



An den Grossen Rat

19.0926.02

19.0931.02 / 17.5064.05 / 17.5070.04 / 16.5274.04 / 17.5063.04 / 16.5169.04 / 20.5074.02

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission
Basel, 17. März 2021

Kommissionsbeschluss vom 17. März 2021

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

zum Ratschlag Gesamtkonzept Elektromobilität

**Vergabe eines bedingt rückzahlbaren zinslosen Darlehens an die Industriellen Werke Basel (IWB) für die Finanzierung von 200 öffentlich zugänglichen Ladestationen auf Allmend
Anpassung des kantonalen Umweltschutzgesetzes**

sowie

Bericht zu zwei Motionen und fünf Anzügen

1. Ausgangslage

Um das von Bund, Kantonen, Städten und der Elektrizitäts- und Mobilitätsbranche gemeinsam avisierte Ziel zu erreichen, den Anteil der Elektrofahrzeuge an den Neuzulassungen bis 2022 von 5% (2020) auf 15% zu erhöhen und damit einen Beitrag an die CO₂-Reduktionsziele im Verkehr zu leisten, braucht es zusätzliche Massnahmen. Der Regierungsrat legt dem Grossen Rat deshalb – auch in Beantwortung mehrerer politischer Vorstösse – ein «Gesamtkonzept Elektromobilität» vor. Die Roadmap des Bundes definiert drei prioritäre Handlungsfelder: erfolgreiche Marktentwicklung der Fahrzeuge, optimale Ladeinfrastruktur sowie Anreize und Rahmenbedingungen.

Ein Gesamtkonzept zur Elektromobilität hat der Regierungsrat bereits in seinem Bericht vom 20. Juni 2017 zur *Motion Thomas Grossenbacher und Stephan Luethi-Brüderlin betreffend Rahmenkredit für einen nachfragegesteuerten Ausbau von 200 öffentlich zugänglichen Ladestationen für E-Mobile* sowie zur *Motion Aeneas Wanner und Konsorten betreffend gesetzliche Regelung der Versorgungssicherheit für E-Mobile* in Aussicht gestellt. Dieses soll aufzeigen, wie weit und in welchen Bereichen die öffentliche Hand die Elektromobilität unterstützen soll. Im Hinblick auf die Klimaziele erachtet es der Regierungsrat als notwendig, den Umstieg auf die Elektromobilität mit Fördermassnahmen zu beschleunigen. Er schlägt ein primär auf Anreize setzendes Massnahmenpaket mit folgenden Schwerpunkten vor:

- Ladeinfrastruktur: Ausbau im öffentlichen Raum; Vorgaben bei grösseren Bauvorhaben; Förderbeiträge für die Erweiterung von Hausanschlüssen bei spezifischen Vorhaben.
- Finanzielle Anreize: Kaufsubventionen für den Berufsverkehr; Reduktion der Motorfahrzeugsteuer.
- Sensibilisierung: Zielgruppenspezifische Information, insbesondere für Unternehmen.
- Vorbildfunktion der Verwaltung und der selbständigen öffentlich-rechtlichen Unternehmen.

Sollte dieses Paket zu wenig Wirkung zeigen, würde der Regierungsrat in einem zweiten Schritt weitergehende Massnahmen wie die Schaffung von Umweltzonen, das privilegierte Parkieren für Elektrofahrzeuge oder die Anpassung des Steuerrechts (Abzüge / Vergünstigungen für Fahrzeuge) prüfen und zur Umsetzung vorschlagen. Absehen möchte er von einer generellen finanziellen Förderung von Elektrofahrzeugen und von Privilegien im Strassenraum wie der Benutzung von Busspuren oder dem Gratisparkieren. Die Förderung der Elektromobilität soll finanziell massvoll sein und bestehende umweltfreundliche und flächeneffiziente Angebote (ÖV, Fuss- und Veloverkehr) weder behindern noch konkurrenzieren. Die Förderung der Elektromobilität soll zu keiner Zunahme des motorisierten Individualverkehrs führen.

2. Kommissionsberatung

Der Grosse Rat hat den *Ratschlag Gesamtkonzept Elektromobilität*, der auch auf zwei Motionen und vier Anzügen eingeht, am 11. September 2019 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) überwiesen. Bei der Beratung des Geschäfts berücksichtigt hat die UVEK zusätzlich den ihr am 21. Oktober 2020 überwiesenen *Anzug David Wüest-Rudin und Konsorten betreffend Vergünstigungen in Parkings für Elektroautos*.

Die UVEK hat sich an ihren Sitzungen vom 17. Juni, 26. August, 4. November, 2. und 9. Dezember 2020 mit dem Geschäft auseinandergesetzt. Eintreten auf den Ratschlag war nicht bestritten. Die UVEK beantragt dem Grossen Rat, dem Antrag des Regierungsrats zu folgen. Sie ist allerdings der Ansicht, dass es zur Förderung der Elektromobilität neben den im Ratschlag genannten und in den Kapiteln 2.1 bis 2.6 kommentierten weitere Massnahmen braucht. Sie reicht deshalb gleichzeitig eine Motion ein, die den Regierungsrat zu einem weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge verpflichten soll. Im Weiteren verweist sie auf die von ihr beschlossenen Grundsätze zur Elektromobilität (vgl. Kapitel 3), vor deren Hintergrund ihre Einschätzungen in den folgenden Abschnitten zu lesen sind.

2.1 Nachfragegerechter Ausbau von 200 Ladestationen

Da mehr als die Hälfte der im Kanton Basel-Stadt immatrikulierten Autos auf Allmend parkiert werden, sind öffentlich zugängliche Lademöglichkeiten beim Umstieg auf die Elektromobilität essenziell. Der Grosse Rat hat dem Regierungsrat mit der Überweisung der *Motion Thomas Grossenbacher und Stephan Luethi-Brüderlin betreffend Rahmenkredit für einen nachfragegesteuerten Ausbau von 200 öffentlich zugänglichen Ladestationen für E-Mobile* einen entsprechenden Auftrag erteilt.

Bereits im Gang ist das Pilotprojekt «Elektromobilität – gelbe Parkplätze mit Ladesäulen» mit zehn Ladestationen in Wohnquartieren. Aufgrund der in diesem Rahmen gemachten Erfahrungen schlägt der Regierungsrat vor, beim weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur nachfrageorientiert vorzugehen. Sowohl private als auch gewerbliche Interessenten sollen Anträge für Ladestationen auf öffentlichem Grund stellen können. Es muss dabei nachgewiesen werden, dass ein Elektrofahrzeug nicht auf einem eigenen oder gemieteten Parkplatz geladen werden kann und eine minimale Auslastung der Ladestation sichergestellt ist. Bei der Wahl des genauen Standorts werden örtliche Rahmenbedingungen (Stadtbild, Sicherheit, Platzbedarf), die Erweiterungsmöglichkeit (Ummarkierung eines Nachbarparkplatzes) und die technische Machbarkeit (Topologie des Stromnetzes) berücksichtigt. Ohne Einsprachen kann eine Ladestation ab Antragsstellung in weniger als einem Jahr realisiert werden.

Neben Quartierladestationen mit einer Ladeleistung von 22 kW – was je nach Auto eine Ladedauer von zwei bis acht Stunden bedeutet – möchte der Regierungsrat auch einige Schnellladestationen realisieren. Angesichts der deutlich höheren Investitionskosten ist dies nur an Standorten vorgesehen, an denen mehrere Zielgruppen bedient werden können oder eine grosse Ladenachfrage besteht (z.B. bei publikumsintensiven Einrichtungen).

Der Regierungsrat erachtet es als angezeigt, den Aufbau dieser Infrastruktur zu einer öffentlichen Aufgabe zu machen. Er möchte sie den IWB als Stromnetzbetreiberin übertragen. Aufgrund der hohen Investitionskosten sind derzeit keine Bestrebungen privater Anbieter erkennbar, eine solche Infrastruktur aufzubauen. Aus dem Stromverkauf lassen sich dezentrale Ladesäulen in Quartieren nicht amortisieren. Die IWB rechnen nach Installation aller 200 Ladesäulen mit Gesamtkosten für Betrieb und Verwaltung von rund 173'000 Franken pro Jahr. Über einen Betrachtungszeitraum von zehn Jahren resultiert unter Anwendung der Discounted Cashflow-Methode ein negativer Barwert: Die zu erwartenden Einnahmen decken die Ausgaben für den Netzanschluss und die Errichtung der Ladestationen nicht. Der Regierungsrat beantragt deshalb für die Finanzierung von öffentlich zugänglichen 170 Quartierladestationen und 30 Schnellladestationen einen Investitionsbeitrag in Form eines bedingt rückzahlbaren, zinslosen Darlehens an die IWB in der Höhe von 11.4 Mio. Franken. Ziel ist es gemäss Ratschlag, die Ladesäulen bis Ende 2026 sukzessive zu installieren.

Um die neue Staatsaufgabe gesetzlich zu verankern, schlägt der Regierungsrat eine neue Bestimmung im Umweltschutzgesetz mit folgendem Wortlaut vor: «*Der Kanton sorgt dafür, dass eine genügende Anzahl Parkplätze im öffentlichen Strassenraum mit Lademöglichkeiten für Elektroautos ausgerüstet ist. Er kann diese Aufgabe an Dritte übertragen*». Die Übertragung der Aufgabe an die IWB kann im Rahmen eines Leistungsauftrags gemäss §5 Abs. 4 IWB-Gesetz erfolgen.

Im Verlauf der Behandlung des Geschäfts ist der UVEK vom damaligen Vorsteher des Bau- und Verkehrsdepartements schriftlich mitgeteilt worden, dass ab 2024 über das Agglomerationsprogramm des Bundes auch Beiträge an öffentliche Ladeinfrastrukturen ausgerichtet werden dürften. Der Regierungsrat beabsichtigt, bei Zustimmung des Grossen Rats zum vorliegenden Ratschlag einen entsprechenden Antrag zu stellen. Gerechnet werden kann mit einem Bundesbeitrag von 30-40% an die Investitionskosten.

Die UVEK hat intensiv über die Anzahl der zu installierenden Ladesäulen diskutiert. Eine Mehrheit der Kommission ist der Ansicht, dass sich der Kanton Basel-Stadt nicht nur an der Roadmap des Bundes orientieren, sondern eine Vorreiterrolle einnehmen sollte. Es ist absehbar, dass sich die Zunahme an elektrisch betriebenen Autos in den nächsten Jahren beschleunigen wird. Deshalb

braucht es auf Kantonsgebiet mehr Ladesäulen. Um die Kosten pro Anschlusspunkt tief zu halten, machen solche vor allem in Parkings Sinn. Dort können sie in grosser Zahl installiert werden.

Beim Entscheid über den Kauf eines Elektrofahrzeugs ist die Möglichkeit, dieses ohne grosse Umstände laden zu können, sehr massgebend. Ein rein nachfrageorientierter Ausbau der Infrastruktur dürfte den Absatz von Elektrofahrzeugen bremsen. Wer über keine eigene Ladeinfrastruktur verfügt, ist auf Ladesäulen auf Allmend oder in einem öffentlich zugänglichen Parking angewiesen. Befindet sich bereits eine Ladesäule «vor dem eigenen Haus», entscheidet sich der Käufer, die Käuferin eines neuen Fahrzeugs eher für ein elektrisch betriebenes, als wenn er oder sie zuerst einen Antrag stellen muss, damit im Umfeld seines Zuhauses eine solche – innerhalb eines halben bis eines ganzen Jahres – installiert wird. Der Ansatz muss lauten, die Leute über die vorhandene Infrastruktur zu motivieren, ein Elektrofahrzeug zu kaufen – und nicht abzuwarten, bis sie es von alleine tun und dann mit der Infrastruktur nachzuziehen.

Seitens Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt wurde darauf hingewiesen, dass mit dem vorliegenden Ratschlag die *Motion Thomas Grossenbacher und Stephan Luethi-Brüderlin betreffend Rahmenkredit für einen nachfragegesteuerten Ausbau von 200 öffentlich zugänglichen Ladestationen für EMobile* umgesetzt wird. Diese fordert eine nachfragegerechte Installation von 200 Ladesäulen in den Quartieren für Autobesitzer ohne eigenen Abstellplatz. Sollte sich zeigen, dass dieses Angebot nicht ausreicht, würde der Regierungsrat in einem neuen Ratschlag weitere Mittel beantragen. Es wäre vorstellbar, zum jetzigen Zeitpunkt Ausgaben für mehr Ladesäulen zu bewilligen. Am nachfrageorientierten Ausbau der 200 Quartierladesäulen sollte aber dennoch festgehalten werden. Damit könne verhindert werden, dass in eine Infrastruktur investiert wird, die gar nicht gebraucht wird oder die sich in einigen Jahren als veraltet erweist. Diese Einschätzung wird von einer Mehrheit der UVEK nicht geteilt. Dass eine gut ausgebaute Infrastruktur dazu beitragen kann, dass mehr Leute ein Elektrofahrzeug statt eins mit Verbrennungsmotor kaufen, ist unbestritten.

Aufgrund des Umstands, dass 200 Ladesäulen gemessen auf 60'000 im Kanton immatrikulierte Fahrzeuge lediglich 0.003 Ladepunkten pro Fahrzeug entspricht, hat die UVEK über einen Antrag diskutiert, 2'000 weitere Ladesäulen in Parkings zu erstellen. Diese könnten deutlich günstiger erstellt werden als einzelne Anlagen auf der Allmend. Mit einer Verdopplung der Ausgaben könnte möglicherweise ein Zehnfaches an Ladepunkten erstellt werden. Parkplätze mit Ladesäule in öffentlich zugänglichen Parkings müssen nicht Elektrofahrzeugen vorbehalten bleiben. Das Parkleitsystem kann feststellen, wenn alle Parkplätze ohne Ladesäule besetzt sind – und dann freie mit Ladesäule für konventionelle Autos freigeben. Mehr Parkplätze mit Ladesäule führen nicht zu einer Reduktion der Parkplätze für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor.

Bei der Erstellung der Ladeinfrastruktur handelt es sich nicht nur um eine Staatsaufgabe. Auch private Liegenschaftseigentümer sind aufgefordert, ihre Parkplätze mit Ladesäulen auszustatten. Zielpublikum des Ratschlags sind aber Stadtbewohnende mit eigenem Auto, aber ohne eigenen Abstellplatz. Öffentlich zugängliche Parkhäuser werden in erster Linie von Auswärtigen benutzt.

2.2 Kaufsubvention für viel benutzte Elektrofahrzeuge

Da die Umweltbelastung von Elektroautos vor allem bei der Herstellung anfällt, schneiden diese insbesondere bei hoher Fahrleistung ökologisch besser ab. Eine Kaufunterstützung ist also vertretbar für Fahrzeuge mit hoher Auslastung und wenn der öffentliche Verkehr oder das (Cargo-)Velo keine valable Alternative ist. Der Regierungsrat hat deshalb bisher ausschliesslich die Anschaffung von reinen Elektrotaxis und reinen Elektrofahrzeugen von Unternehmen finanziell unterstützt. An diesem Prinzip möchte er auch in Zukunft festhalten. Kaufsubventionen für Elektrofahrzeuge von privaten Haushalten sind nicht geplant. Neben der Verlängerung der laufenden Aktionen ist die Lancierung einer neuen Aktion für grössere vollelektrische Lieferwagen und LKW angedacht. Die Finanzierung erfolgt über den Energieförderfonds.

Die UVEK hat die Frage aufgeworfen, ob bzw. in welcher Form eine Kaufsubvention mit der Auflage verbunden werden kann, ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor definitiv aus dem Verkehr zu ziehen (also zu verschrotten). Kauft eine Firma ein neues Elektrofahrzeug und verkauft ihr bisheriges mit

Verbrennungsmotor, emittiert dieses einfach woanders CO₂. Sichergestellt werden müsste im Sinne des Klimaschutzes auch, dass subventionierte Elektrofahrzeuge ausschliesslich mit Strom aus erneuerbaren Quellen betrieben werden.

Kaufsubventionen generell als «Verschrottungsprämie» auszurichten wäre gemäss Auskunft aus dem Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt schwierig. Es gibt Betriebe, die Fahrzeuge bewusst vor dem Ende ihrer Lebensdauer und in der Absicht, noch einen Verkaufserlös zu erzielen, ersetzen. Es kann auch sein, dass eine Firma ihren Fahrzeugpark vergrössern will. Deshalb gilt es gut zu überlegen, ob bzw. in welchen Fällen die Bedingung „Verschrottung eines bestehenden Fahrzeugs“ sinnvoll ist. Vorstellbar wäre ein zusätzlicher Bonus bei Verschrottung eines alten Fahrzeugs. Rechtlich wäre eine solche Vorgabe unproblematisch, praktisch dürfte sie aber dazu führen, dass weniger Elektrofahrzeuge gekauft werden.

Die UVEK ist mit der Möglichkeit, während einer begrenzten Zeit Kaufsubventionen auszurichten, ebenso einverstanden wie mit dem vom Regierungsrat vorgesehenen zurückhaltenden Einsatz dieses Instruments. Kaufsubventionen müssen auf ohnehin viel genutzte und geteilte Fahrzeuge beschränkt bleiben. Elektrofahrzeuge sind aufgrund der bei ihrer Herstellung verbrauchten «grauen Energie» vor allem dann sinnvoll, wenn sie viel gefahren werden. Die Anschaffung aller Elektrofahrzeuge zu subventionieren würde zwar den Anteil dieser Fahrzeuge an der Fahrzeugflotte rascher erhöhen, aber auch zu einer Zunahme der insgesamt immatrikulierten Fahrzeuge führen. Letzteres kann kein Ziel des Kantons sein.

Aufgrund von Bestimmungen im Energiegesetz sichergestellt ist, dass im Kanton Basel-Stadt Elektrofahrzeuge ausschliesslich mit erneuerbarem Strom geladen werden. Dass jemand ein vom Kanton subventioniertes Fahrzeug ausserhalb des Kantons lädt, lässt sich allerdings nicht verhindern. Eine Aktion mit der Auflage zu verbinden, ein Fahrzeug dürfe nur mit 100% erneuerbarem Strom betrieben werden, ist deshalb unrealistisch.

2.3 Förderbeiträge bei Erweiterung von Hausanschlüssen

Sollen künftig in einer Parkierungsanlage eines Gebäudes mehrere Elektrofahrzeuge gleichzeitig geladen werden, setzt dies unter Umständen eine Leistungsverstärkung bzw. Verstärkung des bestehenden Hausanschlusses voraus. Das Auswechseln einer Anschlussleitung ist allerdings mit erheblichen Kosten verbunden, welche die Kosten für die eigentlichen Ladestationen deutlich übersteigen können. Unter definierten Voraussetzungen beabsichtigt der Regierungsrat deshalb, im Rahmen einer zeitlich begrenzten Aktion Beiträge aus dem Energieförderfonds auszurichten, wenn in bestehenden Gemeinschaftsgaragen infolge des Einbaus von Ladestationen der Hausanschluss erweitert werden muss.

Die UVEK empfindet dieses Element der Förderung der Elektromobilität als wichtig und unterstützt das Vorgehen des Regierungsrats. Sie regt an, in diesem Rahmen das Teilen von Fahrzeugen zu fördern.

2.4 Sensibilisierung

Auch Sensibilisierungsmassnahmen sollen im bisherigen Rahmen weitergeführt werden oder Bestandteil von Förderaktionen sein. Genutzt werden sollen wie bisher bestehende Plattformen wie die Mobilitätswoche. Neu sollen aber auch Halter grösserer Fahrzeugflotten direkt angesprochen werden. Die Kosten für solche Aktionen liegen in der Regel im fünfstelligen Bereich und werden aus dem laufenden Budget bezahlt.

Die UVEK ist auch damit einverstanden.

2.5 Vorbildfunktion der Verwaltung und öffentlich-rechtlicher Unternehmen

Dank besserer Batterietechnologien hat sich der Einsatzbereich von Elektrofahrzeugen in den letzten Jahren deutlich erweitert. So nutzt die Kantonspolizei Elektrofahrzeuge für das Alarmpikett und

die Stadtreinigung Elektrokehrfahrzeuge. Die Busflotte der BVB wird bis 2027 vollständig auf Elektroantrieb umgestellt.

Seit Sommer 2019 dürfen die Dienststellen des Kantons grundsätzlich nur noch Elektrofahrzeuge anschaffen. Beim Justiz- und Sicherheitsdepartement läuft derzeit eine Ausschreibung für 140 Elektrofahrzeuge für die gesamte Verwaltung. Die staatsnahen Betriebe mit grösserer Fahrzeugflotte sollen künftig nur noch Elektrofahrzeuge beschaffen, wenn dies nicht mit wesentlichen leistungsmässigen Nachteilen verbunden ist. Dies wird in den Eignerstrategien verankert.

Die UVEK unterstützt dieses Bestreben.

2.6 Lenkung durch die Motorfahrzeugsteuer

Rein elektrisch betriebene Personenwagen werden im Kanton Basel-Stadt seit 2018 nur noch mit dem Leergewicht besteuert und erhalten zudem einen Steuerrabatt von 50%, solange ihr Anteil an allen Personenwagen unter 5% liegt. Für Motorräder mit elektrischem Antrieb wird die ordentliche Steuer um 20% ermässigt. Der Regierungsrat prüft nun, ob auch die Bemessung der Motorfahrzeugsteuer für Lieferwagen mit der Komponente CO₂-Emissionen erweitert werden kann. Elektrisch betriebene Lieferwagen sollen zudem steuerlich privilegiert werden. Um diese in die ökologische Besteuerung einzubeziehen, wird der Regierungsrat dem Grossen Rat einen separaten Ratschlag unterbreiten.

Die UVEK ist mit der steuerlichen Bevorzugung von Elektrofahrzeugen einverstanden, hält aber fest, dass solche Anreize nicht dazu führen dürfen, dass Leute ein Elektrofahrzeug erwerben, die andernfalls gar kein Auto kaufen würden.

2.7 Auftragsvergabe an die IWB

In der UVEK ist die Frage aufgeworfen worden, welche Alternativen zur Vergabe des Auftrags an die IWB bestünden. Eine Ausschreibung bzw. (teilweise) Auftragsvergabe an Dritte wäre gemäss Auskunft aus dem Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt möglich. Allerdings fallen von den Gesamtkosten für eine Ladesäule mit einer Leistung von 22 kW rund drei Viertel für den Netzanschluss an. Dabei handelt es sich um eine hoheitliche Aufgabe der IWB. Ausschreiben könnte man faktisch nur die Wartung der Ladesäulen und das Inkasso. Die Beschaffung der Ladesäulen wird von den IWB öffentlich ausgeschrieben.

Das Departement empfindet die Schaffung einer zusätzlichen Schnittstelle als nicht sinnvoll. Eine Vergabe von Wartung und Inkasso an einen Dritten dürften die Gesamtkosten eher erhöhen als reduzieren. Da die *Motion Thomas Grossenbacher und Stephan Luethi-Brüderlin betreffend Rahmenkredit für einen nachfragegesteuerten Ausbau von 200 öffentlich zugänglichen Ladestationen für EMobile* einen möglichst günstigen Tarif verlangt, dürfte der Betrieb von Ladesäulen in Quartieren kein einträgliches Geschäft sein. Die IWB werden aus dem Betrieb der Ladesäulen keinen Gewinn erzielen. Da es sich um ein strategisches Projekt handelt, macht die Auftragsvergabe an die IWB insofern Sinn, als die politische Einflussmöglichkeit in diesem Fall grösser ist als bei der Vergabe an einen Dritten.

2.8 Technologische Entwicklung

Thematisiert hat die UVEK auch die Frage einer möglichen Fehlinvestition aufgrund technologischer Entwicklungen bei der Ladeinfrastruktur. Diese ist gemäss Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt insofern nicht gross, als die zu beschaffenden 200 Ladesäulen auch aufgrund dieser Gefahr über lediglich fünf Jahre abgeschrieben werden. Dass es in ein paar Jahren bessere Lösungen gibt, ist durchaus möglich. Die Ladestecker an den Fahrzeugen sind allerdings normiert. Jedes Elektrofahrzeug kann an jeder Ladesäule aufgeladen werden. Es kann somit ausgeschlossen werden, dass neue Fahrzeuge nicht an alten Ladesäulen aufgeladen werden können. Zudem ist der Anschluss an das Netz der grösste Kostenblock.

2.9 Finanzierung der Ladeinfrastruktur

Der Regierungsrat beantragt zur Finanzierung der 200 Ladesäulen auf Allmend ein bedingt rückzahlbares Darlehen an die IWB. Er geht davon aus, dass das Darlehen von den IWB nicht voll zurückbezahlt werden kann. Ein Teil der Kosten bleibt in diesem Fall am Kanton bzw. an den Steuerzahlenden hängen. Dies ist in der UVEK auf Kritik gestossen. Sie wünscht sich eine verursachungsgerechte Finanzierung. Die Kosten für die Erstellung der 200 Ladesäulen vollständig in den über diese bezogenen Strom einzupreisen dürfte allerdings unrealistisch sein. Der Ladesäulen-Preis wäre deutlich höher als jener des über die normale Steckdose bezogenen Stroms. Dies wiederum hätte vermutlich zur Folge, dass die Ladesäulen kaum genutzt (oder gar nicht erstellt) würden – und die Investition trotzdem nicht amortisiert werden könnten. Ein zu hoher Preis schmälerte zudem den Anreiz, sich ein Elektrofahrzeug anzuschaffen.

In welchem Ausmass sich die Investitionen der IWB für die 200 Ladesäulen refinanzieren lassen, ist bei einem «angemessenen» Strompreis in erster Linie von der Nachfrage abhängig. Diese kann im Voraus aber bestenfalls abgeschätzt werden. Die Installation von einzelnen, dezentralen Ladepunkten ist vergleichsweise teuer. Es wäre aber nicht im Sinne der Motion und der Förderung der Elektromobilität, Ladesäulen nur dort zu installieren, wo von einem kostendeckenden Betrieb auszugehen ist.

Die UVEK stellt fest, dass es kaum möglich sein wird, die Investitionskosten für die 200 Ladesäulen über den darüber bezogenen Strom zu refinanzieren. Trotzdem möchte sie verhindern, dass die nicht gedeckten Kosten auch zu Lasten der Steuerzahlenden oder der Stromkonsumierenden gehen, die autofrei leben. Sie hat sich deshalb Gedanken über mögliche andere Finanzierungsformen gemacht. Bei einer (temporären) Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer würden nur die im Kanton Basel-Stadt wohnhaften Besitzerinnen und Besitzer eines Autos belastet. Dies wäre insofern problematisch, als dass die Ladeinfrastruktur auch pendelnden Autofahrenden zu Gute käme. Die UVEK steht diesem Vorschlag deshalb ablehnend gegenüber. Abklären lassen hat sie, ob der künftige Mobilitätsfonds (vgl. *Ratschlag 18.1410.01 zur künftigen Parkierungspolitik*) für eine Refinanzierung in Frage käme. Dies wäre zwar möglich, die UVEK sieht den Mobilitätsfonds jedoch als Instrument für den Verkehr als Ganzes. Zudem wären die Einlagen zu tief.

Vor dem Hintergrund, dass die UVEK die Zahl von 200 Ladesäulen mehrheitlich als deutlich zu gering empfindet und mit dem vom Regierungsrat vorgesehenen Finanzierungsmechanismus nicht glücklich ist, stand kurz auch eine Rückweisung des Ratschlags im Raum. Davon möchte die UVEK aber absehen, würde sich die Umsetzung der *Motion Thomas Grossenbacher und Stephan Luethi-Brüderlin betreffend Rahmenkredit für einen nachfragegesteuerten Ausbau von 200 öffentlich zugänglichen Ladestationen für E-Mobile* damit doch weiter verzögern. Stattdessen wird sie gleichzeitig mit der Veröffentlichung des vorliegenden Berichts eine *Motion betreffend einen raschen Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Autos in Basel-Stadt* einreichen. Die dafür benötigten Mittel sollen dem Energieförderfonds entnommen werden. Dieser soll mit einem Strompreiszuschlag auf an Ladesäulen bezogenem Strom zusätzlich gespeist werden. Der E-Mobilitätstarif soll dafür ganz oder teilweise von der Lenkungsabgabe (heute 5 Rappen pro kWh) befreit werden können (vgl. Kapitel 5).

Vor dem Hintergrund, dass mit Umsetzung ihrer Motion eine nutzendenbasierte Finanzierung eingeführt wird, beantragt die UVEK Zustimmung zum bedingt rückzahlbaren Darlehen an die IWB. Die UVEK beantragt in ihrem Grundsatz 3 (vgl. Kapitel 3), dass auch unabhängig von der Motion das Verursachendenprinzip eingehalten wird.

2.10 Nutzung von Ladesäulen durch Sharing-Anbieter

Wie die UVEK im Verlauf der Beratung des Geschäfts erfahren hat, hat die Firma Mobility beim Amt für Mobilität ihr Interesse an für ihre Fahrzeuge reservierten Ladesäulen auf Allmend angemeldet. Ein kleinerer Teil der Mobility-Fahrzeuge ist heute auf gekennzeichneten Parkplätzen auf Allmend abgestellt (wofür Mobility pro Monat 200 Franken bezahlt). Um künftig auf Elektrofahrzeuge setzen zu können, ist Mobility auf eine Ladeinfrastruktur auf diesen Parkplätzen angewiesen.

Eigene Ladesäulen installieren kann Mobility nur auf privaten Parzellen. Idee ist nun, bei einem kleineren Teil der 200 Ladesäulen-Standorte einen Parkplatz Mobility-Fahrzeugen vorzubehalten und einen zweiten für alle anderen Elektrofahrzeuge.

Die UVEK ist einverstanden, wenn auch Sharing-Firmen einen Antrag auf Erstellung von Ladesäulen stellen können. Der Ratschlag spricht von 200 *öffentlich zugänglichen* Ladesäulen. Ist an jeder dieser 200 Ladesäulen mindestens ein Parkplatz öffentlich zugänglich, wäre dem immer noch entsprochen. Zu vermuten ist, dass die von Mobility beanspruchten Ladesäulen mehr Ertrag generieren als die von den Quartierbewohnenden genutzten.

3. Grundsätze zur Elektromobilität

Die UVEK empfindet den Ratschlag des Regierungsrats – in Widerspruch zu seinem Titel – nicht als Gesamtkonzept zur Elektromobilität. Er fokussiert stark auf die Förderung von Elektroautos. Zur Elektromobilität gehören aber auch weitere Gefährte wie E-Bikes oder E-Motorräder. Auch neue Mobilitätsformen (Sharing, Pooling) müssten aus Sicht der UVEK Bestandteil eines solchen Konzepts sein. Der Ratschlag ist zwar ein Schritt in die richtige Richtung, aber eben nur ein erster Schritt. Weitere Schritte müssen folgen.

Den weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur initiiert die UVEK mit ihrer Motion selbst. Für diesen und weitere Schritte hat sie darüber hinaus fünf Grundsätze zur Elektromobilität ausgearbeitet, welche sie dem Grossen Rat in einem separaten Beschluss vorlegt. Diese Grundsätze sollen als wegweisende Anleitung bei der künftigen Förderung der Elektromobilität dienen. Die UVEK ist sich bewusst, dass (auch) die weiteren Schritte Kostenfolgen haben. Es wird weitere Ausgabenbewilligungen durch den Grossen Rat benötigen, um den Grundsätzen nachzukommen.

Grundsatz 1: Dekarbonisierung der Mobilität

Die Dekarbonisierung der Mobilität ist eine Voraussetzung zur Erreichung des Ziels von «netto Null». Der vom Stimmvolk im Jahr 2020 angenommene Gegenvorschlag zur Initiative «Zämme fahre mir besser» verlangt bis 2050 einen emissionsarmen sowie klima- und ressourcenschonenden Verkehr. Die Verpflichtung zur Dekarbonisierung der Mobilität besteht also bereits.

Wortlaut des beantragten Grundsatzes: *Die Dekarbonisierung der Mobilität wird als Ganzes gedacht und geplant. Das Gesamtkonzept fokussiert nicht nur auf Elektroautos, sondern nutzt auch die Chancen von leichteren und flächeneffizienteren Elektromobilen wie Elektrovelos, Elektroroller und Elektro-Cargovelos.*

Grundsatz 2: Kaskade Vermeiden – Verlagern – Verbessern

Der Ratschlag legt den Fokus auf das dritte Element der Kaskade. An erster Stelle sollte die Vermeidung von Verkehr, an zweiter die Verlagerung auf andere Verkehrsträger (ÖV, Velo, kleinere, der Nutzung angemessene Fahrzeuge) stehen. Die Verbesserung – umweltfreundlichere bzw. elektrisch betriebene Autos – folgt in dritter Priorität. Fatal wäre, hätte die Förderung der Elektromobilität zur Folge, dass Leute von umweltfreundlichen Verkehrsträgern auf ein E-Auto umsteigen. Die Förderung der Elektromobilität darf nicht in Konkurrenz zur Förderung des umweltfreundlichen Fuss- und Veloverkehrs und des ÖV treten. Privilegien für Elektroautos wie eine unentgeltliche Anwohnerparkkarte, günstigeres Parkieren oder die Nutzung von Tram- und Bussspuren wären deshalb falsch.

Wortlaut des beantragten Grundsatzes: *Das Gesamtkonzept Elektromobilität fusst als zentraler Pfeiler der Dekarbonisierung auf der Hierarchie «Vermeiden – Verlagern – Verbessern» und leistet im Idealfall einen Beitrag zu allen drei Stufen. Direkte und indirekte Fehlanreize sind zu vermeiden und regelmässig zu überprüfen.*

Grundsatz 3: Verursachendengerechte Dekarbonisierung des Verkehrs

Der Regierungsrat beantragt in seinem Ratschlag ein bedingt rückzahlbares Darlehen an die IWB. Dies lässt darauf schliessen, dass das Darlehen nicht oder nur teilweise zurückbezahlt wird. Die

UVEK ist der Ansicht, dass die Dekarbonisierung des Verkehrs nicht von der Allgemeinheit zu finanzieren ist, sondern von den Nutzenden. Mittelfristig muss das Verursachendenprinzip auch bei den Ladesäulen auf Allmend gelten. Jede staatliche Unterstützung der Elektromobilität erhöht deren Attraktivität im Vergleich zum ÖV und zum Fuss- und Veloverkehr. Dies möchte die UVEK verhindern.

Wortlaut des beantragten Grundsatzes: *Die Kosten in Zusammenhang mit der Dekarbonisierung des Verkehrs im Kanton Basel-Stadt sind verursachendengerecht abzuwickeln. Dies im Sinne, dass zwar Kosten zeitlich verschoben werden können, letzten Endes aber von den Nutzenden getragen werden. Eine direkte und indirekte Beteiligung der Allgemeinheit (Staatskasse sowie Firmen und Haushalte, die ihre Mobilitätsbedürfnisse ohne Auto bewerkstelligen) ist zu vermeiden.*

Grundsatz 4: Dekarbonisierung des privaten Fahrzeugverkehrs Hand in Hand mit der Förderung von Sharing und Pooling

Das Sharing und Pooling von Fahrzeugen ist aus Sicht der UVEK ein wichtiges Element im Hinblick auf die Dekarbonisierung des Verkehrs. Auch Elektrofahrzeuge belasten die Umwelt – weniger im Betrieb, dafür stärker in der Herstellung. Die Herstellung von Elektrofahrzeugen und der Abbau von dazu benötigten Ressourcen, vor allem für Batterien und Akkus, stand zudem schon oft aus menschenrechtlicher Perspektive in der Kritik. Deshalb sollten möglichst wenige Fahrzeuge hergestellt werden (müssen), die hergestellten dafür möglichst intensiv (sprich geteilt) genutzt werden. Es kann nicht Ziel sein, jedes Fahrzeug mit Verbrennungsmotor durch eines mit Elektromotor zu ersetzen.

Wortlaut des beantragten Grundsatzes: *Die Dekarbonisierung des privaten Fahrzeugverkehrs erfolgt Hand in Hand mit der Förderung des Sharings und Poolings.*

Grundsatz 5: Einbezug von vor- und nachgelagertem Ressourceneinsatz

Eine Studie des International Council On Clean Transportation (icct)¹ von September 2020 zeigt, dass viele Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge die Umwelt in einer Gesamtbilanz sogar stärker belasten als solche mit Verbrennungsmotor. Wichtig ist deshalb auch der Fokus auf die Produktion der Fahrzeuge. Der Kanton sollte sich an Produktionsstandards oder Labels ausrichten, sobald solche existieren. Es gibt Bestrebungen, ein Label für sozial und ökologisch verträgliche Batterien zu schaffen.

Der Grundsatz richtet sich zum einen an den Kanton als Fahrzeugkäufer, zum andern an den Kanton als Förderer der Elektromobilität. Die UVEK ist sich grösstenteils einig, dass der Kanton Privaten keine direkten Kaufvorgaben machen kann; er kann deren Kaufentscheid aber mit geeigneten Anreizen beeinflussen.

Wortlaut des beantragten Grundsatzes: *Die vom Umweltschutzgesetz geforderte Reduktion der Umweltbelastung des Verkehrs schliesst neben dem Betrieb auch den vor- und nachgelagerten Ressourceneinsatz mit ein.*

4. Motionen und Anzüge

Die UVEK folgt mehrheitlich dem Antrag des Regierungsrats, die mit dem Ratschlag beantworteten Motionen und Anzüge abzuschreiben. Stehenlassen möchte sie vor dem Hintergrund der von ihr dem Grossen Rat zum Beschluss vorgelegten Grundsätze zur Elektromobilität (vgl. Kapitel 3) den *Anzug David Wüest-Rudin und Konsorten betreffend Masterplan Elektromobilität*.

Der der UVEK vom Grossen Rat direkt überwiesene *Anzug David Wüest-Rudin und Konsorten betreffend Vergünstigungen in Parkings für Elektroautos* fordert das preislich vergünstigte Parkieren von Elektrofahrzeugen in öffentlichen Parkings auf Kantonsgebiet – allenfalls beschränkt auf im Kanton Basel-Stadt eingelöste Fahrzeuge. Der Regierungsrat zieht diese Massnahme allenfalls

¹ Reale Nutzung von Plug-In-Hybrid-Elektrofahrzeugen: Kraftstoffverbrauch, elektrischer Fahranteil und CO₂-Emissionen (<https://theicct.org/sites/default/files/PHEV-FS-DE-sept2020-0.pdf>)

in zweiter Priorität in Betracht (vgl. Kapitel 1). Die Abklärungen der UVEK zeigen, dass das Anliegen nicht ohne weiteres möglich ist. Sie hat die folgenden Ansätze diskutiert:

- Das Anbieten von zwei unterschiedlichen Tickets bei der Einfahrt in das Parking (z.B. roter Knopf für Elektrofahrzeuge (mit Kennzeichen BS), blauer Knopf für die übrigen Fahrzeuge) wäre einfach umsetzbar, aber nicht kontrollierbar und deshalb mit einem hohen Missbrauchspotenzial verbunden.
- Die Installation einer Nummernerkennung bei der Einfahrt setzte eine derzeit in der Schweiz nicht mögliche Erkennung von Elektrofahrzeugen über das Nummernschild voraus und bedingte eine vorgängige persönliche Registration bei den Parkhäusern des Kantons. Sie wäre deshalb nur für Fahrzeuge mit Dauerparkkarte sinnvoll. Eine Gleichbehandlung aller Lenkerinnen und Lenker mit Elektrofahrzeug wäre nicht gegeben.
- Eine physische Abtrennung von Parkhausbereichen durch separate Einfahrsschranken («nur für Elektrofahrzeuge» (mit Kennzeichen BS)) bedingte eine regelmässige, personalintensive Kontrolle. In einigen Parkhäusern liessen sich nur grössere Bereiche (ab 80 Parkplätzen) abtrennen. Ausserdem wäre eine Tariffdifferenzierung bei den zwingend in der Nähe des Ausgangs liegenden Parkplätzen für Frauen und Behinderte kaum möglich.

Die UVEK stuft diese drei Varianten als nicht befriedigend ein. Sie schlägt stattdessen eine Kopplung des vergünstigten Tarifs an das Aufladen von Elektrofahrzeugen vor. Während der Parkierdauer an eine Ladesäule angeschlossene Fahrzeuge erhielten bei der Ausfahrt einen Teil der Parkgebühr rückerstattet. Technisch wäre dies über eine kombinierte Bezahl-App (für Parkgebühr und Strombezug) lösbar. Auf im Kanton Basel-Stadt eingelöste Fahrzeuge beschränken lässt sich diese Lösung nicht. Sie setzt zudem eine ausreichende Zahl an Ladesäulen in den Parkings voraus.

Die UVEK ist der Meinung, dass das preislich vergünstigte Parkieren für Elektrofahrzeuge nur in einer Übergangsphase (bis zu einer gewissen Marktdurchdringung) angezeigt ist. Ein Teil der Kommission vertritt sogar die Ansicht, dass das Parkieren für Elektrofahrzeuge gar nicht vergünstigt werden sollte, erhöhte dies doch deren Attraktivität im Verhältnis zu (noch) umweltfreundlicheren und flächeneffizienteren Mobilitätsformen. Vor dem Hintergrund, dass seitens Regierungsrat Bereitschaft signalisiert worden ist, den von der UVEK favorisierten Ansatz genauer zu prüfen und umzusetzen, beantragt die UVEK einstimmig, den *Anzug David Wüest-Rudin und Konsorten betreffend Vergünstigungen in Parkings für Elektroautos* abzuschreiben.

5. Kommissionsmotion

Wie in diesem Bericht ausgeführt, kann das vom Regierungsrat beantragte bedingt rückzahlbare Darlehen an die IWB nur zu einem Teil aus dem Ertrag aus dem Betrieb der 200 Ladesäulen zurückerstattet werden. Die UVEK wünscht sich aber einen nutzendengerechten Tarif. Sie ist zudem der Ansicht, dass 2'000 weitere Ladesäulen in öffentlich zugänglichen Parkings – den fünf staatlichen sowie privaten – erstellt werden sollen. In bestehenden, nicht öffentlichen privaten Parkhäusern kann der Kanton die Installation von Ladesäulen nicht vorschreiben. Er kann deren Betreiber aber mittels Subvention zur Installation motivieren. Dazu ist ein Förderprogramm zu initiieren, welches im Sinne der Gleichbehandlung für alle Interessierten zu öffnen ist. Das Ziel soll sein, dass Private dadurch weitere ca. 2'000 Ladestationen erstellen.

In der von ihr ausgearbeiteten Motion fordert die UVEK also zusätzlich zu den 200 Quartierladesäulen weitere 2'000 Ladesäulen in öffentlich zugänglichen Parkings sowie nochmals rund 2'000 private Ladesäulen (Total 4'000). Ausserdem schlägt sie einen Finanzierungsmechanismus sowohl für die 200 Ladesäulen gemäss Ratschlag, als auch für die 4'000 weiteren gemäss Motion vor. Damit soll verhindert werden, dass der nicht amortisierbare Teil des Darlehens an die IWB zu Lasten der Allgemeinheit geht, sei es über Steuern oder den allgemeinen Stromtarif.

Mit dem von der Motion vorgeschlagenen E-Mobilitätstarif – einem Zuschlag auf den an Ladesäulen bezogenen Strom – soll der Energieförderfonds gespeist werden. Aus diesem soll (nach Auslaufen

des bedingt rückzahlbaren Darlehens an die IWB in 20 Jahren) der stehengebliebene Teil des Darlehens bezahlt werden. Damit der an den öffentlichen und privaten Ladesäulen bezogene Strom nicht «zu teuer» wird, soll er ganz oder teilweise von der Lenkungsabgabe (derzeit 5 Rappen pro kWh) befreit werden können.

Diskutiert hat die UVEK, ob es richtig ist, Strom zum Laden von Elektrofahrzeugen über vom Kanton bzw. den IWB installierten Ladesäulen von der Lenkungsabgabe (teilweise) zu befreien. Lenkungsabgaben führen zu einem effizienteren und sparsameren Energieeinsatz. Bezogen auf die Elektromobilität kann eine Verteuerung des Stroms über eine Lenkungsabgabe allerdings auch dazu führen, dass der politisch erwünschte Umstieg von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor auf solche mit Elektromotor gebremst wird². Mit Lenkungsabgabe und Netznutzungsentgelt wäre das Laden an den Ladesäulen teurer als an der eigenen Steckdose – was selbstverständlich nicht erwünscht ist. Mittelfristig gilt es hier, die Balance zwischen dem wichtigen Verursachendenprinzip, einem sinnvollen Endtarif für Elektroauto-Nutzende sowie der Lenkung hin zu effizientem Energieeinsatz – auch im Verkehr – zu finden. Die Motion beinhaltet den oben beschriebenen Grundsatz in der Tarifstruktur und ist gleichzeitig so formuliert, um diese Balance anzustreben und zudem kompatibel mit möglichen Massnahmen auf nationaler Ebene zu sein.

Darauf hinzuweisen ist, dass die zusätzlichen Einnahmen aus dem E-Mobilitäts-Tarif zur Tilgung des Darlehens vermutlich nicht ausreichen würden, sollten nur die im Ratschlag geplanten 200 Ladesäulen installiert werden. Sicher möglich wird dies mit den mit der Motion geforderten 4'000 weiteren.

6. Antrag

Gestützt auf ihre Ausführungen in den Kapiteln 2 bis 4 dieses Berichts beantragt die UVEK dem Grossen Rat mit 13:0 Stimmen die Annahme der nachstehenden Beschlusstentwürfe. Mit dem gleichen Stimmenverhältnis beantragt sie,

die Motion Thomas Grossenbacher und Stephan Luethi-Brüderlin betreffend Rahmenkredit für einen nachfragegesteuerten Ausbau von 200 öffentlich zugänglichen Ladestationen für EMobile,

die Motion Aeneas Wanner und Konsorten betreffend gesetzliche Regelung der Versorgungssicherheit für E-Mobile,

den Anzug Heiner Vischer und Konsorten betreffend Förderung von elektrischen Autos im Berufsverkehr,

den Anzug Toya Krummenacher und Konsorten betreffend Umstellung des Fahrzeugparks auf CO2-neutrale Elektrofahrzeuge sowie den

Anzug David Wüest-Rudin und Konsorten betreffend Vergünstigungen in Parkings für Elektroautos als erledigt abzuschreiben und

den Anzug David Wüest-Rudin und Konsorten betreffend Masterplan Elektromobilität stehen zu lassen.

Mit 10:3 Stimmen beantragt die UVEK dem Grossen Rat, die von ihr eingereichte *Motion betreffend einen raschen Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Autos in Basel-Stadt* an den Regierungsrat zu überweisen.

Den vorliegenden Bericht hat die UVEK an ihrer Sitzung vom 17. März 2021 mit 11:2 Stimmen verabschiedet und ihren Präsidenten zum Sprecher bestimmt.

² Das Analoge gilt für den ebenfalls von der Lenkungsabgabe befreiten Strombezug über Wärmepumpen.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Raphael Fuhrer
Präsident

Beilage
Entwurf Grossratsbeschlüsse

Grossratsbeschluss I

Gesamtkonzept Elektromobilität

Vergabe eines bedingt rückzahlbaren zinslosen Darlehens an die Industriellen Werke Basel (IWB) für die Finanzierung von 200 öffentlich zugänglichen Ladestationen auf Allmend

(vom)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. 19.0926.01 vom 3. Juli 2019 sowie in den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 19.0926.02 vom 17. März 2021, beschliesst:

Für die Finanzierung von 200 öffentlich zugänglichen Ladestationen auf Allmend wird ein Investitionsbeitrag in Form eines bedingt rückzahlbaren, zinslosen Darlehens in der Höhe von 11.4 Mio. Franken inkl. allfälliger MWST an die Industriellen Werke Basel (IWB) zulasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich Übrige, bewilligt.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.

Grossratsbeschluss II

Gesamtkonzept Elektromobilität

Anpassung des kantonalen Umweltschutzgesetzes

Umweltschutzgesetz Basel-Stadt (USG BS)

Änderung vom [Datum]

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt,

nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. 19.0926.01 vom 3. Juli 2019 sowie in den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 19.0926.02 vom 17. März 2021,

beschliesst:

I.

Das Umweltschutzgesetz Basel-Stadt (USG BS) vom 13. März 1991¹⁾ (Stand 23. August 2018) wird wie folgt geändert:

§ 16a (neu)

Lademöglichkeiten für Elektroautos

¹⁾ Der Kanton sorgt dafür, dass eine genügende Anzahl Parkplätze im öffentlichen Strassenraum mit Lademöglichkeiten für Elektroautos ausgerüstet ist. Er kann diese Aufgabe an Dritte übertragen.

II. Änderung anderer Erlasse

Keine Änderung anderer Erlasse.

III. Aufhebung anderer Erlasse

Keine Aufhebung anderer Erlasse.

IV. Schlussbestimmung

Diese Änderung ist zu publizieren; sie unterliegt dem Referendum und der Regierungsrat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens.

[Behörde]

[Funktion 1]

[NAME 1]

[Funktion 2]

[NAME 2]

¹⁾ SG 780.100

Grossratsbeschluss III

Grundsätze zur Elektromobilität

(vom)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 19.0926.02 vom 17. März 2021 beschliesst die folgenden Grundsätze zur Elektromobilität:

1. Die Dekarbonisierung der Mobilität wird als Ganzes gedacht und geplant. Das Gesamtkonzept fokussiert nicht nur auf Elektroautos, sondern nutzt auch die Chancen von leichteren und flächeneffizienteren Elektromobilen wie Elektrowelos, Elektroroller und Elektro-Cargoveilos.
2. Das Gesamtkonzept Elektromobilität fusst als zentraler Pfeiler der Dekarbonisierung auf der Hierarchie «Vermeiden – Verlagern – Verbessern» und leistet im Idealfall einen Beitrag zu allen drei Stufen. Direkte und indirekte Fehlanreize sind zu vermeiden und regelmässig zu überprüfen.
3. Die Kosten in Zusammenhang mit der Dekarbonisierung des Verkehrs im Kanton Basel-Stadt sind verursachungsgerecht abzuwickeln. Dies im Sinne, dass zwar Kosten zeitlich verschoben werden können, letzten Endes aber von den Nutzenden getragen werden. Eine direkte und indirekte Beteiligung der Allgemeinheit (Staatskasse sowie Firmen und Haushalte, die ihre Mobilitätsbedürfnisse ohne Auto bewerkstelligen) ist zu vermeiden.
4. Die Dekarbonisierung des privaten Fahrzeugverkehrs erfolgt Hand in Hand mit der Förderung des Sharings und Poolings.
5. Die vom Umweltschutzgesetz geforderte Reduktion der Umweltbelastung des Verkehrs schliesst neben dem Betrieb auch den vor- und nachgelagerten Ressourceneinsatz mit ein.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.