



Berichterstattung Gesamtkonzept Elektromobilität

vom 27. August 2024



© Kathrin Schulthess Fotografie

Inhalt

1. Einleitung	3
2. Standortbestimmung zu den Massnahmen des Gesamtkonzepts	3
2.1 Nachfragegerechter Ausbau von 200 Ladestationen	3
2.1.1 Massnahme	3
2.1.2 Aktueller Stand	4
2.1.3 Nächste Schritte	5
2.1.4 Erkenntnisse und Schlussfolgerungen	6
2.2 Kaufsubventionen für viel benutzte Elektrofahrzeuge	6
2.2.1 Massnahme	6
2.2.2 Aktueller Stand	7
2.2.3 Nächste Schritte	7
2.2.4 Erkenntnisse und Schlussfolgerungen	8
2.3 Förderbeiträge bei Erweiterungen von Hausanschlüssen	8
2.3.1 Massnahme	8
2.3.2 Aktueller Stand	9
2.4 Sensibilisierung	9
2.4.1 Massnahme	9
2.4.2 Aktueller Stand	9
2.4.3 Erkenntnisse und Schlussfolgerungen	10
2.5 Vorbildfunktion der Verwaltung und öffentlich-rechtlicher Unternehmen	11
2.5.1 Massnahme	11
2.5.2 Aktueller Stand	11
2.5.3 Nächste Schritte	11
2.6 Lenkung durch die Motorfahrzeugsteuer	11
2.6.1 Massnahme	11
2.6.2 Aktueller Stand	12
2.6.3 Nächste Schritte	12
3. Fazit und Ausblick	12

1. Einleitung

Der Ratschlag Gesamtkonzept Elektromobilität wurde vom Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt erarbeitet und vom Regierungsrat am 2. Juli 2019 verabschiedet. Aufgrund verschiedener parlamentarischer Vorstösse zur Elektromobilität beschloss der Regierungsrat, das Thema umfassend zu beleuchten und dem Grossen Rat ein Gesamtkonzept Elektromobilität vorzulegen. Der Grosse Rat stimmte dem Ratschlag am 14. April 2021 zu, mit einer Änderung bei der Teilrevision des Umweltschutzgesetzes.

Das Konzept zeigt auf, in welchem Umfang und in welchen Bereichen der Kanton Basel-Stadt die Elektromobilität fördert und damit einen Beitrag zur Dekarbonisierung der Mobilität leistet. Ziel ist es, den Umstieg auf Elektromobilität durch verschiedene Massnahmen zu beschleunigen. Das Gesamtkonzept setzt primär auf Anreize und umfasst folgende Schwerpunkte:

- Ladeinfrastruktur: Ausbau im öffentlichen Raum; Vorgaben bei grösseren Bauvorhaben; Förderbeiträge für die Erweiterung von Hausanschlüssen bei spezifischen Vorhaben.
- Finanzielle Anreize: Kaufsubventionen für den Berufsverkehr; Reduktion der Motorfahrzeugsteuer für Lieferwagen.
- Sensibilisierung: zielgruppenspezifische Information, insbesondere für Unternehmen.
- Vorbildfunktion der Verwaltung und der selbständigen öffentlich-rechtlichen Unternehmen.

Die finanzielle Förderung soll massvoll sein, umweltfreundliche Mobilitätsformen nicht behindern oder konkurrenzieren und nicht zur Zunahme des motorisierten Individualverkehrs führen. Auf die generelle finanzielle Förderung von Elektrofahrzeugen, auf Privilegien für die Nutzung des Strassenraums oder repressive Massnahmen zu Lasten von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren wurde verzichtet. Jedoch sollen, falls die mit dem Gesamtkonzept getroffenen Massnahmen in den nächsten drei Jahren keine ausreichende Wirkung zeigen, in einem zweiten Schritt weitergehende Massnahmen (inkl. repressive Massnahmen gegen Verbrennungsmotoren) geprüft werden.

Der Regierungsrat beauftragte ebenfalls am 2. Juli 2019 das Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt (WSU) und das Bau- und Verkehrsdepartement (BVD), drei Jahre nach Verabschiedung des Ratschlags durch den Grossen Rat eine Standortbestimmung vorzunehmen sowie die Ergebnisse und allfällige Schlussfolgerungen dem Regierungsrat vorzulegen.

Der vorliegende Bericht wurde zusammen mit dem Bau- und Verkehrsdepartement (Amt für Mobilität), dem Präsidialdepartement (Fachstelle Klima) und der IWB Industrielle Werke Basel ausgearbeitet.

2. Standortbestimmung zu den Massnahmen des Gesamtkonzepts

2.1 Nachfragegerechter Ausbau von 200 Ladestationen

2.1.1 Massnahme

Da rund die Hälfte der in Basel-Stadt immatrikulierten Autos auf öffentlichen Parkplätzen abgestellt werden, sollen bis Ende 2026 in der Blauen Zone 200 Ladestationen mit jeweils zwei Ladepunkten installiert werden. Dazu wurde ein bedingt rückzahlbares, zinsloses Darlehen in Höhe von 11.4 Mio. Franken an die IWB gesprochen. Der Ausbau erfolgt nachfragegerecht, d.h. die Ladestationen werden sukzessive in mehreren Etappen installiert. Der Ratschlag empfiehlt ein Mengengerüst von 170 Quartierladestationen mit einer Leistung von 22 kW und 30 Schnellladestationen an neuralgischen Punkten mit einer Leistung von > 22 kW. Den Ausbau koordiniert

die Arbeitsgruppe «Rollout Ladestationen» (Amt für Umwelt und Energie AUE, Amt für Mobilität MOB, IWB Industrielle Werke Basel).

2.1.2 Aktueller Stand

Der Ausbau der Ladestationen erfolgt nach Plan. Es wurden sowohl AC-Ladestationen (Normal-ladestation, Wechselstrom) als auch DC-Ladestationen (Schnellladestation, Gleichstrom) reali-siert. Ende 2023 waren 57 Ladestationen in Betrieb. Bei 52 Ladesäulen handelt es sich um Quar-tierladestationen mit einer Leistung von 22 kW (AC) pro Ladepunkt. Zudem wurden fünf Schnellladestationen mit jeweils einem DC-Ladepunkt (50 kW) und einem AC-Ladepunkt (22 kW) installiert. Bei neun der Ladestationen ist einer der beiden Ladepunkte für ein öffentliches Carshar-ing-Fahrzeug reserviert. Acht Ladestationen sind zudem barrierefrei (siehe Tabelle 1).

	Pilotprojekt 2018–2021	Nachfragegerechter Ausbau	Gesamt
Ladesäulen AC	7	52	59
davon «barrierefrei»	1	6	7
Ladesäulen DC	4 (davon eine 150-kW-Ladestation)	5	9
davon «barrierefrei»	0	2	2
Ladepunkte AC			
	18	113	131
davon Carsharing	0	9	9
Ladepunkte DC	6	5	11

Tabelle 1: Anzahl und Art installierter Ladestationen auf Allmend (Blaue Zone) im Kanton Basel-Stadt (Stand Ende Dezember 2023)

Die Ladevorgänge an den Ladestationen nehmen stetig zu. Ende Dezember 2023 wurde der gegenwärtige Höchstwert von monatlich 4'946 Ladevorgängen und ein Strombezug von 105'718 kWh gemessen (siehe Abb. 1). Ende 2023 gab es pro Ladepunkt 14 im Kanton Basel-Stadt im-matrikulierte E-Autos.

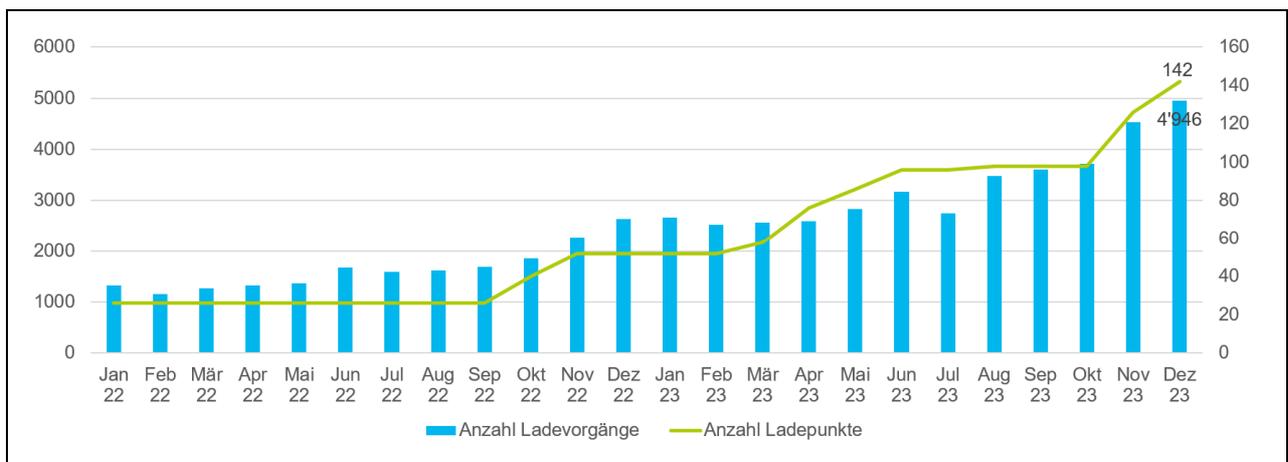
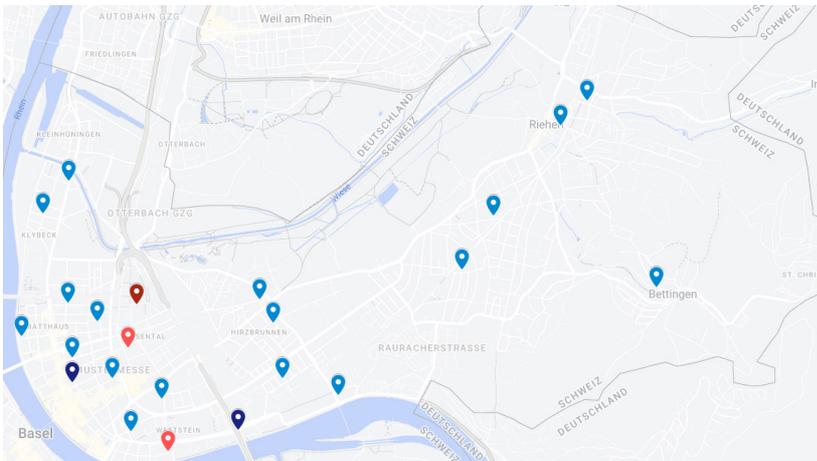
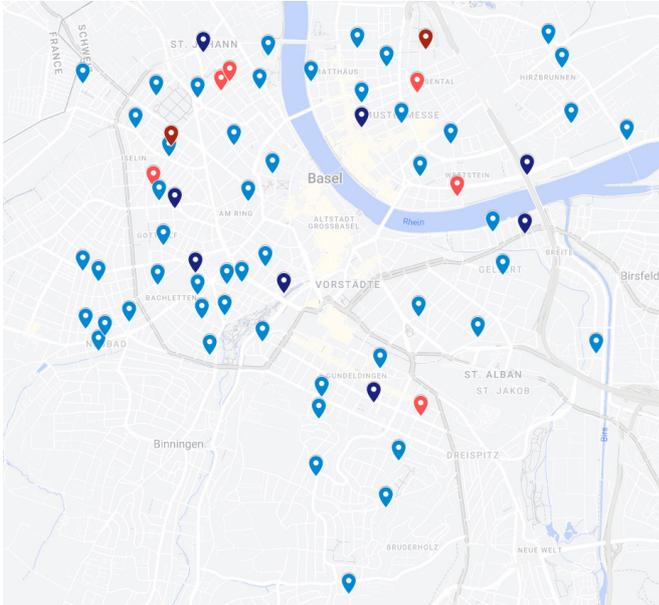


Abb. 1: kumulierte Ladevorgänge der IWB-Ladestationen auf Allmend im Zeitraum Januar 2022 bis Dezember 2023. Quelle: IWB, Motorfahrzeugkontrolle.

Abbildung 2 zeigt eine Übersicht über die Standorte der Ladestationen auf Allmend (Blaue Zone) per 31. Dezember 2023 (inkl. Pilot-Stationen in Riehen und Bettingen).

Eine Übersicht über die Standorte der verfügbaren IWB-Ladestationen auf Allmend und in öffentlichen Parkhäusern im Kanton Basel-Stadt ist zudem online einsehbar: www.iwb.ch/laden-unterwegs



- In Betrieb AC-Säule
- In Betrieb DC-Säule
- In Betrieb AC-Säule «Barrierefrei»
- In Betrieb DC-Säule «Barrierefrei»

Abb. 2: Übersicht über die Standorte der Ladestationen auf Allmend (Blaue Zone) per 31.12.2023 (inkl. Pilot-Stationen in Riehen und Bettingen)

2.1.3 Nächste Schritte

Im Rahmen der nächsten Etappe (Ausbauetappe 4) sind bis Sommer 2024 27 neue Ladestationen geplant. Vier sind Schnellladestationen (neu mit jeweils 2 DC-Ladepunkten bis 60kW) und sechs barrierefreie Ladesäulen.

Bis Ende 2026 folgen jährlich zwei weitere Ausbaustufen mit jeweils rund 25 Ladestationen. Pro Ausbaustufe sollen vier bis fünf barrierefreie Ladestationen (bzw. 20–25 %) eingerichtet werden.

2.1.4 Erkenntnisse und Schlussfolgerungen

Die Installation der Ladestationen läuft planmässig. Bis dato konnten die einzelnen Etappen fristgerecht umgesetzt werden. Hierbei wurden die Anträge für Ladestationen aus der Anwohnerschaft wenn immer möglich berücksichtigt.

Von den 200 geplanten Ladestationen sollen 30 als Schnellladestationen (DC-Ladestationen) realisiert werden. Aufgrund der höheren Ladeleistung können DC-Ladestationen in der gleichen Zeit eine deutlich höhere Anzahl Elektrofahrzeuge aufladen als herkömmliche AC-Ladestationen. Aktuelle Auswertungen zeigen, dass die bisher umgesetzten DC-Ladepunkte (50 kW) gegenüber den AC-Ladepunkten trotz höherem Endkunden-Preis pro Kilowattstunde (rund 20% teurer) deutlich stärker genutzt werden (dreimal so viele Kilowattstunden). Bisher wurden Ladesäulen mit einem DC-Ladepunkt und einem AC-Ladepunkt verbaut. In Rücksprache mit dem Ladestationshersteller soll neu auf ein Ladestationsmodell mit zwei DC-Ladepunkten gewechselt werden.

Um dem Bedürfnis nach schnellen und kurzen Ladezeiten gerecht zu werden, wäre die Installation einer grösseren Zahl DC-Ladestationen sinnvoll. Gleichzeitig gestaltet es sich aufgrund der Grösse der Ladestationen, der höheren Lärmemissionen sowie der Quartier-Gegebenheiten als schwierig, geeignete DC-Ladestandorte zu finden. Sofern ausreichend Standorte für DC-Ladestationen gefunden werden können, soll der Anteil der DC-Ladestationen an der Gesamtanzahl von 200 Ladestationen bedarfsgerecht auf mehr als die geplanten 30 DC-Ladestationen erhöht werden.

Der Bau einer DC-Ladestation inkl. Installation und Netzanschluss ist ungefähr doppelt so teuer wie der einer AC-Ladestation. Dennoch reicht selbst, wenn neu 50 DC-Ladestationen gebaut werden, das Darlehen von 11.4 Mio. Franken aus.

Wie bereits unter Kap. 2.1.2 erwähnt, kamen Ende 2023 auf einen öffentlichen Ladepunkt in der Blauen Zone 14 Elektrofahrzeuge. Der aktuelle Ausbaustand liegt damit bewusst über dem aktuellen Bedarf. Gemäss einer Studie der EBP Schweiz AG¹ sollte das Mengengerüst von 200 Ladestationen kurz bis mittelfristig (bis ca. 2030) ausreichend sein. Die Studie schätzt den Bedarf ab 2040 jedoch höher ein. Die Arbeitsgruppe wird sich ab 2026 weiterhin jährlich treffen und den aktuellen Bedarf analysieren.

2.2 Kaufsubventionen für viel benutzte Elektrofahrzeuge

2.2.1 Massnahme

Gewerblich genutzte Elektrofahrzeuge fördert der Regierungsrat seit 2017 gezielt im Rahmen der Aktionen «E-Taxis für Basel» und «Wirtschaft unter Strom». Die Kaufunterstützung beträgt 20% des Kaufpreises oder eine maximale Kostenobergrenze je nach Fahrzeugkategorie. Gefördert werden nur reine Elektrofahrzeuge von Gewerbebetrieben mit Sitz im Kanton Basel-Stadt. In den Jahren 2019 bis 2022 wurden 415 Förderanträge gestellt, darunter 314 E-Personenwagen, 43 E-Lieferwagen, 52 E-Cargobikes und andere E-Kleinfahrzeuge sowie sechs E-Taxis. Insgesamt wurden 1.9 Mio. Franken aus dem Energieförderfonds für die Förderung von gewerblichen Elektrofahrzeugen aufgewendet. Der Einsatz dieser Elektrofahrzeuge reduziert lokale Luftschadstoffe, CO₂-Emissionen und Lärmemissionen.

¹ EBP Schweiz AG: Studie zur Umsetzung der Motion betreffend einen raschen Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Autos. Grundlage für den Ratschlag zuhanden des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt. November 2022, abrufbar unter <https://www.bs.ch/publikationen/aue/studie-ladeinfrastruktur-elektroautos-ebp.html>

Im Rahmen des Ratschlags soll einerseits eine Verlängerung der bestehenden Aktionen geprüft werden. Andererseits sollen neue Aktionen insbesondere für Lieferwagen und Lastwagen lanciert werden, sobald vollelektrische Modelle verfügbar sind. Gemäss den vom Grossen Rat am 14. April 2021 beschlossenen Grundsätzen zur Elektromobilität (Beschluss III, Ziffer 3) sollen die Kosten für die Dekarbonisierung des Verkehrs in Zukunft verursachergerecht angelastet werden. Da der Energieförderfonds durch eine im Stromtarif enthaltene Abgabe finanziert wird, ist eine weitere Finanzierung über den Energieförderfonds zukünftig nicht mehr möglich.

2.2.2 Aktueller Stand

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

Bei der Verlängerung der Aktion wurden die Förderkriterien leicht angepasst. Da E-Personenwagen über den gesamten Lebenszyklus heute nicht mehr teurer sind als PW mit Verbrennungsmotor, ist eine weitere Förderung von E-Personenwagen nicht mehr nötig. Da das im Ratschlag Gesamtkonzept Elektromobilität formulierte Ziel eines Neuzulassungsanteils von 15% E-Lieferwagen und E-Taxis noch nicht erreicht wurde, werden diese Fahrzeugkategorien weiterhin gefördert. Auch bei E-Cargobikes sowie E-Kleinnutzfahrzeugen gibt es im Güter- und Wirtschaftsverkehr noch Potenzial: Käuferinnen und Käufer dieser Fahrzeugkategorien können weiterhin von der Aktion profitieren. Neu werden auch E-Lkw und wasserstoff-elektrische Lkw bei der Anschaffung gefördert. Denn sowohl die Anschaffungskosten als auch die gesamten Lebenszykluskosten dieser Fahrzeuge sind – noch – höher als bei Diesel-Lkw.

Die neue Periode von «Wirtschaft unter Strom» ist gut angelaufen. Von 22.8.2023 bis 31.12.2023 wurden 19 E-Fahrzeuge gefördert und gesamthaft ein Förderbeitrag von rund 140'000 Franken ausbezahlt (siehe Tabelle 2).

Fahrzeug-Kategorie	Anzahl Fahrzeuge	Förderbetrag in Franken
E-Cargobike	3	3'626
E-Scooter	0	0
E-Leichtfahrzeuge	1	4'198
E-Taxi	6	52'776
E-Lieferwagen	7	48'758
E-Lastwagen	2	30'000
Total	19	139'358

Tabelle 2: Übersicht über Art und Anzahl der im Jahr 2023 geförderten Fahrzeuge sowie Gesamtförderbeitrag.

2.2.3 Nächste Schritte

Die Aktion «Wirtschaft unter Strom» läuft bis 2027 bzw. bis die Mittel ausgeschöpft sind. Die Finanzierung der Aktion aus dem Mobilitätsfonds ist einmalig und bei 1.5 Mio. Franken gedeckelt. Erneut Mittel zu beantragen, ist gemäss § 17 Mobilitätsfondsverordnung vom 27. Juni 2023 für dieses Projekt nicht möglich. Es soll aber nach Abschluss geprüft werden, ob die Lancierung einer neuen Aktion mit anderen Kriterien (z. B. die Förderung von Wasserstoff-Mobilität) sinnvoll ist.

2.2.4 Erkenntnisse und Schlussfolgerungen

Die Aktion «Wirtschaft unter Strom» läuft seit Beginn sehr erfolgreich. Die Aktion wurde mehrfach verlängert und die Förderkriterien laufend dem Fahrzeugmarkt und den Neuzulassungsanteilen der verschiedenen Fahrzeugkategorien angepasst. Die aktuelle Periode ist neu über den Mobilitätsfonds finanziert und gut angelaufen.

2.3 Förderbeiträge bei Erweiterungen von Hausanschlüssen

2.3.1 Massnahme

Zusätzlich zu den 200 öffentlich zugänglichen Ladestationen auf Allmend (Blaue Zone) sollen zukünftig Ladestationen in privaten und öffentlich zugänglichen Parkhäusern und auf Parkierungsanlagen gefördert werden. Die Aktion unterstützt die Grundinstallation der Ladeinfrastruktur: So soll verhindert werden, dass die hohen Initialkosten die Realisierung von Ladestationen bremsen. Die Förderbeiträge sollen bis zu 60% der anrechenbaren Kosten für die Grundinstallation betragen. Damit die Ladeinfrastruktur im Kanton Basel-Stadt möglichst rasch ausgebaut wird, ist das Förderprogramm bis Ende 2030 begrenzt.

Um einen Förderbeitrag zu erhalten, müssen die Ausbaustufen C1 oder C2 gemäss SIA-Merkblatt 2060 «Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden» realisiert werden (siehe Abb. 3). Das anschliessend bedarfsgerechte Ausrüsten mit einzelnen Ladestationen ist mit geringerem Aufwand und verkräftbaren Kosten verbunden und bedarf deshalb keiner finanziellen Förderung.

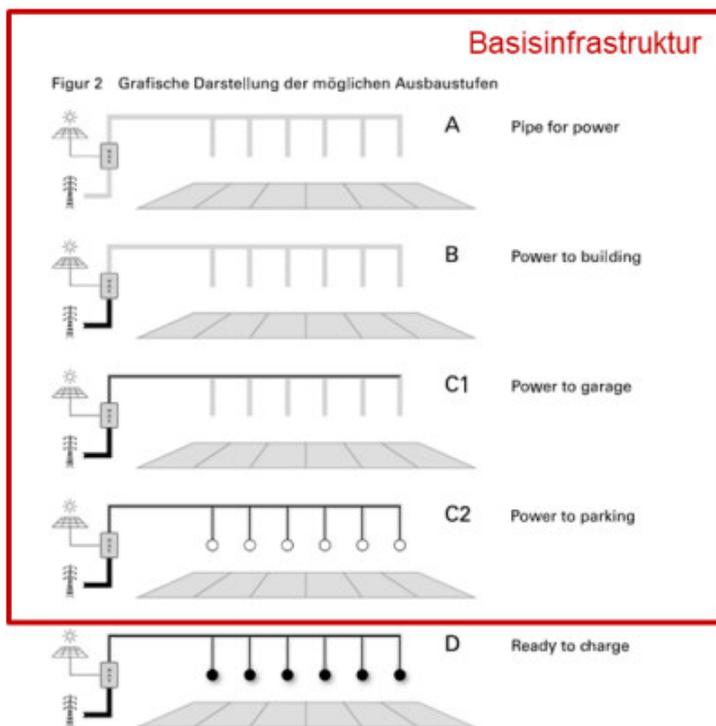


Abb. 3: Ausbaustufen der Ladeinfrastruktur einer Parkierungsanlage gemäss SIA-Merkblatt 2060 sowie die Ausbaustufen, die zur Grundinstallation gehören.

Insgesamt muss mit notwendigen Fördermitteln in Höhe von 10.8 Mio. Franken gerechnet werden. Für die verursachergerechte Finanzierung der Förderbeiträge wird beim Strombezug an geförderten Ladeinfrastrukturen ein «Zuschlag für die Elektrifizierung des motorisierten Verkehrs» (ZEM) in Höhe von 2.5 Rappen / kWh zu Gunsten eines entsprechenden neuen Fonds erhoben. Um die Verteuerung des Stromladens zu verhindern, ist der Strombezug an den entsprechenden Ladestationen von der Lenkungsabgabe befreit.

2.3.2 Aktueller Stand

Mit Beschluss vom 17. Januar 2024 hat der Grosse Rat das Umweltschutzgesetz Basel-Stadt vom 13. März 1991 (USG BS) und des Energiegesetzes vom 16. November 2016 (EnG) angepasst und damit der Errichtung eines ZEM-Fonds zur Förderung von Ladeinfrastrukturen in Parkhäusern und Parkieranlagen zugestimmt.

Der Regierungsrat verabschiedete am 18. Juni 2024 die neue Verordnung über die Förderung der Ladeinfrastruktur für Elektroautos (Verordnung Ladeinfrastruktur). Sie regelt die Einzelheiten, welche die Errichtung und Verwaltung des ZEM-Fonds sowie die Gewährung von Förderbeiträgen betrifft. Die Verordnung trat zusammen den vom Grossen Rat am 17. Januar 2024 beschlossenen Teilrevisionen des USG BS und des EnG auf 1. Juli 2024 in Kraft.

2.4 Sensibilisierung

2.4.1 Massnahme

Verschiedene Projekte und Massnahmen sollen die Bevölkerung oder einzelne Zielgruppen über Elektromobilität informieren. Für die Kommunikation werden nach Möglichkeit bestehende Plattformen und Kanäle genutzt. Zudem sollen Halterinnen und Halter grösserer Fahrzeugflotten vermehrt direkt angesprochen werden.

2.4.2 Aktueller Stand

Auf die Erstellung eines übergeordneten Kommunikationskonzeptes wurde zugunsten einer projekt- und massnahmenspezifischen Kommunikation verzichtet. Die verschiedenen Akteure kommunizieren zielgruppenspezifisch auf unterschiedlichen Kanälen.

2.4.2.1 Bundesamt für Energie

Das Bundesamt für Energie bzw. «Energie Schweiz» betreibt die nationale Kampagne «Fahr mit dem Strom». Diese vermittelten Informationen über Elektroautos allgemein, über das Laden oder über die Umweltauswirkungen neutral und leicht verständlich.

Das Bundesamt für Energie lancierte im Mai 2023 die Plattform «LadenPunkt». Die webbasierte Wissensplattform stellt Leitfäden und weitere Hilfsmittel zur Verfügung. Zudem finden Fachtreffen für verschiedene Stakeholder statt.

2.4.2.2 IWB Industrielle Werke Basel

Im Kanton Basel-Stadt sensibilisiert die IWB zu «Laden in der Blauen Zone». So finden sich auf der IWB-Webseite Informationen zum Ausbau der öffentlichen Ladestationen. Auch besteht für Anwohnerinnen und Anwohner die Möglichkeit, über einen Link den Bau einer Ladestation zu beantragen.²

Über «Laden in der Blauen Zone» soll während der gesamten Projektdauer in regelmässigen Abständen berichtet werden. Hierfür nutzt die IWB unterschiedliche Kanäle. So wurde mit Projektstart eine grosse Reportage im IWB-Kundenmagazin «E2» publiziert.³ Nach Fertigstellung der ersten Ladestation im Oktober 2022 veröffentlichte die IWB in Absprache mit dem WSU eine Medienmitteilung sowie begleitend Social-Media-Beiträge (auf Facebook und LinkedIn).⁴ Über den Ausbau im Herbst 2023 mit einigen neuen Ladestationen in Riehen berichtete die Riehener Zeitung.

² <https://www.iwb.ch/servicecenter/oeffentliches-ladenetz/ausbau-ladestationen>

³ <https://www.iwb.ch/klimadreh/magazin-uebersicht/das-ladenetz-der-stadt-entsteht>

⁴ <https://www.iwb.ch/ueber-uns/newsroom/medienmitteilungen/artikel-archiv/Ausbau-ffentlicher-Ladestationen-nimmt-Fahrt-auf->

Auch zukünftig sollen die zur Verfügung stehenden medialen Kanäle genutzt werden. Einerseits, um über den Projektstand zum Ausbau der Ladestationen zu berichten und um andererseits die Bevölkerung im Kanton Basel-Stadt für Elektromobilität zu sensibilisieren. Aktuell ist geplant, die Inbetriebnahme der 100. Ladestation (feierlich) zu kommunizieren und verstärkt über Elektro-Carsharing in der Blauen Zone zu berichten.

Die Geschäftsberichte der IWB thematisieren wiederkehrend das «Laden in der Blauen Zone» wie im IWB Geschäftsbericht, Fokus 2022.⁵

Zudem bietet IWB in Basel-Stadt und darüber hinaus Ladelösungen für Privatpersonen, Unternehmen und Gemeinden an. Die Webseite der IWB (www.iwb.ch/klimadreh/ratgeber/elektromobilitaet) kommuniziert und vermarktet über verschiedene Marketingmassnahmen die Angebote.

2.4.2.3 Amt für Umwelt und Energie AUE

Das AUE organisierte anlässlich der Auto Basel zusammen mit der IWB mehrere Probefahr-Messen für Elektrofahrzeuge. Zudem informiert das AUE in seinem Newsletter sowie in den Kanälen von Umwelt Basel regelmässig über die Elektromobilität. Die Webseite des AUE informiert zu den Aktionen und über durchgeführte Studien.

2.4.2.4 Amt für Mobilität

Die Informationsplattform «Basel unterwegs» (www.baselunterwegs.ch) gibt wertvolle Tipps zu Mobilität und Verkehr in der Region Basel. Im Rahmen der jährlichen Mobilitätswoche wurden in der Vergangenheit regelmässig Probefahrten mit Elektrofahrzeugen angeboten.

2.4.2.5 Gewerbeverband

Der Gewerbeverband Basel-Stadt hat in der Vergangenheit die Informationen zum Förderprogramm «Wirtschaft unter Strom» über seine verbandseigenen Kommunikationsmittel publiziert und dabei medienübergreifende Kommunikationsmassnahmen durchgeführt. In diesem Zusammenhang erschienen beispielsweise in der Verbandszeitschrift und auf anderen verbandseigenen Kanälen Interviews mit Unternehmen, die bereits batterieelektrische Fahrzeuge nutzen oder entsprechende Fahrzeuge vertreiben. Zudem hat der Gewerbeverband Basel-Stadt die angeschlossenen Branchenverbände über das Förderprogramm informiert. Er hat Händler und Hersteller, die das Programm unterstützen, dazu animiert, das Förderprogramm zu bewerben. Der Gewerbeverband Basel-Stadt wird im Verlauf des 2. Halbjahres 2024 – in Zusammenarbeit mit den Programmpartnern – die Kommunikationsmassnahmen evaluieren und über die Anpassung oder Weiterführung der bestehenden Kommunikationsstrategie entscheiden.

2.4.3 Erkenntnisse und Schlussfolgerungen

Die Elektromobilität ist mittlerweile stärker etabliert als noch vor wenigen Jahren. Der Anteil der Elektrofahrzeuge an den Neuzulassungen ist im Kanton Basel-Stadt in den letzten Jahren stetig gestiegen. Im Jahr 2023 waren 14.4% der Neuzulassungen gemäss Daten des Bundesamts für Statistik reine Elektroautos. Gemäss Motorfahrzeugkontrolle Basel-Stadt wurden im Jahr 2023 756 reine E-Personenwagen in Verkehr gesetzt, was 23.2%⁶ entspricht. Im Januar 2024 wurden jedoch anteilmässig deutlich weniger reine Elektroautos in Verkehr gesetzt. Zugenommen haben im Januar jedoch die Neuzulassungen von Plug-in-Hybridfahrzeugen. Seit 1. Januar 2024 erhebt der Bund auch auf Elektroautos eine Automobilsteuer von 4% des Importpreises, wodurch der Kaufpreis von Elektroautos leicht gestiegen ist. Gemäss Daten der Motorfahrzeugkontrolle hat sich der Neuzulassungsanteil im Februar wieder normalisiert. Daten des Bundesamts für Statistik für Februar 2024 liegen noch keine vor. Die Entwicklung wird weiterhin genau analysiert und die die Kommunikationsaktivitäten werden entsprechend angepasst. Nach Möglichkeit soll die Kam-

⁵ file:///C:/Users/swsmeb/Downloads/IWB_Fokus_2022.pdf

⁶ Hinweis: Das Bundesamt für Statistik wertet bei der Motorfahrzeugstatistik nach der Adresse des Fahrzeughalters aus, die Motorfahrzeugkontrolle hingegen nach Kennzeichen. Dies führt vor allem bei Firmen- und Mietfahrzeugen zu unterschiedlichen Daten.

pagne des Bundes «Fahr mit dem Strom» auch auf bestehenden Kanälen des Kantons Basel-Stadts ausgespielt werden.

2.5 Vorbildfunktion der Verwaltung und öffentlich-rechtlicher Unternehmen

2.5.1 Massnahme

Die kantonale Verwaltung sowie staatsnahe Betriebe, die über eine grosse Fahrzeugflotte verfügen (u. a. IWB, Basler Verkehrs-Betriebe BVB), beschaffen zukünftig nur noch Fahrzeuge mit Elektroantrieb – sofern keine wesentlichen leistungsmässigen Nachteile im Vergleich zu Verbrennungsmotoren zu erwarten sind.

2.5.2 Aktueller Stand

Die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) stellen bis 2027 ihre gesamte Busflotte auf batterieelektrische Busse (E-Busse) um. Damit setzen sie eine 2015 beschlossene gesetzliche Vorgabe (genannt: «Bussystem 2027») um, wonach ab 2027 der gesamte öffentliche Verkehr im Kanton Basel-Stadt mit 100% erneuerbarer Energie betrieben werden muss. Ende 2023 erreichten 38 Gasbusse und 14 älteste Dieselmotorenbusse das Ende ihrer Lebensdauer. Sie werden in der ersten Beschaffungsetappe durch 65 Elektrobusse ersetzt.

Die bestehende Umsetzungsstrategie des Tiefbauamtes definiert einen Zielwert von mindestens 85% Elektrofahrzeuge, der bis 2026 erreicht werden soll. Die CO₂-Emissionen der Dienstwagenflotte des Kantons werden derzeit nicht standardmässig erfasst und es besteht kein Monitoring über deren Entwicklung. Gemäss Entwurf der Strategie «Klimaneutrale Verwaltung» soll bis 2030 der Anteil der Fahrzeuge mit CO₂-freien Antrieben 90% betragen.

2.5.3 Nächste Schritte

Die BVB werden 2027 im Rahmen der zweiten Beschaffungsetappe die noch verbleibenden 55 Dieselmotorenbusse und fünf Dieselmotorkleinbusse, die dann das Ende ihrer Lebensdauer erreicht haben, durch 61 E-Busse (55 E-Gelenkbusse und 6 E-Kleinbusse) ersetzen.

Das Amt für Mobilität erarbeitet im Auftrag des Regierungsrats ein Konzept für ein Mobilitätsmanagement in der Kantonsverwaltung. Ziel des Konzepts ist es, die direkten Treibhausgasemissionen im Bereich Mobilität bis 2030 auf Netto-Null und die indirekten Emissionen bis 2037 so weit wie möglich zu reduzieren. Strategien zur Elektrifizierung der kantonalen Fahrzeugflotte werden zentraler Bestandteil des Konzepts sein. Ein verbindliches Ziel wird der Regierungsrat im Rahmen der Strategie «Klimaneutrale Verwaltung» festlegen.

2.6 Lenkung durch die Motorfahrzeugsteuer

2.6.1 Massnahme

Der Kanton Basel-Stadt besteuert Personenwagen seit der Revision des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge, die am 1. Januar 2018 in Kraft getreten ist, nach angepassten ökologischen Bemessungsgrundlagen. Die jährliche Steuer für Personenwagen setzt sich aus den Komponenten Leergewicht und CO₂-Emissionen zusammen. Da ausschliesslich elektrisch betriebene Personenwagen als CO₂-neutral gelten, werden diese nur mit dem Leergewicht besteuert. Sie erhalten zusätzlich einen Rabatt von 50% auf die Motorfahrzeugsteuer.⁷ Für Motorräder mit elektrischem Antrieb wird die ordentliche Steuer um 20% ermässigt, die jährliche Steuer beträgt in jedem Fall mindestens 50 Franken.

⁷ Dies, solange der Marktanteil weniger als 5 % beträgt und längstens bis 2028.

Mit dem Beschluss vom 2. Juli 2019, mit welchem der Ratschlag Gesamtkonzept Elektromobilität verabschiedet wurde, erteilte der Regierungsrat dem JSD ff, WSU den Auftrag zu prüfen, ob eine ökologische Motorfahrzeugsteuer auch für Lieferwagen eingeführt werden kann.

2.6.2 Aktueller Stand

Das JSD erarbeitete einen Änderungsentwurf des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge und führte entsprechend der Ermächtigung durch den Regierungsrat (Beschluss Nr. 20/26/13 vom 1. September 2020; P201131) vom 1. September 2020 bis 1. Dezember 2020 eine öffentliche Vernehmlassung durch. Die vom JSD ausgearbeitete Vorlage enthielt nicht nur Anpassungsvorschläge für die Besteuerung von Lieferwagen, sondern auch für die Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer für Motorräder, Gesellschafts- und Wohnmotorwagen sowie Lastwagen und Sattelschlepper. Aufgrund des Vernehmlassungsergebnisses und wegen der fehlenden Datengrundlagen zu den CO₂-Emissionen dieser Fahrzeugkategorien wurde die Revision des Gesetzes bisher nicht weiterverfolgt.

Am 1. Januar 2020 wurden CO₂-Emissionsvorschriften eingeführt. Seither müssen in der Schweiz die CO₂-Emissionen für Lieferwagen deklariert werden. Damit würde – zumindest für neue Lieferwagen – die Grundlage bestehen, um die jetzige Besteuerung von Lieferwagen um die Komponente CO₂-Emissionen zu erweitern. Für Lastwagen und Motorräder fehlt eine entsprechende Bemessungsgrundlage aber nach wie vor.

Der Regierungsrat beschloss am 24. Januar 2023 nach durchgeführter externer Vernehmlassung die neue Mobilitätsstrategie «Basel unterwegs – klimafreundlich ans Ziel» als langfristig ausgerichtetes Strategieinstrument. Die Strategie zeigt auf, wie die in der Kantonsverfassung und im Umweltschutzgesetz festgesetzten Ziele für eine zukunftsgerichtete Mobilität zu erreichen sind. Mit der Mobilitätsstrategie hat der Regierungsrat auch beschlossen, eine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer zu prüfen.

Am 17. Januar 2024 überwies der Grosse Rat die Motion Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend «keine finanziellen Fehlanreize für Fahrzeuge mit übermässigem Verbrauch von Ressourcen: Anpassung der Motorfahrzeugsteuer» dem Regierungsrat zur Stellungnahme. Diese Motion will insbesondere grosse, schwere und emissionsreiche Fahrzeuge überproportional besteuern.

2.6.3 Nächste Schritte

Mit wachsendem Anteil von Elektrofahrzeugen am Gesamtverkehr wird der CO₂-Ausstoss als Bemessungsgrundlage für die Motorfahrzeugsteuer in den nächsten Jahren nicht mehr geeignet sein, da diese Fahrzeuge im Betrieb keine CO₂-Emissionen aufweisen. Das Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer muss deshalb zwingend umfassend revidiert werden. Aktuell besteht die Stossrichtung der Gesetzesänderung und der geeignete Zeitpunkt noch nicht festgelegt.

Klar ist, dass eine generelle Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer und eine Anpassung der Bemessungskriterien koordiniert umgesetzt werden muss. Hierzu wurde eine Arbeitsgruppe bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern des JSD, BVD, WSU und FD gebildet, deren Arbeit aktuell jedoch ruht. Die Arbeitsgruppe wird im Anschluss an den Entscheid des Grossen Rates zur Motion Fuhrer die Arbeit wieder aufnehmen.

3. Fazit und Ausblick

Das Wachstum der Elektromobilität hat sich in den letzten Jahren fortgesetzt, jedoch etwas weniger stark als erwartet. Waren im Kanton Basel-Stadt Ende 2019 erst 422 reine Elektroautos immatrikuliert, so waren es am 31. Dezember 2023 bereits 2'006 reine Elektroautos. Der Anteil Elektroautos am gesamten Personenwagenbestand von 60'946 Fahrzeugen beträgt Ende 2023 gemäss Motorfahrzeugkontrolle 3.3%. Nach den Daten des Bundesamts für Statistik, die anhand

der Adresse des Fahrzeughalters erhoben werden, betragen am 30. September 2023 reine Elektrofahrzeuge am Gesamtbestand im Kanton Basel-Stadt 2.86%.

Der Neuzulassungsanteil von Elektroautos ist im Kanton Basel-Stadt kontinuierlich gestiegen. Wie in Kap. 2.4.3. erwähnt, hat die Elektromobilität im Januar 2024 jedoch Marktanteile verloren.

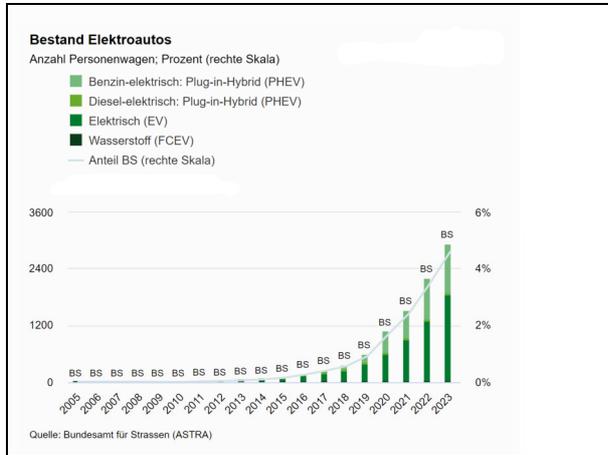


Abb. 4: Bestand und Anteil der Elektroautos am Gesamtbestand im Kanton Basel-Stadt in den Jahren 2005 bis 2023 (30. September). Umweltbericht beider Basel.

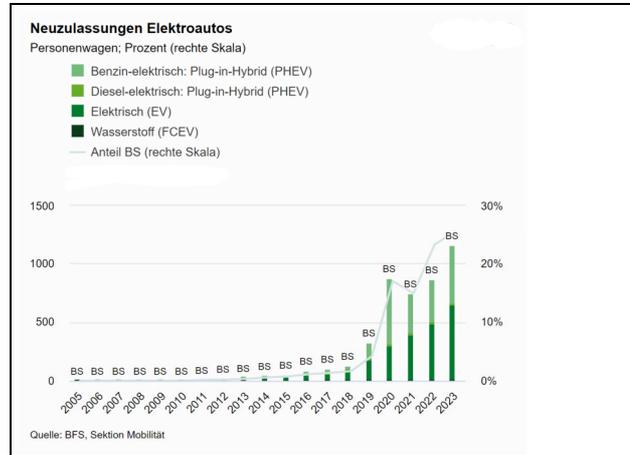


Abb. 5: Anzahl Elektroautos und Anteil bei den Neuzulassungen im Kanton Basel-Stadt in den Jahren 2005 bis 2023 (30. September). Umweltbericht beider Basel.

Bei Lieferwagen, Lastwagen und Motorrädern hat der Anteil reiner Elektrofahrzeuge an den Neuzulassungen in den letzten Jahren ebenfalls zugenommen, abgesehen von E-Lastwagen jedoch weniger stark als bei den Personenkraftwagen. Im Jahr 2023 betrug E-Lieferwagen und E-Motorräder bei den Neuzulassungen gemäss Bundesamt für Statistik jeweils rund 11%. Bei den Lastwagen bewegte sich dieser Wert in den Jahren 2021 und 2022 zwischen 6 und 8%. Im Jahr 2023 stieg der E-Anteil aufgrund 79 neuer Elektrolastwagen auf aussergewöhnliche 49%.

Die Klimaschutzstrategie des Kantons Basel-Stadt «Netto-Null 2037», welche der Regierungsrat am 26. September 2023 verabschiedete, will den Anteil emissionsfreier Personenkraftwagen bis 2037 auf 97% erhöhen. Um dieses Ziel zu erreichen, müssten bereits heute alle Neuzulassungen elektrisch sein. Für den Güterverkehr (Liefer- und Lastwagen) gilt bis 2037 der Zielwert 65% und für den ÖV 100% (vgl. Ziele M1–M3 der Klimaschutzstrategie).

Die mit dem Gesamtkonzept Elektromobilität aufgegleisten Massnahmen haben ihren Beitrag zum Erreichen dieses Ziel geleistet. Ein Grossteil der Massnahmen läuft planmässig (siehe Kap. 2.1 Nachfragegerechter Ausbau von 200 Ladestationen, 2.2 Kaufsubvention für vielbenutzte Elektrofahrzeuge, 2.5 Vorbildfunktion der Verwaltung und öffentlich-rechtlicher Unternehmen).

Des Weiteren hat der Grosse Rat am 17. Januar 2024 der Förderung von Ladeinfrastruktur in Parkhäusern und Parkierungsanlagen (2.3 Förderbeiträge für Grundinstallationen von Ladeinfrastrukturen) zugestimmt. Am 18. Juni 2024 verabschiedete der Regierungsrat die entsprechende Verordnung, so dass die Förderung seit 1. Juli 2024 in Kraft ist. Die Auswirkung dieser Massnahme auf die Anzahl Neuzulassungen ist aktuell nicht abschätzbar, sollte aber den Anteil der Elektroautos an der Gesamtzahl immatrikulierter Fahrzeuge grundsätzlich erhöhen.

Neben der Antriebstechnologie enthält die Klimaschutzstrategie Zielgrössen zur Energieeffizienz und zum Gesamtgewicht der im Kanton Basel-Stadt immatrikulierten Personenkraftwagen (vgl. Ziel M4 der Klimaschutzstrategie). Die Ziele der Klimaschutzstrategie werden erstmals im Jahr 2024 im Rahmen eines Monitoringberichts überprüft, darauffolgend alle zwei Jahre.

Um den Anteil emissionsfreier Personenkraftwagen bis 2037 auf 97% erhöhen zu können, benötigt es aber noch weitere Massnahmen. So muss die Massnahme Lenkung durch die kantonale Motorfahrzeugsteuer (Kap. 2.6) in den nächsten Monaten aufgegleist werden, damit sie zielführend

weiterbearbeitet werden kann. Auch bedarf es zusätzlicher Massnahmen zur Förderung der Elektromobilität in den umliegenden Kantonen, Regionen und Gemeinden. Erneut soll daher drei Jahre nach Verabschiedung der vorgelegten Berichterstattung eine Standortbestimmung vorgenommen werden, um die Ergebnisse und allfällige Schlussfolgerungen dem Regierungsrat vorzulegen.