



An den Grossen Rat

17.5063.02

17.5064.02

17.5070.02

BVD/WSU/P175063/P175064/P175070

Basel, 21. Juni 2017

Regierungsratsbeschluss vom 20. Juni 2017

Motion Heiner Vischer und Konsorten betreffend „Förderung von elektrischen Autos im Berufsverkehr“ - Stellungnahme

und

Motion Thomas Grossenbacher und Stephan Luethi-Brüderlin betreffend „Rahmenkredit für einen nachfragegesteuerten Ausbau von 200 öffentlich zugänglichen Ladestationen für E-Mobile“ – Stellungnahme

und

Motion Aeneas Wanner und Konsorten betreffend „gesetzliche Regelung der Versorgungssicherheit für E-Mobile“ – Stellungnahme

1. Motion Heiner Vischer und Konsorten betreffend „Förderung von elektrischen Autos im Berufsverkehr“

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 5. April 2017 die nachstehende Motion Heiner Vischer und Konsorten dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen:

Der Regierungsrat wird aufgefordert, Anreize zu setzen, damit die Fahrzeugflotte im Berufsverkehr auf effiziente, elektrische Energie ohne Emissionen umgestellt wird. Die Basler Gesetzgebung garantiert eine Stromversorgung zu 100% aus erneuerbaren Energien. Deshalb sollen während einer befristeten Phase beruflich genutzte Autos von Personen und Betrieben, die in Basel-Stadt aktiv sind und/oder eine Filiale mit Stromverbrauch betreiben, Anspruch auf eine Einmalvergütung von Fr. 3000 bei der Beschaffung von neuen Elektro-Autos (Autos ohne Verbrennungsmotor) erhalten. Analog der früheren E-Bike Aktion können die Mittel aus dem Energieförderfonds verwendet werden. Die Förderung ist zu befristen, bis eine spezifische Marktdurchdringung von 5 Prozent erreicht ist.

Der Bericht „Elektromobilität Region Basel: Massnahmenkonzept für die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur“ zeigt klar auf, dass nebst der Ladeinfrastruktur auch die Förderung von Fahrzeugen über einen Cash-Bonus eine wirkungsvolle Massnahme sein kann. Dies insbesondere in Zusammenhang mit Information, Empfehlungen und Beratung, Einbindung von wichtigen Akteuren, Pilot- und Demonstrationsprojekten, sowie der Vorbildfunktion des Kantons. Wichtig ist auch, dass die Autoverkäufer über die Vorzüge der Elektromobilität geschult und einbezogen werden. Der Regierungsrat wird eingeladen, die oben beschriebenen Fördermassnahmen sowie die flankierende Massnahmen zu ergreifen.

Heiner Vischer, Rudolf Rechsteiner, Aeneas Wanner, Michael Koechlin, Stephan Schiesser, Daniela Stumpf, Mustafa Atici, David Wüest-Rudin, Balz Herter, David Jenny, Andrea Elisabeth Knellwolf, Felix Wehrli, Christian Meidinger, Erich Bucher, Patricia von Falkenstein, Jürg Stöcklin, Thomas Mury

1.1 Zur rechtlichen Zulässigkeit der Motion Heiner Vischer

§ 42 Gesetz über die Geschäftsordnung des Grossen Rates vom 29. Juni 2006 (GO, SG 152.100) bestimmt Folgendes:

¹ In der Form einer Motion kann jedes Mitglied des Grossen Rates oder eine ständige Kommission den Antrag stellen, es sei der Regierungsrat zu verpflichten, dem Grossen Rat eine Vorlage zur Änderung der Verfassung oder zur Änderung eines bestehenden oder zum Erlasse eines neuen Gesetzes oder eines Grossratsbeschluss zu unterbreiten.

^{1bis} In der Form einer Motion kann zudem jedes Mitglied des Grossen Rates oder eine ständige Kommission den Antrag stellen, es sei der Regierungsrat zu verpflichten, eine Massnahme zu ergreifen. Ist der Regierungsrat für die Massnahme zuständig, so trifft er diese oder unterbreitet dem Grossen Rat den Entwurf eines Erlasses gemäss Abs. 1, mit dem die Motion umgesetzt werden kann.

² Unzulässig ist eine Motion, die auf den verfassungsrechtlichen Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates, auf einen Einzelfallentscheid, auf einen in gesetzlich geordnetem Verfahren zu treffenden Entscheid oder einen Beschwerdeentscheid einwirken will.

³ Tritt der Rat auf die Motion ein, so gibt er dem Regierungsrat Gelegenheit, innert drei Monaten dazu Stellung zu nehmen, insbesondere zur Frage der rechtlichen Zulässigkeit des Begehrens.

Im Vergleich zur bisherigen Fassung von § 42 GO ist die Motion neu sowohl im Kompetenzbereich des Grossen Rates wie auch in demjenigen des Regierungsrates zulässig. Ausserhalb der verfassungsrechtlichen Kompetenzaufteilung (vgl. § 42 Abs. 2 GO) ist der betroffene Zuständigkeitsbereich somit keine Voraussetzung der rechtlichen Zulässigkeit mehr. Die Frage nach der Zuständigkeit ist im Rahmen der inhaltlichen Umsetzung eines Motionsanliegens aber nach wie vor von entscheidender Bedeutung, da sie die Art der Umsetzung vorgibt. Es gilt, das Gewaltenteilungsprinzip zwischen Grosse Rat und Regierungsrat zu beachten, denn beide sind gestützt auf das Legalitätsprinzip an Erlasse gebunden, die die Entscheidungsbefugnisse auf die Staatsorgane aufteilen. Je nach betroffenem Kompetenzbereich richtet sich die Umsetzung entweder nach § 42 Abs. 1 GO oder nach § 42 Abs. 1^{bis} GO. Liegt die Motion im Zuständigkeitsbereich des Grossen Rates, wird sie mit einer Verfassungs-, Gesetzes- oder Beschlussvorlage erfüllt (§ 42 Abs. 1 GO). Eine Motion, die auf eine Materie im Kompetenzbe-

reich des Regierungsrates zielt, wird mit einer Verordnungsänderung respektive mit einem anderen Mittel der Exekutive erfüllt (§ 42 Abs. 1^{bis} GO), oder aber dem Grossen Rat wird ein Gesetzesentwurf vorgelegt, der die Kompetenzverteilung zugunsten des Grossen Rates verändert (§ 42 Abs. 1^{bis} Satz 2 GO).

Mit der vorliegenden Motion soll der Regierungsrat beauftragt werden, an im Kanton Basel-Stadt tätige Betriebe oder Personen für die Beschaffung von neuen Elektro-Autos für die berufliche Nutzung einen einmaligen Förderbonus von 3'000 Franken auszubezahlen, bis die Marktdurchdringung 5 Prozent erreicht hat. Vorgeschlagen wird die Finanzierung dieser Massnahme durch den Energieförderfonds des Kantons. Zudem sollen passende flankierende Massnahmen insbesondere zur Information, zur Empfehlung und Beratung, zur Einbindung wichtiger Akteure, zu Pilot- und Demonstrationsprojekten sowie zur Vorbildfunktion des Kantons ergriffen werden.

Die Ausrichtung von Förderbeiträgen durch den Kanton für den Erwerb von umweltgerechteren Fahrzeugen widerspricht nicht den verschiedenen Kompetenzvorschriften der Bundesverfassung vom 18. April 1999 (SR 101) im Energie-, Umweltschutz- und Strassenverkehrsbereich (Art. 89, 74 und 82 BV) und den darauf abgestützten zur Zeit gültigen Bundesgesetzen und Bundesverordnungen. Im Bereich der Fahrzeuge hat der Bund zwar die Kompetenz zum Erlass von Vorschriften über den Energieverbrauch und die Förderung der Entwicklung von Energietechniken (Art. 89 Abs. 3 BV) bzw. über die Zulassung von Fahrzeugen im Strassenverkehr (Art. 82 BV). Die kantonale finanzielle Förderung des Kaufes bestimmter Fahrzeuge wird jedoch von diesen Bestimmungen nicht beschränkt, solange die Fahrzeuge den technischen Vorschriften des Bundes entsprechen.

Der Motionsinhalt steht auf kantonaler Ebene auch im Einklang mit den §§ 30 Abs. 1 (Verkehrspolitik) und 31 Abs. 2 (Energie) der Verfassung des Kantons Basel-Stadt vom 23. März 2005 (SG 111.100). Das kantonale Energiegesetz vom 9. September 1998 (EnG, SG 772.100) sieht in den §§ 10 und 11 vor, dass Massnahmen zu fördern sind, die dem Zweck des EnG dienen, wobei der Kanton Finanzierungs- und Planungsinstrumente wie insbesondere Planungswettbewerbe, Programme, Konzepte, Studien sowie Aktionen zur Motivation der Bevölkerung fördert und diese auch selber durchführt. Der Motionsinhalt bewegt sich im Rahmen dieser gesetzlichen Vorgabe.

Die mit der Motion verlangte kantonale finanzielle Förderung des Kaufes von Elektro-Autos und weiterer damit zusammenhängender Massnahmen entspricht somit dem übergeordneten Bundesrecht sowie dem kantonalen Verfassungs- und Gesetzesrecht.

Die genauere Regelung, Festlegung und Durchführung von einzelnen Fördermassnahmen gemäss den §§ 10 und 11 EnG liegt, zumindest für die mit der Motion geforderten Massnahmen in der Form von Beiträgen für besondere Technologien und Konzepte, gemäss den §§ 13 und 14 EnG in der Kompetenz des Regierungsrates und der zuständigen Fachstellen der Verwaltung. Der Energieförderfonds ist gemäss § 16 EnG von einer vom Regierungsrat zu bezeichnenden Verwaltungseinheit (Amt für Umwelt und Energie) zu öffnen und zu verwalten, was dem Grundsatz von § 28 und § 42 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt vom 14. März 2012 (Finanzhaushaltsgesetz, SG 610.100), dass Verwaltung und Ausgaben von Fonds vom Regierungsrat bzw. von anderen gesetzlich vorgesehenen Stellen bewilligt werden, entspricht. In Ausübung dieser gesetzlich an ihn delegierten Kompetenzen hat der Regierungsrat in § 42 der Verordnung zum Energiegesetz vom 9. Februar 2010 (Energieverordnung, EnV, SG 772.110) auch festgelegt, dass Investitionen für die Beschaffung von E-Bikes, E-Scootern und E-Autos im Rahmen von Aktionen gesondert gefördert werden können (aktuelle Fassung der Verordnung von 2012). Im Übrigen entsprechen die genannten Bestimmungen des EnG weitgehend den §§ 20, 21 und 23 bis 26 des am 16. November 2016 vom Grossen Rat verabschiedeten neuen Energiegesetzes, das am 1. Oktober 2017 in Kraft tritt.

Somit handelt es sich um eine Motion im gesetzlich übertragenen Kompetenzbereich des Regierungsrates nach § 42 Abs. 1bis GO. Die Motion verlangt nicht etwas, das sich auf den verfas-

sungsrechtlichen Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates, auf einen Einzelfallentscheid, auf einen in gesetzlich geordnetem Verfahren zu treffenden Entscheid oder einen Beschwerdeentscheid bezieht (§ 42 Abs. 2 GO).

Die Motion ist aufgrund dieser Erwägungen als rechtlich zulässig anzusehen.

2. Motion Thomas Grossenbacher und Stephan Luethi-Brüderlin betreffend „Rahmenkredit für einen nachfragegesteuerten Ausbau von 200 öffentlich zugänglichen Ladestationen für E-Mobile“

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 5. April 2017 die nachstehende Motion Thomas Grossenbacher und Stephan Luethi dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen:

Der Kanton Basel-Stadt hat die Chancen der elektrischen Mobilität früh erkannt und mit Pilotprojekten untersucht. Inzwischen gibt es zahlreiche E-Mobile, die technisch ausgereift und erschwinglich geworden sind. Gewisse Unsicherheiten bestehen für viele potenzielle Kundinnen und Kunden aber noch immer. So etwa die Beladung der Fahrzeuge unterwegs oder an Standorten, wo keine private Ladestation vorhanden ist.

In seinen Berichten weist das Amt für Umwelt und Energie darauf hin, dass gewisse Vorleistungen der öffentlichen Hand notwendig sind. Der Mangel an Ladestationen kann dazu führen, dass die Kaufbereitschaft von E-Mobilen künstlich tief bleibt, obschon manche Automobilisten eigentlich ein umweltfreundlicheres Fahrzeug wählen würden. Eine ähnliche Ausgangslage bestand vor einigen Jahren beim Ausbau der Glasfasertechnik. Die inzwischen erreichten hohen Anschlusszahlen an das kantonale Glasfasernetz bestätigt, dass der damalige Rahmenkredit des Grossen Rates richtig und zielführend war.

Aus diesen Gründen wird der Regierungsrat beauftragt, dem Grossen Rat innert Jahresfrist einen Beschlussantrag für einen Rahmenkredit vorzulegen, der den Bau von mindestens 200 öffentlich zugänglichen Ladestationen in öffentlich zugänglichen Parkhäusern oder auf Allmend ermöglicht. Für die Umsetzung soll der Regierungsrat klare Leitlinien entwickeln.

- Der Rahmenkredit soll ermöglichen, dass Nutzerinnen und Nutzer von E-Mobilen selber eine Ladestation auf Allmend beantragen können, sofern sie nachweisen, dass sie auf privatem Boden nicht über eigene Möglichkeiten zur Installation einer Ladestation verfügen.
- Auch Gewerbebetriebe (Läden, Einkaufszentren etc.) mit Publikumsverkehr sollen die Möglichkeit erhalten, die Installation einer Ladestation auf einem öffentlichen Parkplatz oder Parkhaus in ihrer Nähe zu beantragen.
- Bei öffentlichen Parkplätzen mit Ladestation soll ein Tarif geprüft werden, der so strukturiert ist, dass das Laden und nicht das Langzeit-Parkieren attraktiv ist. Ist die Beladung abgeschlossen, könnte zum Beispiel der Tarif so gesetzt werden, dass ein Anreiz entsteht, die Station für andere E-Mobile freizugeben.
- Bedingung für eine Finanzierung von elektrifizierten Parkplätzen soll sein, dass diese mit einem elektronischen Informationssystem („Ladestationen-App“) vernetzt sind, das eine Bewirtschaftung mit guter Auslastung ermöglicht. Es sollen Zahlssysteme eingeführt werden, die mit möglichst konventionellen Zahlungsmitteln zu bewältigen sind (Kreditkarten, Postfinance, Barzahlung usw.).
- Die Tarife für die Beschickung mit Elektrizität sollen sich anfänglich an den Haushaltstarifen für Elektrizität orientieren. Der Rahmenkredit soll jene (einmaligen) Kosten vorfinanzieren, deren Deckung bei anfänglich noch geringer Kundennutzung nicht zu gewährleisten ist. Eine Teilrückzahlung der Vorfinanzierung aus Tariferlösen ist – wie beim Glasfasernetz – zu prüfen, sollte eine steigende Auslastung mit der Zeit eine Amortisation der Investitionen ermöglichen.

Thomas Grossenbacher, Stephan Luethi-Brüderlin

2.1 Zur rechtlichen Zulässigkeit der Motion Thomas Grossenbacher und Stephan Luethi-Brüderlin

§ 42 Gesetz über die Geschäftsordnung des Grossen Rates vom 29. Juni 2006 (GO, SG 152.100) bestimmt Folgendes:

¹ In der Form einer Motion kann jedes Mitglied des Grossen Rates oder eine ständige Kommission den Antrag stellen, es sei der Regierungsrat zu verpflichten, dem Grossen Rat eine Vorlage zur Änderung der Verfassung oder zur Änderung eines bestehenden oder zum Erlasse eines neuen Gesetzes oder eines Grossratsbeschluss zu unterbreiten.

^{1bis} In der Form einer Motion kann zudem jedes Mitglied des Grossen Rates oder eine ständige Kommission den Antrag stellen, es sei der Regierungsrat zu verpflichten, eine Massnahme zu ergreifen. Ist der Regierungsrat für die Massnahme zuständig, so trifft er diese oder unterbreitet dem Grossen Rat den Entwurf eines Erlasses gemäss Abs. 1, mit dem die Motion umgesetzt werden kann.

² Unzulässig ist eine Motion, die auf den verfassungsrechtlichen Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates, auf einen Einzelfallentscheid, auf einen in gesetzlich geordnetem Verfahren zu treffenden Entscheid oder einen Beschwerdeentscheid einwirken will.

³ Tritt der Rat auf die Motion ein, so gibt er dem Regierungsrat Gelegenheit, innert drei Monaten dazu Stellung zu nehmen, insbesondere zur Frage der rechtlichen Zulässigkeit des Begehrens.

Im Vergleich zur bisherigen Fassung von § 42 GO ist die Motion neu sowohl im Kompetenzbereich des Grossen Rates wie auch in demjenigen des Regierungsrates zulässig. Ausserhalb der verfassungsrechtlichen Kompetenzaufteilung (vgl. § 42 Abs. 2 GO) ist der betroffene Zuständigkeitsbereich somit keine Voraussetzung der rechtlichen Zulässigkeit mehr. Die Frage nach der Zuständigkeit ist im Rahmen der inhaltlichen Umsetzung eines Motionsanliegens aber nach wie vor von entscheidender Bedeutung, da sie die Art der Umsetzung vorgibt. Es gilt, das Gewaltenteilungsprinzip zwischen Grosse Rat und Regierungsrat zu beachten, denn beide sind gestützt auf das Legalitätsprinzip an Erlasse gebunden, die die Entscheidungsbefugnisse auf die Staatsorgane aufteilen. Je nach betroffenem Kompetenzbereich richtet sich die Umsetzung entweder nach § 42 Abs. 1 GO oder nach § 42 Abs. 1^{bis} GO. Liegt die Motion im Zuständigkeitsbereich des Grossen Rates, wird sie mit einer Verfassungs-, Gesetzes- oder Beschlussvorlage erfüllt (§ 42 Abs. 1 GO). Eine Motion, die auf eine Materie im Kompetenzbereich des Regierungsrates zielt, wird mit einer Verordnungsänderung respektive mit einem anderen Mittel der Exekutive erfüllt (§ 42 Abs. 1^{bis} GO), oder aber dem Grossen Rat wird ein Gesetzesentwurf vorgelegt, der die Kompetenzverteilung zugunsten des Grossen Rates verändert (§ 42 Abs. 1^{bis} Satz 2 GO).

Mit der vorliegenden Motion soll der Regierungsrat beauftragt werden, innert eines Jahres dem Grossen Rat einen Beschlussantrag für einen Rahmenkredit vorzulegen, der den Bau von mindestens 200 öffentlich zugänglichen Ladestationen in öffentlich zugänglichen Parkhäusern oder auf Allmend ermöglicht. Für die Umsetzung soll der Regierungsrat klare Leitlinien entwickeln. Nutzerinnen und Nutzer von E-Mobile sollen eine Ladestation auf Allmend beantragen können, wenn sie nachweisen können, dass sie auf privatem Boden nicht über eigene Möglichkeiten verfügen. Auch Gewerbebetriebe mit Publikumsverkehr sollen die Installation auf einem öffentlichen Parkplatz oder Parkhaus in der Nähe beantragen können. Bei öffentlichen Parkplätzen mit Ladestationen soll ein Tarif geprüft werden, der das Laden und nicht das Langzeitparkieren attraktiv macht. Damit eine Ladestation finanziert wird, muss sie mit einem elektronischen Informationssystem vernetzt sein (App) und die Zahlung soll über möglichst konventionelle Zahlungsmittel (Barzahlung, Kreditkarte etc.) möglich sein. Zudem sollen sich die Tarife für die Aufladung mit Elektrizität anfänglich an der Höhe der Haushaltstarife für Elektrizität orientieren. Der Rahmenkredit soll ähnlich wie beim Glasfasernetz teilweise zur Vorfinanzierung der Kosten dienen, die anfänglich noch nicht gedeckt sind. Eine Teilrückzahlung der Vorfinanzierung aus Tariferlösen ist zu prüfen, sollte eine steigende Auslastung eine Amortisation der Investitionen ermöglichen.

Die Verfassung des Kantons Basel-Stadt vom 23. März 2005 (SG 111.100) sieht in § 30 Abs. 1 vor, dass der Kanton die umweltgerechte und energiesparende Mobilität ermöglicht und koordiniert. Konkretisierend wird in § 13b Abs. 1 des Umweltschutzgesetzes vom 13. März 1991 (SG 780.100) statuiert, dass der Kanton Massnahmen trifft, um den Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel zu erhöhen. Gemäss § 26 Abs. 1 lit. a des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt vom 14. März 2012 (Finanzhaushaltgesetz; SG 610.100) sind Ausgaben über 300'000 Franken dem Grossen Rat zum Beschluss vorzulegen. Die Motion fordert die Einrichtung von mindestens 200 öffentlich zugänglichen Ladestationen in öffentlich zugänglichen Parkhäusern oder auf Allmend, womit sich die Kosten auf über 300'000 Franken belaufen werden und entsprechend ein Beschluss des Grossen Rates notwendig sein wird. Es handelt sich einerseits um eine

Motion im gesetzlich übertragenen Kompetenzbereich des Regierungsrates nach § 42 Abs. 1bis GO und andererseits um eine Motion, die einen Ausgabenbeschluss des Grossen Rates nach § 26 Abs. 1 lit. a Finanzhaushaltgesetz erfordert. Die Vorgabe der Motionärinnen und Motionäre für die Entwicklung von klaren Leitlinien durch den Regierungsrat befindet sich nicht im Bereich des verfassungsrechtlichen Zuständigkeitsbereiches des Regierungsrates. Die Massnahmen stützen sich vielmehr auf die Umsetzung des Umweltschutzgesetzes und bewegen sich im gesetzlich übertragenen Kompetenzbereich des Regierungsrates.

Der in der Motion ebenso geforderte Ausgabenbeschluss fällt in die Zuständigkeit des Grossen Rates. Die Motion verlangt nicht etwas, das sich auf den verfassungsrechtlichen Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates, auf einen Einzelfallentscheid, auf einen in gesetzlich geordnetem Verfahren zu treffenden Entscheid oder einen Beschwerdeentscheid bezieht. Es spricht auch kein höherrangiges Recht wie Bundesrecht oder kantonales Verfassungsrecht gegen den Motionsinhalt.

Der Grosse Rat kann gemäss § 43 GO eine Frist zur Motionserfüllung festlegen, weshalb der Motionstext bereits eine solche Frist enthalten kann. Die in der Motion gesetzte Frist zur Ausarbeitung einer Beschlussvorlage für einen Rahmenkredit kann nicht als unmöglich bezeichnet werden.

Die Motion ist aufgrund dieser Erwägungen als rechtlich zulässig anzusehen.

3. Motion Aeneas Wanner und Konsorten betreffend „gesetzliche Regelung der Versorgungssicherheit für E-Mobile“

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 5. April 2017 die nachstehende Motion Aeneas Wanner und Konsorten dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen:

„Der Regierungsrat wird eingeladen, innert zwei Jahren die gesetzlichen Grundlagen anzupassen, welche die Versorgungssicherheit mit elektrischen Ladestationen für E-Mobile regelt. Es geht dabei insbesondere darum, eine ausreichende Zahl von Schnell-Ladestationen bereitzustellen und digital so zu vernetzen, dass auch E-Mobile auf der Durchfahrt eine Möglichkeit haben, ihr Fahrzeug in kurzer Zeit ausreichend mit Strom zu beschicken.“

Ziel der neuen gesetzlichen Bestimmungen soll es sein, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten zu regeln, die den Weg für einen steigenden Anteil dieser umwelt- und klimafreundlicheren Fahrzeuge frei machen. Dazu gehören namentlich:

- Gesetzliche Grundlage für die Schaffung einer ausreichenden Zahl von Schnell-Lade-Stationen im Kantonsgebiet, inkl. Regelung der Kostendeckung, sollte diese anfänglich noch nicht gegeben sein;
- Vorgaben für den Ausbau der übrigen Ladestationen;
- Gesetzliche Grundlagen für eine ausreichende Zahl von elektrifizierten Parkplätzen im Kantonsgebiet unter Berücksichtigung der Angebote von öffentlich zugänglichen Parkhäusern und Privaten;
- Einheitliche Signalisierung und elektronische Vernetzung von Ladestationen sowie Verknüpfung mit einer einfach zu bedienenden Applikation für Mobiltelefone.“

Aeneas Wanner, Rudolf Rechsteiner, Tonja Zürcher, Martina Bernasconi

3.1 Zur rechtlichen Zulässigkeit der Motion Aeneas Wanner

§ 42 Gesetz über die Geschäftsordnung des Grossen Rates vom 29. Juni 2006 (GO, SG 152.100) bestimmt Folgendes:

¹ In der Form einer Motion kann jedes Mitglied des Grossen Rates oder eine ständige Kommission den Antrag stellen, es sei der Regierungsrat zu verpflichten, dem Grossen Rat eine Vorlage zur Änderung der Verfassung oder zur Änderung eines bestehenden oder zum Erlasse eines neuen Gesetzes oder eines Grossratsbeschluss zu unterbreiten.

^{1bis} In der Form einer Motion kann zudem jedes Mitglied des Grossen Rates oder eine ständige Kommission den Antrag stellen, es sei der Regierungsrat zu verpflichten, eine Massnahme zu ergreifen. Ist der Regierungsrat für die Massnahme zuständig, so trifft er diese

oder unterbreitet dem Grossen Rat den Entwurf eines Erlasses gemäss Abs. 1, mit dem die Motion umgesetzt werden kann.

² Unzulässig ist eine Motion, die auf den verfassungsrechtlichen Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates, auf einen Einzelfallentscheid, auf einen in gesetzlich geordnetem Verfahren zu treffenden Entscheid oder einen Beschwerdeentscheid einwirken will.

³ Tritt der Rat auf die Motion ein, so gibt er dem Regierungsrat Gelegenheit, innert drei Monaten dazu Stellung zu nehmen, insbesondere zur Frage der rechtlichen Zulässigkeit des Begehrens.

Im Vergleich zur bisherigen Fassung von § 42 GO ist die Motion neu sowohl im Kompetenzbereich des Grossen Rates wie auch in demjenigen des Regierungsrates zulässig. Ausserhalb der verfassungsrechtlichen Kompetenzaufteilung (vgl. § 42 Abs. 2 GO) ist der betroffene Zuständigkeitsbereich somit keine Voraussetzung der rechtlichen Zulässigkeit mehr. Die Frage nach der Zuständigkeit ist im Rahmen der inhaltlichen Umsetzung eines Motionsanliegens aber nach wie vor von entscheidender Bedeutung, da sie die Art der Umsetzung vorgibt. Es gilt, das Gewaltenteilungsprinzip zwischen Grosseem Rat und Regierungsrat zu beachten, denn beide sind gestützt auf das Legalitätsprinzip an Erlasse gebunden, die die Entscheidungsbefugnisse auf die Staatsorgane aufteilen. Je nach betroffenem Kompetenzbereich richtet sich die Umsetzung entweder nach § 42 Abs. 1 GO oder nach § 42 Abs. 1^{bis} GO. Liegt die Motion im Zuständigkeitsbereich des Grossen Rates, wird sie mit einer Verfassungs-, Gesetzes- oder Beschlussvorlage erfüllt (§ 42 Abs. 1 GO). Eine Motion, die auf eine Materie im Kompetenzbereich des Regierungsrates zielt, wird mit einer Verordnungsänderung respektive mit einem anderen Mittel der Exekutive erfüllt (§ 42 Abs. 1^{bis} GO), oder aber dem Grossen Rat wird ein Gesetzesentwurf vorgelegt, der die Kompetenzverteilung zugunsten des Grossen Rates verändert (§ 42 Abs. 1^{bis} Satz 2 GO).

Mit der vorliegenden Motion soll der Regierungsrat beauftragt werden, innert zwei Jahren gesetzliche Bestimmungen zu erarbeiten, welche die Versorgungssicherheit mit elektrischen Ladestationen für E-Mobile regelt. Ziel der neuen gesetzlichen Bestimmungen soll die Regelung der Kompetenzen und Verantwortlichkeit sein, wozu namentlich folgende Punkte gehören:

- eine gesetzliche Grundlage für die Schaffung einer ausreichenden Zahl von Schnell-Lade-Stationen im Kantonsgebiet inkl. Regelung der Kostendeckung, sollte diese anfänglich noch nicht gegeben sein;
- Vorgaben für den Ausbau der übrigen Ladestationen;
- gesetzliche Grundlagen für eine ausreichende Zahl von elektrifizierten Parkplätzen im Kantonsgebiet unter Berücksichtigung der Angebote von öffentlich zugänglichen Parkhäusern und Privaten;
- einheitliche Signalisierung und elektronische Vernetzung von Ladestationen sowie die Verknüpfung mit einer einfach zu bedienenden Applikation für Mobiltelefone.

Das Energiegesetz (EnG; SG 772.100) vom 9. September 1998 bezweckt die Förderung der effizienten, umweltschonenden und wirtschaftlichen Verwendung der Energie, die Sicherung der Energieversorgung sowie im Sinne der Ressourcenschonung die Förderung erneuerbarer Energien und die Minderung der Abhängigkeit von importierter Energie. Die öffentliche Aufgabe im Bereich der Versorgung mit Elektrizität im Kanton Basel-Stadt wird durch die IWB erfüllt (§§ 3 und 4 Gesetz über die Industriellen Werke Basel vom 11. Februar 2009; IWB-Gesetz; SG 772.300) und ist in diesem Rahmen hauptsächlich für die Sicherstellung der Versorgung und die Erstellung der Versorgungsnetze verantwortlich. Weitere öffentliche Aufgaben werden den IWB in § 5 Abs. 1 IWB-Gesetz übertragen, die sie auf Basis eines Leistungsauftrags sicherzustellen haben. Die Bereitstellung von Ladestationen für E-Mobile ist im aktuellen Leistungsauftrag nicht erfasst. Die Motion fordert eine gesetzliche Regelung, welche die Versorgungssicherheit mit elektrischen Ladestationen für E-Mobile regelt. Diese Forderung kann durch die Änderung eines oder mehrerer Gesetze respektive Erlasse erfüllt werden.

Mit der Motion wird vom Regierungsrat die Ausarbeitung eines Gesetzesentwurfes beantragt. Der Erlass von Gesetzesbestimmungen fällt in die Zuständigkeit des Grossen Rates. Zudem verlangt die Motion nicht etwas, das sich auf den verfassungsrechtlichen Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates, auf einen Einzelfallentscheid, auf einen in gesetzlich geordnetem Verfahren zu treffenden Entscheid oder einen Beschwerdeentscheid bezieht. Es spricht auch kein höherrangiges Recht wie Bundesrecht oder kantonales Verfassungsrecht gegen den Motionsinhalt.

Der Grosse Rat kann gemäss § 43 GO eine Frist zur Motionserfüllung festlegen, weshalb der Motionstext bereits eine solche Frist enthalten kann. Die in der Motion gesetzte Frist zur Ausarbeitung einer Gesetzesvorlage kann nicht als unmöglich bezeichnet werden.

Die Motion ist aufgrund dieser Erwägungen als rechtlich zulässig anzusehen.

4. Weitere Vorstösse zur Elektromobilität

Ausser den oben genannten drei Motionen sind diverse weitere Vorstösse zum Thema Elektromobilität hängig: Der Anzug David Wüest-Rudin und Konsorten betreffend Masterplan Elektromobilität (P165274) und der Anzug Thomas Grossenbacher und Konsorten betreffend Förderung von Elektromobilität (P155575) stehen in einem engen Zusammenhang mit den hier behandelten Motionen. Der Regierungsrat beabsichtigt, diese Anzüge gemeinsam mit den hier behandelten Motionen zu bearbeiten.

Weitere vier politische Vorstösse betreffen Einzelaspekte der Elektromobilität. Es handelt sich um den Anzug Toya Krummenacher und Konsorten betreffend Umstellung des Fahrzeugparks auf CO₂ neutrale Elektro-Fahrzeuge (P165169), den Anzug Rudolf Rechsteiner und Konsorten betreffend Feldtest für Elektrobusse ohne Oberleitung (P155774), den Anzug Aeneas Wanner und Konsorten betreffend Befreiung sauberer Elektroroller vor Parkgebühren (P135136) und die Motion Dominique König und Konsorten betreffend Anpassung der Motorfahrzeugsteuer für Nutzfahrzeuge und Motorräder an die Regelung für Personenwagen (P175072). Diese Vorstösse werden in separaten Vorlagen bearbeitet.

5. Ausgangslage Elektromobilität

5.1 Verbreitung Elektrofahrzeuge und Ladestationen

E-Bikes sind heute bereits weit verbreitet. Schweizweit besaßen im Jahr 2015 bereits 7% aller Haushalte ein E-Bike. Es kann davon ausgegangen werden, dass die E-Bike-Dichte in Basel mindestens gleich hoch ist wie der Schweizer Durchschnitt und dass sie seit 2015 weiter gestiegen ist.

Im letzten Jahr wurden in Basel-Stadt insgesamt nur 409 Personenwagen mit Elektroantrieb¹ neu immatrikuliert. Davon hatten 56 Fahrzeuge einen rein elektrischen Antrieb. Die übrigen Fahrzeuge waren Hybride. Die Tabelle 1 zeigt, dass die Anzahl der neuen Elektro-Fahrzeuge in den letzten 5 Jahren deutlich zugenommen hat. Dennoch ist der Bestand dieser Fahrzeuge nach wie vor sehr klein. Aktuell² sind in Basel-Stadt 1'144 Elektro-Personenwagen eingelöst, davon haben 138 einen rein elektrischen Antrieb. Dies entspricht 1.8% bzw. 0.2% aller eingelösten Personenwagen.

¹ Antriebsart gemäss Datenbank Motorfahrzeugkontrolle: Benzin/Elektrisch, Diesel/Elektrisch, Elektrisch, Elektrisch mit RE, Wasserstoff/Elektrisch

² Stand 18.5.2017

Jahr	Total	rein elektrisch
2016	409	56
2015	376	42
2014	281	33
2013	280	29
2012	184	15
2011	167	16

Tab. 1. neu-immatrikulierte Personenwagen mit Elektroantrieb in Basel-Stadt

Alle Prognosen gehen von einem starken Wachstum in den nächsten Jahren aus. Eine Studie aus dem Jahre 2014 (vgl. Kap. 5.3) geht davon aus, dass je nach Szenario im Jahr 2030 zwischen 15% und 50% der verkauften Neuwagen Elektrofahrzeuge sein werden. Elektroautos machen dann 5 bis 18% des Bestandes aus. Hierfür werden in Basel voraussichtlich ca. 3'500 bis 11'500 Ladestationen am Wohnort, 800 bis 2'700 Ladestationen am Arbeitsplatz, 400-1'300 Ladestationen bei Einkaufs-/Freizeiteinrichtungen und 22 bis 74 Schnellladestationen notwendig sein.

Aktuell gibt es in Basel-Stadt rund 25 öffentliche zugängliche Ladestationen³. Zehn davon stehen in den fünf staatlichen Parkhäusern. Die Anzahl privater Ladestationen ist nicht bekannt.

Elektrofahrzeuge werden in erster Linie zu Hause in privaten Garagen aufgeladen. Ladestationen am Arbeitsplatz stellen eine ebenfalls rein private Ergänzung für Personen mit langem Arbeitsweg und für Geschäftsfahrzeuge dar. Öffentlich zugängliche Ladestationen braucht es deutlich weniger und auch diese werden weitestgehend auf Privatgrund erstellt, z.B. auf Parkplätzen von grossen Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen oder in Parkhäusern.

5.2 Zweckmässigkeit einer Förderung

Elektrofahrzeuge sind lokal emissionsfrei, leise sowie energieeffizient. Je nach Art der Stromgewinnung können Elektrofahrzeuge zudem als CO₂-frei bezeichnet werden. Aus Sicht des Umweltschutzes ist Elektromobilität deshalb grundsätzlich förderungswürdig, solange der verwendete Strom aus einer nachhaltigen Produktion stammt.

Aus verkehrsplanerischer Sicht ist es grundsätzlich gleichgültig, mit welchem Antrieb ein Fahrzeug unterwegs ist. Denn in städtischen Verhältnissen ist in erster Linie der Platzbedarf massgebend. Die Förderung von Elektromobilität mit verkehrsplanerischen Mitteln (z.B. reservierte Parkplätze) ist dennoch möglich. Eine solche Förderung ist dann aber kontraproduktiv, wenn bisherige Velofahrer, Fussgängerinnen oder ÖV-Benutzer aufgrund der besseren Umweltauswirkungen von Elektrofahrzeugen gegenüber normalen Autos wieder auf das Auto umsteigen – nur dass es nun elektronisch betrieben wird.

Eine übermässige Förderung der Elektromobilität ist ausserdem wettbewerbsverzerrend. Sie kann dazu führen, dass möglicherweise bessere alternative Antriebsarten (z.B. Wasserstoff) benachteiligt werden und sich nicht weiterentwickeln. Der Verkehrsbereich ist zudem bereits heute stark subventioniert (Abgeltungen im öffentlichen Verkehr, nicht belastete externe Kosten im Autoverkehr etc.), was mit noch mehr Subventionen zu einer übergrossen Nachfrage und den entsprechenden Kapazitätsproblemen führen könnte. Weitergehende neue Subventionen für den Verkehrsbereich sollten deshalb möglichst vermieden werden.

Für die Förderung von Elektromobilität steht eine Vielzahl von direkten und indirekten Ansätzen zur Verfügung. Die Massnahmen können direkt auf das Fahrzeug zielen, sie können sich aber auch auf die Ladeinfrastruktur oder auf die Batterien beziehen. Massnahmen sind in den folgenden Bereichen vorstellbar:

³ <https://e-mobile.ch/index.php?pid=de,2,147>

- Unterstützung für Forschungs- und Entwicklungsprojekte
- Pilot- und Demonstrationsprojekte
- Informations- und Beratungsangebote
- Öffentliche Hand als Vorbild und zum Erreichen einer kritischen Masse
- Gesetzliche Grundlagen zur Bevorzugung von Elektrofahrzeugen oder mit Restriktionen für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor
- Vorschriften für die Erstellung einer Ladeinfrastruktur bei Parkhäusern und -garagen
- Direkte Subventionen via Beiträge und/oder via Steuern/Gebührenerlass

Welche Massnahmen bzw. welche Kombination von Massnahmen das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist, ist offen. Ebenso offen ist die Frage, wo die öffentliche Hand sinnvollerweise eingreifen muss und welche Aspekte dem freien Markt überlassen werden sollen.

5.3 Bisherige und laufende Anstrengungen

Im Rahmen der 2000-Watt-Gesellschaft - Pilotregion Basel wird seit mehreren Jahren das Thema Elektromobilität bearbeitet. Zwischen 2009 und 2014 wurde unter anderem das Projekt „EmobilitätBasel“ mit den vier Projektträgern Mobility Solutions AG⁴, IWB, Amt für Umwelt und Energie und Gemeinde Riehen durchgeführt. Das Projekt beinhaltete ein „Sorglospaket“ für Firmen (full-Service Flottenmanagement), das Angebot für ein Carsharing mit Elektrofahrzeugen für Privatpersonen sowie eine umfassende Begleitforschung zu Technik und Nutzerfreundlichkeit. Daneben wurden immer wieder Aktionen zum Thema Elektromobilität durchgeführt.

Als Teil dieser Begleitforschung erstellte ein externes Büro im Auftrag der beiden Basler Kantone und der drei regionalen Energiedienstleister (IWB, EBM, EBL) die Studie „Ladeinfrastruktur Region Basel“. Gestützt darauf wurden weitere Massnahmen initiiert. Auf dieser Basis und unabhängig von den jetzt eingereichten Motionen erarbeitet der Kanton zurzeit die fünf nachfolgend beschriebenen Massnahmen.

- **Pilotprojekt „Elektromobilität - gelbe Parkplätze mit Ladesäulen“**
Mit dem Pilotprojekt sollen durch die IWB zunächst einmal 10 Parkplätzen im Strassenraum mit Ladesäulen für Elektrofahrzeuge ausgerüstet werden. Die Parkplätze werden so ausgewählt, dass sie bei Bedarf auf 20 verdoppelt werden können. Die Inbetriebnahme ist im Sommer/Herbst 2017 geplant. Die Ladesäulen sollen in erster Linie Anwohnerinnen und Anwohnern dienen, die auf ein Elektroauto umsteigen möchten, aber über keine eigene Garage verfügen. Das Pilotprojekt dauert drei Jahre und wird im Rahmen einer Begleitstudie ausgewertet, damit der Regierungsrat über eine allfällige Ausweitung der Ladeinfrastruktur entscheiden kann.
- **Ladestationen IWB**
Die IWB haben in den vergangenen Monaten 15 Ladestationen mit insgesamt 21 Ladepunkten an öffentlich zugänglichen Orten installiert (IWB Heizkraftwerk, Parkhaus City, Steinenparking, Messeparkhaus etc.).
- **Revision Bau- und Planungsgesetz bzw. Parkplatzverordnung**
Mit einer Revision der Parkplatzverordnung und des zugrundeliegenden Paragraphen des Bau- und Planungsgesetzes möchte der Regierungsrat festlegen, dass beim Neubau von Parkieranlagen mit mehr als 20 Abstellplätzen für 10% der Plätze Ladestationen eingerichtet werden müssen. Der Regierungsrat hat am 30. Mai 2017 eine entsprechende Vorlage zu Händen einer öffentlichen Vernehmlassung freigegeben. Die Vorlage wird im Anschluss an die Vernehmlassung überarbeitet und die notwendige Gesetzesrevision voraussichtlich im Herbst 2017 dem Grossen Rat zum Beschluss überwiesen.

⁴ heute Post Company Cars AG

- **Aktion zur Förderung von Elektrotaxis**

Im April 2017 startete die Aktion zur Förderung von Elektrotaxis in Basel-Stadt. Aus dem Energieförderfonds stehen 940'000 Franken zur Verfügung, um Taxibetreibern beim Kauf eines Elektrotaxis mit maximal 10'000 Franken pro Fahrzeug zu unterstützen. Die Aktion dauert bis Ende 2020.

- **Umstellung Linienbusse auf erneuerbare Energien**

Der Grosse Rat hat aufgrund der Motion Jörg Vitelli und Konsorten betreffend Anpassungen des ÖV-Gesetzes bezüglich „Betrieb von Linienbussen mit 100% erneuerbaren Energieträgern“ das ÖV-Gesetz aus dem Jahr 2015 mit einem entsprechenden Passus (§ 5 Abs. 1^{bis} bis Abs. 1^{quinquies}) ergänzt, der die Bestellung von ÖV-Leistungen durch den Kanton davon abhängig macht, dass Fahrzeuge zum Einsatz kommen, die erneuerbare Energien verwenden. BVB und BVD erarbeiten derzeit eine Systemstudie, um zu evaluieren, welche Art von Technologie bei der nächsten Busbeschaffung zum Zug kommen soll. Im Vordergrund stehen Batteriebusse.

5.4 Masterplan Elektromobilität des Bundes

Im Rahmen der Beantwortung einer Motion hat der Bundesrat 2014 einen Masterplan für eine sinnvolle Entwicklung der Elektromobilität verabschiedet⁵. Der Bericht anerkennt, dass die Elektromobilität eine zunehmend wichtige Rolle spielen wird und dass damit im Einklang mit der Energiestrategie 2050 ein wesentlicher Beitrag zur Reduktion des Verbrauchs fossiler Energien verbunden ist. Der Bericht schlägt diverse Massnahmen in acht Handlungsfeldern vor. Er konzentriert sich dabei im Wesentlichen auf Forschungs- und Entwicklungsprojekte, auf Pilot- und Demonstrationsprojekte sowie auf Informations- und Beratungsangebote. Als stärkste Massnahme ist zudem eine Verschärfung der CO₂-Emissionsvorschriften für Personenwagen vorgesehen. Der ganze Masterplan soll dabei das „Prinzip der technologieneutralen Effizienzförderung“ nicht verletzen.

Aktuell sind folgende Bemühungen des Bundes relevant:

- Anpassung der Signalisationsverordnung, um reservierte Parkplätze für Ladevorgänge von Elektrofahrzeugen schweizweit zu vereinheitlichen.
- Schaffung von Grundlagen, um private Ladestationen auf Rastplätzen entlang von Nationalstrassen zu ermöglichen.
- Das Bundesamt für Energie will einen Handlungsleitfaden Elektromobilität für Gemeinden erstellen. Ziel des Handlungsleitfadens ist es, Gemeinden eine kurze Hilfestellung zur praktischen Umsetzung kommunaler Elektromobilitäts-Massnahmen zu geben. Der Handlungsleitfaden soll Gemeinden verschiedene Handlungsoptionen im Bereich Elektromobilität aufzeigen und eine Übersicht über die bereits bestehenden Hilfestellungen (z.B. Merkblätter) sowie Ansprechstellen zum Thema bieten. Er richtet sich in erster Linie an Gemeinden, die sich bisher noch nicht mit dem Thema Elektromobilität beschäftigt haben. Der Leitfaden soll Ende 2017 erscheinen.

6. Inhaltliche Beurteilung der Motionen

6.1 Motion Heiner Vischer und Konsorten betreffend „Förderung von elektrischen Autos im Berufsverkehr“

Die Motionäre schlagen eine Einmalvergütung von 3'000 Franken für Unternehmen vor, die sich ein Elektroauto anschaffen. Die Vergütung soll befristet sein, bis 5% Marktdurchdringung erreicht

⁵ Bericht zur Motion 12.3652, 25. Juli 2014

ist. Darüber hinaus werden Informationskampagnen und das Einbinden wichtiger, nicht näher benannter Akteure (z.B. Autohändler) gefordert.

Etwa 20% der Personenwagen in Basel-Stadt sind auf juristische Personen eingelöst, was knapp 13'000 Fahrzeugen entspricht. Für eine Marktdurchdringung von 5% (650 Fahrzeuge) und einer Einmalvergütung von 3'000 Franken müssten dem Förderfonds maximal 2 Mio. Franken entnommen werden. Hinzu kämen Mittel für Informationsbroschüren und Aktionen. Da es sich um eine befristete Aktion handelt und die Entnahme aus dem Fonds über mehrere Jahre dauern würde, ist eine Finanzierung über den Energieförderfonds grundsätzlich möglich.

Bei der vorgeschlagenen Aktion stellen sich hingegen verschiedene grundsätzliche Fragen. Zum einen geht es um die Abgrenzung des Berufsverkehrs. Zum anderen müsste geklärt werden, welche Kriterien ausschlaggebend sind, damit ein Unternehmen auf Elektrofahrzeuge umsteigt.

6.2 Motion Thomas Grossenbacher und Stephan Luethi-Brüderlin betreffend „Rahmenkredit für einen nachfragegesteuerten Ausbau von 200 öffentlich zugänglichen Ladestationen für E-Mobile“

Die Motionäre stellen zu Recht fest, dass ein Mangel an Ladestationen zu einer geringen Kaufbereitschaft für Elektrofahrzeuge beiträgt. Der Regierungsrat ist aber der Meinung, dass Ladestationen in erster Linie auf Privatareal (Privatgaragen, Firmengelände, öffentlich zugängliche Parkierungsanlagen) gehören und dass die Bereitstellung analog zu Benzintankstellen keine eigentliche Staatsaufgabe darstellt. Die in der Motion geforderte „Bestellung“ einer Ladestation vor der eigenen Haustür geht damit deutlich zu weit.

Der Regierungsrat anerkennt aber durchaus, dass nicht alle Einwohnerinnen und Einwohner die Möglichkeit haben, ihr Auto in einer privaten Garage abzustellen bzw. die vorhandene private Garage mit einer Ladestation auszustatten. Das im Kap. 5.3 beschriebene Pilotprojekt für gelbe Parkplätze mit Ladesäulen nimmt diese Problematik auf und sucht Lösungen im öffentlichen Strassenraum. Das Pilotprojekt soll insbesondere Auskunft geben über die technische und gestalterische Umsetzung von Ladestationen, über den Bedarf bzw. die Auslastung sowie über verschiedene betriebliche Fragen (Abrechnungssysteme, Missbrauch wie das Besetzen des Parkplatzes mit einem Benzinauto bzw. mit einem Elektroauto ohne zu Laden etc.).

Der geforderte Rahmenkredit für 200 Ladestationen müsste mit etwa 5 bis 15 Mio. Franken dotiert sein. Eine genauere Angabe ist erst möglich, wenn die Erfahrungen des Pilotprojektes vorliegen. Aber auch dann wird eine Abschätzung schwierig, weil die Kosten stark von den konkreten Standorten und von der Leistungsfähigkeit der Ladesäulen abhängen.

Die detaillierten Forderungen der Motion nach einer „Ladestations-App“ bzw. nach an den Haushaltstarifen orientierten Kosten für den Strombezug sind grundsätzlich plausibel. Es besteht die Gefahr, dass die Forderungen in einen privatwirtschaftlichen Bereich eingreifen. Dies müsste bei der Umsetzung beachtet werden.

6.3 Motion Aeneas Wanner und Konsorten betreffend „gesetzliche Regelung der Versorgungssicherheit für E-Mobile“

Die Motion fordert neue Regulierungen, die sicherstellen, dass im Kanton Basel-Stadt genügend Schnellladestationen für Durchreisende entstehen. Auch der übrige Bedarf nach Ladestationen soll gesetzlich geregelt werden. Auch bei dieser Motion stellt sich insbesondere die Frage, ob die Versorgungssicherheit mit Ladestationen (abweichend von Benzintankstellen) zu einer Staatsaufgabe werden soll. Bei der Forderung nach Schnellladestationen für Durchreisende ist zudem fraglich, ob hier der Kanton aktiv werden soll oder ob nicht viel eher der Bund für ein flächendeckendes Netz von Schnellladestationen auf den schweizerischen Autobahnen sorgen sollte.

Sollte ein staatliches Handeln notwendig sein, muss in einem ersten Schritt die Aufgabenverteilung zwischen Kanton und Bund geklärt werden. Die Aufgabenverteilung wirkt sich auch auf die Finanzierungsfragen aus.

Auch die Forderung nach einheitlicher Signalisierung und elektronischer Vernetzung von Ladestationen inkl. der Verknüpfung mit einer einfach zu bedienenden App ist eher auf nationaler Ebene sinnvoll. Dies insbesondere, wenn es sich um Schnellladestationen für Durchreisende handelt, die sich auf einer längeren Reiseroute nur kurz auf baselstädtischem Kantonsgebiet befinden.

6.4 Gesamtbeurteilung der Motionen

Der Regierungsrat teilt die Stossrichtung aller drei Motionen. Die konkreten Forderungen lassen aber noch diverse, auch grundsätzliche Fragen offen. Etwa bis zu welchem Ausmass die Bereitstellung von Ladestationen eine Staatsaufgabe darstellt, wie die Aufgaben zweckmässigerweise zwischen Bund und Kantonen verteilt werden sollten und welche Fördermassnahmen das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen.

Eine rasche Umsetzung der drei Motionen würde eine grosse Gefahr bergen, dass finanzielle Mittel ineffizient eingesetzt werden, dass baselstädtische Sonderlösungen aufgrund von künftigen nationalen Standardisierungen korrigiert werden müssten und dass die Bemühungen zur Verlagerung auf den Fuss- und Veloverkehr konterkariert werden.

Der Regierungsrat lehnt die Motionen als verbindliche Forderung deshalb ab. Er ist aber gerne bereit, die Anliegen der Motionäre in Form eines Anzuges entgegenzunehmen und zu prüfen.

7. Gesamtkonzept Elektromobilität

In den nächsten ein bis zwei Jahren laufen verschiedene Projekte zur Förderung der Elektromobilität an. Gleichzeitig sind die langfristigen Entwicklungen (Digitalisierung/autonomes Fahren, Standardisierung der Ladegeräte, Fahrzeugtypen etc.) kaum abschätzbar und auch viele administrative Fragen sind offen (Wettbewerb im Strommarkt, Stellung der IWB etc.). Gleichzeitig sprechen Umwelt- und Klimaaspekte für eine kurzfristige Förderung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb. Eine langfristige starke Subventionierung der Mobilität gilt es aber zu verhindern.

Vor diesem Hintergrund möchte der Regierungsrat bis Ende 2018 ein „Gesamtkonzept Elektromobilität“ erstellen. Dieses wird aufzeigen, wie stark und in welchen Bereichen der Kanton Basel-Stadt die Elektromobilität fördern soll. Es geht darum aufzuzeigen, wo der Staat eingreifen muss und welche Elemente der Privatwirtschaft überlassen bleiben können. Ausserdem ist zu klären, ob direkte Subventionen notwendig sind und ob solche Subventionen beim Fahrzeugpark oder bei den Ladeinfrastrukturen eine grössere Wirkung erzielen.

Der Regierungsrat schlägt vor, die als Anzüge überwiesenen Motionen auf der Basis eines solchen Gesamtkonzeptes zu prüfen. Damit wird sichergestellt, dass nur die zweckmässigen Teile der jetzt vorliegenden Forderungen umgesetzt werden und dass der Grosse Rat im Rahmen der Anzugsbehandlungen auch darüber entscheiden kann. Zudem könnten auch alternative, möglicherweise effizientere Fördermassnahmen entwickelt und prioritär umgesetzt werden.

8. Antrag

Auf Grund dieser Stellungnahme beantragen wir,

- die Motion Heiner Vischer und Konsorten betreffend „Förderung von elektrischen Autos im Berufsverkehr“ dem Regierungsrat als Anzug zu überweisen;

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

- die Motion Thomas Grossenbacher und Stephan Luethi-Brüderlin betreffend „Rahmenkredit für einen nachfragegesteuerten Ausbau von 200 öffentlich zugänglichen Ladestationen für E-Mobile“ dem Regierungsrat als Anzug zu überweisen;
- die Motion Aeneas Wanner und Konsorten betreffend „gesetzliche Regelung der Versorgungssicherheit für E-Mobile“ dem Regierungsrat als Anzug zu überweisen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin