



An den Grossen Rat

16.5575.02

WSU/P165575

Basel, 21. Dezember 2016

Regierungsratsbeschluss vom 20. Dezember 2016

Interpellation Nr. 140 Rudolf Rechsteiner betreffend fehlende Unterstützung der Markteinführung elektrischer Kleinbusse in Riehen

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 7. Dezember 2016)

„Fahrzeuge verbrauchen drei bis fünfmal weniger Energie, wenn sie elektrisch betrieben werden und wenn die Elektrizität (wie in Basel-Stadt) aus erneuerbaren Energien (Wasserkraft, Sonne, Wind) erzeugt wird. Elektro-Fahrzeuge können einen unverzichtbaren Beitrag zur Energieeffizienz und zum Klimaschutz leisten, wenn die letzten Hürden der Markteinführung (Massenapplikation, preisliche Wettbewerbsfähigkeit, Lade-Infrastruktur) beseitigt werden. Die hohe Zuwachsrate verkaufter Elektro-Fahrzeuge von 60 Prozent pro Jahr (Quelle: UNEP: Global Trends In Renewable Energy Investment 2016) zeigt, dass die Markteinführung inzwischen beschleunigt im Gang ist.

Im Mai 2015 wurde das Gesetz über den öffentlichen Verkehr revidiert. „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,“ heisst es neu im Gesetz, das eine Übergangsfrist von 12 Jahren für die elektrische Traktion im öffentlichen Verkehr vorsieht.

Im November 2016 hat es der Gemeinderat Riehen nach einer längeren Evaluation abgelehnt, elektrische Kleinbusse zu beschaffen. Der Gemeinderat schrieb dazu: Für die eigentliche Beschaffung der Fahrzeuge und für die Kosten der Ladeinfrastruktur wurde die Finanzierung der Mehrkosten durch Fördergelder ebenfalls geprüft. Leider war es aber dem AUE nicht möglich, zu diesem Zweck Fördergelder einzusetzen.

Und der Gemeinderat hält ferner fest: „Es würden sich die Kleinbuslinien 35/45 aufgrund der Gefässgrösse und der Anzahl Fahrzeuge sowie der Linienführung durch die Wohngebiete sehr gut dazu eignen, Elektrofahrzeuge einzusetzen. Grundsätzlich wäre aber auch der Betrieb der Linie 32 für den Betrieb mit Elektrobussen denkbar.“

Im derzeit geltenden Energiegesetz heisst es:

§ 1: Diese Gesetz bezweckt:

- a) die effiziente, umweltschonende und wirtschaftliche Verwendung der Energie zu fördern;
- b) die Energieversorgung zu sichern;
- c) im Sinne der Ressourcenschonung erneuerbare Energien zu fördern und die Abhängigkeit von importierter Energie zu mindern

In § 10 heisst es: Massnahmen, die dem Zweck dieses Gesetzes dienen, sind zu fördern.

In § 13 heisst es: Der Beitrag an die Kosten von Effizienzverbesserungen, insbesondere von Gebäudeisolationen oder Energieanlagen, sowie an Anlagen zur Nutzung erneuerbarer Energien beträgt zehn bis vierzig Prozent der Investitionskosten.

Ich bitte den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass der Wechsel zu Bussen mit elektrischer Traktion einen dringenden und sinnvollen Beitrag für Klimaschutz, Luftreinhaltung und Energieeffizienz leisten kann?
2. Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass Busse mit elektrischer Traktion, auch aufgrund der noch jungen Technik, vorerst förderwürdig im Sinne des Energiegesetzes sind?
3. Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass die geltenden gesetzlichen Grundlagen ausreichen, um Leistungen aus der Förderabgabe auch für mobile Energieverbräuche im Kanton Basel-Stadt zu leisten, solange diese den Zweck des Gesetzes erfüllen?
4. Der Gemeinderat Riehen begründet die Ablehnung der Beschaffung von elektrischen Bussen unter anderem damit, dass er die anfänglichen Mehrkosten nicht auf sich nehmen wollte. Weiter wurden auch Fragen betreffend Fahrzeugbreite und Benutzerfreundlichkeit geltend gemacht.
 - a. Wurde während der Evaluation ein Begehren um Finanzierung aus der Förderabgabe schriftlich oder mündlich an das AUE herangetragen?
 - b. Wenn ja: Weshalb wurde dieses Gesuch abgelehnt?
 - c. Wenn nein: weshalb hat das Amt für Umwelt und Energie eine solche Finanzierung nicht von sich aus angeboten?
5. Im Dezember 2015 wurde ein politisch breit abgestützter Anzug eingereicht, der das Begehren nach Förderung aus der Förderabgabe für neue elektrische Busse ohne Oberleitung (15.5574.01) stellte.
 - a. Wurden Schritte unternommen, das Anliegen des Anzugs zu behandeln?
 - b. Im Schreiben des Gemeinderats Riehen heisst es: Leider war es aber dem AUE nicht möglich, zu diesem Zweck Fördergelder einzusetzen. Wieso genau soll eine Finanzierung aus der Förderabgabe nicht möglich sein? Geht es hier um eine rechtliche Unmöglichkeit, um fehlendes Geld oder um andere (welche?) Bedingungen, die nicht erfüllbar waren?
 - c. Welche Instanz entscheidet abschliessend über Förderbegehren für Finanzierungen aus der Förderabgabe?
6. Wie wird das AUE in Zukunft verfahren, sollte zum Beispiel die BVB ein Gesuch um Förderung von elektrischen Bussen oder Lade-Infrastruktur stellen wird, wie dies im zitierten Anzug des Grossen Rates vom Dezember 2015 angeregt wurde?
7. Die Förderabgabe beträgt derzeit 9 Prozent der Netzgebühren. Möglich sind maximal 12 Prozent. Im geltenden Gesetz steht, dass der Regierungsrat die Förderabgabe herabsetzt, „wenn das im Fonds angesparte Kapital einen Jahresertrag übersteigt und keine grossen Projekte absehbar sind.“ Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass er sie heraufsetzen kann, wenn grosse Projekte anstehen, zum Beispiel die Elektrifizierung des Verkehrs oder die Dekarbonisierung der Wärmeversorgung.
 - a. Wo kann man die aktuellen Verwendungen der Erträge aus der Förderabgabe online einsehen (Jahresberichte und Vorjahre)?
 - b. Wo kann man online einsehen, wie hoch die aktuellen Reserven des Fonds sind?
 - c. Besteht nach Ansicht des Regierungsrats derzeit ein Engpass bei der Finanzierung von energetischen Massnahmen?
 - d. Falls ja: Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass die Förderabgabe schrittweise anzupassen ist, wenn sich angesichts des Handlungsbedarfs Engpässe ergeben sollten?

Rudolf Rechsteiner“

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

1. Ausgangslage

Gemäss der Verordnung zum kantonalen Energiegesetz können die Mehrkosten für die Anschaffung und den Betrieb von Elektrobussen der BVB nicht über den Energie-Förderfonds gedeckt werden. Auch aus dem vom Grossen Rat am 9. Januar 2013 genehmigten Kredit für die „Weiterführung der 2000-Watt-Gesellschaft – Pilotregion Basel“ stehen für das fragliche Projekt in Riehen nicht genügend Mittel zur Verfügung, um die Mehrkosten zu übernehmen. Ungedeckte Kosten im Ortsverkehr werden hälftig durch Kanton und Einwohnergemeinde getragen. Die Mehrkosten der Elektrobusse in Riehen hätten jährlich 380'000 Franken betragen. Die kantonale Verwaltung hatte daher der Gemeinde Riehen und der BVB vorgeschlagen, die Elektrobusse zu

beschaffen und den kantonalen Beitrag mittels einer Erhöhung des öV-Globalkredits zu finanzieren.

Der Gemeinderat von Riehen entschied jedoch am 29. Februar 2016, die Beschaffung von Elektrobussen nicht weiter zu verfolgen. Die Gründe für diesen ablehnenden Entscheid waren die gestiegenen Anschaffungskosten und der teurere Betrieb von Elektrokleinbussen im Vergleich zu konventionellen Dieselnbussen sowie die bezüglich Fahrkomfort und Busgrösse noch nicht überzeugenden Angebote.

2. Zu den einzelnen Fragen

Frage 1: Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass der Wechsel zu Bussen mit elektrischer Traktion einen dringenden und sinnvollen Beitrag für Klimaschutz, Luftreinhaltung und Energieeffizienz leisten kann?

Ja. Zudem hat ein solcher Wechsel auch Vorteile für den Lärmschutz.

Frage 2: Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass Busse mit elektrischer Traktion, auch aufgrund der noch jungen Technik, vorerst förderwürdig im Sinne des Energiegesetzes sind?

Obschon das geltende Energiegesetz hauptsächlich ein „Baugesetz“ ist, wäre gemäss § 1 Zweck grundsätzlich auch eine Förderung der Mobilität mit erneuerbaren Energieträgern möglich.

Frage 3: Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass die geltenden gesetzlichen Grundlagen ausreichen, um Leistungen aus der Förderabgabe auch für mobile Energieverbräuche im Kanton Basel-Stadt zu leisten, solange diese den Zweck des Gesetzes erfüllen?

Früher konnten Elektrofahrzeuge mit Beiträgen von 10% der Batteriekosten (bei Autos) gefördert werden. Mit der Änderung von § 42 Verordnung zum Energiegesetz (EnV) per 24. Juni 2012 sind Investitionsbeiträge für die Beschaffung von E-Bikes, E-Scootern und E-Autos nur noch im Rahmen von Aktionen möglich.

Frage 4: Der Gemeinderat Riehen begründet die Ablehnung der Beschaffung von elektrischen Bussen unter anderem damit, dass er die anfänglichen Mehrkosten nicht auf sich nehmen wollte. Weiter wurden auch Fragen betreffend Fahrzeugbreite und Benutzerfreundlichkeit geltend gemacht.

a. Wurde während der Evaluation ein Begehren um Finanzierung aus der Förderabgabe schriftlich oder mündlich an das AUE herangetragen?

Wie einleitend dargelegt, wollte der Kanton die Mehrkosten über eine Erhöhung des öV-Globalbudgets abdecken.

b. Wenn ja: Weshalb wurde dieses Gesuch abgelehnt?

Siehe Antwort auf Frage 4a

c. Wenn nein: weshalb hat das Amt für Umwelt und Energie eine solche Finanzierung nicht von sich aus angeboten?

Siehe Antwort auf Frage 3

Frage 5: Im Dezember 2015 wurde ein politisch breit abgestützter Anzug eingereicht, der das Begehren nach Förderung aus der Förderabgabe für neue elektrische Busse ohne Oberleitung (15.5574.01) stellte.

a. Wurden Schritte unternommen, das Anliegen des Anzugs zu behandeln?

Die BVB startete im Jahr 2013 das Projekt „Bus der Zukunft“. Dieses dient der Grundlagenerarbeitung für künftige Busbeschaffungen mit alternativen Antriebssystemen, wie es das Gesetz über den öffentlichen Verkehr ab 2027 vorschreibt. Die BVB arbeitet dabei mit neun weiteren Verkehrsbetrieben aus der Schweiz sowie dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zusammen. Aus dieser Zusammenarbeit entstand eine umfangreiche Marktstudie zum Thema Bus der Zukunft. Diese jährlich aktualisierte Studie wird zurzeit mit einer umfangreichen Untersuchung zu Machbarkeit und Kosten speziell für die Situation in Basel ergänzt. Ziel ist ein Systementscheid, welcher sowohl die Antriebstechnologie als auch die Infrastruktur für zukünftige Busbeschaffungen der BVB definiert. Eine Begleitgruppe, welcher einzelne Mitglieder des Grossen Rates (inkl. dem Interpellanten) sowie Vertretungen aus dem Amt für Mobilität und dem Amt für Umwelt und Energie angehören, wird jährlich über die Fortschritte informiert.

Zudem wurden auch praktische Tests vorgenommen. Dazu gehörte unter anderem das Projekt „Kleinbus 2017“, in welchem die Machbarkeit von Elektrokleinbussen für die Gemeinde Riehen getestet wurde.

b. Im Schreiben des Gemeinderats Riehen heisst es: Leider war es aber dem AUE nicht möglich, zu diesem Zweck Fördergelder einzusetzen. Wieso genau soll eine Finanzierung aus der Förderabgabe nicht möglich sein? Geht es hier um eine rechtliche Unmöglichkeit, um fehlendes Geld oder um andere (welche?) Bedingungen, die nicht erfüllbar waren?

Siehe Kap. Ausgangslage und Antworten auf Frage 3.

c. Welche Instanz entscheidet abschliessend über Förderbegehren für Finanzierungen aus der Förderabgabe?

Die Kompetenzen für die Vergabe von Förderbeiträgen sind in § 35 ff EnV geregelt. Alle Förderbeitragsgesuche, welche im Anhang 4 der EnV definiert sind, werden abschliessend vom Amt für Umwelt und Energie bearbeitet.

Gemäss § 43 EnV kann der Regierungsrat für besondere Konzepte und neue Technologien in Einzelfällen einen höheren Beitragssatz als die in Anhang 4 festgelegten Sätze festlegen. Gemäss §44 EnV kann das Amt für Umwelt und Energie Wettbewerbe, Programme, Konzepte, Studien, Veranstaltungen, Aktionen, Aus- und Weiterbildungen nach den §§11 und 12 EnG bis zu einem Betrag von 200'000 Franken in Auftrag geben oder gemeinsame Projekte mit Dritten (Bund, Kantone, Private) fördern. Über höhere Beiträge entscheidet der Regierungsrat.

Frage 6: Wie wird das AUE in Zukunft verfahren, sollte zum Beispiel die BVB ein Gesuch um Förderung von elektrischen Bussen oder Lade-Infrastruktur stellen wird, wie dies im zitierten Anzug des Grossen Rates vom Dezember 2015 angeregt wurde?

Alle Förderbeitragsgesuche werden vom AUE geprüft. Ein Beitrag aus der Förderabgabe für ein Pilotprojekt ist möglich. Im Jahr 2010 wurde ein Pilotprojekt mit einem Hybridbus mit einem Beitrag von 52'000 Franken aus der Förderabgabe unterstützt.

Frage 7: Die Förderabgabe beträgt derzeit 9 Prozent der Netzgebühren. Möglich sind maximal 12 Prozent. Im geltenden Gesetz steht, dass der Regierungsrat die Förderabgabe herabsetzt, „wenn das im Fonds angesparte Kapital einen Jahresertrag übersteigt und keine grossen Projek-

te absehbar sind.“ Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass er sie heraufsetzen kann, wenn grosse Projekte anstehen, zum Beispiel die Elektrifizierung des Verkehrs oder die Dekarbonisierung der Wärmeversorgung.

a. Wo kann man die aktuellen Verwendungen der Erträge aus der Förderabgabe online einsehen (Jahresberichte und Vorjahre)?

Im Jahresbericht 2015 sind auf Seite 118, Bilanz Kontogruppe 209 Fonds Förderabgabe die Zahlen aus den Jahren 2014 und 2015 publiziert.

b. Wo kann man online einsehen, wie hoch die aktuellen Reserven des Fonds sind?

Da die Beiträge im jeweiligen Jahr erst am Ende des Jahres durch die Überweisung der IWB an das AUE ausgeglichen werden, kann der Fonds-Bestand nur per Ende Jahr bilanziert werden. Beim Amt für Umwelt und Energie können Interessierte jederzeit den aktuellen Stand der Ausgaben erfragen.

c. Besteht nach Ansicht des Regierungsrats derzeit ein Engpass bei der Finanzierung von energetischen Massnahmen?

Nein, per Ende des Jahres 2015 befanden sich ungefähr 5 Mio. Franken im Fonds.

d. Falls ja: Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass die Förderabgabe schrittweise anzupassen ist, wenn sich angesichts des Handlungsbedarfs Engpässe ergeben sollten?

Siehe Antwort auf Frage 7c

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin