim-Strasse). Das Pilotprojekt wird durch eine wissenschaftliche Begleitstudie ausgewertet.

Auch wenn Elektrofahrzeuge in gewissen Bereichen grosse Vorteile haben, sind sie kein «Allheilmittel» gegen die Umweltauswirkungen und den Energieverbrauch des heutigen motorisierten Verkehrs. Der Umstieg auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr muss weiter prioritär gefördert werden. Um eine deutliche Verbesserung der Umwelt- und Energiebilanz der Motorfahrzeuge erreichen zu können, müssten auch das Fahrzeuggewicht und die generelle Übermotorisierung reduziert werden.

---

<sup>1</sup> Weitere Informationen unter [www.2000-watt.bs.ch](http://www.2000-watt.bs.ch) bzw. [www.esharebasel.ch](http://www.esharebasel.ch)

## 2. Zu den einzelnen Fragen

### 2.1 Ökologische Umtauschprämie

Umweltprämien – in der Umgangssprache auch Abwrackprämien genannt – sind in den letzten Jahren in einzelnen Ländern eingeführt worden. So lancierten infolge der Wirtschaftskrise USA, Deutschland und Frankreich staatlich geförderte Abwrackprogramme. Die Prämien wurden ausbezahlt, wenn Fahrzeuge mit einem gewissen Alter durch Neufahrzeuge mit einem geringeren CO<sub>2</sub>-Ausstoss ersetzt wurden. Die Programme dienten aber nicht nur dem Umweltschutz, sondern insbesondere auch der Ankurbelung der Automobilindustrie. Abwrackprämien sind allerdings umstritten. Eine im Juli 2011 publizierte Untersuchung der OECD (International Transport Forum) über die genannten drei Beispiele zeigte, dass die Programme mit Blick auf weniger Emissionen und mehr Verkehrssicherheit unter den Möglichkeiten blieben. Oft wurden Kleinwagen durch Mittelklassewagen ersetzt. In der Gesamtbilanz muss zudem auch die Herstellung eines Fahrzeuges beachtet werden, denn sie verursacht ebenfalls einen Grossteil der Gesamtemissionen. Eine vorzeitige Entsorgung kann somit unökologisch sein, wenn sie ohne Rücksicht auf den technischen Zustand vorgenommen wird.

Um eine Wirkung erzielen zu können, sind beträchtliche Mittel bereitzustellen, weil die Prämien eine gewisse Höhe aufweisen müssen. Frankreich bezahlte 1'000 € pro Fahrzeug, Deutschland bis zu 2'500 € und die USA bis zu 4'500 \$.

In Basel-Stadt sind knapp 62'000 Personenwagen eingelöst. Wenn beispielsweise 10 Prozent der Fahrzeuge durch Elektromobile ersetzt werden sollen und die Umtauschprämie um die CHF 2'000 betragen soll, wäre ein zweistelliger Millionenbetrag nötig.

Im Kanton Basel-Stadt werden heute schon Elektrofahrzeuge finanziell unterstützt. Personen, die im Kanton wohnen, erhalten gemäss §42 bzw. Anhang 4 der kantonalen Energieverordnung beim Kauf eines E-Bikes oder E-Scooters 10 Prozent an die Anschaffungskosten, beim Kauf eines E-Autos 10 Prozent an die Batteriekosten. Zudem wird der Solarstrom für zwei Betriebsjahre vergütet. Bei den heutigen Preisen von Batterien für Elektroautos beträgt der Beitrag aus dem Förderfonds zwischen CHF 1'500 und 2'000. Allerdings ist daran nicht die Bedingung geknüpft, ein altes Fahrzeug zu entsorgen.

Darüber könnte eine zeitlich begrenzte Aktion für die Förderung von Elektrofahrzeugen durchgeführt werden, um in Basel-Stadt wohnende Käuferinnen und Käufer von Elektroautos im Eintausch mit einem alten Fahrzeug einen zusätzlichen finanziellen Beitrag zuzusprechen. Diese Aktion könnte dann durchgeführt werden, wenn im Energie-Förderfonds ausreichend finanzielle Mittel vorhanden sind, was aktuell nicht der Fall ist.

Neben den bereits ausgeführten Fördermassnahmen unterstützen die IWB seit einigen Jahren den Kauf von Erdgasfahrzeugen. Bei einem Neukauf werden zur Zeit bis zu CHF 1'000 entrichtet.

## 2.2 Weitere Anreize für einen Umtausch

Es ist das erklärte Ziel des Regierungsrates, dass die Verkehrsabgaben eine stärkere ökologische Ausrichtung erfahren. So sieht die Massnahme 1-7 «Ökologisierung der kantonalen Motorfahrzeugsteuer» im Luftreinhalteplan beider Basel 2004 vor, den Erwerb von sparsamen und emissionsarmen Fahrzeugen durch Einbezug des Treibstoffverbrauchs als Steuerbemessungskriterium zu fördern.

Die vom Grossen Rat am 27. Juni 2007 an den Regierungsrat überwiesene Motion Beat Jans «für ein progressives System der emissions- und verbrauchsabhängigen Motorfahrzeugsteuer» verfolgt das gleiche Ziel: Die Motion verpflichtet den Regierungsrat, ein progressives System einer emissions- und verbrauchsabhängigen Motorfahrzeugsteuer mit einem ertragsneutralen Bonus-Malus-System einzuführen.

Ein entsprechender Ratschlag betreffend die Teilrevision des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge wurde im April dieses Jahres an den Grossen Rat zugestellt. Die darin vorgeschlagene ökologische Besteuerung soll dazu führen, dass für moderat motorisierte, verbrauchsarme Personenwagen die Motorfahrzeugsteuer eher abnimmt, für hoch motorisierte Fahrzeuge mit entsprechender Umweltbelastung die Steuer gegenüber heute zunimmt (Bonus-/Malus-System).

## 2.3 Massnahmen für einen dauerhaften Umstieg vom Individual- auf den öffentlichen Verkehr

Der Regierungsrat richtet seine Verkehrspolitik seit längerer Zeit auf die in der Kantonsverfassung und im Umweltschutzgesetz formulierten Grundsätze der Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel aus – d.h. des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs. Mit der Annahme des Gegenvorschlags zur Städteinitiative hat das Basler Stimmvolk zudem beschlossen, dass der motorisierte Individualverkehr bis zum Jahr 2020 auf den Strassen im Kanton (exkl. Autobahnen) um 10 Prozent gegenüber dem Zustand von 2010 zurückgehen soll.

Um die Ziele der Verkehrsreduktion zu erreichen, sind nicht nur Verlagerungen vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr notwendig. Es braucht weitergehende Anstrengungen, um Verkehr zu vermeiden und auch um den Anteil des Fuss- und Veloverkehrs zu erhöhen. Konkret wird zurzeit unter anderem an folgenden Massnahmen gearbeitet:

- Im Bereich Strassenverkehr sollen in Basel die Tempo 30-Zonen erweitert werden. Ein «Gesamtpaket Parkierung», bestehend aus drei einzelnen Vorlagen (Wiederaufnahme Parkraumbewirtschaftung, Gegenvorschlag zur Park-and-Ride-Initiative, Gegenvorschlag zur Parkraum-Initiative), wurde im Mai 2011 dem Grossen Rat überwiesen und von diesem im September 2011 genehmigt. Diese Vorlagen helfen, den Pendlerverkehr auf umweltfreundliche Verkehrsarten zu verlagern und den Parksuchverkehr zu reduzieren.
- Die Förderung des öffentlichen Verkehrs geschieht seit vielen Jahren durch einen stetigen Ausbau des Angebots von Bus, Tram und Regio-S-Bahn, ergänzt durch die Subventionierung des U-Abos (CHF 25 pro Monat). Im Weiteren sind zahlreiche Pro-

jekte zum Ausbau des Tramnetzes (z.B. Linie 8 nach Weil am Rhein, Anbindung Erlentmatt, Margarethenstich usw.) geplant. Weitere Massnahmen werden im Rahmen der Bearbeitung der Traminitiative bzw. des vom Regierungsrat vorgelegten Gegenvorschlags erarbeitet. Hinzu kommen die Planungen zum Ausbau der trinationalen Regio-S-Bahn (Kapazitätserweiterung der Zulaufstrecken, neue Stationen, Herzstück).

- Mit dem Gegenvorschlag zur Städteinitiative wurde auch ein Rahmenkredit von CHF 10 Mio. zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs bereitgestellt. Neben konkreten Infrastrukturausbauten (Fertigstellung/Ausbau Velonetz, Ausbau Abstellanlagen, Einrichtung Begegnungszonen etc.) sollen mit diesem Rahmenkredit vermehrt auch Kommunikations- und Marketingmassnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs umgesetzt werden. Dabei stehen Kinder- und Jugendliche als Zielpublikum speziell im Fokus. Das Bau- und Verkehrsdepartement hat den ganzen Bereich der Fuss- und Veloverkehrsförderung zudem zu einem strategischen Schwerpunktthema gemacht. Die hierfür entwickelte Vision setzt sich zum Ziel Basel zur «velo- und fussgängerfreundlichsten Stadt der Schweiz» zu machen.
- Um den Verkehr gar nicht erst notwendig werden zu lassen, müssen auf raumplanerischer Ebene Siedlung und Verkehr stärker aufeinander abgestimmt werden. Dieser Herausforderung nimmt sich insbesondere das Agglomerationsprogramm an. Mit der Ablehnung der Familiengarten-Initiative und der Annahme des entsprechenden Gegenvorschlags sind die Voraussetzungen für sinnvolle Siedlungsverdichtungen im Kerngebiet der Agglomeration geschaffen.

### 3. Antrag

Das Grundanliegen der Antragsteller, den umweltfreundlichen Verkehr zu fördern, ist unbestritten. Für den Regierungsrat steht in erster Linie die Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs im Vordergrund. Beim motorisierten Individualverkehr werden heute schon umweltfreundliche Fahrzeuge gefördert. Für Elektroautos ist zudem eine spezielle Förderaktion angedacht, die abhängig ist von ausreichend finanziellen Mitteln im Energie-Förderfonds. Von einer eigentlichen Abwrackprämie möchte der Regierungsrat jedoch absehen.

Auf Grund dieses Berichts beantragen wir Ihnen, den Anzug Emmanuel Ullmann und Konsorten zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen beim Individualverkehr durch staatliche Anreizsetzung als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin  
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin