



An den Grossen Rat

26.0103.02

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission
Basel, 26. August 2026

Kommissionsbeschluss vom 26. August 2026

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

zum Ausgabenbericht betreffend «Ausgabenbewilligung Ersatzbeschaffung E-LKW»

1. Ausgangslage

Die Materialzentrale ist die zuständige Stelle des Kantons für die Beschaffung und den Einsatz von Drucksachen und Büromaterialien. Sie beliefert die Schulen, die kantonale Verwaltung und die Universität mit den Bestellungen aus dem Onlineshop. Seit 2024 liefert die Materialzentrale auch die Bestellungen des Fachzentrums Gestalten (Pädagogisches Zentrum Basel-Stadt PZ.BS) aus. Zusätzlich ist sie für logistische Dienstleistungen der kantonalen Verwaltung zuständig. Für diese Aufgaben sind zwei Fahrzeuge im Einsatz, wobei der grosse LKW das Ende seines Lebenszyklus erreicht hat. Für die Neubeschaffung eines E-LKWs für die Materialzentrale beantragt der Regierungsrat mit dem Ausgabebericht einmalige Investitionskosten in Höhe von 345'380 Franken.

Hintergrund für die Beschaffung eines E-LKWs ist, dass die kantonale Verwaltung den Ersatz fossil betriebener Fahrzeuge durch elektrisch betriebene vorsieht: Wo keine wesentlichen leistungsmässigen Nachteile bei der Nutzung von Elektroantrieben im Vergleich mit Verbrennungsmotoren zu erwarten sind, sollen im Rahmen des ordentlichen Ersatzes bei der Verwaltung künftig nur noch Fahrzeuge mit Elektroantrieb beschafft werden (Geschäft 19.0926). Liegen bei geeigneten am Markt erhältlichen Elektro-Fahrzeugen die Life-Cycle-Kosten mehr als 10% über jenen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor, so werden die zu erwartenden Kosten basierend auf den geltenden Bestimmungen beantragt.

2. Kommissionsberatung

Der Grosse Rat hat die *Ausgabenbewilligung Ersatzbeschaffung E-LKW* am 11. März 2026 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) zur Vorberatung überwiesen. Eintreten wurde bestritten, die UVEK ist mit 8:1 Stimmen bei einer Enthaltung auf das Geschäft eingetreten. Sie setzte sich an ihren Sitzungen vom 13. Mai und 17. Juni 2026 mit dem Geschäft auseinander. Den vorliegenden Bericht verabschiedete sie am 26. August 2026.

Im Rahmen ihrer Beratung hat sie den Leiter der Zentralen Dienste und die Leiterin der Materialzentrale angehört. Die UVEK beantragt dem Grossen Rat mit 8:1 Stimmen bei zwei Enthaltungen, dem Ausgabenbericht betreffend Ausgabenbewilligung Ersatzbeschaffung E-LKW zuzustimmen. Im vorliegenden Bericht fasst sie ihre Beratung zusammen.

2.1. Kostenvergleich

Im Kapitel 3 des Ratschlags wird eine Kostendifferenz zwischen der Elektro- und der Dieselvariante aufgeführt. Die Gesamtkosten des Betriebs über die gesamte Nutzungsdauer belaufen sich bei einem E-LKW auf 515'930 Franken. Bei einem Diesel LKW sind die veranschlagten Gesamtkosten von 290'031 Franken über die gesamte Nutzungsdauer hinweg erheblich günstiger.

Die UVEK begrüsst grundsätzlich die Beschaffung eines E-LKWs anstelle eines Diesel-LKWs. Es wurden jedoch Bedenken geäussert bezüglich der deutlich höheren Gesamtkosten, welche die Beschaffung eines E-LKWs mit sich bringt. Dieser Umstand führte dazu, dass Eintreten von einem Mitglied bestritten wurde. Nachdem die UVEK auf das Geschäft eingetreten ist, hat sich die Kommission mit den Ausführungen des Ausgabenberichts zur Kostendifferenz sowohl bezüglich Betriebskosten als auch bezüglich Investitionskosten befasst. Die Regierung stellt diese im Ratschlag, S. 4 in einer Tabelle dar:

	Elektro	Diesel	Bemerkungen
Investitionskosten			
Nutzungsdauer in Jahren	15	15	
Fahrleistung km p.a.	6'000	6'000	
Anschaffungskosten	345'380	124'200	
Total Franken	345'380	124'200	
Betriebskosten p.a.			
Kapitalzins	5'181	1'863	
Strom / Diesel	1'077	2'692	Schätzung Stromverbrauch basierend auf Verhältnis bei Ratschlag Feuerwehr BS (Basis: Dieserverbrauch LKW der Materialzentrale 2020-2024)
Unterhalt	5'112	6'500	
Total Franken	11'370	11'055	
Gesamtkosten des Betriebs			
... gesamte Nutzungsdauer	516'045	290'031	+ 226'041 Franken (77.9%) Differenz
... durchschnittlich/Betriebsjahr	34'403	19'335	+ 15'068 Franken (+77.9%) Differenz

2.1.1. Investitionskosten

Die Lebensdauer des E-LKWs wurde mit 15 Jahren gleich bewertet wie jene beim Diesel. Die UVEK hat sich erkundigt, ob bei den Finanzberechnungen im Kanton standardisiert davon ausgegangen wird, dass Elektro- und Dieselfahrzeuge die gleiche Lebensdauer haben.

Die Vertretenden der Verwaltung haben bestätigt, dass in der Verwaltung departementsübergreifend mit der gleichen Lebensdauer gerechnet wird. Die E-LKW-Hersteller würden je nach Nutzungsintensität einen Richtwert der Lebensdauer zwischen 10 und 15 Jahren angeben.

Die Vertretenden der Verwaltung gehen davon aus, dass die Anschaffungskosten geringer ausfallen werden als im Ausgabenbericht angegeben, sofern sie einen geeigneten Hersteller finden. Die Finanzberechnung sei eine grosszügige Kalkulation für eine Neubeschaffung auf der Grundlage der von ihnen gesammelten Erfahrungswerte. Der UVEK wurde erläutert, dass ein öffentliches Ausschreibungsverfahren durchgeführt werde. Dabei sollen unter Berücksichtigung der zwingenden Anforderungen sowohl Leasing- als auch Gebrauchtwagenoptionen geprüft werden. Die Anschaffungskosten bilden ein wesentliches Bewertungskriterium im Rahmen dieser Ausschreibung.

2.1.2. Betriebskosten

Bei der Auflistung der Betriebskosten hat insbesondere der hohe Unterschied des jährlichen Kapitalzinses zwischen Diesel und Elektro zu Rückfragen geführt. In der UVEK wurde unter der Annahme, dass Elektrofahrzeuge im Betrieb kosteneffizienter seien, auch die Schlussfolgerung gezogen, dass dies analog für E-LKWs gelten sollte. In der Auflistung der Regierung ist die Elektrovariante im Betrieb jedoch 315 Franken pro Jahr teurer. Die UVEK hat sich daher mit der Berechnung des Kapitalzinses befasst, um die hohe Abweichung der beiden Varianten zu verstehen. Eine vereinfachte Nachkalkulation lässt auf einen Kapitalzins von 1,5% des Verkaufspreises schliessen. Dies entspräche der Hälfte des für Dieselfahrzeuge angesetzten Zinssatzes von 3%, was die Gesamtbilanz für das Elektrofahrzeug weiter verschlechtern würde. Den Ausführungen des Ratschlags ist die Berechnung des Kapitalzinses nicht zu entnehmen.

Der UVEK wurde daher erläutert, wie der Kanton den Kapitalzins bei einer Neuanschaffung berechnet. Die Vertretenden der Verwaltung führten dabei aus, dass sich der jährliche Kapitalzins aus dem durchschnittlich gebundenen Kapital berechne. Dieses ergebe sich aus dem Anschaffungswert addiert mit dem Restwert und geteilt durch zwei. Der Kapitalzins liege bei einem Anschaffungswert von 345'380 Franken demnach jährlich bei 5'180.70 Franken. Er sei beim Elektrofahrzeug demnach in der Summe höher, da der Anschaffungswert auch höher sei, der Zinssatz sei jedoch bei beiden Fahrzeugen gleich bei 3%.

$$\text{durchschnittlich gebundenes Kapital} = \frac{\text{Anschaffungswert} + \text{Restwert}}{2}$$

Rechnungsweg: $(345'380+0): 2 \times 3\% = 5'180.70$ Franken

Die UVEK nahm diese Informationen zur Berechnung so zur Kenntnis.

2.1.3. Gesamtkosten des Betriebs

Die UVEK stellte einen Rundungsfehler von 115 Franken in der Berechnung der Gesamtkosten des Betriebs fest. Gemäss Verwaltung entstand dieser, weil die Investitionskosten über 15 Jahre hinweg in der Tabelle aufgelistet wurden, die Betriebskosten jedoch jährliche Angaben waren, welche zur Berechnung der Gesamtkosten des Betriebs mit 15 multipliziert wurden.

$\text{CHF } 345'380 + (15 \times \text{CHF } 11'370) = \text{CHF } 515'930$ (mit Kommastellen gerechnet) und nicht $\text{CHF } 516'045$ (gerundet gerechnet).

Auf den Finanzbeschluss hat dieser Rundungsfehler keine Auswirkung.

Der UVEK wurde zudem zur Kenntnis gebracht, dass die Abschreibungsdauer 10 Jahre beträgt, in der Tabelle jedoch eine Nutzungsdauer von 15 Jahren angenommen wird. Die UVEK wollte nachvollziehen, wieso die Abschreibungs- und Nutzungsdauer nicht identisch sind. Die Vertretenden der Verwaltung klärten auf, dass die Abweichung zwischen der Abschreibungsdauer (Finanzbuchhaltung) und der effektiven Nutzungsdauer (Praxis resp. Kostenrechnung) sich aus folgenden Überlegungen ergibt:

- Die Finanzbuchhaltung orientiert sich am Vorsichtsprinzip, weshalb ihre Abschreibungsdauern standardisiert und eher konservativ festgelegt werden. Beim Kanton sind die standardisierten Abschreibungsdauern in internen Weisungen vorgegeben.
- Die Kostenrechnung hingegen richtet sich nach der tatsächlichen wirtschaftlichen Nutzung eines Vermögenswerts und zielt auf verursachungsgerechte Kosten und Entscheidungsunterstützung ab. Dadurch fällt die angesetzte Nutzungsdauer in der Praxis resp. Kostenrechnung oft länger aus als die buchhalterische Abschreibungsdauer.

Die Abschreibung ist bei der Berechnung der Gesamtkosten des Betriebs nicht eingeflossen und somit hat diese für die tabellarische Kostenaufstellung keine Relevanz.

2.1.4. Fazit

Die unübersichtliche Darstellung der Kostendifferenz führte zur erschwerten Nachvollziehbarkeit der Kostenrechnung. Die UVEK konnte die vorgestellte Kostenrechnung nach den Ausführungen der Verwaltung nachvollziehen.

2.2. Weitere Abklärungen

Die UVEK hat sich im Rahmen des Hearings in Bezug auf die Anforderungen des Fahrzeugmodells, die technologische Entwicklung im E-LKW-Bereich sowie nach einer möglichen Auslagerung des Warentransports erkundigt.

2.2.1. Fahrzeug

Im Kapitel 3 des Ratschlags wird ausgeführt, dass im Zuge der Beschaffungsvorbereitungen des E-LKWs Anforderungen definiert und relevante Informationen am Markt eingeholt wurden. Die Regierung stellte fest, dass lediglich «ein Modell die zwingenden Anforderungen» erfülle (S. 3). Ein entscheidendes Kriterium für die Beschaffung sei dabei das Zuladungsgewicht. Die Materialzentrale benötigt eine hohe Nutzlast, um ihre Ware ordnungsgemäss ausliefern zu können. Umso höher die Nutzlast, desto geringer muss das Gewicht der verbauten Batterien sein. Ein LKW mit leichteren Batterien sei jedoch mit hohen Anschaffungskosten verbunden. Gegenwärtig bestehe keine kostengünstigere Alternative am Markt.

Die UVEK hat sich erkundigt, ob die Materialzentrale bei der Beschaffung des E-LKWs die Tonnage von 10 Tonnen auf 7,5 Tonnen reduzieren könne. Eine solche Reduktion würde den Preis des Kaufs erheblich beeinflussen. Die Vertretenden der Verwaltung wiesen auf die negativen Effekte hin und rieten von einer Verkleinerung der Tonnage ab: Die reduzierte Kapazität des E-LKWs würde die Anzahl der Fahrten erhöhen. Diese könnten nicht mehr innerhalb der regulären Betriebszeiten für LKWs durchgeführt werden (zwischen 5:00 und 11:00 Uhr), wodurch eine zusätzliche Bewilligung für Nachmittagsfahrten erforderlich wäre. Dies sei mit Zusatzkosten verbunden. Zudem würden die Mehrfahrten höhere Personalkosten verursachen (0,5 HC/ 50'000 Franken pro Jahr). Die Verwaltung kam zu der Einschätzung, dass der LKW mit einer Tonnage von 7,5 Tonnen vier bis fünfmal wöchentlich die Ware ausführen müsste, statt aktuell zweimal bis dreimal pro Woche. Bei Spitzenzeiten – beispielsweise während der Sommerferien oder bei der Verteilung eines neuen Lehrmittels – könne es zudem vorkommen, dass die Frequenz der Ausfahrten erheblich steige. Eine Verkleinerung der Kapazität könnte daher zu Engpässen führen.

2.2.2. Technologische Entwicklung

Der rasante technische Fortschritt im Bereich der E-Fahrzeuge sowie die aktuell hohen Anschaffungskosten des ausgewählten Modells führten in der UVEK zu der Frage, ob vorerst auf einen Neukauf verzichtet werden könne. Sie bat die Verwaltung, abzuklären, ob für die nächsten vier bis fünf Jahre ein LKW gemietet werden könnte, anstelle eines Neukaufs. Hintergrund dieser Überlegungen ist die Formulierung im Kapitel 4 des Ratschlags, wonach, sollte der Grosse Rat der Beschaffung des erwähnten Fahrzeugs nicht zustimmen, «die Materialzentrale dies im Rahmen einer ordentlichen Ersatzbeschaffung durch Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren ersetzen würde». Für die Mehrheit der UVEK stellt die Beschaffung eines Dieselfahrzeugs im Jahr 2026 keine sinnvolle Option mehr dar.

In der UVEK stand im Raum, dass sich das Preis-Leistungsverhältnis infolge des technischen Fortschritts weiter verbessern könne. Ein weiterer Vorteil der Leasingoption bestünde darin, dass eventuelle die Anbietenden bereits Erfahrung im Unterhalt der Fahrzeuge mitbringen.

Die Vertretenden der Verwaltung erklärten, dass der Kanton bislang noch keine Erfahrung mit dem Leasing von Fahrzeugen hat. Es bestehen im Kanton Basel-Stadt derzeit keine Leasingverträge für Fahrzeuge. Die Verwaltung zeigte sich grundsätzlich offen gegenüber dieser innovativen Option, führte jedoch verschiedene Gründe an, die gegen das Leasing sprechen. Die Ausführungen bezogen sich auf das Leasing eines E-LKWs.

Sie gaben an, dass die E-LKW-Fahrzeughersteller aufgrund des fehlenden Erfahrungshorizonts mit E-LKWs keine Leasingverträge anbieten würden. Dies hätte zur Konsequenz, dass das Leasing über einen Drittanbieter (privaten Anbieter) durchgeführt werden müsste. Laut ihrer Einschätzung

würde dies zu erhöhten Kosten führen. Es sei davon auszugehen, dass bei einer Nutzungsdauer von fünf Jahren in der Regel ein Kauf oder eine Direktfinanzierung kostengünstiger sei, da Leasingfinanzierungen in der Regel auf Finanzierungszeiträume von zwei bis vier Jahren ausgelegt seien. Sie gaben zu bedenken, dass bei der Rückgabe des Fahrzeugs aufgrund von Kratzern oder gefahrenen Mehrkilometern hohe Extrakosten anfallen könnten. Eine Vollkaskoversicherung sei deshalb zwingend erforderlich. Sie führten aus, dass sich Leasing für einen Betrieb nur dann lohne, wenn der Wert auf die regelmässige Erneuerung des Fahrzeugs ausgerichtet sei. Dies sei im vorliegenden Fall nicht gegeben. Die geplante Nutzungsdauer sowie das geringe Entwicklungspotenzial der LKWs sprechen laut den Vertretenden der Verwaltung gegen eine Leasinglösung.

Diskutiert, aber nicht weiterverfolgt, wurde in der UVEK die Option eines Diesel-LKW-Leasings. Dabei würde das Leasing eines Dieselfahrzeugs für fünf Jahre ausschliesslich gegenüber dem Neukauf eines Fahrzeugs mit einem Verbrennungsmotor für die nächsten 15 Jahre bevorzugt.

2.2.3. Externalisierung

Die UVEK wollte von den Vertretenden der Verwaltung wissen, ob die Vergabe des Warentransports an externe Anbieter in Betracht gezogen wurde, da so auf die Ersatzbeschaffung verzichtet werden könne.

Die Vertretenden der Verwaltung äusserten sich klar gegen eine Externalisierung. Die Erfahrungen anderer Unternehmen zeigen, dass eine Auslagerung des Warentransports zu erheblichen Mehrkosten und Mehraufwendungen in der internen Logistik sowie bei den Qualitätskontrollen führt. Diese Mehraufwendungen müssten in Form von Preisanpassungen an die Kundinnen und Kunden weitergegeben werden. Zudem befürchteten sie, dass die Flexibilität der effizienten Routenplanung verloren ginge, da die Liefertermine terminiert seien. Externe Anbieter könnten die Auslieferung an einzelne kantonale Auslieferungsorte (z. B. Gefängnisse oder Polizeiinstitutionen) nicht gewährleisten, da diese aus Sicherheitsgründen nur eingeschränkt Zugriff hätten. Der UVEK wurde zudem erläutert, dass die Logistik, die Warenkonfektionierung sowie die Qualitätskontrolle (einschliesslich Retourenmanagement) weiterhin bei der Warenzentrale verbleiben würden. Eine umfassende Externalisierung würde zudem zwangsläufig zu Entlassungen der aktuellen Mitarbeitenden und zum Verlust der Vielfalt im Angebot führen. Dies liegt daran, dass sich der Dienstleistungsumfang auf ein bis zwei Anbieter reduzieren müsste. Sie erklärten zudem, dass die Bestellung, Verwaltung und Lieferung von Lehrmitteln nicht ausgelagert werden könne, da diese individuell nach den Bedürfnissen der jeweiligen Schule zusammengestellt würden. Ein Preisvorteil durch kantonale Mengelieferungen würde durch Direktbestellungen einzelner Auftraggebenden verloren gehen. Der Materialzentrale des ED sei zudem die Nähe zu den Kundinnen und Kunden, die bei einer Auslagerung an externe Dienstleister nicht mehr gewährleistet sei, wichtig. Demnach würden die derzeitigen Fahrer die Lehrpersonen sowie die Verwaltungsräume kennen, was zu einem höheren Mass an Vertrauen und Flexibilität führe.

3. Antrag

Gestützt auf ihre Ausführungen in Kapitel 2 dieses Berichts beantragt die UVEK dem Grossen Rat mit 8:1 Stimmen bei zwei Enthaltungen die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfs.

Den vorliegenden Bericht hat die UVEK an ihrer Sitzung vom 26. August 2026 mit 10:0 Stimmen verabschiedet und ihre Präsidentin zur Sprecherin bestimmt.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

Raffaella Hanauer
Kommissionspräsidentin

Beilage: Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

betreffend Ausgabenbewilligung Ersatzbeschaffung E-LKW

vom

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Ausgabenbericht Nr. 26.0103.01 des Regierungsrats vom 03. Februar 2026 sowie in den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 26.0103.02 vom 26. August 2026, beschliesst:

Es wird ein Betrag in Höhe von 345'380 Franken für die Ersatzbeschaffung von einem E-LKW für die Materialzentrale (zu Lasten der Investitionsrechnung Erziehungsdepartement, Zentrale Dienste, Investitionsbereich «Übrige») bewilligt.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.