

## **Beschluss des Landrats vom 02.04.2020**

Nr. 405

### **12. Pilot mit Elektrobussen**

2018/838; Protokoll: je

Kommissionspräsident **Urs Kaufmann** (SP) erläutert, im April 2019 habe der Landrat die Motion 2018/838 «Pilot mit Elektrobussen» und das Postulat 2018/839 «CO<sub>2</sub>-freier Antrieb bei Bus-Neuanschaffungen» überwiesen. Bei diesen Vorstössen wird einerseits die Realisierung eines Pilotbetriebs mit Elektrobussen gefordert. Andererseits wird verlangt, dass ab 2024 bei Busneuanschaffungen mindestens 50 % der Fahrzeuge über einen CO<sub>2</sub>-freien Antrieb verfügen sollen. Gemäss der Energiestrategie des Bundes soll der Verkehrssektor bis ins Jahr 2050 nahezu CO<sub>2</sub>-frei sein. Die Verantwortung für die Neubeschaffung von Bussen und somit die Umstellung zu CO<sub>2</sub>-freien Antrieben liegt bei den Transportunternehmen. Der Kanton hat als Besteller und Bezahler der Transportleistungen schlussendlich aber die Hauptverantwortung. Aktuell gibt es zwei konkrete Projekte. Die BLT will fünf Elektrobusse inkl. Ladeinfrastruktur beschaffen. Somit könnte die Linie 37 Bottmingen – Aeschenplatz vollständig auf Elektrobusbetrieb umgestellt werden. Die Autobus AG möchte zwei Elektrobusse inkl. Ladeinfrastruktur für Einsätze in den Hauptverkehrszeiten auf der Linie 78 Frenkendorf – Lausen beschaffen. Als Zeitplan für die Inbetriebnahme wird der Fahrplanwechsel im Dezember 2020 angestrebt. Die Bestellungen von Elektrobussen durch die Transportunternehmen werden aber erst nach einem Landratsbeschluss ausgelöst. Leider gibt es aktuell lange Lieferfristen, deshalb ist ein heutiger Entscheid besonders dringlich.

Der Kanton sieht vor, die Elektrobusse wie die heutigen Dieselsebuse über die jährlichen Abgeltungen der ungedeckten Kosten zu finanzieren. Für die Ladeinfrastruktur hingegen sollen einmalige Investitionsbeiträge ausgerichtet werden. Das wäre die Ausgabenbewilligung von maximal CHF 1,6 Mio., der heute zugestimmt würde. Die Betriebskosten der Elektrobusse sind leicht tiefer als jene der Dieselsebuse. Die Anschaffungskosten der Elektrobusse und die jährlichen Abschreibungen sind aber deutlich höher. Insgesamt sind die jährlichen Abgeltungen CHF 210'000 höher als bei Dieselsebusbetrieb. Dieser Betrag kann über die bereits beschlossene Ausgabe in Höhe von CHF 84 Mio. im Rahmen des 8. GLA gedeckt werden.

Die BPK diskutierte über die Ladeinfrastruktur, die teilweise als relativ teuer wahrgenommen wurde. Jedoch muss angemerkt werden, dass die Ladestationen für Elektrobusse eine wesentlich höhere Leistungskapazität bedingen als solche für normale Elektroautos. Wichtig ist auch die Zuverlässigkeit, Langlebigkeit und Komptabilität mit verschiedenen Bustypen. Zusätzlich müssen noch Zuleitungen gebaut oder verstärkt werden, wofür es Tiefbauarbeiten braucht. Es soll überwiegend Strom aus Laufwasserkraftwerken verwendet werden, um die Elektrobusse aufzuladen. Die Verwaltung verwies darauf, dass die technischen Entwicklungen schneller als die politischen Prozesse voranschreiten. Die Transportunternehmen sind aktuell mit den Buserstellern am Prüfen, ob nicht gleich auf die neuste Batteriegeneration – sogenannte Feststoffbatterien – gewechselt werden soll. Die Kapazität der Feststoffbatterien ist bei gleichem Gewicht höher, das heisst, es kann eine längere Strecke gefahren werden. Auf der anderen Seite könnte durch die längere Fahrmöglichkeit auf eine Ladestation in Bottmingen mit Kosten in Höhe von CHF 422'000 verzichtet werden. Für die zehnjährige Betriebsdauer der Elektrobusse reicht ein Batteriesatz, entsprechend sind aber die Anschaffungskosten für die neueren Batterien ein bisschen höher. Die Kommission war mit der Verwaltung einig, die Vorlage nicht dem neuesten Stand der Technik anzupassen. Einerseits ist im Rahmen des 8. GLA genug Geld vorhanden, um die jährlichen Abgeltungen zu übernehmen. Andererseits ist der Infrastrukturbeitrag für die Ladestationen eine Obergrenze, die bestimmt wird. Wenn es diesen nicht braucht, ist das auch in Ordnung.

Alternativen zum Elektrobuss wurden ebenfalls diskutiert. Alternativen sind zum Beispiel Busse mit

Brennstoffzellen, die auch CO<sub>2</sub>-frei sind. Bei solchen Bussen bräuchte es keine teure Elektroladinfrastruktur. Die Verwaltung hat betont, dass man aktuell Pilotprojekte durchführen und Erfahrungen sammeln muss. Es ist nicht ausgeschlossen, dass nach dem Pilotprojekt und bei besserer Verfügbarkeit von Brennstoffzellen und CO<sub>2</sub>-freien Brennstoffen diese Technologie noch getestet wird.

Die BPK beantragt dem Landrat mit 12:0 Stimmen einstimmig, dem unveränderten Landratsbeschluss zuzustimmen.

*://:* Eintreten ist unbestritten.

– *Detailberatung Landratsbeschluss gemäss Kommissionsbericht*

Keine Wortmeldungen.

– *Rückkommen*

Es wird kein Rückkommen verlangt.

– *Schlussabstimmung*

*://:* Mit 70:0 Stimmen wird dem Landratsbeschluss einstimmig zugestimmt.

***Landratsbeschluss  
betreffend Pilot mit Elektrobussen***

*vom 2. April 2020*

*Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:*

- 1. Für die Finanzierung der Ladeinfrastruktur wird eine neue, einmalige Ausgabe von CHF 1'600'000 (inkl. MwSt.) mit einer Kostengenauigkeit von  $\pm 10$  % bewilligt.*
  - 2. Ziffer 1 des vorliegenden Landratsbeschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.*
  - 3. Der Landrat nimmt die finanziellen Auswirkungen des Einsatzes von Elektrobussen ab 2021 auf den 8. GLA (2020–2021) sowie darüber hinaus zur Kenntnis.*
  - 4. Die Motion 2018/838 «Pilot mit Elektrobussen» wird abgeschrieben.*
-