



An den Grossen Rat

21.5234.02

WSU/P215234

Basel, 7. Juli 2021

Regierungsratsbeschluss vom 6. Juli 2021

Motion der Umwelt, Verkehrs- und Energiekommission betreffend «einem raschen Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Autos in Basel- Stadt» – Stellungnahme

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 14. April 2021 die nachstehende Motion der Umwelt, Verkehrs- und Energiekommission dem Regierungsrat überwiesen:

«Bis anhin wurden wenig neue E-Autos gekauft. Immer mehr Hersteller bieten jedoch E-Autos aller Art an. Gemäss Aussagen wichtiger Exponenten der Autoindustrie, werden E-Autos bis 2025 nicht mehr teurer sein, als solche mit Verbrennungsmotor. Bei einer Preisparität wird die vorhandene Ladeinfrastruktur ein wichtiges Kriterium sein, sich beim Auto-Kauf für eines mit Elektro-Antrieb zu entscheiden. Mit dem Ratschlag 19.0926.01 «Gesamtkonzept Elektromobilität» und in Erfüllung der Motion «Thomas Grossenbacher und Stephan Luethi-Brüderlin betreffend Rahmenkredit für einen nachfragegesteuerten Ausbau von 200 öffentlich zugänglichen Ladestationen für E-Mobile» entstehen bis ins Jahr 2026 200 Quartier-Ladestationen in der Blauen Zone. Diese Ladestationen werden durch die IWB erstellt und betrieben. Die IWB erhält hierfür vom Kanton ein bedingt rückzahlbares Darlehen. Dieses Darlehen soll durch die Bewirtschaftung der Ladestationen bedient werden. Es ist jedoch absehbar, dass aufgrund der hohen Erstellungskosten nur ein kleiner Teil des Darlehens über die Bewirtschaftung der Ladestationen getilgt werden kann.

Um die Infrastruktur für einen klimaneutralen Verkehr bis 2050 zu schaffen und in Zukunft den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und zu elektrifizieren, sind deutlich mehr als 200 Ladestationen notwendig. Weitere Ladestationen im Strassenraum zu erstellen ist jedoch mit sehr hohen Kosten verbunden. Die Installation von genügend Ladestationen in Parkhäusern ist signifikant günstiger und schafft zudem den Anreiz, die Autos ebenda zu parkieren, was verkehrspolitisch und städtebaulich erwünscht ist.

Die Unterzeichnenden fordern deshalb den Regierungsrat auf, zusätzlich zu den 200 Quartier-Ladestationen 2'000 Ladestationen in öffentlich zugänglichen Parkhäusern zu erstellen sowie Massnahmen zu ergreifen, die zur Erstellung weiterer Ladestationen auf privatem Grund führen.

Ca. 1000 Ladestationen sollen in den 5 staatlichen Parkhäusern entstehen. Dadurch nimmt der Kanton mit einer Parkplatz-Elektrifizierungsquote von 35% in seinen eigenen Parkhäusern eine Vorbildrolle wahr. Die Ladestationen sollen durch die IWB erstellt und betrieben werden. Die IWB sollen hierfür vom Kanton ein bedingt rückzahlbares Darlehen erhalten. Dieses Darlehen soll soweit möglich durch die Bewirtschaftung der Ladestationen bedient werden.

Weitere rund 1'000 Ladestationen sollen in privaten, öffentlich zugänglichen Parkhäusern installiert werden. Dies kann auf zwei Arten erfolgen:

- a) In dem die IWB mit den privaten Parkhaus-Betreibern eine Vereinbarung trifft, dass sie (die IWB) diese Ladestationen analog zu den staatlichen Parkhäusern erstellt und betreibt.
- b) Die privaten Parkhaus-Betreiber werden mit Subventionen motiviert, die Ladestationen selber zu erstellen und zu betreiben.

Um in diesem Sinne Subventionen auszahlen zu können ist ein neues Förderprogramm zu initiieren. Dieses soll sich am heutigen Förderprogramm der EWZ¹ orientieren. Es beinhaltet Zuschüsse von ca. 50% der Erstellungskosten einer Ladestation.

Damit auch Autobesitzende, welche für ihr Fahrzeug einen privaten Einstellplatz nutzen, ebenfalls von der Förderung profitieren können, soll zusätzlich ein mehrjähriges Förderprogramm zu den gleichen Konditionen initiiert werden, welches allen Interessierten offensteht. Das Ziel soll sein, dass Private dadurch weitere ca. 2'000 Ladestationen erstellen.

Die Gesamtkosten für den beschriebenen Initial-Ausbau, nämlich:

- der nicht durch die Bewirtschaftung tilgbare Teil des Darlehens für die 200 Quartier-Ladestationen
- der nicht durch die Bewirtschaftung tilgbare Teil des Darlehens für die durch die IWB erstellt und betriebenen Ladestationen in Parkhäusern
- die Kosten für das Förderprogramm für die Ladestationen in den privaten öffentlich zugänglichen Parkhäusern
- die Kosten für das allgemein zugängliche Förderprogramm

sollen verursachungsgerecht finanziert werden. So kann vermieden werden, dass Personen, Haushalte und Firmen ohne Auto eine Infrastruktur mitfinanzieren müssen, welche zu einem grossen Teil den E-Autobesitzenden zugutekommt.

Die dazu nötigen Mittel sollen dem Energieförderfonds entnommen werden. Im Gegenzug soll dieser mit einem neuen Zuschlag für Elektrifizierung der motorisierten Mobilität (nachfolgend «ZEM») wieder gespeist werden, der beim Aufladen von E-Autos erhoben wird.

Dazu sollen die IWB einen neuen E-Mobilitätstarif einführen. Dieser neue Tarif sollte ganz oder teilweise von der Lenkungsabgabe (heute 5 Rp./kWh) befreit werden, dafür aber eben diesen Zuschlag für Elektrifizierung der motorisierten Mobilität «ZEM» enthalten. Der ZEM fliesst vollständig in den Energieförderfonds und kann dem Mittelbedarf entsprechend angepasst werden. Die Höhe des ZEM bzw. die Höhe der Befreiung von der Lenkungsabgabe sollte so gestaltet sein, dass ein Anreiz besteht, diesen neuen E-Mobilitätstarif zu nutzen. Eine Grobkalkulation legt nahe, dass ein ZEM in der Höhe von 2,5 Rp./kWh mittel- bis langfristig die Gesamtkosten dieses Initial-Ausbaus amortisieren könnte.

Die Unterzeichnenden verlangen von der Regierung:

- Dem Grossen Rat einen Ratschlag zu unterbreiten zur Erstellung von ca. 1'000 Ladestationen in öffentlichen Parkhäusern sowie zur Förderung durch Subventionen von ca. 1'000 Ladestationen in privaten öffentlichen Parkhäusern und von ca. 2'000 Ladestationen auf privaten Abstellplätzen.
- Der Ratschlag soll über die zeitliche und räumliche Umsetzung sowie über die Art und Weise der Finanzierung Auskunft geben. Es gilt dabei, das Verursachendenprinzip einzuhalten. Ferner sollen nationale Finanzierungsinstrumente miteinberechnet werden.
- Falls notwendig, dem Grossen Rat die erforderlichen Gesetzesänderungen vorzuschlagen, z. Bsp. damit auf Verordnungsebene beim Aufladen von Elektro-Autos ein Zuschlag für Elektrifizierung der motorisierten Mobilität eingeführt und ganz oder teilweise auf die Lenkungsabgabe verzichtet werden kann. Die Abwicklung soll über den Energie-Förderfonds laufen
- Die Erfüllung dieser Motion innert 12 Monaten.

Für die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission: Raphael Fuhrer»

Wir nehmen zu dieser Motion wie folgt Stellung:

1. Zur rechtlichen Zulässigkeit der Motion

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

¹ Motionen können sich nicht auf den ausschliesslichen Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates oder den an ihn delegierten Rechtssetzungsbereich beziehen.

^{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

¹ <https://www.ewz.ch/de/ueber-ewz/portrait/engagement/2000-watt-gesellschaft.html>

ergreifen. Ist der Regierungsrat für die Massnahme zuständig, so trifft er diese oder unterbreitet dem Grosse 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.

Die Motion ist sowohl im Kompetenzbereich des Grossen Rates als 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. Die Frage nach der Zuständigkeit ist im Rahmen der inhaltlichen Umsetzung eines Motionsanliegens aber 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, welche die Entscheidungsbefugnisse auf die Staatsorgane aufteilen. Je nach betroffenem Kompetenzbereich richtet sich die Umsetzung entweder nach § 42 Abs. 1 GO oder nach § 42 Abs. 1bis 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. 1bis GO), oder aber dem Grossen Rat wird ein Gesetzesentwurf vorgelegt, der die Kompetenzverteilung zugunsten des Grossen Rates verändert (§ 42 Abs. 1bis Satz 2 GO).

Mit der vorliegenden Motion soll der Regierungsrat beauftragt werden, dem Grossen Rat einen Ratschlag zu unterbreiten zur Erstellung von ca. 1'000 Ladestationen in öffentlichen Parkhäusern sowie zur Förderung durch Subventionen von ca. 1'000 Ladestationen in privaten öffentlichen Parkhäusern und von ca. 2'000 Ladestationen auf privaten Abstellplätzen. Dabei soll der Ratschlag über die zeitliche und räumliche Umsetzung sowie über die Art und Weise der Finanzierung Auskunft geben, das Verursacherprinzip soll eingehalten und nationale Finanzierungsinstrumente sollen miteinberechnet werden. Falls notwendig, seien dem Grossen Rat die erforderlichen Gesetzesänderungen vorzuschlagen, damit zum Beispiel auf Verordnungsebene beim Aufladen von Elektro-Autos ein Zuschlag für Elektrifizierung der motorisierten Mobilität eingeführt und ganz oder teilweise auf die Lenkungsabgabe verzichtet werden könne. Die Abwicklung soll über den Energie-Förderfonds laufen. Die Motion sei innert zwölf Monaten zu erfüllen.

Die Erstellung von Ladestationen für Elektroautos bzw. deren finanzielle Förderung durch den Kanton widerspricht nicht den verschiedenen Kompetenzvorschriften der Bundesverfassung vom 18. April 1999 (SR 101) im Umweltschutz-, Raumplanungs-, Strassenverkehrs- und Energiebereich (Art. 74, 75, 82 f., 89, 91 BV) und den darauf abgestützten Bundeserlassen. Der Motionsinhalt steht auf kantonaler Ebene im Einklang mit den §§ 30 Abs. 1 (Verkehrspolitik), 31 Abs. 2 (Energie) und 33 Abs. 1, 2 und 4 (Umweltschutz) der Verfassung des Kantons Basel-Stadt vom 23. März 2005 (SG 111.100).

Auf gesetzlicher Ebene regelt § 13 des Umweltschutzgesetzes Basel-Stadt (USG BS) vom 13. März 1991 (SG 780.100) die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten. Zudem hat der Grosse Rat mit Beschluss vom 14. April 2021 das USG BS mit einer (noch nicht in Kraft stehenden) konkreten Bestimmung zu Lademöglichkeiten für Elektroautos auf öffentlich zugänglichen Parkplätzen ergänzt. Zuständig für die Bestimmung, Ergreifung und Umsetzung vieler der dafür notwendigen Massnahmen sind auf Kantonsebene von Gesetzes wegen der Regierungsrat bzw. die Verwaltung. Ebenfalls in deren Zuständigkeit liegt gemäss § 26 Abs. 2 Energiegesetz (EnG) vom 16. November 2016 (SG 772.100) in Verbindung mit §§ 28 und 42 des Finanzhaushaltsgesetzes vom 14. März 2012 (SG 610.100) die Äufnung und Führung des sog. Energieförder-Fonds.

Gemäss der Kompetenzordnung des Finanzhaushaltgesetzes sind Ausgaben über Fr. 300'000 dem Grossen Rat zum Beschluss vorzulegen. Die im Zusammenhang mit den Motionsforderungen erforderlichen Finanzbeschlüsse werden diesen Betrag übersteigen und somit in der Kompetenz des Grossen Rates liegen. Für die Verabschiedung von allenfalls notwendigen Gesetzesänderungen ist ebenfalls der Grosse Rat zuständig.

Es handelt sich demgemäss einerseits um eine Motion im gesetzlich übertragenen Kompetenzbereich des Regierungsrates nach § 42 Abs. 1bis GO und andererseits um eine Motion nach § 42 Abs. 1 GO, die Ausgabenbeschlüsse und allenfalls Gesetzesbeschlüsse des Grossen Rates erfordert.

Es spricht kein höherrangiges Recht wie Bundesrecht oder kantonales Verfassungsrecht gegen den Motionsinhalt. Die Motion verlangt auch 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.

Der Grosse Rat kann gemäss § 43 GO eine Frist zur Motionserfüllung festlegen, weshalb der Motionstext bereits eine solche Frist enthält.

Die Motion ist aufgrund dieser Erwägungen als rechtlich zulässig anzusehen.

2. Inhaltliche Beurteilung

2.1 Erkenntnisse aus dem Pilotprojekt für Ladestationen in der blauen Zone

Der Regierungsrat hat schon mehrfach die Bedeutung der Elektromobilität für die Erreichung der Klimaziele im Bereich Mobilität hervorgehoben. Mit dem Ratschlag «Gesamtkonzept Elektromobilität» vom 2. Juli 2019 (Schreiben Nr. 19.0926.01) legte er dem Grossen Rat die grundsätzliche Stossrichtung dar. Die Förderung der Elektromobilität soll jedoch nicht dazu führen, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs zu erhöhen.

Im Moment liegt der Anteil an Elektro-Personenwagen am Gesamtbestand in Basel-Stadt bei 1.25%². Bei den Neuzulassungen ist eine Steigerung festzustellen: Im Jahr 2020 lag die Quote bei 9.3%. Wenn der Kanton Basel-Stadt die Pariser Klimaziele erreichen will, dann muss diese Quote möglichst rasch erhöht werden. Denn jedes neu verkaufte Fahrzeug mit Verbrennungsmotor wird weitere 12 bis 15 Jahre CO₂ emittieren.

Da ein grosser Teil der Motorfahrzeughalterinnen und -halter über keinen Garagenplatz verfügt, ist das Angebot an öffentlich zugänglichen Ladestationen ein wesentliches Element, um den Umstieg auf Elektrofahrzeuge zu erleichtern. Aus diesem Grund bewilligte der Regierungsrat am 24. Mai 2016 ein Pilotprojekt für Ladestationen in der blauen Zone. Im Rahmen dieses Projekts wurden an zehn Standorten verteilt über die Stadt Ladesäulen in der blauen Zone erstellt. Eine zusätzliche Schnellladestation beim Museum Tinguely entstand im Rahmen des Projektes «2000-Watt-Gesellschaft – Pilotregion Basel» und wird ebenfalls in das Pilotprojekt einbezogen. Die Pilotphase dauerte von 2018 bis Ende 2020. Die vorgenommene Auswertung inklusive Kundinnen- und Kundenbefragung lieferte und liefert wichtige Erkenntnisse für den am 14. April 2021 vom Grossen Rat beschlossenen Ausbau dieser Ladeinfrastruktur um 200 zusätzliche Ladestationen. Sämtliche Ladestationen, die im Rahmen des Pilotprojekts erstellt wurden, werden – in zunehmendem Masse – genutzt. Allerdings liegt die Auslastung noch in einem tiefen Bereich und deutlich

² Gesamtbestand Personenwagen per Ende Mai: 61'857, davon 776 Elektrofahrzeuge

unterhalb der Wirtschaftlichkeit. Eine weitere wichtige Schlussfolgerung ist, dass Fahrzeughalterinnen und -halter möglichst nahe an ihrem Wohnort ihr Fahrzeug aufladen wollen.

2.2 Aktuelle Ladeinfrastruktur in öffentlichen und privaten Parkhäusern und Parkgaragen

Alle öffentlich zugänglichen Parkhäuser in Basel-Stadt verfügen gesamthaft über rund 6'500 Parkplätze, ca. 4'200 Parkplätze davon befinden sich in kantonseigenen Parkhäusern: Storchen, Steinen, City, Elisabethen, St. Jakob und ELYS (Lysbüchel/St. Johann). Etwa 1'500 Parkplätze werden von Dauerparkierenden und -parkierern genutzt. Bei den kantonseigenen Parkhäusern werden für dieses Segment 300 bis 400 Dauerparkkarten ausgestellt, aber - mit wenigen Ausnahmen im Storchen-Parking - keine Parkplätze fest zugeteilt. Ca. zwei Drittel der Parkplätze in öffentlich zugänglichen Parkhäusern werden somit von Kundinnen und Kunden genutzt, welche die Parkplätze für relativ kurze Zeit zum Einkaufen, für Kulturbesuche oder für anderweitige Gelegenheiten nutzen.

In den kantonseigenen Parkhäusern gibt es gegenwärtig zehn Ladestationen für Elektrofahrzeuge (City: 3, Elisabethen: 2, Steinen: 2, St. Jakob: 2, Storchen: 1). Der Grad der Auslastung der Ladestationen ist bei allen Standorten im Moment noch sehr gering und liegt in einem Bereich zwischen 5 und 15% (100% würde bedeuten: die Ladestation ist ständig besetzt).

Die in privaten Parkhäusern, -garagen und auf privatem Grund gibt es etwa 78'000 Parkplätze³. Wie viele dieser Parkplätze mit Ladestationen ausgerüstet sind, ist nicht im Detail bekannt. Schätzungen gehen von 1'500 Ladepunkten aus, welche vermutlich auch Pendlerinnen und Pendlern dienen.

Der Grosse Rat entschied am 24. Juni 2021 im Rahmen des Geschäfts «Künftige Parkierungspolitik» über die Änderung des Bau- und Planungsgesetzes. Er folgte dem Antrag der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission, wonach mindestens 25% der Parkplätze in neu erstellten privaten Parkierungsanlagen mit Ladestationen für Elektroautos auszurüsten und für sämtliche restlichen Parkplätze bauliche Vorkehrungen (Einbau von Leerrohren) zu treffen sind, um diese zu einem späteren Zeitpunkt nachrüsten zu können.

2.3 Kosten für Ausbau in kantonseigenen Parkhäusern

Für die Ermittlung der Kosten für einen Ausbau der Ladeinfrastruktur in den kantonseigenen Parkhäusern sind folgende Faktoren massgebend:

- Der grösste Anteil entfällt auf einen allfälligen Ausbau des Gebäudeanschlusses. Die Stromversorgung bestehender Parkhäuser ist in der Regel nicht darauf ausgelegt, dass eine grössere Anzahl gleichzeitiger Ladevorgänge durchgeführt werden können.
- Ein weiterer Kostenblock stellt die Grundinstallation vom Gebäudeanschluss zu den einzelnen bzw. zukünftigen Ladeparkplätzen dar.
- Hinzu kommen die Kosten für die eigentlichen Ladestationen. Diese variieren je nach Leistungsfähigkeit der Ladestation.
- Allfällige weitere Kosten entstehen, wenn das Sicherheitsdispositiv angepasst werden muss (Stichwort Brandfälle von Elektrofahrzeugen).

Die Kosten können heute noch nicht in der nötigen Genauigkeit ermittelt werden.

³ Anzahl Parkplätze in Basel-Stadt insgesamt: 104'000

2.4 Mögliche Finanzierung

Für die Finanzierung sind – wie in der Motion angetönt – zwei separate Kreditbegehren nötig: das eine für die Finanzierung der Ladeinfrastruktur in den kantonseigenen Parkhäusern, das andere für die Subventionierung von Ladestationen in privaten Parkhäusern.

Ferner hat der Grosse Rat mit dem Beschluss vom 14. April 2021 über den Ratschlag «Gesamtkonzept Elektromobilität» mit einem separaten Grossratsbeschluss III festgelegt, dass die Finanzierung bzw. Subventionierung von Ladestationen grundsätzlich verursachergerecht und nicht über allgemeine Steuergelder erfolgen soll. Die Motion enthält bereits einen Vorschlag, wie diese Finanzierung erfolgen soll: ein Strompreiszuschlag für das Laden von Elektrofahrzeugen und ganz oder teilweiser Verzicht auf die Lenkungsabgabe. Dieses Vorgehen ist grundsätzlich möglich. Allerdings wird es noch einige Zeit dauern, bis über den Strompreiszuschlag genügend Mittel generiert werden können, um die Investitionen für den Ausbau der Ladeinfrastruktur vollständig finanzieren zu können. Bis zum wirtschaftlichen Betrieb von Ladestationen wird es nötig sein, Überbrückungskredite z.B. in Form von bedingt rückzahlbaren Darlehen bereitzustellen. Der Regierungsrat will im Rahmen der Umsetzung der Motion zudem weitere Möglichkeiten zur Erfüllung des Verursacherprinzips prüfen.

2.5 Mögliche Umsetzung des Motionsbegehrens

2.5.1 Kantonseigene Parkhäuser

Bei den kantonseigenen Parkhäusern ist der Ausbau der Ladeinfrastruktur steuerbar. Ein ausreichendes Angebot an Lademöglichkeiten ist wichtig. Der Rollout soll aber primär nachfrageorientiert erfolgen. Es ist nicht sinnvoll, 1'000 Ladestationen unabhängig der Nachfrage möglichst rasch zu installieren. Damit steigt die Gefahr einer Fehlinvestition, da möglicherweise eine grosse Zahl an Ladestationen, welche über eine längere Zeit noch nicht benutzt wird, technisch veraltet. Der Ausbau soll deshalb dort forciert werden, wo Fahrzeuge über längere Zeit regelmässig abgestellt werden – z.B. für die Zielgruppe Besitzerinnen und Besitzer von Dauerparkkarten. Die Leistung der Ladeinfrastruktur – und damit auch die Kosten – ist für diese Zielgruppe tiefer, als für Kurzzeitparkierende, welche ihr Fahrzeug möglichst rasch aufladen wollen.

2.5.2 Private Parkhäuser und private Abstellflächen

In bestehenden privaten Parkhäusern – ob öffentlich zugänglich oder nicht – und auf privaten Abstellflächen ist der Ausbau direkt nicht steuerbar. Hier entscheiden die Anreize und auch die Nachfrage, wie schnell der Ausbau erfolgen kann. Beim Neubau von privaten Parkierungsanlagen sind entsprechend dem revidierten Bau- und Planungsgesetz (s. Kap. 2.2) künftig Ladestationen gesetzlich vorgeschrieben.

3. Fazit

Der Regierungsrat unterstützt das mit der Motion geforderte Anliegen. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur ist ein wichtiger Baustein, um den heute weitgehend fossil betriebenen Motorfahrzeugverkehr auf die klimafreundliche Elektromobilität umstellen zu können. Der Regierungsrat ist deshalb bereit, die Forderungen der Motion umzusetzen. Er wird auch andere Finanzierungsmöglichkeiten prüfen und gegebenenfalls vorschlagen, als die in der Motion beschriebenen.

Dem Regierungsrat ist bewusst, dass zuerst Lademöglichkeiten vorhanden sein müssen, damit vermehrt Elektroautos gekauft werden. Aber auf einen Schlag 4'000 Ladestationen zu installieren, ist weder möglich noch sinnvoll. Der Regierungsrat wird daher ein skalierbares Vorgehen vorschlagen. Allenfalls müssen auch rechtliche Grundlagen angepasst werden. Der Regierungsrat braucht daher mehr Zeit, als die Motion mit 12 Monaten zur Erfüllung einräumen will, und beantragt daher eine Frist von insgesamt zwei Jahren.

4. Antrag

Aufgrund dieser Stellungnahme beantragen wir, die Motion der Umwelt, Verkehrs- und Energiekommission betreffend «einem raschen Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Autos in Basel-Stadt» dem Regierungsrat zur Erfüllung zu überweisen, jedoch ist die Frist zur Erfüllung auf zwei Jahre zu festzusetzen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin