

Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation 2020/504 von Thomas Eugster: «BVB kauft im grossen Stil ein – mit welchen Kosten für den Kanton Baselland?»
2020/504

vom 12. Januar 2021

1. Text der Interpellation

Am 24. September 2020 reichte Thomas Eugster die Interpellation 2020/504 «BVB kauft im grossen Stil ein – mit welchen Kosten für den Kanton Baselland?» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

In der Presse (bz vom 18.09.2020) verkündet die BVB, dass sie bis 2027 sämtliche gas- und dieselbetriebenen Busse durch Elektrobusse ersetzen will, der Systemwechsel koste rund 360 Mio. CHF. Bereits 2022 sollen 62 E-Busse bestehende Busse ersetzen, bis 2027 folgen dann die restlichen 64 Busse. Weil die BVB durch den Gesetzesauftrag von Basel-Stadt getrieben ist, bis 2027 ihre Fahrzeuge ausschliesslich mit erneuerbarer Energie zu versorgen, macht der Systemwechsel den Eindruck einer Hau-Ruck-Aktion: So ist z.B. noch unklar, ob das 4. Agglomerationsprogramm an den Systemwechsel etwas bezahlt. Weiter müssen für die Ladestationen Provisorien gebaut werden bis dann die europaweit grösste Ladestation für E-Busse fertiggestellt ist. Da der Anbietermarkt für E-Busse erst richtig im Aufbau begriffen ist, muss zudem damit gerechnet werden, dass die Fahrzeuge, im mittelfristigen Kontext gesehen, zu deutlich überteuerten Preisen eingekauft werden müssen. Weiter ist aufgrund des raschen Systemwechsels nicht auszuschliessen, dass die gas- und dieselbetriebenen Busse gar noch nicht vollständig abgeschrieben sind und deshalb zusätzliche Abschreibungskosten anfallen. Dies sind alles Faktoren, welche Kostenineffizienz begünstigen. Zudem zeigt das Beispiel des Entwurfs des 9. GLA's von Baselland, dass der Ersatz von Fahrzeugen zu erheblichen Kostensteigerungen führen kann. Von den Auswirkungen der „Einkaufstour“ der BVB auf die ungedeckten Kosten des ÖV's ist jedoch nichts zu lesen, sie dürften aber nicht unerheblich sein. Über die Abrechnung der grenzüberschreitenden ÖV-Linien BS-BL können durch einen überteuerten Systemwechsel verursachte höhere ungedeckte Kosten auch direkt finanzielle Auswirkungen auf die Baselbieter Steuerzahlenden haben. Ich bitte den Regierungsrat deshalb folgende Fragestellungen zu beantworten:

1. *Ist der Regierungsrat Baselland durch die baselstädtischen Behörden über den Systemwechsel der BVB (Ersatz der bestehenden Busse durch E-Busse) und insbesondere über allfällige Kostenfolgen für das Baselbiet im Vorfeld orientiert worden?*
2. *Kann der Regierungsrat den oben geschilderten Sachverhalt, resp. die Befürchtung bezüglich Kostensteigerungen nachvollziehen?*

3. *In welcher Grössenordnung schätzt die ÖV-Abteilung von Baselland die Kostensteigerungen für Baselland ab? Ist der Regierungsrat gewillt, entsprechend detailliertere Zahlen von Basel-Stadt einzufordern?*
4. *Die ÖV-Betreiber im Baselbiet richten erste Versuche mit dem Betrieb von E-Bussen ein. Teilt der Regierungsrat die Meinung des Interpellanten, dass ggf. ein zukünftiger Systemwechsel, wenn immer möglich kostenneutral für den Besteller zu erfolgen hat?*

2. Einleitende Bemerkungen

Die Energiestrategie des Bundes sieht vor, dass der Verkehrssektor in der Schweiz bis ins Jahr 2050 nahezu CO₂-frei werden soll. Der Kanton Basel-Stadt hat entschieden, im öffentlichen Verkehr auf eigenem Kantonsgebiet den Einsatz von 100 % erneuerbaren Energieträgern umzusetzen. Das entsprechende Gesetz ist am 9. Juli 2015 in Kraft getreten, die Übergangsfrist von 12 Jahren läuft am 8. Juli 2027 aus. Somit dürfen die Basler Verkehrsbetriebe ab dann nur noch Busse betreiben, welche die Vorgaben gemäss ÖV-Gesetz des Kantons Basel-Stadt erfüllen. Der Landrat hat mit dem einstimmigen Beschluss der Motion 2018/838 'Pilot mit Elektrobussen' vom 2. April 2020 ein klares Zeichen gesetzt, dass im öffentlichen Verkehr auch im Kanton Basel-Landschaft zukünftig Fahrzeuge eingesetzt werden sollen, die nicht mit fossilen Treibstoffen betrieben werden. Entsprechend wurden in der Vorlage zum 9. Generellen Leistungsauftrag für die Jahre 2022 – 2025 Mittel eingestellt, um den Wechsel auf erneuerbare Energien umsetzen zu können. Die Strategie des Kantons Basel-Stadt deckt sich somit in weiten Teilen mit jener des Kantons Basel-Landschaft.

3. Beantwortung der Fragen

1. *Ist der Regierungsrat Baselland durch die baselstädtischen Behörden über den Systemwechsel der BVB (Ersatz der bestehenden Busse durch E-Busse) und insbesondere über allfällige Kostenfolgen für das Baselbiet im Vorfeld orientiert worden?*

Der Kanton Basel-Stadt hat den Kanton Basel-Landschaft im Rahmen der Sitzungen der Paritätischen Kommission BVB/BLT über die geplante Umstellung auf Elektrobusse informiert. Die Paritätische Kommission BVB/BLT ist ein ständiges, konsultatives Organ zur Behandlung aller die Vertragspartner gemeinsam betreffenden Fragen, die sich aus dem Vollzug des Staatsvertrags (Vereinbarung über die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) und die BLT Baselland Transport AG (BLT) vom 26. Januar 1982) ergeben. Die Protokolle der Paritätischen Kommission BVB/BLT gehen jeweils zur Kenntnis an die Vorsteher der beiden zuständigen Direktionen.

Bezüglich der Kostentragung sind die beiden Kantone übereingekommen, dass für die jeweiligen Mehrkosten keine separate Abrechnung erstellt wird. Die Mehrkosten werden gemäss dem üblichen Verrechnungssystem und den dannzumal geltenden Kostensätzen über die Abgeltungsrechnung vom Partnerkanton übernommen. Dies, da in den kommenden Jahren nicht nur die BVB, sondern auch die BLT Elektrobusse beschaffen wird.

Des Weiteren wurden die beiden Transportunternehmen verpflichtet, Synergien zu nutzen und insbesondere kompatible Systeme zu beschaffen. Damit kann verhindert werden, dass an einem Standort Ladestationen für zwei unterschiedliche Systeme installiert und finanziert werden müssen.

2. *Kann der Regierungsrat den oben geschilderten Sachverhalt, resp. die Befürchtung bezüglich Kostensteigerungen nachvollziehen?*

Neue Technologien sind in der Regel zumindest zu Beginn ihrer Einführung teurer als die bewährte Technik. Die Umstellung auf alternative Antriebe ist deshalb anfangs mit höheren Kosten verbunden. Der Regierungsrat kann daher nachvollziehen, dass die Befürchtung besteht, die (vollständige) Umstellung auf E-Busse käme zu früh.

Allerdings ist zu beachten, dass verschiedene Faktoren einen Einfluss auf die Kosten(entwicklung) der Elektromobilität haben. Neben den Elektrobussen kommen zurzeit auch immer mehr E-Lastwagen und -Personenwagen auf den Markt. Das grössere Angebot senkt die Preise in der Tendenz. Gleichzeitig steigt aber auch die Nachfrage. Auch die Rohstoffverfügbarkeit für die Herstellung der Akkus ist ein wichtiger Aspekt. Wie sich diese Faktoren auf die Preise von Elektrobussen auswirken werden, ist deshalb schwer abzuschätzen. Der Regierungsrat geht zurzeit davon aus, dass die Preise vor allem aufgrund der erhöhten Nachfrage in den nächsten Jahren nicht wesentlich sinken werden. Trifft diese Annahme zu, ist es aus rein finanzieller Sicht nicht der falsche Zeitpunkt, jetzt auf Elektromobilität umzustellen. Zudem geht der Regierungsrat davon aus, dass in den nächsten Jahren auch die Kosten für den Betrieb von Dieselnbussen steigen werden. Spätestens mit dem Wegfall der Rückerstattung der Mineralölsteuer¹ und wenn eine CO₂-Steuer auf fossile Treibstoffe erhoben wird, sind die E-Busse mehr als konkurrenzfähig. Aus umweltpolitischen Gründen schliesslich ist eine möglichst schnelle Abkehr von fossilen Treibstoffen zu begrüssen. Dies ist auch kohärent mit der Langfristplanung 2020–2030 des Aufgaben- und Finanzplans (Themenfelder «Mobilität» und «Klimawandel und natürliche Ressourcen»).

Die im Eingangstext erwähnte Frage nach zusätzlichen Abschreibungskosten auf die Dieselnbusse kann klar verneint werden. Wegen der Abschreibungsdauer von 12 Jahren hat der Kanton Basel-Stadt den Umstellungszeitpunkt auf 2027 festgelegt. Die Ersatzbeschaffungen konnten so langfristig geplant werden.

3. *In welcher Grössenordnung schätzt die ÖV-Abteilung von Baselland die Kostensteigerungen für Baselland ab? Ist der Regierungsrat gewillt, entsprechend detailliertere Zahlen von Basel-Stadt einzufordern?*

Die Abteilung öffentlicher Verkehr geht generell von Mehrkosten in der Höhe von 10 – 20 % beim Einsatz von Elektrobussen aus (höhere Fahrzeugbeschaffungskosten, tiefere Betriebskosten als bei Dieselnbussen). Die Grössenordnung der jährlichen Mehrkosten wird sich gemäss heutigen Schätzungen in einem tiefen sechsstelligen Bereich bewegen.

4. *Die ÖV Betreiber im Baselbiet richten erste Versuche mit dem Betrieb von E-Bussen ein. Teilt der Regierungsrat die Meinung des Interpellanten, dass ggf. ein zukünftiger Systemwechsel, wenn immer möglich kostenneutral für den Besteller zu erfolgen hat?*

Nein, gemäss heutigem Wissensstand wird ein Systemwechsel auf erneuerbare Energieträger nicht kostenneutral umsetzbar sein. Die heute in Betrieb stehenden Dieselnbusse sind «Massenware» und relativ günstig in der Herstellung und Anschaffung. Die notwendigen Einrichtungen für Betankung, Unterhalt und Reparatur sind bei den Transportunternehmen vorhanden. Anders als noch vor einigen Jahren erwartet, ist auch der Treibstoff aktuell relativ kostengünstig (was sich allerdings jederzeit und schnell ändern kann). Hinzu kommt, dass der öffentliche Verkehr Anspruch auf die Rückerstattung der Mineralölsteuer hat.

Bei der Umstellung auf alternative Antriebe muss neben den ohnehin teureren E-Bussen in zusätzliche Infrastruktur investiert werden. Des Weiteren ist es aus umweltpolitischer Sicht nicht sinnvoll, E-Busse mit billigem Strom aus Kohle- oder Atomkraftwerken fahren zu lassen. Nachhaltig produzierter Strom ist heute aber noch teurer.

¹ Nach Artikel 18 Absatz 1^{bis} des Mineralölsteuergesetzes entfällt ab dem 1. Januar 2026 für Fahrzeuge der vom Bund konzessionierten Transportunternehmen im Ortsverkehr die Rückerstattung der Steuer (vorbehältlich Inkrafttreten CO₂-Gesetz, Ablauf Referendumsfrist am 14. Januar 2021). Ausserhalb des Ortsverkehrs ist die Rückerstattung der Steuer gemäss Artikel 18 Absatz 1^{bis} für die vom Bund konzessionierten Transportunternehmungen ab dem 1. Januar 2030 nur insoweit möglich, als die konzessionierten Transportunternehmungen nachweisen, dass für die entsprechenden Linien eine Umrüstung auf Busse mit CO₂-neutraler, erneuerbarer Antriebstechnologie aus topografischen Gründen nicht möglich ist.

Wie in der Antwort auf Frage 2 geschrieben, werden in den nächsten Jahren voraussichtlich auch die Kosten für den Betrieb von Dieselnbussen steigen. Dies ist bei den Erwägungen über einen Systemwechsel mit zu berücksichtigen.

Liestal, 12. Januar 2021

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich