



An den Grossen Rat

14.1460.02

13.5135.04

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission
Basel, 1. April 2015

Kommissionsbeschluss vom 1. April 2015

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

zum Ratschlag „Revision des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr“

und

zu einer Motion

1. Ausgangslage

Der Grosse Rat hat am 18. September 2013 die *Motion Jörg Vitelli und Konsorten betreffend Anpassung des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr bezüglich des Betriebs von Linienbussen mit 100% erneuerbaren Energieträgern* zur Ausarbeitung einer Gesetzesvorlage an den Regierungsrat überwiesen. Die Motion fordert, dass die Leistungserbringer im Busbereich nach einer Übergangsfrist von zehn Jahren nur noch Fahrzeuge einsetzen, die – unter Ausschluss von Agrotreibstoffen und nachwachsenden Rohstoffen – mit 100% erneuerbaren Energieträgern betrieben werden. Auch der Strom für Züge und Trams muss aus 100% erneuerbarer Quelle stammen.

Der Regierungsrat schlägt vor, zur Umsetzung der Motion das Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 10. März 2004 (ÖVG SG 951.100) in § 5 „Leistungserbringung“ anzupassen. In § 5 Abs. 1 soll der folgende Satz gestrichen werden:

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

§ 5 Abs. 1 lautet damit neu wie folgt:

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

Weiter soll § 5 mit folgenden neuen Absätzen ergänzt werden:

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

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

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

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

Der Grosse Rat hat den *Ratschlag „Revision des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr“* sowie den Bericht zur *Motion Jörg Vitelli und Konsorten betreffend Anpassung des ÖV-Gesetzes bezüglich Betrieb von Linienbussen mit 100% erneuerbaren Energieträgern* am 7. Januar 2015 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) zur Vorberatung überwiesen. Die UVEK hat sich an ihren Sitzungen vom 28. Januar und 11. März 2015 mit dem Geschäft auseinandergesetzt. Den vorliegenden Bericht hat sie an der Sitzung vom 1. April 2015 verabschiedet.

2. Erörterungen der UVEK

Die UVEK hat sich zum einen von den BVB über deren Busstrategie orientieren lassen (vgl. Kapitel 2.1), zum anderen die Kompatibilität der vom Regierungsrat vorgeschlagenen Gesetzesrevision mit den Forderungen der Motion geprüft (vgl. Kapitel 2.2).

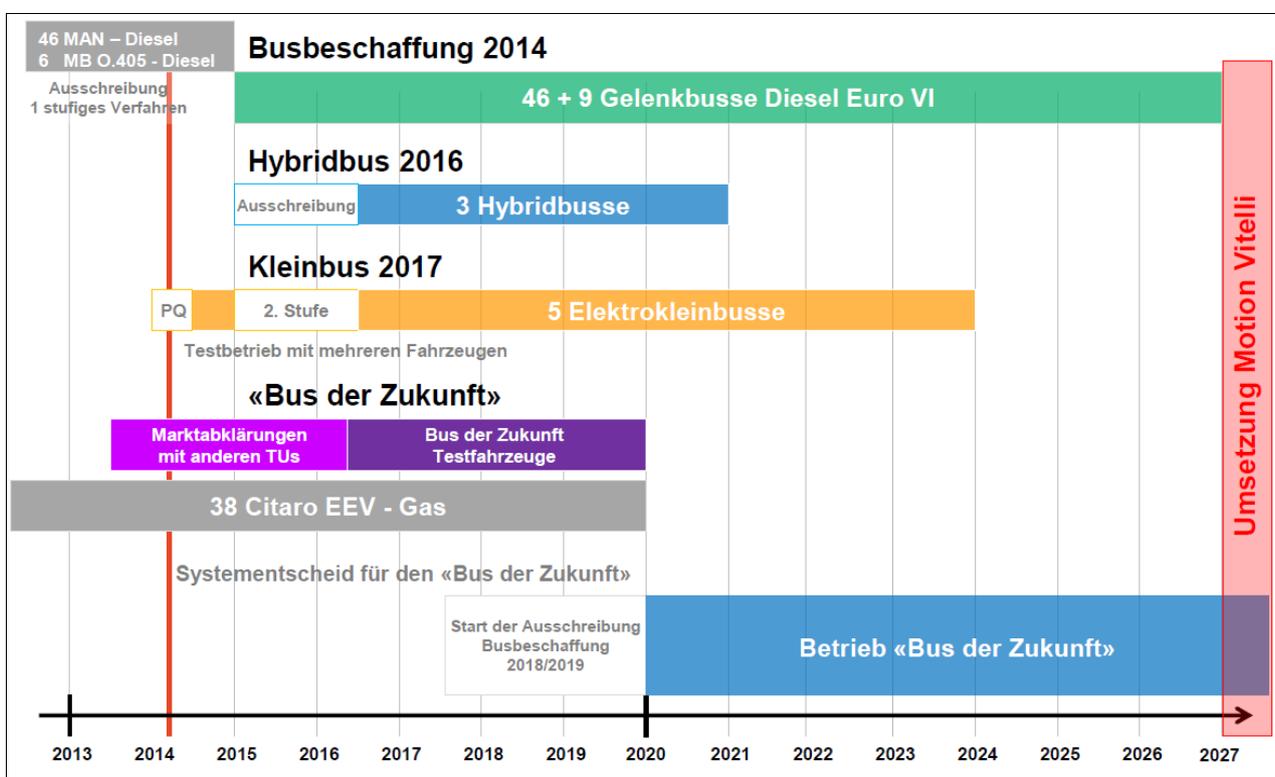
Eine knappe Mehrheit der UVEK spricht sich mit einer kleinen Änderung (vgl. Kapitel 2.2) für die vorgeschlagene Anpassung des ÖV-Gesetzes aus. Sie stuft das Kernanliegen der Motion, nur noch Busse mit 100% erneuerbarer Energie einzusetzen, als damit erfüllt ein. Eine Minderheit, die bereits den mit der Motion verbundenen Auftrag an den Regierungsrat für überflüssig empfunden hat, erachtet die aktuellen Bestimmungen des ÖV-Gesetzes als ausreichend und sieht keinen Änderungsbedarf. Sie unterstützt eine Beschaffungspolitik, die sich am Stand der Technik

orientiert. Sollte der Stand der Technik dereinst einem Antrieb aus 100% erneuerbaren Energiequellen entsprechen und die Fahrzeuge preislich konkurrenzfähig sein, spricht selbstverständlich nichts gegen deren Kauf. Die BVB sollen grundsätzlich das jeweils beste auf dem Markt verfügbare Produkt kaufen.

2.1 Bus der Zukunft

Die BVB haben die UVEK über ihre Busstrategie für die nächsten Jahre orientiert (vgl. Abbildung 1). Derzeit haben sie 52 Dieselbusse, 38 Gasbusse und 5 Dieseleleinbusse im Bestand. Die Dieselsebusse werden im laufenden Jahr durch 55 neue Dieselsebusse (Busbeschaffung 2014) ersetzt. Zu Testzwecken planen die BVB in den nächsten Jahren den Einsatz von drei Hybridbussen (ab 2016) und von fünf Elektroleinbussen (ab 2017). Der Einsatz der Hybridbusse ist auf den Linien 33 und 42, jener der Elektroleinbusse auf den Linien 35 und 45 (Ortsbus Riehen) sowie im Spätverkehr auf der Linie 34 im Abschnitt Habermatten - Riehen Bahnhof vorgesehen.

Abbildung 1: Busstrategie der BVB

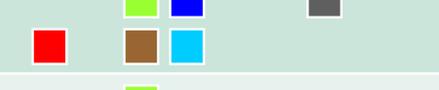
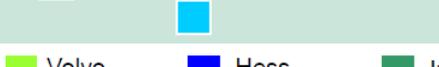


Quelle: BVB

Die Erkenntnisse aus den Tests sollen in die Busbeschaffung 2020 einfließen. Der „Bus der Zukunft“ wird die heutigen Gasbusse ersetzen und soll wenn möglich die Forderungen der Motion von Jörg Vitelli und Konsorten erfüllen. Wie dieser Bus angetrieben wird, steht heute allerdings noch nicht fest. Der Technologieentscheid muss 2018, vor dem Start der Ausschreibung für die nächste Busbeschaffung, gefällt werden. Unbestritten ist bei den BVB, dass der „Bus der Zukunft“ die neuen gesetzlichen Bestimmungen wenn möglich erfüllen soll.

Die BVB haben der UVEK weiter aufgezeigt, welche Antriebsarten für Standardbusse (12 Meter) und Gelenkbusse (18 Meter) auf dem Markt derzeit verfügbar sind (vgl. Abbildung 2). Die Aufstellung zeigt, dass sich die Ära des vor einigen Jahren noch als „Bus der Zukunft“ propagierten Gasbusses bereits wieder dem Ende zuneigen dürfte. Unter den leitungsungebundenen Bustypen dürften in Zukunft Diesel-, Hybrid- sowie Elektroleinbusse im Vordergrund stehen.

Abbildung 2: Antriebsarten für Busse nach Herstellern

| Antriebsart | 12m Standardbus | 18m Gelenkbus |
|------------------------|--|---|
| Diesel EURO VI |  |  |
| Gas EURO VI |  |  |
| Hybrid EURO VI |  |  |
| Plug-In-Hybrid EURO VI |  |  |
| Elektro |  |  |
| Trolley |  |  |
| Brennstoffzelle |  |  |

Quelle: BVB

Derzeit ist der Dieselsebus gemessen an den Kosten für Beschaffung, Unterhalt und Energieverbrauch am günstigsten. In einer Teilkostenbetrachtung (ohne Fahrbetrieb und Garagierung) kommt ein Hybridbus auf etwa 120%, ein Biogasbus auf etwa 140%, ein Plug-In-Hybridbus auf etwa 160%, ein Elektrobus auf etwa 240% und ein Trolleybus sogar auf etwa 270% der Kosten eines Dieselsebuses. Bei Plug-In-Hybridbus und Elektrobus fallen die Kosten der Nachladeinfrastrukturen auf der Strecke, beim Trolleybus Erstellung und Unterhalt der Fahrleitungen negativ ins Gewicht. Die BVB gehen davon aus, dass sich die Kostenverhältnisse in Zukunft leicht verschieben werden. Ein Elektrobus könnte im Jahr 2030 noch etwa das 1.9-fache eines Dieselsebuses kosten. Dies hängt aber von verschiedenen Faktoren wie der Entwicklung der Energiekosten, der Preisentwicklung von Batterien oder der Serienreife der Fahrzeuge ab. Es ist davon auszugehen, dass die geplante Gesetzesänderung bei künftigen Busbeschaffungen zu Mehrkosten führt. Die Dieselsebuse dürften zumindest vorerst die günstigsten Fahrzeuge bleiben.

Aktuelle Erkenntnisse der BVB zu Gegenwart und Zukunft der verschiedenen Bustypen sind die Folgenden:

- Diesel- und Erdgasbusse sind eine günstige, aber keine klimafreundliche Lösung.
- Alternative Kraftstoffe sind sehr energieintensiv, meistens lokal nicht verfügbar und langfristig teurer als herkömmliche Kraftstoffe.
- Unter den alternativen Antrieben ist der Elektroantrieb am klimafreundlichsten und langfristig vermutlich weniger teuer als heute.
- Trolleybusse sind zwar effizient, aber unflexibel und durch die hohen Infrastrukturkosten für eine nicht Trolley-Stadt wie Basel eher uninteressant.
- Brennstoffzellenbusse sind sehr ineffizient und teuer.

Die BVB ziehen aus den Erkenntnissen die folgenden Schlüsse:

- Kurzfristig ist die Kombination aus Dieseln und Hybridbussen die ökonomisch sinnvollste Lösung.
- Langfristig dürfte die Elektromobilität den Kampf gegen die fossilen Brennstoffe gewinnen. Trotzdem wird die Technologie auch in Zukunft mit Mehrkosten verbunden sein.
- Mittelfristig ist es sinnvoll, durch eine „stufenweise Hybridisierung“ von Diesel- über Hybrid- und Plug-In-Hybridbusse (mit Nachladeinfrastruktur auf der Strecke) auf Elektrobusse umzustellen.
- Um die Ziele der Motion von Jörg Vitelli und Konsorten zu erreichen, sind die BVB auf die (finanzielle) Unterstützung des Kantons und auf ein entsprechendes Angebot an betriebstauglichen Fahrzeugen auf dem Markt angewiesen.

Die BVB unterstützen die Stossrichtung der Motion und sind deshalb mit der vom Regierungsrat vorgeschlagenen Anpassung des ÖV-Gesetzes einverstanden. Ob es zum Zeitpunkt der nächsten Busbeschaffung auf dem Markt Fahrzeuge gibt, die die Forderungen der Motion vollumfänglich erfüllen und wirtschaftlich sinnvoll sind, ist aus heutiger Sicht unsicher. Aus diesem Grund ist eine Vorbehaltsklausel im Gesetz wichtig. Die BVB möchten nicht „Versuchskaninchen“ spielen und aufgrund (zu) strenger gesetzlicher Vorgaben Prototypen bestellen müssen, die die Anforderungen an den Betrieb nicht oder nur teilweise erfüllen. Dies würde die Erfüllung des Leistungsauftrags erschweren und Mehrkosten verursachen.

2.2 Anpassung des ÖV-Gesetzes

Die Motion fordert, dass die Leistungserbringer im Busbereich spätestens zehn Jahre nach der Gesetzesrevision nur noch Fahrzeuge einsetzen, die mit 100% erneuerbaren Energieträgern betrieben werden. Agrotreibstoffe und nachwachsende Rohstoffe sind als Antriebsmittel ausgeschlossen. Diese Forderung geht über die im ÖVG stehende Vorgabe, bei der Bestellung von Busleistungen im Ortsverkehr seien die Emissionsanforderungen an die Fahrzeuge nach dem jeweiligen Stand der Technik festzulegen, hinaus. Entsprechend beantragt der Regierungsrat, den Passus „nach dem jeweiligen Stand der Technik“ aus § 5 Abs. 1 zu streichen. Er schlägt stattdessen eine Ergänzung von § 5 um vier weitere Absätze (Abs. 1bis bis Abs. 1quinqüies) vor.

ÖVG § 5 Abs. 1bis

§ 5 Abs. 1bis hält das Grundanliegen der Motion fest: *Der Kanton strebt im öffentlichen Verkehr den Einsatz von 100% erneuerbaren Energieträgern an, unter Ausschluss von Agrotreibstoffen und nachwachsenden Rohstoffen. Er sorgt für einen möglichst geringen Energieverbrauch im öffentlichen Verkehr und legt die Emissionsanforderungen an die Fahrzeuge nach dem jeweiligen Stand der Technik fest.*

Einige Mitglieder der UVEK empfinden den Umstand, dass der Kanton den Einsatz von 100% erneuerbaren Energieträgern im öffentlichen Verkehr gemäss Gesetzesvorschlag des Regierungsrats lediglich anstrebt, als zu wenig verbindlich, zumal in den folgenden Absätzen Ausnahmen definiert sind. Die Vorgabe „100% erneuerbar“ ist auch bei Bussen unzweifelhaft erreichbar, z.B. mit Trolleybussen. Es handelt sich „nur“ um eine Frage des Preises. Das Bau- und Verkehrsdepartement begründet die vorsichtige Formulierung mit der technischen Unsicherheit. Die Erarbeitung der Gesetzesvorlage war bis zu einem gewissen Mass ein „Blindflug“. Da der künftige Stand der Technik nicht bekannt ist, ist eine absolute Verpflichtung auf „100% erneuerbar“ nicht möglich. Im Rahmen der technischen Möglichkeiten ist die Umsetzung aber verbindlich. Ausserdem ist der Kanton nicht bei allen ÖV-Angeboten alleiniger Besteller. Sind Partner an der Bestellung beteiligt, strebt er das Ziel zumindest an.

Eine Mehrheit der UVEK stellt sich hinter den Vorschlag der Verwaltung und erachtet es ebenfalls als unmöglich, die Motion ohne Vorbehalte umzusetzen. Auch der Aspekt der Wirtschaftlichkeit darf nicht gänzlich ausgeklammert werden. Nur um den Vorgaben der Motion gerecht zu werden

ein flächendeckendes Trolleybusnetz aufzubauen wäre nicht verhältnismässig. Die Formulierung „strebt an“ bedeutet nicht, dass der Wille zur Umsetzung der Motion nicht vorhanden ist.

ÖVG § 5 Abs. 1ter

§ 5 Abs. 1ter präzisiert das Grundanliegen in zwei Punkten und schlägt eine im Vergleich zur Motion um zwei Jahre längere Übergangsfrist vor: *Bei der Bestellung von Leistungen im Ortsverkehr schreibt der Kanton den Unternehmungen vor, dass im Regelbetrieb nach Ablauf einer Übergangsfrist von zwölf Jahren nur noch Fahrzeuge eingesetzt werden dürfen, welche die Vorgaben gemäss Abs. 1bis erfüllen. Der Kanton sorgt insbesondere auch dafür, dass das Tramnetz auf Kantonsgebiet ausschliesslich mit Strom aus erneuerbaren Quellen versorgt wird.*

Die Beschränkung auf den Ortsverkehr ist insofern wichtig, als der Kanton beim Regionalverkehr nicht der alleinige Besteller ist. Auf den Fernverkehr hat er gar keinen Einfluss. Die Einschränkung auf den Regelbetrieb soll sicherstellen, dass die BVB in Ausnahmefällen auch Fahrzeuge einsetzen können, die dem Grundanliegen nicht entsprechen. Denkbar ist z.B., dass sie für einen Trammersatz mit Bussen infolge einer Baustelle für eine gewisse Zeit Busse von einem anderen Verkehrsbetrieb ausleihen. Müssten auch diese Fahrzeuge zu 100% mit erneuerbaren Energien betrieben werden, wäre eine Leihe unrealistisch. Die BVB müssten stattdessen Busse vorhalten, die sie im Normalbetrieb gar nicht brauchen. Möglich sein soll auch, dass die BVB an Grossveranstaltungen bereits ausgemusterte ältere Fahrzeuge einsetzen, die den Vorgaben „100% erneuerbar“ nicht entsprechen. Im Regelbetrieb – den Busfahrten gemäss Fahrplan – dürfen sie aber nur noch Fahrzeuge einsetzen, die der Vorgabe entsprechen.

Die Übergangsfrist von zwölf Jahren begründet der Regierungsrat mit dem Umstand, dass die BVB ihre Fahrzeuge über diesen Zeitraum abschreiben. Sie erneuern jeweils in einem Abstand von sechs Jahren die Hälfte ihrer Busflotte. Mit einer Übergangsfrist von lediglich zehn Jahren – wie von der Motion gefordert – müssten die BVB ungefähr im Jahr 2025 die Hälfte ihrer Busse vorzeitig (nach zehn statt zwölf Einsatzjahren) ersetzen. Die schnellere Abschreibung wäre mit Kosten von rund 11 Mio. Franken verbunden.

In der UVEK sind die Abweichungen gegenüber der Motion in § 5 Abs. 1ter auf keinen Widerstand gestossen. Hinterfragt worden ist hingegen der letzte Satz des Absatzes, gemäss dem der Kanton auch dafür sorgt, dass das Tramnetz auf Kantonsgebiet ausschliesslich mit Strom aus erneuerbaren Quellen versorgt wird. Mit Verweis auf die Bestimmung in § 5 Abs. 1bis („Der Kanton strebt im öffentlichen Verkehr den Einsatz von 100% erneuerbaren Energieträgern an“) wurde dieser Passus als obsolet bezeichnet. Beim Tram ist der Einsatz von 100% erneuerbaren Energieträgern durch Einkauf des entsprechenden Stroms problemlos möglich. Den Antrag, den Satz im Sinne einer Verschlinkung des Gesetzes ersatzlos zu streichen, hat die UVEK aber mit 6:5 Stimmen abgelehnt.

ÖVG § 5 Abs. 1quater

Eine weitere Einschränkung des in § 5 Abs. 1bis postulierten Grundsatzes sieht § 5 Abs. 1quater vor: *Ist aufgrund des Stands der Technik die Einhaltung der Bestimmungen gemäss Abs. 1ter nicht möglich oder widerspricht sie einer wirtschaftlichen und zuverlässigen Leistungserbringung, kann der Regierungsrat Ausnahmen vorsehen.* In dieser Bestimmung kommt das Prinzip der Verhältnismässigkeit zum Ausdruck: Vom Grundsatz „100% erneuerbar“ soll abgewichen werden können, wenn sich seine Einhaltung ökonomisch nicht rechtfertigen lässt oder sie technisch nicht möglich ist. Die BVB müssten keinen Bus beschaffen, dessen Kosten für Anschaffung, Betrieb und Unterhalt ein Mehrfaches eines konventionellen Modells betragen, oder dessen Technik nicht ausgereift ist. Die BVB sollen nicht gezwungen werden, Prototypen mit einer potenziell hohen Ausfallquote einzusetzen.

Zu Diskussionen Anlass gegeben hat in der UVEK bei diesem Absatz in erster Linie der Umstand, dass Ausnahmen vom Regierungsrat und nicht vom Grossen Rat bewilligt werden sollen.

Es wurde befürchtet, es handle sich hier um eine Art Hintertürchen, das dem Regierungsrat ermöglicht, den BVB mit Verweis auf den Stand der Technik auch nach Ablauf der Übergangsfrist die Beschaffung von Dieselnbussen zu ermöglichen.

Das Bau- und Verkehrsdepartement weist darauf hin, dass über Rollmaterialbeschaffungen nicht der Regierungsrat, sondern der Grosse Rat entscheidet. Die BVB brauchen dafür jeweils ein vom Grossen Rat genehmigtes Darlehen. Ausnahmen gemäss § 5 Abs. 1quater wären allenfalls „im kleinen Rahmen“ möglich. Es handelt sich bei dieser Option deshalb nicht um ein Hintertürchen, sondern um eine Rückfallebene: Stellt man fest, dass der Stand der Technik unzureichend oder unwirtschaftlich ist, kann man Busse beschaffen, die nicht zu 100% mit erneuerbaren Energien fahren. Mit der Bestimmung in § 5 Abs. 1quater ist lediglich eine Erstreckung der Umsetzung der Gesetzesbestimmung möglich, nicht aber eine generelle künftige Abweichung davon. Ebenfalls vom Grossen Rat zu genehmigen wären Ausgaben für Infrastrukturmassnahmen auf der Strasse, beispielsweise Ladestationen für Elektrobusse. Der Regierungsrat kann also nicht in eigener Kompetenz entscheiden, welche Busse die BVB beschaffen sollen bzw. was Wirtschaftlichkeit im Konkreten bedeutet.

Die UVEK empfiehlt mit 6:3 Stimmen bei 2 Enthaltungen, trotz dieser Argumente Ausnahmen gemäss § 5 Abs. 1quater vom Grossen Rat genehmigen zu lassen. Nicht der Regierungsrat, sondern der Grosse Rat als Gesetzgeber soll im Zweifelsfall beurteilen, ob die Einhaltung der Vorgaben des Gesetzes einer wirtschaftlichen und zuverlässigen Leistungserbringung widersprechen würde. In der Praxis dürfte die Änderung keine entscheidende Rolle spielen, ist es doch wie erwähnt am Grossen Rat, über Darlehen für Busbeschaffungen zu entscheiden. Ist dieser mit einer Beschaffung – beispielsweise aufgrund der Antriebstechnologie – nicht einverstanden, kann er sie mittels Verweigerung des Darlehens verhindern.

| Antrag Regierungsrat | Antrag UVEK |
|---|---|
| Ist aufgrund des Stands der Technik die Einhaltung der Bestimmungen gemäss Abs. 1ter nicht möglich oder widerspricht sie einer wirtschaftlichen und zuverlässigen Leistungserbringung, kann der Regierungsrat Ausnahmen vorsehen. | Ist aufgrund des Stands der Technik die Einhaltung der Bestimmungen gemäss Abs. 1ter nicht möglich oder widerspricht sie einer wirtschaftlichen und zuverlässigen Leistungserbringung, kann der Grosse Rat Ausnahmen vorsehen. |

ÖVG § 5 Abs. 1quinquies

Gemäss § 5 Abs. 1quinquies soll der Kanton schliesslich auch auf jene Leistungen des öffentlichen Verkehrs Einfluss nehmen, die nicht zum Ortsverkehr gehören: *Der Kanton wirkt darauf hin, dass die Vorgaben gemäss Abs. 1bis nach Ablauf der Übergangsfrist möglichst weitgehend auch für alle weiteren Leistungen des öffentlichen Verkehrs auf Kantonsgebiet eingehalten werden.* Dies bedeutet, dass er in den Verhandlungen mit weiteren Bestellern von ÖV-Leistungen (Bund, Kantone, ausländische Gebietskörperschaften) darauf hinwirken soll, dass auch der Regionalverkehr der Vorgabe „100% erneuerbar“ möglichst nahe kommt.

Die UVEK hat vor dem Hintergrund von 5 Abs. 1quinquies erörtert, was die Bestimmungen in den vorhergehenden Absätzen im Konkreten bedeuten. Viele ÖV-Linien im Kanton Basel-Stadt überschreiten entweder die Kantons- oder die Landesgrenze. Am kleinsten dürfte der Einfluss des Kantons bei Buslinien sein, die ihren Anfangs- und Endpunkt im Ausland haben, aber durch die Schweiz fahren (z.B. von Weil am Rhein über Riehen nach Lörrach). Die Buslinie 38 zwischen dem Neubad und Grenzach-Wyhlen verkehrt etwa zur Hälfte auf baselstädtischem, zur anderen Hälfte auf deutschem und basellandschaftlichem Boden. Bräuchte es für den Einsatz von 100% erneuerbaren Fahrzeugen Infrastrukturmassnahmen (z.B. Ladestationen), müssten diese auch in Grenzach und in Allschwil installiert werden. Dies wie auch der Umstand, dass die Linie von BVB und Südbadenbus gemeinsam betrieben wird, könnte die Sache verkomplizieren. Zwar lassen sich auch bei gemeinsamen Bestellungen mit anderen Gebietskörperschaften Vorgaben wie „100% erneuerbar“ machen, allerdings nur, wenn diese damit einverstanden sind.

Unproblematisch sind die von der Margarethenbus AG betriebenen Kleinbuslinien. Der Kanton bestellt bei der Margarethenbus AG keine Leistungen. Die Konzession der Kleinbuslinien liegt bei den BVB. Diese müssen die Einhaltung der gesetzlichen und weiteren Bestimmungen sicherstellen, wenn sie einen Teil der Fahrleistungen an Dritte abtreten. Bei den von den BVB betriebenen Buslinien nach Bettingen handelt es sich um Regionalverkehrslinien mit Mitfinanzierung durch den Bund. Der Bund dürfte sich kaum gegen den Einsatz von Bussen mit 100% erneuerbarem Antrieb aussprechen, sich aber auch nicht an allfälligen Mehrkosten beteiligen.

Bei Linien, die zum Ortsverkehr zählen und die Kantonsgrenze überfahren, beispielsweise die Linie 34 zwischen Riehen und Bottmingen oder die Linie 37 zwischen Aeschenplatz und Bottmingen, kann der Kanton Basel-Stadt theoretisch ab der Kantonsgrenze die Einhaltung des ÖV-Gesetzes einfordern – auch wenn die Linie nicht von den BVB betrieben wird. Gemäss Vereinbarung über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG (SG 953.800) zwischen den beiden Basel bestellt er allerdings nicht die Fahrleistungen auf seinem Kantonsgebiet, sondern die von den BVB erbrachten. Analog bestellt der Kanton Basel-Landschaft die von der BLT erbrachten Leistungen. Dies kann bei unterschiedlichen Vorgaben an die Fahrzeuge problematisch sein.

3. Anträge

Gestützt auf ihre Ausführungen in Kapitel 2 beantragt die UVEK dem Grossen Rat mit 6:5 Stimmen die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfs. Mit 11:0 Stimmen beantragt sie, die Motion Jörg Vitelli und Konsorten betreffend Anpassung des ÖV-Gesetzes bezüglich Betrieb von Linienbussen mit 100% erneuerbaren Energieträgern als erledigt abzuschreiben.

Den vorliegenden Bericht hat die UVEK an ihrer Sitzung vom 1. April 2015 einstimmig verabschiedet und Michael Wüthrich zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Michael Wüthrich
Präsident

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Gesetz über den öffentlichen Verkehr

Änderung vom

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt beschliesst nach Einsichtnahme in den Ratschlag Nr. 14.1460.01 des Regierungsrats vom 3. Dezember 2014 sowie den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 14.1460.02 vom 1. April 2015:

I.

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

§ 5 Abs. 1 erhält folgende neue Fassung

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

Nach § 5 Abs. 1 werden folgende neue Abs. 1^{bis} bis Abs. 1^{quinquies} eingefügt:

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

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

1^{quater} Ist aufgrund des Stands der Technik die Einhaltung der Bestimmungen gemäss Abs. 1ter nicht möglich oder widerspricht sie einer wirtschaftlichen und zuverlässigen Leistungserbringung, kann der Grosse Rat Ausnahmen vorsehen.

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

II.

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