



An den Grossen Rat

14.1460.01

13.5135.03

BVD/P 141460

Basel, 3. Dezember 2014

Regierungsratsbeschluss vom 2. Dezember 2014

## **Ratschlag**

### **„Revision des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr“**

sowie

### **Bericht zur Motion Jörg Vitelli und Konsorten betreffend Anpassung des ÖV-Gesetzes bezüglich Betrieb von Linienbussen mit 100% erneuerbaren Energieträgern**

## 1. Begehren

Der Grosse Rat hat die Motion Jörg Vitelli und Konsorten betreffend Anpassung des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr bezüglich des Betriebs von Linienbussen mit 100% erneuerbaren Energieträgern am 18. September 2013 an den Regierungsrat zur Ausarbeitung einer Gesetzesvorlage überwiesen. Die Motion hat folgenden Wortlaut:

„Die Regierung und der Grosse Rat haben im Gegenvorschlag zur Trolleybusinitiative die Beschaffung von 26 Gasbussen bewilligt. Damit verbunden war auch, dass diese Busse zu 50% mit Biogas, also einem erneuerbaren Energieträger betrieben wird. Gleichzeitig hat er folgende Ergänzung des öV-Gesetzes beschlossen:

In § 5 Abs. 1 wurde als dritter Satz beigefügt:

Bei der Bestellung von Busleistungen im Ortsverkehr werden die Emissionsanforderungen an die Fahrzeuge nach dem jeweiligen Stand der Technik festgelegt.

Diese Ergänzung hat zum Ziel, Fahrzeuge mit dem jeweils neusten Stand der Technik zu beschaffen. Der Aspekt, dass Fahrzeuge eingesetzt werden sollen, die mit 100% erneuerbaren Energieträgern betrieben werden, wurde nicht explizit festgehalten. In der politischen Diskussion wurde der Wille geäussert, bei der nächsten Busbeschaffung die Flotte einheitlich auf Gasbusse umzustellen und bei genügendem Biogas diese zu 100% mit dem klimaneutralen, regenerierbaren Gas zu betreiben.

Offenbar sind die im Juni 2007 in einer Volksabstimmung sanktionierten Grossratsbeschlüsse in Vergessenheit geraten. Dem Vernehmen nach wollen nun die BVB für die anstehende Ersatzbeschaffung älterer Dieselsebusse erneut Dieselsebusse beschaffen. Argumentiert wird damit, dass Dieselsebusse neuester Technik Gasbussen bezüglich Emissionsverhalten gleichwertig seien. Ausser Acht gelassen wird dabei die Tatsache, dass der Dieseltreibstoff aus einer nicht erneuerbaren Quelle stammt und die CO<sub>2</sub>-Emissionen der BVB erhöht.

Basel-Stadt, als "Musterkanton" bezüglich Energiewende, muss sich auch im Bereich der Mobilität wandeln. Zukünftig sollen beim öffentlichen Verkehr nur noch Busse eingesetzt werden, die mit 100% nachhaltigen, erneuerbaren Energieträgern, unter Ausschluss von Agrotreibstoffen und nachwachsenden Rohstoffen, betrieben werden. Ebenso sollen die Trams mit 100% erneuerbarem Strom verkehren.

Die Unterzeichnenden bitten den Regierungsrat, binnen 12 Monaten eine Anpassung des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖV-Gesetz) dem Grossen Rat vorzulegen, worin festgehalten wird, dass die Leistungserbringer im Busbereich künftig nur noch Fahrzeuge einsetzen dürfen, die mit 100% erneuerbaren Energieträgern, unter Ausschluss von Agrotreibstoffen und nachwachsenden Rohstoffen, betrieben werden. Der Strom für die Züge und Trams muss 100% erneuerbar sein. Als Übergangsfrist sind 10 Jahre ins Gesetz aufzunehmen. Damit haben die Leistungserbringer die Möglichkeit, ihre Fahrzeuge noch bis ans Ende ihrer Laufzeit einzusetzen und den Stromeinkauf entsprechend zu planen.

Jörg Vitelli, Rudolf Rechsteiner, Aeneas Wanner, Mirjam Ballmer, Dominique König-Lüdin, René Brigger, Stephan Luethi-Brüderlin, Urs Müller-Walz, Thomas Grossenbacher, Andrea Bollinger, Emmanuel Ullmann, Brigitte Heilbronner, Martin Lüchinger, Philippe P. Macherel"

## 2. Gesetzesanpassung

Die Motion Jörg Vitelli verlangt eine gesetzliche Regelung, welche die Leistungserbringer im öffentlichen Verkehr zur Verwendung von 100% erneuerbarer Energie für den Betrieb ihrer Fahrzeuge verpflichtet. Die Festlegung einer solchen Bestimmung lässt sich im Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 10. März 2004 (ÖVG SG 951.100) am besten in § 5 „Leistungserbringung“ regeln. Um die Motion Jörg Vitelli umzusetzen, wird der § 5 wie folgt geändert.

Die Änderungen sind der nachfolgenden Synopse zu entnehmen:

Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 10. März 2004	Gesetz über den öffentlichen Verkehr Anpassungsvorschlag zur Umsetzung der Motion
<p><b>§ 5. Leistungsbestellung</b>                      † Zur Erreichung der Zwecke dieses Gesetzes, und insbesondere zur Umsetzung des ÖV-Programms, schliesst der Kanton Leistungsvereinbarungen mit den Erbringern der Verkehrsleistungen ab. Die Leistungsvereinbarungen umschreiben insbesondere Art, Umfang, Kosten und Erlöse der zu erbringenden Leistungen, die vereinbarten Ab-</p>	<p><b>§ 5. Leistungsbestellung</b>                      † Zur Erreichung der Zwecke dieses Gesetzes, und insbesondere zur Umsetzung des ÖV-Programms, schliesst der Kanton Leistungsvereinbarungen mit den Erbringern der Verkehrsleistungen ab. Die Leistungsvereinbarungen umschreiben insbesondere Art, Umfang, Kosten und Erlöse der zu erbringenden Leistungen, die vereinbarten Ab-</p>

<p>geltungen sowie die Anforderungen bezüglich Qualität, Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit der Leistungserbringung. Bei der Bestellung von Busleistungen im Ortsverkehr werden die Emissionsanforderungen an die Fahrzeuge nach dem jeweiligen Stand der Technik festgelegt.</p> <p><sup>2</sup> Die Leistungsvereinbarungen werden in der Regel für eine Periode von einem Jahr abgeschlossen. Der Kanton kann mit Leistungserbringern mehrjährige Leistungs- oder Rahmenvereinbarungen abschliessen, sofern es die Planungssicherheit erfordert.</p> <p><sup>3</sup> Der Kanton kann, mit Ausnahme des Ortsverkehrs, von ihm abzugeltende Leistungen ausschreiben. Der Entscheid über die Ausschreibung obliegt dem Regierungsrat.</p>	<p>geltungen sowie die Anforderungen bezüglich Qualität, Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit der Leistungserbringung.</p> <p><sup>1</sup><sup>bis</sup> Der Kanton strebt im öffentlichen Verkehr den Einsatz von 100% erneuerbaren Energieträgern an, unter Ausschluss von Agrotreibstoffen und nachwachsenden Rohstoffen. Er sorgt für einen möglichst geringen Energieverbrauch im öffentlichen Verkehr und legt die Emissionsanforderungen an die Fahrzeuge nach dem jeweiligen Stand der Technik fest.</p> <p><sup>1</sup><sup>ter</sup> Bei der Bestellung von Leistungen im Ortsverkehr, schreibt der Kanton den Unternehmungen vor, dass im Regelbetrieb nach Ablauf einer Übergangsfrist von zwölf Jahren nur noch Fahrzeuge eingesetzt werden dürfen, welche die Vorgaben gemäss Abs. <sup>1</sup><sup>bis</sup> erfüllen. Der Kanton sorgt insbesondere auch dafür, dass das Tramnetz auf Kantonsgebiet ausschliesslich mit Strom aus erneuerbaren Quellen versorgt wird.</p> <p><sup>1</sup><sup>quater</sup> Ist aufgrund des Stands der Technik die Einhaltung der Bestimmungen gemäss Abs. <sup>1</sup><sup>ter</sup> nicht möglich oder widerspricht sie einer wirtschaftlichen und zuverlässigen Leistungserbringung, kann der Regierungsrat Ausnahmen vorsehen.</p> <p><sup>1</sup><sup>quinquies</sup> Der Kanton wirkt darauf hin, dass die Vorgaben gemäss Abs. <sup>1</sup><sup>bis</sup> nach Ablauf der Übergangsfrist möglichst weitgehend auch für alle weiteren Leistungen des öffentlichen Verkehrs auf Kantonsgebiet eingehalten werden.</p>
---	--

Mit der vorgeschlagenen Gesetzesänderung wird festgehalten, dass der Kanton im öffentlichen Verkehr einen möglichst geringen Energieverbrauch und den Einsatz von 100% erneuerbaren Energieträgern anstrebt. Auf die Erreichung dieser Ziele wirkt er in der Art und Weise hin, wie es die Motion Vitelli fordert. Für Transportleistungen im Ortsverkehr<sup>1</sup>, schreibt das Gesetz verpflichtend vor, dass im Regelbetrieb nach einer Übergangsfrist von zwölf Jahren nur noch Leistungen von Fahrzeugen eingesetzt werden dürfen, die mit 100% erneuerbarer Energie betrieben werden. Dies trifft auch auf den Trambetrieb bzw. die Stromversorgung des Tramnetzes zu. Eine Umstellung auf 100% erneuerbare Energieträger hat bei der BVB mit Bezug auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoss eine Reduktion von rund 6'730 Tonnen CO<sub>2</sub> zur Folge.<sup>2</sup>

Für den Regierungsrat hat aber ein zuverlässiges und qualitativ hochstehendes Angebot im öffentlichen Verkehr, welches die Erschliessung des Kantons jederzeit sicherstellt, oberste Priorität. Es kann nicht im Sinne des Gesetzgebers sein, dass aufgrund einer gesetzlichen Bestimmung zur Energieversorgung einzelne Angebote im öffentlichen Verkehr allenfalls in Frage gestellt werden. Daher sollen folgende Ausnahmen möglich sein:

<sup>1</sup> Ortsverkehr ist kein abschliessend definierter Begriff. Unter Ortsverkehr werden hier alle Linien des öffentlichen Verkehrs verstanden, die nicht vom Bund als Linien des regionalen Personenverkehrs anerkannt sind und die innerhalb des Kantons eine Erschliessungsfunktion erfüllen. Buslinien von und nach Deutschland und Frankreich, die von Gebietskörperschaften aus dem benachbarten Ausland alleine oder zusammen mit dem Kanton Basel-Stadt bestellt werden (z.B. Buslinie 38, Linien 12 und 16 der SWEG; Linien 603, 604 des Distribus; Linie 7301 der SBG) zählen nicht zum Ortsverkehr.

<sup>2</sup> Berechnungsbasis: Jahresverbrauch Diesel und Erdgas (ohne Biogas) gemäss Geschäftsjahr 2013.

- Wenn ausserhalb des Regelbetriebs aus betrieblichen Gründen vorübergehend zusätzliche Busse benötigt werden, um die Qualität des Angebots aufrechtzuerhalten, muss es möglich sein, temporär auch konventionell angetriebene Fahrzeuge (z.B. Mietfahrzeuge) einzusetzen.
- Wenn nachweislich und unerwartet aufgrund des Stands der Technik die Vorgaben von § 5 Abs. 1<sup>ter</sup> nicht eingehalten werden können oder diese einer wirtschaftlichen und zuverlässigen Leistungserbringung widersprechen, so muss auf andere Technologien ausgewichen werden können. Der Regierungsrat muss in diesem Falle einen Massnahmenplan vorlegen. Im Massnahmenplan soll aufgezeigt werden, warum die Vorgaben nicht eingehalten werden bzw. eine Ausnahme notwendig ist und bis wann die Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben mit welchen Massnahmen erreicht werden kann.

Leistungen des ÖV ausserhalb des Ortsverkehrs sind von der Verpflichtung im Gesetz, zu 100% mit erneuerbarer Energie erbracht zu werden, nicht betroffen. Dies sind insbesondere Leistungen im regionalen, grenzüberschreitenden Verkehr und im Fernverkehr. Der Kanton Basel-Stadt hat auf die entsprechenden Leistungserbringer nur einen beschränkten Einfluss, da er neben Bund, anderen Kantonen und ausländischen Gebietskörperschaften nur einer der Leistungsbesteller ist. Auf das Angebot im Fernverkehr hat der Kanton Basel-Stadt keinen Einfluss. Der Regierungsrat möchte vermeiden, dass aufgrund der Verpflichtung, 100% erneuerbare Energie zu verwenden, Linien des öffentlichen Verkehrs aus dem Umland nicht mehr durchgehend in die Stadt geführt werden könnten, sondern an der Kantonsgrenze wenden bzw. Basel weiträumig umfahren müssten. Er setzt sich aber auch hier gemäss § 5 Abs. 1<sup>bis</sup> für den Einsatz von 100% erneuerbaren Energieträgern ein.

Bezüglich der Übergangsfrist schlägt der Regierungsrat in Abweichung zur Motion Vitelli und Consorten eine Dauer von zwölf statt zehn Jahren vor. Dies berücksichtigt die Lebensdauer von zwölf Jahren der aktuell sich in Beschaffung befindlichen Gelenkbusse mit Euro-VI-Norm. Bei einer Übergangsfrist von lediglich zehn Jahren fielen laut BVB durch den vorzeitigen Ersatz zusätzliche Kosten von rund 11 Mio. Franken in Form von Abschreibungen auf den Restwert an.

Das Ziel, 100% erneuerbare Energie zu verwenden, kann zusätzliche Kosten beim laufenden Betrieb, aber auch bei der Anschaffung bzw. Abschreibung der Fahrzeuge und – je nach Technologie – bei der benötigten Infrastruktur verursachen. Der Regierungsrat wird bei der Umsetzung der Ziele der Motion dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit angemessene Beachtung schenken. Er geht dabei davon aus, dass der Gesetzgeber allfällig notwendige Mehrkosten für Energieversorgung, Fahrzeuge oder Infrastrukturen mittragen wird.

Im Entwurf des Grossratsbeschlusses sind die für die Umsetzung der Bestimmungen erforderlichen Übergangsbestimmungen beantragt.

### **3. Exkurs zum Stand der Technik**

#### **3.1 Stand der Technik**

Die BVB verfolgt im Busbereich die Strategie, den Flottenverbrauch und die Schadstoffemissionen kontinuierlich zu reduzieren. Neue Busse sollen ausserdem weniger Lärm produzieren. Die BVB will das auch in der Eignerstrategie des Regierungsrats für die BVB umschriebene Ziel von vollständig mit erneuerbarer Energie angetriebener Busse in Etappen erreichen. In jeder Etappe will die BVB den jeweils besten Bus beschaffen. Im Segment der Kleinbusse, wo die nächste Ersatzbeschaffung ansteht, hat die BVB im Sommer 2014 die Präqualifikation für Kleinbusse mit reinem Elektroantrieb ausgeschrieben. Deren Einsatz ist ab 2017 geplant. Im Hinblick auf die Ersatzbeschaffung der heutigen 38 Gasbusse ab den Jahren 2019/2020 hat die BVB ausserdem das Projekt „Bus der Zukunft“ lanciert. In Zusammenarbeit mit acht Verkehrsbetrieben anderer

Schweizer Städte sowie dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) prüfen die BVB und ihre Projektpartner die Marktfähigkeit von alternativen Antriebstechnologien, dies auch auf Basis verschiedener Versuche in der Schweiz und in den Nachbarländern. Eine in diesem Zusammenhang erstellte aktuelle Marktstudie zeigt, dass der Trend bei den alternativen Antrieben im Busbereich klar in Richtung Elektromobilität geht. Die Elektromobilität im öffentlichen Verkehr ist jedoch noch nicht Stand der Technik und kann nur mit erhöhten Kosten sowie zusätzlichen Risiken umgesetzt werden. Hohe Batterie- und Infrastrukturkosten, eine kleine Reichweite sowie mangelnde Flexibilität sind die wichtigsten Gründe, warum der Elektrobus sich aktuell am Markt noch nicht durchsetzen kann. Der Elektrobus wird darum von verschiedenen ÖV-Betrieben momentan nur zu Testzwecken eingesetzt. Ein flottenweiter Einsatz von Elektrobussen ist aus betrieblicher wie auch aus wirtschaftlicher Sicht heute als wenig attraktiv zu beurteilen. Dabei ist zu erwähnen, dass die Studie bei der Berechnung der Infrastrukturkosten von einer hohen Anzahl an Ladestationen auf der Linie ausgegangen ist. Eine detaillierte Simulation aller Linien kann den Bedarf an Ladeinfrastruktur genauer definieren und somit wahrscheinlich auch die Kosten senken.

Alternativen zum reinen Elektrobus stellen der Trolley- und der H<sub>2</sub>-Brennstoffzellenbus dar, welche beide rein elektrisch angetrieben werden. Lediglich die Energiebereitstellung unterscheidet sich. Beim Trolleybus erfolgt die Energieversorgung über eine Oberleitung. Beim Brennstoffzellenbus wird über eine Brennstoffzelle im Bus die Batterie geladen. Die Brennstoffzelle benötigt dazu reinen Wasserstoff und Sauerstoff aus der Umgebung. Als Abfallprodukt entsteht reines Wasser. Der Betrieb von Trolley- sowie auch Brennstoffzellenbussen ist daher CO<sub>2</sub> frei. Beide Technologien sind aus wirtschaftlichen Gründen nicht empfehlenswert. Der Trolleybus ist auf Grund der hohen Investitionskosten für Fahrzeuge und Oberleitungsinfrastruktur teurer als der reine Elektrobus und lässt keinen Freiraum bezüglich Linienführung und Linienenerweiterung zu. Beim Brennstoffzellenbus ist die energie- und kostenintensive Wasserstoffherstellung der Grund warum die Technologie zum heutigen Zeitpunkt noch als unwirtschaftlich beurteilt werden muss.

Als Übergangslösung bieten viele Hersteller sogenannte Hybrid- oder Plug-In-Hybridbusse an. Die Kombination aus einem Dieselantrieb und einem Elektroantrieb ermöglicht es, die Nachteile des jeweilig anderen Antriebs zu reduzieren respektive zu eliminieren. Der Hybridbus ermöglicht Treibstoffeinsparungen und somit auch eine Reduktion von CO<sub>2</sub> von ca. 20–30%. Die Plug-In-Funktion ermöglicht es, im Betrieb zum grössten Teil elektrisch zu fahren und nur bei langen Überführungsfahrten den Dieselmotor zu benutzen. Der Plug-In-Hybridbus ermöglicht Treibstoffeinsparungen und somit auch eine Reduktion von CO<sub>2</sub> von ca. 50–70% je nach Ladekonzept. Trotz grosser Einsparungen erfüllen Hybridbusse die Anforderung nach 100% erneuerbarer Energie allerdings nicht.

Der (Bio-)Gasbus, der vor fünf bis zehn Jahren noch vielversprechend vermarktet wurde, konnte sich in seiner Entwicklung nicht weiter durchsetzen. Das zeigt einerseits das fehlende Angebot verschiedener Hersteller, aber auch die aktuellen Beschaffungen verschiedener ÖV-Betriebe, welche wieder von Gas auf Diesel umstellen. Die Partikelemissionen sind beim Dieselmotor mit Abgasnorm Euro VI sogar besser als bei aktuellen Gasmotoren ohne Partikelfilter. Nach wie vor ist die Ressource Biogas nur beschränkt verfügbar. Technologisch denkbar, aber von den Busherstellern nicht angeboten, ist eine Kombination der Hybridtechnologie mit Biogasmotoren. Da diese Technologie nicht existiert und somit auch keine Kosten bekannt sind, fliesst sie auch nicht in den Kostenvergleich mit ein.

### **3.2 Schätzung der Mehrkosten**

Eine Schätzung der Mehrkosten alternativer, zukünftig marktfähiger Antriebstechnologien ist zum heutigen Zeitpunkt selbstverständlich nicht möglich. Entsprechende Aussagen wären unseriös. Wenn ein Beschaffungsentscheid heute, im Jahr 2014, fallen würde, ist mit den in der untenstehenden Tabelle aufgeführten prozentualen Mehrkosten zu rechnen. Es gilt dabei zu beachten, dass es sich nicht um Vollkosten, sondern lediglich um Teilkosten handelt. Im Kostenvergleich

enthalten sind diejenigen Kostenblöcke, die für einen Technologieentscheid relevant sind. Dies umfasst die Anschaffungskosten (bzw. Abschreibungskosten), Kosten für Fahrzeugunterhalt, Energiekosten sowie die für die jeweilige Technologie relevanten Infrastrukturkosten (z.B. Ladestationen beim Elektrobuss oder Stromversorgung inkl. Fahrleitungen beim Trolleybus). Die Kapitalkosten sind nicht enthalten, da sie Teil der Leistungsvereinbarung sind. Auf Basis dieser Teilbetrachtung und bezogen auf die heutige Stückzahl von 98 im Linienverkehr eingesetzten Bussen würden die durchschnittlichen Kosten für einen reinen Dieselbus-Betrieb heute 12,5 Mio. Franken pro Jahr betragen. Die grosse Bandbreite zeigt, dass kostenmässig heute einzig Biogas- und Hybridbusse in vertretbare Nähe des Dieselmusses kommen. Bei allen anderen Technologien wäre heute mit massiven Mehrkosten zu rechnen, weshalb sie nur für den Versuchsbetrieb in Frage kommen.

	Dieselbus	Gasbus	Hybridbus	Plug-In-Hybridbus	Elektrobus	Trolleybus	Brennstoffzellenbus
<b>Kosten</b>	<b>100%</b>	<b>140%</b>	<b>120%</b>	<b>160%</b>	<b>250%</b>	<b>270%</b>	<b>290%</b>
in Mio. Fr.	12.5	17.5	15.0	20.0	31.25	33.75	36.25
<b>Abweich.</b>	<b>±10%</b>	<b>±10%</b>	<b>±20%</b>	<b>±30%</b>	<b>±40%</b>	<b>±20%</b>	<b>±40%</b>
Risiken	- Kann Motion Vitelli nicht umsetzen	- Verfügbarkeit Biogas - Preisanstieg Biogas - Verfügbarkeit EURO VI	- Kinderkrankheiten einer neuen Technologie - Zwei versch. Technologien = mehr Kosten - Nur Übergangslösung. Kann Motion Vitelli nicht umsetzen - Nur ein Hersteller - Kein Seriell-Hybrid	- Unsicherheit Infrastrukturkosten an jeder Endhaltestelle - Kinderkrankheiten einer neuen Technologie - Hohes Projektrisiko da 2 neue Technologien gekauft werden (Plug-In-Bus und Ladestation) - Nur Übergangslösung. Kann Motion Vitelli nicht umsetzen.	- Unsicherheit Infrastrukturkosten an jeder Endhaltestelle und an jeder 3. Haltestelle - Kinderkrankheiten einer neuen Technologie - Hohes Projektrisiko da 2 neue Technologien aufeinander abgestimmt werden müssen (E-Bus und Ladestation) - Bewilligung Ladestationen, Stadtbau und Kundenakzeptanz	- Hohe Investitionskosten der Fahrzeuge - Sehr hohe Infrastrukturkosten für den Aufbau der Oberleitungen - Bewilligung Oberleitungen, Stadtbau und Kundenakzeptanz - Flexibilität eingeschränkt da an Oberleitung gebunden	- Unsicherheit Infrastrukturkosten H <sub>2</sub> -Herstellung - Kinderkrankheiten einer neuen Technologie - Hohes Projektrisiko da 2 neue Technologien von zwei Herstellern aufeinander abgestimmt werden müssen (H <sub>2</sub> -Bus und H <sub>2</sub> -Tankstelle) - Bewilligung und Sicherheitsbestimmungen - Betriebs- und Betankungskonzept. Schnellbetankung auf dem Hof oder Langsambetankung im Depot - Verfügbarkeit der Busse muss geprüft werden

Die BVB wird – angesichts der heute noch grossen Unklarheiten bezüglich der künftig anzuwendenden Antriebstechnologie sowie der damit verbundenen Mehrkosten – bei der nächsten Busbeschaffung (Ersatz der 38 Gasbusse in den Jahren 2019/2020) die Frage der allfälligen Mehrkosten zusammen mit den Bestellbehörden frühzeitig und umfassend aufarbeiten und den Technologieentscheid aufgrund einer Gesamtsicht einvernehmlich mit dem Besteller fällen. Sollte sich zeigen, dass eine Beschaffung von Bussen mit 100% erneuerbarer Antriebsenergie zu unerwartet hohen Mehrkosten für den Kanton führt, kann der Regierungsrat Ausnahmen vorsehen.

#### 4. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgeabschätzung

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss § 8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz) vom 14. März 2012 geprüft.

Die vorgeschlagene Gesetzesänderung wurde vom Justiz- und Sicherheitsdepartement auf seine Übereinstimmung mit den Richtlinien des Regierungsrates über die formelle Gesetzestechnik und die geschlechtsneutrale Gesetzessprache überprüft, wobei keine Mängel festgestellt wurden.

Eine Regulierungsfolgenabschätzung ist nur durchzuführen, wenn eine Betroffenheit vorliegt, was gemäss RFA-Vortest im vorliegenden Fall nicht gegeben ist.

#### 5. Antrag

Gestützt auf den vorliegenden Ratschlag beantragt der Regierungsrat dem Grossen Rat:

- ://:
1. Dem beiliegenden Beschlussentwurf für eine Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr zuzustimmen.
  2. Die Motion Jörg Vitelli und Konsorten betreffend Anpassung des ÖV-Gesetzes bezüglich Betrieb von Linienbussen mit 100% erneuerbaren Energieträgern als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin  
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin

#### Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

## Grossratsbeschluss

### Revision des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr

(vom 10. März 2004)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. [Nummer eingeben] vom [Datum eingeben] und nach dem mündlichen Antrag der [Kommission eingeben] vom [Datum eingeben], beschliesst:

I.

Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 10. März 2004 wird wie folgt geändert:

#### **§ 5 Abs. 1 erhält folgende neue Fassung**

<sup>1</sup> Zur Erreichung der Zwecke dieses Gesetzes, und insbesondere zur Umsetzung des ÖV-Programms, schliesst der Kanton Leistungsvereinbarungen mit den Erbringern der Verkehrsleistungen ab. Die Leistungsvereinbarungen umschreiben insbesondere Art, Umfang, Kosten und Erlöse der zu erbringenden Leistungen, die vereinbarten Abgeltungen sowie die Anforderungen bezüglich Qualität, Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit der Leistungserbringung.

#### **Nach § 5 Abs. 1 werden folgende neue Abs. 1<sup>bis</sup> bis Abs. 1<sup>quinquies</sup> eingefügt:**

<sup>1bis</sup> Der Kanton strebt im öffentlichen Verkehr den Einsatz von 100% erneuerbaren Energieträgern an, unter Ausschluss von Agrotreibstoffen und nachwachsenden Rohstoffen. Er sorgt für einen möglichst geringen Energieverbrauch im öffentlichen Verkehr und legt die Emissionsanforderungen an die Fahrzeuge nach dem jeweiligen Stand der Technik fest.

<sup>1ter</sup> Bei der Bestellung von Leistungen im Ortsverkehr schreibt der Kanton den Unternehmungen vor, dass im Regelbetrieb nach Ablauf einer Übergangsfrist von zwölf Jahren nur noch Fahrzeuge eingesetzt werden dürfen, welche die Vorgaben gemäss Abs. 1<sup>bis</sup> erfüllen. Der Kanton sorgt insbesondere auch dafür, dass das Tramnetz auf Kantonsgebiet ausschliesslich mit Strom aus erneuerbaren Quellen versorgt wird.

<sup>1quater</sup> Ist aufgrund des Stands der Technik die Einhaltung der Bestimmungen gemäss Abs. 1<sup>ter</sup> nicht möglich oder widerspricht sie einer wirtschaftlichen und zuverlässigen Leistungserbringung, kann der Regierungsrat Ausnahmen vorsehen.

<sup>1quinquies</sup> Der Kanton wirkt darauf hin, dass die Vorgaben gemäss Abs. 1<sup>bis</sup> nach Ablauf der Übergangsfrist möglichst weitgehend auch für alle weiteren Leistungen des öffentlichen Verkehrs auf Kantonsgebiet eingehalten werden.

II.

Diese Änderung ist zu publizieren; sie unterliegt dem Referendum und wird nach Eintritt der Rechtskraft sofort wirksam.