

Lufthygieneamt beider Basel
Nuria Frey
Rheinstrasse 29
4410 Liestal

Basel, 29. März 2023

Klimastrategie Baselland – öffentliche Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Frey

Vielen Dank, dass Sie uns die Gelegenheit geben, im Rahmen einer öffentlichen Vernehmlassung zur Klimastrategie Basel-Landschaft Stellung zu beziehen. Es freut uns, dass der Kanton Basel-Landschaft die Dringlichkeit erkannt hat und mit der vorliegenden Strategie ein umfassendes Konzept mit konkreten Massnahmenvorschlägen zur Reduktion der kantonalen THG-Emissionen auf netto-null präsentiert. Nicht zuletzt die in der Strategie selbst enthaltene Analyse zu den Auswirkungen der Klimaschutzmassnahmen zeigt sehr deutlich, dass aus ökologischer, sozialer, aber auch aus ökonomischer Sicht ein rasches und konsequentes Handeln angezeigt ist.

Aus Sicht des VCS beider Basel wird das vorgeschlagene Massnahmenpaket der Dringlichkeit der Lage allerdings nicht gerecht. Gerne weisen wir Sie im Rahmen dieser Vernehmlassung auf einige Punkte hin, wo noch Verbesserungspotential besteht und die Strategie noch konkreter und konsequenter ausfallen muss. Wir fokussieren uns dabei primär auf das Handlungsfeld Verkehr und Raum.

Generelle Bemerkungen

Der VCS ist sehr besorgt über die rasch fortschreitende Klimakrise. Die Gefahr der anthropogenen Klimaveränderung ist seit mehreren Jahrzehnten bekannt. Vor über sieben Jahren wurde das Pariser Klimaabkommen abgeschlossen. Im jüngsten IPCC-Bericht vom 20. März 2023 wird einmal mehr betont, dass die Anstrengungen deutlich verstärkt werden müssen, wenn die Klimaerwärmung auch nur auf 2°C begrenzt werden soll. Die Entscheidungen, die im nächsten Jahrzehnt getroffen werden, wirken sich für tausende Jahre aus. Wir begrüssen es sehr, dass Sie die Verantwortung wahrnehmen und nun auch eine

kantonale Klimastrategie erarbeiten. Es ist höchste Zeit für konsequenten Klimaschutz, auch im Baselbiet.

Netto null – aber zu spät

Schon in unserer Stellungnahme zum ersten Entwurf der Klimastrategie haben wir darauf hingewiesen, dass wir das Ziel einer Reduktion der Treibhausgasemissionen (THGE) auf netto-null ausdrücklich unterstützen. Nach wie vor sind wir jedoch dezidiert der Ansicht, dass der angestrebte Zeitplan mit Zieljahr 2050 nicht genügt, eine Haltung, die durch wissenschaftliche Untersuchungen gestützt wird.¹ Die Schweiz und das Baselbiet tragen mit Blick auf ihre finanziellen Möglichkeiten und angesichts der historischen THGE eine besondere Verantwortung. Die in der Klimastrategie enthaltenen Kostenanalysen zeigen ausserdem sehr deutlich, dass die Investitionen in den Klimaschutz auch als Chance begriffen werden müssen: Nicht nur können Klimafolgen (und damit verbundene Kosten) abgewendet, sondern auch eine massive Reduktion der Energiekosten erreicht werden. Ausserdem wird der Kanton Baselland durch konsequente Investitionen in den Klimaschutz als innovativer Industrie- und Gewerbestandort gefördert.

Im vergangenen November hat sich die Stimmbevölkerung von Basel-Stadt sehr deutlich für netto-null THGE bis 2037 entschieden. Sogar das Zieljahr 2030 hat eine klare Mehrheit gefunden. Auch im Sinne eines koordinierten Vorgehens plädieren wir dafür, das Zieljahr von Basel-Stadt zu übernehmen und ebenfalls netto-null bis 2037 anzustreben.

Indirekte Emissionen berücksichtigen

Wie Abbildung 6 der vorliegenden Klimastrategie aufzeigt, fällt mehr als die Hälfte der THGE im Baselbiet indirekt an und wird damit nicht vom quantitativen Reduktionsziel erfasst. Durch ein bewusstes Konsumverhalten und eine nachhaltige Investitionspolitik können jedoch auch diese beeinflusst werden.

Es ist zwingend notwendig, dass die indirekten Emissionen bei allen Massnahmen mitgedacht und -ausgewiesen werden. Sonst droht die Gefahr, dass Emissionen schlicht in andere Kantone bzw. ins Ausland verlagert werden.

Dies zeigt sich sehr deutlich am Beispiel der Elektrifizierung des Autoverkehrs: Während die THGE von E-Autos im Gebrauch deutlich unter denjenigen von fossil angetriebenen Fahrzeugen liegen, betragen die indirekten Emissionen bei der Produktion von E-Autos zum Teil mehr als das Doppelte.² Und auch der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist mit

¹ Vgl. Roher, Jürg (2022): *Das Schweizer Klimaziel unter der Lupe. Genügt Netto-Null bis 2050?* Wädenswil: ZHAW Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften. [Online unter: <https://doi.org/10.21256/zhaw-2434>]

² Vgl. <https://calculator.psi.ch/> [Stand: 02.03.2023]

immensen THGE verbunden, wie jüngst etwa eine Studie zur Klimabilanz der Berliner U-Bahn-Planungen aufgezeigt hat.³

Unter Berücksichtigung indirekter Emissionen wird also deutlich, dass sich eine rasche und umfassende Reduktion der verkehrsbedingten THGE nur erreichen lässt, wenn weniger und kleinere Fahrzeuge im Umlauf sind und das Strassennetz nicht weiter ausgebaut wird.

Flugverkehr miteinbeziehen

Die vorliegende Klimastrategie klammert den Flugverkehr explizit aus. Dies wird damit begründet, dass die THGE beim Flugverkehr ausserterritorial anfallen. Auch hier gilt: Eine glaubwürdige Strategie muss auch indirekte Emissionen berücksichtigen. Der Flugverkehr ist verantwortlich für mehr als 10 % der THGE der Schweiz. Netto-null kann nur erreicht werden, wenn auch diese Emissionen vermieden werden.

Der Kanton Baselland hat – nicht zuletzt aufgrund seiner geographischen und politischen Nähe zum EuroAirport – die Möglichkeit und die Verantwortung, seinen Teil zur Reduktion der THGE durch den Flugverkehr beizutragen. Der Flugverkehr muss deshalb als eigenes Handlungsfeld in die Klimastrategie aufgenommen und konkrete Massnahmen definiert werden.

In der Strategie bereits genannt werden Regelungen für Geschäftsflüge für Mitarbeitende der öffentlichen Hand. Generell muss eine Reduktion des Flugverkehrs angestrebt werden. In diesem Sinne soll sich der Kanton etwa gegen den Bahnanschluss EAP aussprechen und von einer Mitfinanzierung desselben absehen.

Zertifikate

Wir begrüssen den Leitsatz, dass alle unvermeidbaren THGE in erster Linie durch Negativemissionen auf Kantonsgebiet kompensiert werden sollen. Zwar teilen wir die Einschätzung, dass das Potential von Negativemissionstechnologien noch sehr unsicher ist. Und wie Sie gehen wir davon aus, dass Wald und Moore – gerade auch angesichts zunehmender extremer Wetterereignisse – keinen grossen Beitrag als Speicher werden leisten können. Noch viel kritischer sehen wir aber die Kompensation von THGE über den Kauf von Treibhausgas-Zertifikaten im Ausland.

Es ist davon auszugehen, dass die Nachfrage nach Zertifikaten stark ansteigen wird und die Preise deutlich steigen. Sich auf die Verfügbarkeit von genügend Zertifikaten zu verlassen, ist deshalb höchst riskant. Die Qualität und Dauerhaftigkeit der versprochenen Emissionsreduktionen können zudem kaum kontrolliert werden.

³ Dittmer, Matthias, Geraets, Frank und Axel Schwipps (2023): *Die Klimabilanz Berliner U-Bahn- und Straßenbahnplanungen*. [Online unter: <https://klimabilanz-ubahn-tram.de>, Stand: 02.03.2023]

Mir möchten Sie deshalb darin bestärken, auf Investitionen und Innovationen im eigenen Kanton zu setzen, statt Treibhausgas-Zertifikate im Ausland zu kaufen. Wo trotzdem Zertifikate zum Einsatz kommen sollen, muss die Verfügbarkeit frühzeitig aufgezeigt und abgesichert und die tatsächliche Umweltwirksamkeit garantiert werden. Andernfalls sind die THGE auf anderem Weg zu reduzieren oder kompensieren.

Abweichungen vom Zielpfad

Im Rahmen unserer Stellungnahme zum ersten Entwurf der Klimastrategie hatten wir darauf hingewiesen, dass zwingend ein Prozess für Abweichungen vom Zielpfad definiert werden soll. Wir begrüßen deshalb, dass die vorliegende Strategie periodische Monitoringberichte vorsieht, im Rahmen derer die getroffenen Massnahmen überprüft und bei Bedarf angepasst oder ergänzt werden.

Damit tatsächlich schnell und konsequent gehandelt wird, wenn in einzelnen Handlungsfeldern die Reduktionsziele nicht erreicht werden, braucht es jedoch noch klarere Vorgaben: Was sind Abweichungen vom Zielpfad, die neue oder verschärfte Massnahmen erfordern? Und innert welcher Frist müssen diese umgesetzt werden? Die Dringlichkeit der Lage erlaubt es nicht, dass das nötige Massnahmen weiter aufgeschoben werden.

Stossrichtungen öffentlicher Verkehr

Der Verkehrsbereich ist neben dem Gebäudebereich der wichtigste Verursacher von THGE im Kanton Baselland. Wenn es um die Reduktion von THGE geht, besteht im Vergleich zu zweiterem aber ein entscheidender Vorteil: Während alle Menschen ein Dach über dem Kopf benötigen, lässt sich Mobilität auch ganz anders gestalten, als dies bisher der Fall ist.

Diesem Veränderungspotential beim Mobilitätsverhalten wird die vorliegende Klimastrategie noch nicht gerecht. Sie setzt primär auf eine Antriebswende und nicht auf eine Verkehrswende. Dabei werden nicht nur die indirekten Emissionen der E-Autos weitgehend ausgeblendet, sondern auch die weiteren externen Kosten (Lärmemissionen, Sicherheitsrisiken, Platzverbrauch, Sicherheitsrisiken) des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu wenig berücksichtigt.

Stossrichtung: Fossilfreie und effiziente Antriebe

Die Substitution fossiler durch fossilfreie Antriebe ist sinnvoll und nötig, sie muss aber mit einer Verkehrsverlagerung und einer Reduktion vom MIV einhergehen. Folglich ist von Massnahmen abzusehen, die E-Autos subventionieren und damit attraktiver machen gegenüber ökologischen, ressourcen- und flächeneffizienten Verkehrsmitteln.

Die Finanzierung von Ladeinfrastruktur durch die öffentliche Hand lehnen wir deshalb dezidiert ab. Die Kosten für Aufbau und Betrieb der Lade- und Tankinfrastruktur für Batterie- und Wasserstoff-Elektroautos müssen konsequent den Verursacher:innen belastet

werden. Eine weitere Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer soll nicht nur eine Substitution fossiler Antriebe zum Ziel haben, sondern auch eine Verkleinerung der Fahrzeuggrössen. Denn kleinere E-Autos brauchen nicht nur weniger Platz, sondern verursachen auch deutlich weniger indirekte THGE.

Um eine vollständige Substitution der fossilen Antriebe zu gewährleisten, soll sich der Kanton Baselland ausserdem auf nationaler Ebene für ein möglichst baldiges Zulassungsverbot für Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor einsetzen.

Stossrichtung: Stärkung von und Verlagerung auf klimaschonende Verkehrsmittel

Wir sind einverstanden mit dieser Stossrichtung, die vorgeschlagenen Massnahmen reichen aber nicht aus. Damit mehr Menschen den öffentlichen Verkehr benützen, müssen noch bestehende Lücken im ÖV-Netz geschlossen, Takte verdichtet und die Billetpreise gesenkt werden.

Das Velonetz (inkl. Velovorzugsrouten) muss rasch ausgebaut und systematisch Velostationen an Bahnhöfen und Tramstationen errichtet werden. Bei Wohn-, Arbeits- und Ausbildungsplätzen braucht es eine Erstellungspflicht für geschützte Veloabstellplätze. Und für Pendler:innen müssen Anreize gesetzt werden, damit sie das Velo benutzen.

Tempo 30 auf Hauptstrassen innerorts trägt dazu bei, den Fuss- und Veloverkehr attraktiver und sicherer zu machen.

Um eine nachhaltige Verlagerung auf klimaschonende Verkehrsmittel zu erreichen, darf es aber nicht nur bei Fördermassnahmen bleiben, sonst nimmt einfach die Verkehrsleistung insgesamt zu. In Ihrem Szenario (S. 98) rechnen Sie beim MIV trotz zögerlichem netto-null bis 2050 und starkem Fokus auf die Antriebswende mit einer Reduktion der Verkehrsleistung pro Kopf von 6 % bis 2030 (und 19 % bis 2050). Dies ist nur möglich, wenn verbindliche Ziele für den Modalsplit eingeführt und die Kapazitäten für den MIV entsprechend zurückgefahren werden.

Dabei gilt es transparent und konsequent zu sein: Grosse Strassenprojekte für den MIV wie der ZUBA, die Spurerweiterung auf der A2 und der Rheintunnel lassen sich nicht mit der vorliegenden Klimastrategie vereinbaren.

Stossrichtung: Verhaltensveränderungen zu klimaschonender Mobilität unterstützen

Wir begrüssen es, dass Massnahmen ergriffen werden, die ein klimaschonendes Verkehrsverhalten fördern sollen. Im Fokus müssen dabei die Reduktion des MIV und die Förderung umweltfreundlicher und platzsparender Mobilitätsformen stehen. Allerdings lässt sich in den letzten Jahren beobachten, dass Anreize und Sensibilisierung nur moderate Erfolge bringen. Effektiver sind konkrete (Infrastruktur-)Projekte, die umweltfreundliche Mobilität ermöglichen.

Stossrichtung: Abstimmung Siedlung und Verkehr

Es ist richtig und wichtig, dass dem Kriterium der Flächeneffizienz bei der Abstimmung von Siedlung und Verkehr mehr Bedeutung zugemessen wird. Wir begrüßen deshalb die aufgeführten Schlüsselmassnahmen und erhoffen uns eine griffige Umsetzung. Das Konzept öffentlicher Strassenraum muss eine Bevorzugung flächeneffizienter Verkehrsmittel vorsehen. Zudem soll autoarmes und –freies Wohnen und Arbeiten in städtischen Gemeinden zukünftig der anzustrebende Standard darstellen.

Stossrichtung: Ressourcenschonende Infrastruktur

Die (indirekten) THGE durch den Erhalt und die Erweiterung der Verkehrsinfrastruktur sind immens. Vorgaben zu klima- und ressourcenschonenden Materialien, Transportemissionen und Prozessen bei kantonalen Submissionen sind deshalb dringend nötig. Dies ist jedoch nicht ausreichend. Bei grossen Verkehrsinfrastrukturprojekten müssen auch die indirekten Emissionen transparent ausgewiesen und deren Vereinbarkeit mit den kantonalen, nationalen Klimazielen überprüft werden.

Stossrichtung: Klimaschutz in Raumplanungsinstrumenten integrieren

Wir begrüßen, dass die Klimaschutzziele in die Raumplanungsinstrumente integriert werden sollen. Die Wirksamkeit der Schlüsselmassnahmen steht und fällt hier mit der Umsetzung.

Fazit

Der VCS beider Basel nimmt erfreut zur Kenntnis, dass der Kanton eine umfassende Strategie zur Erreichung des Netto-Null-Ziels vorlegt. Der vorliegende Entwurf ist jedoch noch zu zögerlich und klammert wichtige Handlungsfelder aus. Kurz zusammengefasst müssen aus unserer Sicht folgende Hauptpunkte nachgebessert werden:

- Das Netto-Null-Ziel muss auf das Jahr 2037 vorverschoben werden.
- Der Flugverkehr muss als eigenes Handlungsfeld in die Klimastrategie aufgenommen werden.
- Die indirekte THGE müssen stärker berücksichtigt werden.
- Bei den Massnahmen im Verkehrsbereich muss die Reduktion des MIV und dessen Verlagerung auf umweltfreundliche und flächeneffiziente Verkehrsmittel im Zentrum stehen. Dies bedeutet konkret:
 - Konsequente Förderung des öffentlichen Verkehrs über Angebotsausbau und Preissenkungen
 - Rascher Ausbau des Veloroutennetzes inkl. Vorzugsrouten
 - Verzicht auf grosse Autoprojekte und laufende Reduktion der Strassenkapazitäten

- Keine Subventionierung von E-Autos
- Integral Tempo 30 auf Hauptstrassen innerorts
- Bevorzugung flächeneffizienter Verkehrsmittel im Strassenraum
- Autofreies oder -armes Wohnen als neuer Standard

Wir freuen uns auf Ihre wohlwollende Prüfung unserer Anliegen. Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
VCS beider Basel



Florian Schreier
Geschäftsführer VCS beider Basel
florian.schreier@vcs-blbs.ch — 061 311 11 77