



An den Grossen Rat

16.5274.06

WSU/P165274

Basel, 30. April 2025

Regierungsratsbeschluss vom 29. April 2025

Anzug David Wüest-Rudin und Konsorten betreffend Masterplan Elektromobilität»

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 10. Mai 2023 vom Schreiben 16.5274.05 des Regierungsrates Kenntnis genommen und – dem Antrag des Regierungsrates folgend – den nachstehenden Anzug David Wüest-Rudin stehen gelassen und dem Regierungsrat zum erneuten Bericht überwiesen:

«Es ist breit anerkannt, dass die Bemühungen um eine Reduktion des CO₂-Ausstosses anhalten, ja noch verstärkt werden müssen (Beschränkung des Klimawandels). Zudem hat sich Basel u.a. aus gesundheitspolitischen Überlegungen zum Ziel gesetzt, eine Reduktion weiterer Luftschadstoffe und der Feinstaubbelastung zu erreichen. Einer der Schlüsselbereiche hierzu ist der Verkehr bzw. der motorisierte Individualverkehr bzw. dessen heutige fossile, energieineffiziente, lärm- und schadstoffintensive Antriebssysteme. Dabei ist eine praktikable Alternative vorhanden: der Elektroantrieb, betrieben mit erneuerbarem Strom. Elektro-Autos und E-Scooter sind heute breit anerkannt und akzeptiert, technisch in rasanter Entwicklung und drücken am Markt auf die Durchsetzung. Setzt sich die Elektromobilität durch, ergeben sich auch wirtschaftliche und gesellschaftliche Vorteile. Zudem würde die festgefahrene kantonale Diskussion pro/contra Auto entspannt. Allerdings gibt es auch wesentliche Hindernisse, dass sie sich durchsetzen kann (z. B. fehlende Nacht-Ladeinfrastrukturen in der blauen Zone für Leute ohne eigenen Garagenplatz). Auch diese Tatsache ist breit anerkannt und hat bereits in diversen Vorstössen Niederschlag gefunden, die punktuelle Massnahmen und Anreize vorschlagen. Erst kürzlich wurde zum Beispiel der Anzug Thomas Grossenbacher und Konsorten (15.5575) an den Regierungsrat überwiesen, der von einer notwendigen "Vorwärts-Strategie" spricht und vier Massnahmen einfordert (privilegierte Tagesparkplätze, auch an Bahnhöfen, Parkplätze mit Ladestationen, Einbindung IWB und Wirtschaft). Die Unterzeichnenden unterstützen all diese Bemühungen, sehen es aber darüber hinaus nun als notwendig an, dass der Kanton in einem "Masterplan Elektromobilität für Basel" alle Kräfte und Aktionen bündelt, plant und gezielt aufeinander abgestimmt einsetzt, um auf das Ziel eines kompletten Umstiegs auf elektrifizierte Fahrzeuge in der Region Basel bestmöglich hinzuwirken.

Die Anzugstellenden beauftragen den Regierungsrat im Rahmen eines "Masterplans Elektromobilität für Basel" zu prüfen und zu berichten,

- wie er in einem strategischen Vorgehen bestmöglich auf einen Komplettumstieg auf Elektrofahrzeuge hinwirken kann und welche Massnahmen er in welchem zeitlichen Ablauf dazu einsetzt;
- ob das Ziel innerhalb von 20 Jahren erreichbar ist bzw. welche Ziele in welchem Zeithorizont er erreichen kann und will und wie er den Entwicklungspfad hin zur Elektromobilität sieht;
- wie er das Ziel in die Legislaturplanung aufnehmen und gegenüber anderen Zielen priorisieren will, insbesondere auch bezüglich der eingesetzten finanziellen Mittel;
- welche Rolle in der Strategie hybride Fahrzeuge (fossil/elektrisch) oder sonst sehr stark CO₂-reduzierte oder CO₂-befreite Antriebe (Brennstoffzellen, Wasserstoffantrieb, etc.) spielen sollen;

- wie die IWB sowie die Wirtschaft eng kooperierend in die Strategie eingebunden und vor allem bei ihrer Umsetzung aktiv und wirkungsvoll beitragen können;
- ob und wie die politischen Körperschaften der benachbarten Region allenfalls in das Vorgehen eingebunden werden sollten;
- wie im Masterplan die in den Anzügen Thomas Grossenbacher (15.5575), Rudolf Rechsteiner (15.5574), Toya Krummenacher (16.5169) und ggf. weiteren vorgeschlagenen Massnahmen als Teil der Strategie eingebaut und in ihrem Rahmen umgesetzt werden sollen und können,
- insbesondere berücksichtigt er den Bedarf und die Möglichkeit des Angebots an Ladeinfrastruktur für über die Nacht abgestellte Fahrzeuge in der blauen Zone.

David Wüest-Rudin, Martina Bernasconi, Elisabeth Ackermann, Tim Cuénod, Thomas Grossenbacher, Rudolf Rechsteiner, Heiner Vischer, Dieter Werthemann, Murat Kaya, Felix Meier, Helen Schai-Zigerlig»

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Ausgangslage

Vor dem Hintergrund verschiedener parlamentarischer Vorstösse zu Elektromobilität beauftragte der Regierungsrat am 20. Juni 2017 das Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt (ff), das Präsidialdepartement und das Bau- und Verkehrsdepartement, ein «Gesamtkonzept Elektromobilität» auszuarbeiten. Damit soll die Elektromobilität umfassend beleuchtet werden und die parlamentarischen Vorstösse, u.a. auch der vorliegende Anzug, koordiniert beantwortet werden. Eine erste inhaltliche Beantwortung der parlamentarischen Vorstösse erfolgte im Rahmen des Ratschlags «Gesamtkonzept Elektromobilität» vom 3. Juli 2019 (Schreiben Nr. 19.0926.01).

Der Grosse Rat stimmte am 14. April 2021 den Anträgen des Ratschlags «Gesamtkonzept Elektromobilität» mit Änderungen bei der Teilrevision des Umweltschutzgesetzes Basel-Stadt vom 13. März 1991 (USG BS; SG 180.100) zu. Entgegen dem Antrag des Regierungsrates liess der Grosse Rat den Anzug David Wüest-Rudin stehen. Grund dafür war, dass der Grosse Rat den von der vorberatenden Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) im Bericht Nr. 19.0926.02 vom 17. März 2021 vorgelegten «Grundsätzen zur Elektromobilität» zustimmte. Diese lauten:

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 Elektrovelos, Elektroroller und Elektro-Cargovelos.
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.

Am 27. November 2022 beschloss die basel-städtische Stimmbevölkerung das Ziel «Netto-Null 2037». In seinem Schreiben Nr. 16.5274.05 vom 18. April 2023 beantragte der Regierungsrat, den Anzug erneut stehen zu lassen, damit er die Erkenntnisse aus der Klimaschutzstrategie bei der abschliessenden Beantwortung besichtigen kann. Die vom Regierungsrat am 26. September 2023 beschlossene Klimaschutzstrategie befasst sich mit den direkten Emissionen, die auf

dem Kantonsgebiet entstehen und zeigt auf, wie der verfassungsmässige Auftrag von Netto-Null bis 2037 erreicht werden soll. Die Strategie umfasst sieben Handlungsfelder, darunter auch das Handlungsfeld Mobilität. Darin ist das Thema Elektromobilität verortet. Die Massnahmen im Handlungsfeld Mobilität zielen darauf ab, die direkten Emissionen aus dem motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie aus dem Güterverkehr zu reduzieren.

Zur Umsetzung der Klimaschutzstrategie erliess der Regierungsrat am 3. September 2024 einen Aktionsplan. Er umfasst bestehende und neue Massnahmen auch im Handlungsfeld Mobilität. Mitberücksichtigt sind dabei das «Gesamtkonzept Elektromobilität» sowie die Mobilitätsstrategie «Basel unterwegs – klimafreundlich ans Ziel». Das Gesamtkonzept Elektromobilität soll den Umstieg auf Elektromobilität durch gezielte Fördermassnahmen beschleunigen, ohne bestehende umweltfreundliche Angebote zu behindern oder den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu erhöhen. Die Mobilitätsstrategie zielt darauf ab, den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr zu fördern und gleichzeitig den Flächenverbrauch des MIV zu reduzieren. Ein wichtiger Aspekt ist dabei auch der Ausbau der Ladestationen für Elektromobilität, um die Dekarbonisierung des Verkehrs voranzutreiben.

Die Klimaschutzstrategie und der dazugehörige Aktionsplan schaffen den Rahmen für einen kompletten Umstieg auf elektrifizierte Fahrzeuge im Kanton Basel-Stadt und definieren den entsprechenden Umsetzungspfad.

2. Elektromobilität im Kanton Basel-Stadt

Die Emissionen aus der Mobilität machen heute etwa ein Fünftel aller direkten Emissionen im Kanton Basel-Stadt aus. Diese stammen überwiegend vom motorisierten Individualverkehr (MIV), aber auch aus dem Güter- und öffentlichen Verkehr. Besonders im MIV besteht somit noch erhebliches Potenzial zur Reduktion der Emissionen. Trotz der Verfügbarkeit neuer, alltagstauglicher Elektrofahrzeuge bleibt der Anteil von Elektroautos in Basel-Stadt mit 3,7 % des Gesamtbestands von rund 64'270 Personenwagen gering und liegt unter dem schweizweiten Durchschnitt von 4,2 %. Die Zahl der Neuzulassungen von Elektroautos ist auf 22.4 % am Gesamtanteil gestiegen. Dies zeigt, dass die Elektromobilität doch zunehmend an Bedeutung gewinnt.

3. Massnahmen Elektromobilität

Der Aktionsplan zur Klimaschutzstrategie vom 3. September 2024, welcher unter Einbezug von Wirtschaft, Zivilgesellschaft und Wissenschaft erarbeitet wurde, enthält zu Elektromobilität sowohl bestehende als auch neue Massnahmen. Die bestehenden Massnahmen zeigen bereits heute eine gewisse Wirkung. Es sind aber zusätzliche Anstrengungen und neue Massnahmen notwendig, um die verbleibenden Emissionen weiter zu reduzieren und alle Umsetzungsziele im Handlungsfeld Mobilität (siehe Tabelle 1) zu erreichen.

Die Umsetzungsziele können im Wesentlichen über zwei Ansätze erreicht werden: die Flottenzusammensetzung und die Fahrleistung. Die Flottenzusammensetzung bezieht sich auf die Antriebsart sowie das Gewicht eines Fahrzeugs und ist somit ausschlaggebend für die Emissionen pro Kilometer. Die Fahrleistung hingegen beschreibt die zurückgelegte Distanz eines Fahrzeugs.

Die Massnahmen zielen darauf ab, erstens den Anteil an Fahrzeugen mit energieeffizientem und emissionsfreiem Antrieb zu erhöhen und zweitens die zurückgelegten Distanzen durch kürzere Wege, eine Verlagerung vom Auto auf andere Verkehrsmittel, Carsharing und eine erhöhte Auslastung durch Fahrgemeinschaften zu reduzieren. Diese Massnahmen dienen auch der Verminderung der indirekten Emissionen, da insbesondere die Produktion von Elektrofahrzeugen und ihrer Batterien sehr energieintensiv ist und erhebliche Treibhausgasemissionen verursacht. Dabei orientieren sie sich im Kern an den fünf Grundsätzen der Elektromobilität, die der Grosse Rat auf Antrag des UVEK am 14. April 2021 beschlossen hatte (siehe Kap. 1).

Ziel	Indikator	Wert 2020	Zielwert 2037
Handlungsfeld Mobilität			
M-1	Der MIV ist fast vollständig emissionsfrei. Die im Kanton Basel-Stadt immatrikulierten Personenwagen sind zu 97 % emissionsfrei im Betrieb (Scope 1-Emissionen).	Anteil im Betrieb emissionsfreier Fahrzeuge am Bestand der im Kanton immatrikulierten Personenwagen	< 1 % 97 %
M-2	Der Güterverkehr ist mehrheitlich emissionsfrei. Die im Kanton Basel-Stadt immatrikulierten Lieferwagen und Lastwagen sind zu 65 % emissionsfrei im Betrieb (Scope 1-Emissionen).	Anteil im Betrieb emissionsfreier Liefer- und Lastwagen am Bestand der im Kanton immatrikulierten Liefer- und Lastwagen	< 1 % 65 %
M-3	Der ÖV im Kanton Basel-Stadt ist zu 100 % emissionsfrei im Antrieb (Scope 1-Emissionen).	Anteil Elektrobusse an ÖV-Flotte im vom Kanton bestellten Ortsverkehr	< 1 % 100 %
M-4	Die Personenwagen im Kanton Basel-Stadt sind energieeffizienter. Der durchschnittliche Energieverbrauch der im Kanton immatrikulierten Personenwagen ist gegenüber 2020 um 75 % gesunken und 50 % der Personenwagen haben ein zulässiges Gesamtgewicht von weniger als 1700 kg.	Durchschnittlicher Energieverbrauch der im Kanton immatrikulierten Personenwagen in kWh pro 100 km	69 kWh/100 km 17,2 kWh/100 km
		Anteil der im Kanton immatrikulierten Personenwagen mit zulässigem Gesamtgewicht <1700 kg	26 % 50 %
M-5	Der motorisierte Individualverkehr (MIV) ist reduziert. Die Fahrleistung sinkt auf den Strassen ausserhalb des Autobahnnetzes gegenüber 2020 um einen Drittel und auf allen Strassen um einen Sechstel.	MIV-Fahrleistung (PW, Lieferwagen, Lastwagen) auf Stadtstrassen gemäss Verkehrsindex BS	92 ¹⁷ 61
		MIV-Fahrleistung (PW, Lieferwagen, Lastwagen) auf allen Strassen gemäss Verkehrsindex BS	99 ¹⁸ 83
M-6	Die Wege der Einwohnerinnen und Einwohner sind kürzer. Die mittlere Tagesdistanz aller Verkehrsmittel pro Einwohnerin und Einwohner sinkt.	Zurückgelegte Durchschnittsdistanz pro Tag der kantonalen Bevölkerung (alle Verkehrsmittel)	27,2 km ¹⁹ Wert sinkt
M-7	Ein wesentlicher Teil der Autofahrten ist auf den aktiven und den öffentlichen Verkehr verlagert. Der Anteil der von Personenwagen zurückgelegten Tagesdistanz ist auf einen Viertel gesenkt.	Anteil der Personenwagen in Prozent an der Tagesdistanz der kantonalen Bevölkerung	42,5 % ²⁰ 25 %

Tabelle 1: Klimaschutzstrategie: Umsetzungsziele im Handlungsfeld Mobilität

Im Folgenden sind alle bestehenden und neuen Massnahmen beschrieben, die für die zukünftige Entwicklung der Elektromobilität von Bedeutung sind. Die Umsetzungsziele der Klimaschutzstrategie, zu denen die Massnahmen einen Beitrag leisten, sind in Klammern angegeben.

3.1 Bestehende Massnahmen

3.1.1 Gesamtkonzept Elektromobilität (M1–M3)

Das Gesamtkonzept Elektromobilität beschreibt, wie der Kanton Basel-Stadt die Elektromobilität fördert und zur Dekarbonisierung der Mobilität beiträgt. Ziel ist es, den Umstieg auf Elektromobilität durch verschiedene Massnahmen zu beschleunigen. Die Schwerpunkte des Konzepts sind:

- Ladeinfrastruktur: Ausbau im öffentlichen Raum, Vorgaben bei grösseren Bauvorhaben, Förderbeiträge für die Ladeinfrastruktur von Parkierungsanlagen (Aktion Ladeinfrastruktur).
- Finanzielle Anreize: Kaufsubventionen für den Berufsverkehr (Aktion Wirtschaft unter Strom).
- Sensibilisierung: zielgruppenspezifische Information, insbesondere für Unternehmen.

- Vorbildfunktion: Verwaltung und öffentlich-rechtliche Unternehmen sollen als Vorbilder agieren.

Die finanzielle Förderung soll massvoll sein, umweltfreundliche Mobilitätsformen nicht behindern oder konkurrenzieren und nicht zur Zunahme des motorisierten Individualverkehrs führen. Es wurde daher auf eine generelle finanzielle Förderung von Elektrofahrzeugen oder Privilegien für die Nutzung des Strassenraums verzichtet.

Die nachfolgenden Massnahmen sind Bestandteil des Gesamtkonzepts Elektromobilität.

3.1.1.1 Nachfragegerechter Ausbau von 200 Ladestationen (M1)

In Basel-Stadt parkiert etwas weniger als die Hälfte der hier zugelassenen Personenwagen regelmässig in der blauen Zone, da es zu wenig private Garagen gibt. Um die Attraktivität von Elektrofahrzeugen zu steigern, ist es deshalb notwendig, öffentliche Ladestationen bereitzustellen.

Die IWB Industrielle Werke Basel wurden mit dem Aufbau und Betrieb von 200 Ladestationen auf öffentlichem Grund beauftragt. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur soll hierbei nachfragegesteuert erfolgen. Die Standorte werden so ausgewählt, dass sie den Bedürfnissen der Anwohnerinnen und Anwohner ohne eigene Parkmöglichkeiten gerecht werden und eine hohe Auslastung gewährleisten. Bürgerinnen und Bürgern können neue Ladestationen beantragen.

Der Kanton Basel-Stadt finanziert die Investitionskosten durch ein bedingt rückzahlbares, zinsloses Darlehen an die IWB mit einer Laufzeit von zehn Jahren. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur erfolgt sukzessiv bis Ende 2026 und verläuft planmässig. Bis Ende 2024 wurden bereits 93 AC- und 14 DC-Ladesäulen realisiert. Von diesen sind 28 Ladeplätze für Carsharing vorgesehen. 21 Standorte wurden barrierefrei gestaltet.

3.1.1.2 Förderung Ladeinfrastruktur in Parkhäusern und Parkieranlagen (Aktion Ladeinfrastruktur) (M1)

Um den zukünftig steigenden Bedarf an Ladestationen für Elektrofahrzeuge zu decken, benötigt Basel-Stadt mehr Ladeinfrastruktur. Ist diese vorhanden, erleichtert dies den Umstieg auf Elektrofahrzeuge und fördert die Nutzung von Elektro-Carsharing-Angeboten. Aus diesen Gründen startete im Juli 2024 das Förderprogramm «Aktion Ladeinfrastruktur». Damit unterstützt der Kanton Basel-Stadt die Grundinstallation von Ladeinfrastrukturen in öffentlich zugänglichen und in privaten Parkieranlagen. Es werden bis zu 60 % der Kosten übernommen. Förderberechtigt sind die Kosten für die Grundinstallation einer Ladeinfrastruktur (ohne Ladestation).

Die Finanzierung der Kostenbeiträge erfolgt verursachergerecht durch den sogenannten «Zuschlag für die Elektrifizierung des motorisierten Verkehrs» (ZEM). Dieser wird beim Strombezug an Ladestationen erhoben und beträgt 2.5 Rappen pro kWh. Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Förderprogramms werden im Gegenzug von der Lenkungsabgabe befreit. Damit der Aufbau der Ladeinfrastrukturen möglichst rasch vorangeht, ist das Förderprogramm zeitlich bis Ende 2030 begrenzt.

Für den Zeitraum von Juli bis Ende Dezember 2024 wurden Förderbeiträge in Höhe von 319'275 Franken reserviert. Insgesamt entstehen durch die bisher geförderte Ladeinfrastruktur 430 neue Ladepunkte, die potenziell mit Ladestationen ausgestattet werden können.

Seit § 74 Abs. 4 Bau- und Planungsgesetzes vom 17. November 1999 (BPG; SG 730.100) am 1. August 2022 in Kraft getreten ist, müssen bei Neubauten mindestens 25 % der Parkplätze mit Ladestationen für Elektroautos ausgestattet sein. Für sämtliche restlichen Parkplätze sind bauliche Vorkehrungen zu treffen, um diese zu einem späteren Zeitpunkt nachrüsten zu können.

3.1.1.3 Kaufsubvention für viel benutzte Elektrofahrzeuge (Aktion «Wirtschaft unter Strom») (M1 & M2)

Gewerblich genutzte Elektrofahrzeuge fördert der Regierungsrat seit 2017 im Rahmen der Aktion «Wirtschaft unter Strom»: Unternehmen mit Sitz im Kanton Basel-Stadt profitieren beim Kauf von Elektrofahrzeugen von Förderbeiträgen. Die Kaufunterstützung beträgt bis zu 20 % des Kaufpreises oder eine maximale Kostenobergrenze je nach Fahrzeugkategorie (E-Taxis, E-Lieferwagen, E-Lastwagen, E-Scooter und E-Cargobikes). Gefördert werden nur reine Elektrofahrzeuge.

Der Regierungsrat beschloss am 22. August 2023 die Verlängerung der Aktion «Wirtschaft unter Strom» und sprach einen Beitrag von 1.5 Mio. Franken. Die Aktion wurde damit um weitere vier Jahre bzw. bis zur Ausschöpfung der Mittel verlängert. Die Finanzierung erfolgt seither über den Mobilitätsfonds und ist somit verursachergerecht, da der Mobilitätsfonds aus Parkkarten-Einnahmen gespeist wird.

Die Aktion «Wirtschaft unter Strom» läuft gut und es besteht ein kontinuierliches Interesse von Seiten des Gewerbes. Insgesamt wurden seit August 2023 111 E-Fahrzeuge gefördert und Gesamtbeiträge etwas über 600'000 Franken ausgeschüttet (siehe Tabelle 2).

Fahrzeug-Kategorie	Anzahl Fahrzeuge	Förderbetrag
E-Cargobike	41	CHF 46'457.–
E-Leichtfahrzeuge	5	CHF 22'414.–
E-Taxi	27	CHF 256'749.–
E-Lieferwagen	35	CHF 238'476.–
E-Lastwagen	3	CHF 44'490.–
Total	111	CHF 608'568.–

Tabelle 2: Über die Aktion «Wirtschaft unter Strom» geförderte Fahrzeuge und ausbezahlte Förderbeträge nach Fahrzeugkategorien (Kredit IV, seit August 2023)

3.1.1.4 Sensibilisierung

Zusätzlich zu den erwähnten Massnahmen ist die Sensibilisierung der Bevölkerung für Elektromobilität von grosser Bedeutung. Verschiedene Projekte und Initiativen zielen darauf ab, die Einwohnerinnen und Einwohner im Kanton Basel-Stadt umfassend über das Thema Elektromobilität zu informieren. Die bestehenden Sensibilisierungsmassnahmen gemäss Tabelle 3 sollen im bisherigen Rahmen weitergeführt werden oder Bestandteil von Förderaktionen sein. Dabei sollen möglichst bestehende Plattformen (z. B. Mobilitätswoche, Messe «Auto Basel») genutzt werden. Die Halter grösserer Fahrzeugflotten sollen zudem vermehrt direkt angesprochen werden.

Organisation	Sensibilisierungsmassnahmen
Bundesamt für Energie (BFE)	Das BFE betreibt die Kampagne «Fahr mit dem Strom», die neutral und verständlich über Elektroautos, das Laden und die Umweltauswirkungen informiert. Das BFE lancierte im Mai 2023 die Plattform «LadenPunkt», die Leitfäden und Hilfsmittel zur Verfügung stellt.
Industrielle Werke Basel (IWB)	Die IWB informiert im Kanton Basel-Stadt über das Laden in der Blauen Zone. Die IWB nutzt verschiedene Kanäle, um regelmässig über das Projekt «nachfragegerechter Ausbau von 200 Ladestationen» zu berichten und die Bevölkerung für Elektromobilität zu sensibilisieren. Die IWB bietet Ladelösungen für Privatpersonen, Unternehmen und Gemeinden an.
Amt für Umwelt und Energie (AUE)	Gemeinsame Organisation von Probefahr-Messen mit der IWB. Informieren über Elektromobilität per Newsletter und weiterer Kanäle von Umwelt Basel.

	Informationen zu Aktionen sowie zu vergangenen und aktuellen Studien auf der Webseite.
Amt für Mobilität (MOB)	Tipps zu Mobilität und Verkehr über die Plattform «Basel unterwegs». Angebot an Probefahrten mit Elektrofahrzeugen während der jährlichen Mobilitätswoche.
Gewerbeverband	Der Gewerbeverband publiziert Informationen über die Aktion «Wirtschaft unter Strom» mit den verbandseigenen Kommunikationsmitteln und informiert die angeschlossenen Branchenverbände über die Aktion. Händler und Hersteller wurden dazu animiert, das Förderprogramm zu bewerben. Interviews mit Unternehmen, die batterieelektrische Fahrzeuge nutzen oder vertreiben, werden auf den verbandseigenen Kanälen veröffentlicht.

Tabelle 3 Sensibilisierungsmassnahmen und dafür zuständige Organisation

Die Planung weiterer Sensibilisierungskampagnen erfolgt jeweils in Absprache der involvierten Dienststellen (Amt für Umwelt und Energie, Amt für Mobilität), der IWB und externen Partnern. Die Kosten pro Aktion variieren zwischen 10'000 und 50'000 Franken und werden aus den laufenden Budgets finanziert.

3.1.1.5 Vorbildfunktion der Verwaltung und öffentlich-rechtlicher Unternehmen

Die vom Regierungsrat am 2. Juli 2024 erlassene Strategie «Klimaneutrale Verwaltung» zielt im Bereich Mobilität darauf ab, die Emissionen der kantonalen Fahrzeugflotte zu reduzieren. Rund 40 % der direkten Emissionen der Verwaltung werden durch den Betrieb der kantonseigenen Fahrzeugflotte verursacht, was etwa 1'900 t CO₂-Äquivalente pro Jahr entspricht. Der Regierungsrat hat das Bau- und Verkehrsdepartement beauftragt, ein Konzept für ein Mobilitätsmanagement für die Kantonsverwaltung auszuarbeiten.

Bis 2030 sollen 90 % der kantonalen Fahrzeuge emissionsfrei sein. Zudem soll der Anteil der Mitarbeitenden, die regelmässig mit dem Auto zur Arbeit fahren, auf 10 % sinken. Ebenfalls sollen Dienstreisen auf das notwendige Minimum beschränkt werden. Eine Ausnahme bilden Spezialfahrzeuge (z.B. von Blaulichtorganisationen), die wahrscheinlich auch 2030 teilweise noch mit konventionellen Antrieben beschafft werden müssen.

Die bereits umgesetzten Massnahmen aus der Strategie «Klimaneutrale Verwaltung» sind:

- Elektrifizierung der Fahrzeugflotte: Ersatz von Fahrzeugen durch Elektrofahrzeuge, sofern dadurch keine leistungsmässigen Nachteile entstehen.
- Förderung von ÖV und Velo: Massnahmen zur Reduktion des MIV auf dem Arbeitsweg.
- Restriktive Parkplatzregelungen: Begrenzung der Parkmöglichkeiten für Mitarbeitende und Festlegung von Parkgebühren.
- Spesenverordnung: Bevorzugung des ÖV für Dienstreisen und Einschränkung von Flugreisen unter 1'000 Kilometern Distanz.
- Carsharing: Reduktion der kantonalen Fahrzeugflotte und Ersatz durch Carsharing-Fahrzeuge.
- Infrastruktur: Ausbau und Verbesserung von Veloabstellplätzen an verschiedenen Standorten.

3.1.1.6 Elektrifizierung der Busflotte (M3)

Gemäss den kantonalen Zielen möchte die BVB Basler Verkehrs-Betriebe bis 2037 Netto-Null-Treibhausgasemissionen in Bezug auf die direkten Emissionen erreichen. Dazu ist die Umstellung ihrer gesamten Busflotte auf batterieelektrische Busse bis 2027 geplant. Damit setzt die BVB die am 21. Mai 2015 beschlossene Ergänzung des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr vom 10. März 2004 (SG 951.100), wonach gemäss § 5 Art. 1^{bis} und 1^{ter} der gesamte öffentliche Verkehr im Kanton Basel-Stadt ab 2027 mit 100 % erneuerbarer Energie betrieben werden muss. Der Grosse Rat stimmte am 9. Dezember 2020 dem Kredit zur Umstellung auf E-Busse zu. In einem weiteren Schritt werden die übrigen Dienstfahrzeuge und, wo möglich, auch Spezialfahrzeuge elektrifiziert.

3.1.2 Mobilitätsstrategie (M1-M7)

Gemäss § 13 Abs. 2 Bst. d) USG BS stellt der Kanton Basel-Stadt bis 2050 vollständig auf emissionsarme, klima- und ressourcenschonende Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten um. Mit der am 24. Januar 2023 beschlossenen behördenverbindlichen Mobilitätsstrategie «Basel unterwegs – klimafreundlich ans Ziel»¹ zeigt der Regierungsrat auf, wie er diesen Auftrag angehen wird.

Die Mobilitätsstrategie verfolgt vier Hauptziele: Erreichbarkeit erhöhen, Verkehrssicherheit verbessern, Lebensqualität steigern und Klimaneutralität erlangen. Um diese Ziele zu erreichen, wurden sieben Handlungsfelder definiert. Dazu gehören die Verlagerung des Verkehrsaufkommens weg vom motorisierten Individualverkehr hin zum Fuss- und Veloverkehr sowie zum öffentlichen Verkehr. Ebenso wichtig ist es, umwelt- und klimaverträgliche Antriebstechnologien sowie flächensparende Verkehrsmittel zu fördern, raumplanerische Massnahmen zu unterstützen, um die Verkehrsleistung zu reduzieren, sowie Digitalisierung und Innovationen in der Mobilität zu nutzen. Darüber hinaus strebt der Kanton Basel-Stadt die grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit benachbarten Körperschaften an.

Viele Massnahmen befinden sich in der Umsetzung. Eine umfassende Berichterstattung über den Stand der Umsetzung und der Zielerreichung ist für das Jahr 2027 geplant.

3.2 Neue Massnahmen aus dem Aktionsplan der Klimaschutzstrategie

3.2.1 Kapazitätsneutrale Weiterentwicklung Strassennetz (M5)

Die kapazitätsneutrale Weiterentwicklung des Strassennetzes zielt darauf ab, das Strassennetz zu verbessern oder zu modernisieren, ohne die Gesamtkapazität für den MIV zu erhöhen. Ein Kapazitätsausbau würde diesen fördern und ist daher kontraproduktiv. Die aktuellen Kapazitäten des übergeordneten Strassennetzes sind teilweise ungenügend, was zu Staus und negativen Auswirkungen führt.

Um diese Probleme anzugehen, werden parallel zur Projektierung neuer Strassenabschnitte wie dem Zubringer Bachgraben (ZUBA) Konzepte für flankierende Massnahmen erarbeitet. Diese Massnahmen, wie Verbesserungen für den Fuss- und Radverkehr, ÖV-Priorisierung, Abbau von Fahrstreifen, Einbahnstrassen, Durchfahrtsperren und Temporeduktionen sollen die Verlagerung des Verkehrs auf das übergeordnete Strassennetz fördern und dauerhaft sicherstellen.

3.2.2 Erhöhung Motorfahrzeugsteuer (M1, M2, M4, M7)

Der Kanton Basel-Stadt hatte im Jahr 2018 die Motorfahrzeugsteuer für Personenwagen nach ökologischen Kriterien angepasst, wobei die Steuer auf Leergewicht und CO₂-Emissionen basiert. Elektrisch betriebene Fahrzeuge profitieren von Steuerermässigungen. Die Prüfung zur Einführung einer ökologischen Steuer für Lieferwagen wurde in Auftrag gegeben, jedoch wegen fehlender Daten zu CO₂-Emissionen nicht weiterverfolgt. Seit dem Jahr 2020 gelten neue CO₂-Emissionsvorschriften für Lieferwagen, die eine Erweiterung der Besteuerung ermöglichen. Trotzdem fehlen jedoch weiterhin Datengrundlagen für Lastwagen und Motorräder.

Im Aktionsplan zur Klimaschutzstrategie hielt der Regierungsrat seine Absicht fest, Höhe und Bemessungskriterien für die Erhebung der Motorfahrzeugsteuer zu prüfen. Mit der Überweisung der Motion Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend keine finanziellen Fehlanreize für Fahrzeuge mit übermässigem Verbrauch von Ressourcen: Anpassung der Motorfahrzeugsteuer am 23. Oktober 2024 hat der Grosse Rat die Richtung vorgegeben, in welche die Anpassung der Motorfahrzeugsteuer gehen soll. Die Motion verlangt die finanzielle Belastung der Motorfahrzeughalter und -halterinnen im Kanton Basel-Stadt nach dem Verursacherprinzip. Dabei sollen sowohl die direkt verursachten als auch alle externen Kosten berücksichtigt werden. Indem die finanzielle Belastung

¹ www.mobilitaetsstrategie.bs.ch

progressiv erhöht wird, soll umweltfreundliche Mobilität gefördert und übermässiger Ressourcenverbrauch unattraktiver gemacht werden als bisher. Die Belastung soll an einen Absenkpfad des Ressourcenverbrauchs gekoppelt werden, der jährlich angepasst wird, bis die Reduktionsziele erreicht sind. Der Regierungsrat lässt aktuell eine Vorlage zur Umsetzung der Motion ausarbeiten.

3.2.3 Attraktivitätssteigerungen öffentlicher Verkehr (M7)

Das Angebot im öffentlichen Verkehr soll ausgebaut werden, um dessen Attraktivität zu erhöhen und eine Nachfragesteigerung zu erreichen. Zudem sollen Massnahmen zur Beschleunigung des strassengebundenen ÖVs erarbeitet und umgesetzt werden sowie die Multimodalität mit dem ÖV als Rückgrat gefördert werden. Bis 2029 sind dazu konkrete Massnahmen vorgesehen. Geplant sind im ÖV-Programm 2026–2028 neue, kantonsübergreifende Angebote im S-Bahn-, Tram- und Busnetz und die vollständige Umstellung der Fahrzeugflotte der BVB auf erneuerbare Antriebstechnologien. Die öffentliche Vernehmlassung zum Entwurf des ÖV-Programms fand vom 2. Juli bis 2. Oktober 2024 statt. Anschliessend wurden die Stellungnahmen ausgewertet und das Programm auf Basis der Rückmeldungen überarbeitet. Der Regierungsrat genehmigte am 18. Februar 2025 das ÖV-Programm 2026–2028 und überwies es an den Grossen Rat zur Kenntnisnahme.

3.2.4 Aktionen zur Förderung autofreier Haushalte (M7)

Es sollen spezifische Angebote für Autohalterinnen und -halter entwickelt und umgesetzt werden, die eine Veränderung ihres Verkehrsverhaltens auslösen. Diese Angebote sollen Anreize bieten, Alternativen zum Autobesitz auszuprobieren.

Derzeit wird eine «Mobilitäts-Challenge» vorbereitet. Dabei geht es darum, dass Haushalte mit einem eigenen Auto für einen Monat auf ihr Fahrzeug verzichten und in dieser Zeit verschiedene alternative Verkehrsmittel ausprobieren können. Die Finanzierung der Aktion erfolgt aus dem Mobilitätsfonds. Die Challenge wird im Herbst 2025 oder im Frühling 2026 durchgeführt.

Am 25. März 2025 beschloss der Regierungsrat die Finanzierung der Aktion «Umweltprämie für abgemeldete Autos». Die Aktion wird mit 700'000 Franken aus dem Mobilitätsfonds finanziert und startet abgestimmt auf die «Mobilitäts-Challenge» im Herbst 2025 oder im Frühling 2026. Haushalte, die ihr Auto abmelden, erhalten eine einmalige Prämie von 1'500 Franken.

3.2.5 Superblocks (M5–M7)

Superblocks sind verkehrsberuhigte, vom Durchgangsverkehr entlastete und klimaangepasste Strassenräume in Wohnquartieren. Innerhalb dieser Bereiche hat der Fussverkehr Vortritt, und es gilt ein Tempolimit von 20 km/h. Zufahrten für Zubringerdienste, Blaulichtorganisationen und die Stadtreinigung sowie die Durchfahrt für Fahrräder bleiben gewährleistet. Öffentliche Parkplätze werden in Freiflächen umgewandelt, um mehr Raum für Begegnung, Bewegung und Massnahmen zur Verbesserung des Stadtklimas zu schaffen.

Superblocks fördern den Fuss- und Radverkehr, verbessern die Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit und tragen zur Klima-Resilienz von Wohnquartieren bei. In den Quartieren St. Johann und Matthäus werden derzeit zwei Pilotversuche für Superblocks vorbereitet. Dabei werden mögliche negative Auswirkungen – wie Verkehrsverlagerung und Parkplatzsuchverkehr – auf angrenzende Strassen und Quartiere untersucht und entsprechende Begleitmassnahmen definiert. Die Erkenntnisse fliessen in ein Rahmenkonzept für die langfristige Umsetzung von Superblocks ein.

3.2.6 Lobbying bei Bund (M1–M7)

Das Strassenverkehrsgesetz ist eine Bundesaufgabe. Der Spielraum für die Kantone in der Bewirtschaftung der Strassen und bei der Zulassung von Fahrzeugen ist gering. Insbesondere Massnah-

men, die eine Einschränkung des Autoverkehrs mit Verbrennungsmotoren zum Ziel haben, bedingen eine Anpassung des Bundesrechtes. Mit geeigneter Lobbyarbeit sollen in entsprechenden Bereichen nationale Gesetzesanpassungen angestossen bzw. weiter vorangetrieben werden.

4. Schlussfolgerung

Die Klimaschutzstrategie des Kantons Basel-Stadt bildet zusammen mit dem Gesamtkonzept Elektromobilität und der Mobilitätsstrategie «Basel unterwegs – klimafreundlich ans Ziel» den übergeordneten Rahmen für die Zielerreichung. Diese Strategien und Konzepte ergänzen sich und setzen die Ziele für die Elektrifizierung des Verkehrs fest, mit dem ambitionierten strategischen Ziel, bis 2037 Netto-Null-Emissionen zu erreichen.

Mit diesem Schreiben wird der Anzug David Wüest-Rudin und Konsorten betreffend Masterplan Elektromobilität abschliessend behandelt. Es zeigt alle relevanten Strategien und Massnahmen zur Förderung der Elektromobilität. Durch die klare Definition von Zielen und Massnahmen sowie die regelmässige Berichterstattung wird sichergestellt, dass der Übergang zu einer elektrifizierten Fahrzeugflotte im Kanton Basel-Stadt vorangetrieben wird.

5. Beantwortung der einzelnen Fragen

Die Anzugstellenden beauftragen den Regierungsrat im Rahmen eines «Masterplans Elektromobilität für Basel» zu prüfen und zu berichten,

- *wie er in einem strategischen Vorgehen bestmöglich auf einen Komplettumstieg auf Elektrofahrzeuge hinwirken kann und welche Massnahmen er in welchem zeitlichen Ablauf dazu einsetzt*

Der Kanton Basel-Stadt verfolgt einen strategischen Ansatz, um den Komplettumstieg auf Elektrofahrzeuge bis 2037 zu fördern: Die Klimaschutzstrategie baut als übergeordnetes Instrument auf der Mobilitätsstrategie «Basel unterwegs – klimafreundlich ans Ziel» auf und ergänzt diese durch messbare Netto-Null-Ziele. Zusammen mit dem Aktionsplan zur Klimaschutzstrategie und dem Gesamtkonzept Elektromobilität werden die Massnahmen im Bereich Mobilität und deren zeitlicher Ablauf festgelegt, um bestmöglich auf einen Komplettumstieg auf Elektrofahrzeuge hinzuwirken.

- *ob das Ziel innerhalb von 20 Jahren erreichbar ist bzw. welche Ziele in welchem Zeithorizont er erreichen kann und will und wie er den Entwicklungspfad hin zur Elektromobilität sieht;*

Der Entwicklungspfad hin zur Elektromobilität wird durch den Absenkpfad im Handlungsfeld Mobilität aus der Klimaschutzstrategie vorgegeben. Ziel ist es, die Emissionen von 137'000 Tonnen CO₂-Äquivalenten im Jahr 2020 auf 8'000 Tonnen CO₂-Äquivalenten im Jahr 2037 zu senken. Da der Kanton die Entwicklung des Fahrzeugparks nicht allein beeinflussen kann, wurden zwei Trendentwicklungen und ein Netto-Null-Absenkpfad erarbeitet: Die Trendentwicklung «hoch» setzt auf verbesserte Motoreffizienz und erneuerbare Treibstoffe, während die Trendentwicklung «tief» eine ambitionierte Elektrifizierungspolitik des Bundes und zusätzliche Massnahmen berücksichtigt. Der Netto-Null-Absenkpfad basiert auf der Trendentwicklung «tief».

- *wie er das Ziel in die Legislaturplanung aufnehmen und gegenüber anderen Zielen priorisieren will, insbesondere auch bezüglich der eingesetzten finanziellen Mittel;*

Im Legislaturplan 2021-2025 bildet der Klimaschutz einen der drei Schwerpunkte, und die Förderung der E-Mobilität ist in der Massnahme 40 «Stadtverträgliche und klimafreundliche Mobilität» mit enthalten.

Bereits bestehende Massnahmen sind finanziert. Die Finanzierung neuer Massnahmen erfolgt entweder im Rahmen des bestehenden Budgets oder durch die Beantragung der dafür notwendigen Finanzmittel. Details zur Finanzierung der Massnahmen sind im Aktionsplan zur Klimaschutzstrategie festgehalten, wobei die Finanzierung möglichst verursachergerecht erfolgen soll. Massnahmen mit grosser Wirkung auf die direkten Emissionen und einem guten Kosten-Nutzen-Verhältnis werden prioritär umgesetzt.

- *welche Rolle in der Strategie hybride Fahrzeuge (fossil/elektrisch) oder sonst sehr stark CO₂-reduzierte oder CO₂-befreite Antriebe (Brennstoffzellen, Wasserstoffantrieb, etc.) spielen sollen;*

Die Rolle alternativer Antriebe in der Elektromobilität ist von zentraler Bedeutung für die Transformation des Verkehrssektors hin zu nachhaltigeren und umweltfreundlicheren Lösungen. In Anbetracht der drängenden Herausforderungen des Klimawandels bieten alternative Antriebe – wie batterieelektrische Fahrzeuge (BEVs), Brennstoffzellenfahrzeuge (FCEVs) und Plug-in-Hybridfahrzeuge (PHEVs) – vielversprechende Ansätze, um die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen zu reduzieren. Indem verschiedene Antriebssysteme kombiniert und erneuerbare Energien genutzt werden, können alternative Antriebe dazu beitragen, die Emissionen entscheidend zu senken und die Akzeptanz von Elektrofahrzeugen zu erhöhen.

Brennstoffzellenfahrzeuge (FCEVs) sind eine umweltfreundliche Alternative zu Verbrennungsmotoren, da sie nur Wasserdampf emittieren und so zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen beitragen. Sie bieten gegenüber batterieelektrischen Fahrzeugen (BEVs) Vorteile wie höhere Reichweite und kürzere Betankungszeit, was sie besonders für lange Fahrstrecken und den Schwerverkehr attraktiv macht. Allerdings ist die Umwandlung von Wasserstoff in Strom weniger effizient als die direkte Nutzung von Strom in BEVs, was bedeutet, dass ihr Wirkungsgrad geringer ist als bei vollelektrischen Fahrzeugen. Zudem ist die Herstellung von Brennstoffzellen und Wasserstoffspeichertanks teuer, was die Anschaffungskosten für FCEVs erhöht. Der Aufbau eines Wasserstofftankstellennetzes erfordert erhebliche Investitionen und ist derzeit noch begrenzt. Brennstoffzellenfahrzeuge (FCEVs) werden zukünftig wohl in Teilbereichen der Mobilität – insbesondere bei schweren Fahrzeugen mit grösserer Reichweite (Lastwagen, Schiffe, Flugzeuge usw.) – zum Einsatz kommen. Für Personenwagen bietet die batterieelektrische Mobilität (BEV) jedoch aufgrund der höheren Effizienz, niedrigeren Kosten und besseren Infrastruktur klare Vorteile gegenüber Brennstoffzellenfahrzeugen. Die Grundvoraussetzungen für eine kosteneffiziente Nutzung von FCEVs werden erst in einigen Jahren gegeben sein und es wird erwartet, dass die inländische Produktion langfristig die Nachfrage nach Wasserstoff nicht decken kann.² Daher spielen FCEVs zum jetzigen Zeitpunkt keine wesentliche Rolle für die Elektromobilität im Kanton Basel-Stadt.

Hybridfahrzeuge, insbesondere Plug-In-Hybride (PHEVs), sind eine wichtige Brückentechnologie zwischen Verbrennungsmotoren und vollelektrischen Fahrzeugen. Sie ermöglichen rein elektrisches Fahren über längere Strecken und bieten eine umweltfreundlichere Alternative zu herkömmlichen Antrieben, indem sie CO₂-Emissionen reduzieren, die Kraftstoffeffizienz verbessern und die «Reichweitenangst» reduzieren. Der ökologische Vorteil wird jedoch nur dann ausgeschöpft, wenn der Strom aus erneuerbaren Quellen stammt. Hybridfahrzeuge unterstützen den Übergang zu einem emissionsarmen, elektrifizierten Verkehr. Sie sind bereits weit verbreitet und technologisch ausgereift. Während sie umweltfreundlicher sind als reine Verbrennungsmotoren, bieten sie nicht die gleichen Emissionsvorteile wie vollelektrische Fahrzeuge. Langfristig betrachtet sind sie nur eine Zwischenlösung, um die Klimaziele des Kantons zu erreichen, bis die Technologie für vollelektrische Antriebe ausgereift und die Ladeinfrastruktur flächendeckend vorhanden ist.

² Wasserstoffstrategie für die Schweiz des Bundesrates vom 13. Dezember 2024 <https://www.news.admin.ch/news/message/attachments/91122.pdf>

- *wie die IWB sowie die Wirtschaft eng kooperierend in die Strategie eingebunden und vor allem bei ihrer Umsetzung aktiv und wirkungsvoll beitragen können;*

Die Zusammenarbeit zwischen dem Kanton und der IWB im Bereich der Elektromobilität ist ein zentraler Bestandteil des Gesamtkonzepts Elektromobilität. Wesentlich ist dabei der Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur auf Allmend (öffentlichem Grund). Im Jahr 2019 führte die IWB ein Pilotprojekt durch, bei dem elf Ladestationen in der blauen Zone installiert wurden. Nach erfolgreichem Abschluss erhielt die IWB vom Regierungsrat den Auftrag, 200 öffentliche Ladestationen auf Allmend zu errichten, nachdem der Grosse Rat am 2. Juli 2019 mit dem Ratschlag Gesamtkonzept Elektromobilität einen Investitionsbeitrag in Form eines bedingt rückzahlbaren zinslosen Darlehens in Höhe von 11.4 Mio. Franken an IWB bewilligt hatte. Die IWB betreibt die Ladestationen und koordiniert den Ausbau der Ladeinfrastruktur.

Die IWB engagiert sich auch für den Ausbau der Ladeinfrastruktur in Parkhäusern und Parkieranlagen. Die Finanzierung der Subventionsbeiträge für das kantonale Förderprogramm für Ladeinfrastrukturen erfolgt durch den Zuschlag für die Elektrifizierung des motorisierten Verkehrs (ZEM), den die IWB beim Strombezug an ihren Ladestationen erhebt.

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs arbeitet die IWB mit der BVB zusammen. Die IWB ist für die Umsetzung der Ladeinfrastruktur für die Elektro-Busse verantwortlich. Zudem unterstützt die IWB verschiedene kantonale Stellen hinsichtlich der Elektrifizierung ihrer Flotte – wie beispielsweise das Tiefbauamt oder Blaulichtorganisationen.

Für Förderaktionen arbeitet die IWB mit dem Gewerbeverband und dem Kanton zusammen. So startete die IWB im Januar 2019 die Aktion «Wirtschaft unter Strom», bei der Unternehmen Elektrofahrzeuge kostenlos testen konnten. Die IWB ist auch in die Planung und Durchführung von Sensibilisierungskampagnen eingebunden, um die Bevölkerung und Unternehmen über die Vorteile der Elektromobilität zu informieren. Darüber hinaus stellt die IWB ihre eigene Fahrzeugflotte schrittweise auf Elektrofahrzeuge um.

Die Wirtschaftsverbände spielen eine zentrale Rolle bei der Förderung der Elektromobilität im Kanton Basel-Stadt. Sie sind in verschiedene Massnahmen eingebunden, um Unternehmen bei der Umstellung auf Elektrofahrzeuge zu unterstützen. Dazu gehört die Beteiligung an Projekten wie «EmobilitätBasel», das die Grundlagen für den Ausbau der Ladeinfrastruktur schuf. Wichtig ist es zudem, Unternehmen für die Vorteile der Elektromobilität zu sensibilisieren. Dabei werden Flottenhalter direkt angesprochen. Zusätzlich ist der Gewerbeverband in Aktionen wie «Wirtschaft unter Strom» eingebunden, um die Marktdurchdringung mit Elektrofahrzeugen zu erhöhen und Unternehmen bei der Umstellung auf Elektromobilität zu unterstützen.

- *ob und wie die politischen Körperschaften der benachbarten Region allenfalls in das Vorgehen eingebunden werden sollten;*

Die Mobilitätsstrategie «Basel unterwegs – klimafreundlich ans Ziel» ist mit den Strategien des Agglomerationsprogramms Basel kompatibel und somit mit den Nachbarn abgestimmt. Das Agglomerationsprogramm Basel ist ein umfassendes Planungsinstrument, das die Raum-, Siedlungs- und Verkehrsplanung in der trinationalen Agglomeration Basel koordiniert. An der Zusammenarbeit sind die Schweizer Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau und Solothurn sowie die französischen und deutschen Nachbarregionen beteiligt. Bezüglich Elektrofahrzeuge gibt es jedoch keine konkreten Berührungspunkte. Daher wird derzeit keine Notwendigkeit gesehen, die politischen Körperschaften der benachbarten Regionen in dieses spezifische Vorgehen einzubinden. Die Entwicklungen im Bereich der Elektromobilität werden weiterhin beobachtet, um bei Bedarf und Möglichkeit die Zusammenarbeit zu intensivieren.

- wie im Masterplan die in den Anzügen Thomas Grossenbacher (15.5575), Rudolf Rechsteiner (15.5574), Toya Krummenacher (16.5169) und ggf. weiteren vorgeschlagenen Massnahmen als Teil der Strategie eingebaut und in ihrem Rahmen umgesetzt werden sollen und können,

Der am 4. Februar 2016 überwiesene Anzug Thomas Grossenbacher und Konsorten betreffend «Förderung von Elektromobilität» wurde aufgrund des Berichts des Regierungsrates vom 11. April 2018 vom Grossen Rat am 17. Mai 2018 abgeschrieben. Er forderte Massnahmen zur Förderung der Elektromobilität, um den CO₂-Ausstoss zu reduzieren und die Umweltbelastung zu verringern.

Der ebenfalls am 4. Februar 2016 überwiesene Anzug Rudolf Rechsteiner und Konsorten betreffend «Feldtest von Elektrobus ohne Oberleitung» wurde aufgrund des Berichts des Regierungsrates vom 18. Dezember 2019 vom Grossen Rat am 10. Juni 2020 abgeschrieben. Die BVB hatte im Spätherbst 2018 den gewünschten Test mit einem Elektrobus inklusive Ladestation durchgeführt. Aufgrund des positiven Ergebnisses wurde dieser Elektrobus zusammen mit einem zweiten in den normalen Linienbetrieb übernommen.

Der am 15. Juni 2016 überwiesene Anzug Toya Krummenacher und Konsorten betreffend Umstellung des Fahrzeugparks auf CO₂-neutrale Elektro-Fahrzeuge wurde mit dem Ratschlag Gesamtkonzept Elektromobilität vom 3. Juli 2019 vom Grossen Rat am 14. April 2021 abgeschrieben. Er forderte die Umstellung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren beim Staat sowie bei staatsnahen Betrieben (IWB, BVB) auf CO₂-neutrale Fahrzeuge

- insbesondere berücksichtigt er den Bedarf und die Möglichkeit des Angebots an Ladeinfrastruktur für über die Nacht abgestellte Fahrzeuge in der blauen Zone.

Den Beschluss für die Errichtung von 200 öffentlichen Ladestationen auf Allmend und deren Finanzierung hat der Grosse Rat am 14. April 2021 mit dem Ratschlag «Gesamtkonzept Elektromobilität» bereits getroffen. Aktuell gibt es 93 AC-Ladestationen und 14 DC-Ladestationen. Von diesen sind 28 für Carsharing-Anbieter vorgesehen und 21 barrierefrei gestaltet. Durch diese Ladeinfrastruktur können in der Nacht abgestellte Fahrzeuge in der blauen Zone mit Strom versorgt werden.

6. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug David Wüest-Rudin und Konsorten betreffend Masterplan Elektromobilität abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin