



An den Grossen Rat

19.5411.02

BVD/P195411

Basel, 27. November 2019

Regierungsratsbeschluss vom 26. November 2019

## Schriftliche Anfrage Tonja Zürcher betreffend Strategie klimage-rechte Mobilität

Das Büro des Grossen Rates hat die nachstehende Schriftliche Anfrage Tonja Zürcher dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

“Schon im Mai mussten Teile des Hardwaldes aus Sicherheitsgründen gesperrt werden, Ende Juli dann der ganze Muttener Hardwald. Durch die Hitze und Trockenheit sind tausende Bäume abgestorben. Von spontan herunterfallenden grossen Ästen geht eine tödliche Gefahr aus. Der sterbende Hardwald ist nur ein weiteres überdeutliches Zeichen für die Folgen der Klimakrise in der Region Basel. Weitere sind die austrocknenden Bäche und das Fischsterben wegen zu hoher Temperaturen. Die Hitze wird auch zur Gesundheitsbelastung insbesondere für ältere Menschen und Säuglinge.

Als wären das nicht schon Alarmzeichen genug, häufen sich in letzter Zeit auch die Indizien dafür, dass die Geschwindigkeit der Klimaerhitzung bisher unterschätzt wurde. So schmilzt das Grönlandeis viel schneller als angenommen. Auch der Anstieg des Meeresspiegels läuft schneller ab, als prognostiziert. Um eine irreversible, sich durch Rückkoppelungseffekte weiter verschärfende Klimakrise zu verhindern, muss die Klimaerhitzung unter 1.5°C gehalten werden. Dazu muss die Schweiz gemäss Pariser Abkommen bis spätestens 2040 CO<sub>2</sub>-neutral werden. Aufgrund der neuen Erkenntnisse seit Abschluss des Abkommens, muss damit gerechnet werden, dass uns nicht so viel Zeit bleibt und wir bereits 2030 netto Null Treibhausgasausstoss erreichen müssen, wie es auch die Klimajugend fordert. Basel hat die besten Voraussetzungen dafür und kann es mit einem engagierten Vorgehen schaffen.

Wenn man die Verkehrspolitik unseres Kantons anschaut, könnte man aber meinen, wir hätten noch endlos Zeit. Daran wird die aktuelle Diskussion um die Initiativen des Gewerbeverband und einen Gegenvorschlag dazu wenig ändern, solange die Vorgaben im Gesetz nicht umgesetzt werden. Dies ist leider bisher der Fall. Trotz klarem Ziel um Umweltgesetz nahm der Autoverkehr bisher kaum spürbar ab. Es wird an verschiedenen Orten sogar an einer weiteren Erhöhung der Strassenkapazitäten geplant. Im Zusammenhang mit dem Gateway Basel-Nord rechnet man mit einer Steigerung der Anzahl Lastwagenfahrten ab/zum Hafen von heute 763 Fahrten auf 1'020 Fahrten täglich bis 2030. Der Flughafen Basel-Mulhouse will bis dann die Anzahl Flugpassagier\*innen um rund 50% auf 13 Millionen erhöhen. Am besten sieht es noch beim öffentlichen Verkehr aus: Ab 2027 muss der gesamte ÖV-Regelbetrieb der BVB zu 100 Prozent mit erneuerbaren Energien betrieben werden. Widersprüchlicherweise überlegt sich die BVB in den nächsten Jahren nochmals Dieselbusse anzuschaffen.

In diesem Zusammenhang bitte ich die Regierung um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Hat die Regierung eine Strategie, wie der Gesamtverkehr in Basel-Stadt in Zukunft klimaneutral gestaltet wird?
2. Bis wann wird dieses Ziel erreicht und wie sieht der Absenkpfad aus?

3. Welche Massnahmen beinhaltet die Strategie und bis wann werden diese umgesetzt?
4. Beinhaltet diese Strategie auch den Flughafen Basel-Mulhouse?
5. Wie passt der Bau neuer Strassen, die Zunahme des Güterverkehrs auf der Strasse oder der vom EuroAirport geplante Ausbau des Flughafens in diese Strategie?
6. Glaubt die Regierung daran, dass sich das Problem durch technische Veränderungen von alleine löst oder ist sie bereit, die Rahmenbedingungen so anzupassen, dass der Verkehr in Basel-Stadt mit Sicherheit rechtzeitig klimaneutral gestaltet wird?
7. Wieviel Prozent des kantonalen Raums werden aktuell als Verkehrsfläche genutzt, wie setzt sich diese Fläche zusammen (Strassen, Parkplätze, Velostreifen, Trottoirs, etc.) und wie sieht die strategische Entwicklung aus?

Tonja Zürcher"

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

## 1. Generelle Bemerkungen

Gemäss dem Bundesamt für Umwelt werden 32% der gesamten Treibhausgasemissionen in der Schweiz vom Verkehr verursacht<sup>1</sup> (ohne Flugverkehr). In Basel stammen 27% der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Treibstoffen (Benzin und Diesel). 2016 wurden im Kanton pro Kopf 3.7 Tonnen CO<sub>2</sub> emittiert<sup>2</sup>. Im Gegensatz zu den Emissionen aus den Bereichen „Gebäude“ und „Industrie“ sind die Emissionen im Verkehr seit 1990 nur geringfügig zurückgegangen.

Auch wenn im revidierten Energiegesetz vom 16. November 2016 keine kantonalen Massnahmen in Bezug auf den Verkehr erlassen wurden, ist damit klar, dass die vom Grossen Rat für den Zeithorizont 2050 festgelegten Ziele – mindestens 90% erneuerbare Energie und max. 1 Tonne CO<sub>2</sub> pro Einwohnerin bzw. Einwohner – nur erreichbar sind, wenn auch der Verkehr seine Emissionen wesentlich reduziert.

Wie in anderen Bereichen können auch beim Verkehr die Treibhausgasemissionen grundsätzlich auf mehrere Arten reduziert werden: Neben dem Verzicht auf Fahrten oder der Verkürzung der Distanzen kann dies einerseits durch eine Verlagerung auf Verkehrsmittel, die weniger Emissionen ausstossen und weniger Ressourcen benötigen erfolgen, andererseits durch technische Lösungen an den Fahrzeugen selber, konkret durch alternative Antriebsformen auf Basis nicht fossiler Energieträger.

Für den Regierungsrat ist klar, dass kein Ansatz alleine genügen kann. Nur mit einer Kombination von Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und nachhaltigen Energieträgern wird es gelingen, die Treibhausgasemissionen im erforderlichen Ausmass und in der erforderlichen Zeit zu reduzieren und gleichzeitig die erwünschte und wirtschaftlich notwendige Erreichbarkeit aufrecht zu erhalten.

Eine klimagerechte Mobilität zeichnet sich im Weiteren dadurch aus, dass mit wenig Verkehr eine hohe Mobilität erreicht werden kann. Siedlung und Verkehr sind also im Sinne einer Stadt der kurzen Wege so aufeinander abzustimmen, dass im nahen Wohnumfeld viele und attraktive Aktivitäten (z.B. Einkaufsmöglichkeiten, Arbeitsplätze, Freizeiteinrichtungen) erreicht werden können.

<sup>1</sup> <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/inkuerze.html>

<sup>2</sup> Quelle: Energiestatistik Basel-Stadt, Ausgabe 2018

## 2. Spezifische Fragen

### 1. Hat die Regierung eine Strategie, wie der Gesamtverkehr in Basel-Stadt in Zukunft klimaneutral gestaltet wird?

Eine Gesamtstrategie zu Klimaneutralität des Verkehrs insgesamt liegt noch nicht vor. Das Verkehrspolitische Leitbild von 2015 definiert Ziele und Schwerpunkte der Verkehrspolitik. Hierzu gehört insbesondere auch die Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundliche und stadtverträgliche Verkehrsmittel. In Ergänzung dazu legt das Gesamtkonzept Elektromobilität dar, mit welchen Massnahmen der Regierungsrat den verbleibenden Anteil des motorisierten Individualverkehrs auf Elektroantriebe umstellen will. Der entsprechende Ratschlag wurde am 2. Juli dem Grossen Rat überwiesen (Geschäft Nr. 19.0926).

Diese verkehrlichen Konzepte sind eingebettet in die Richtplanung und das Agglomerationsprogramm. Denn nur mit solchen raumplanerischen und regional abgestimmten Instrumenten kann eine gute Abstimmung von Siedlung und Verkehr erreichen werden.

### 2. Bis wann wird dieses Ziel erreicht und wie sieht der Absenkpfad aus?

Ein verkehrsspezifischer Absenkpfad liegt noch nicht vor.

Der Gegenvorschlag zur Volksinitiative „Zämme fahre mir besser“, der am 9. Februar 2020 zur Abstimmung gelangt, ergänzt das Umweltschutzgesetz mit dem Ziel, dass der Verkehr bis 2050 ausschliesslich „emissionsarm, klima- und ressourcenschonend“ sein soll. Sollte dieser Gegenvorschlag vom Volk angenommen werden, wird der Regierungsrat – soweit es in seinem Zuständigkeitsbereich liegt – spezifische Ziele und Zwischenziele für den Verkehrsbereich definieren. Er wird sich dabei an der Energiegesetzgebung orientieren, die Ziele und Zwischenziele gemäss der folgenden Tabelle festlegt.

|      | Anteil nicht erneuerbarer Energie | CO2-Emissionen pro Kopf |
|------|-----------------------------------|-------------------------|
| 2010 | 65%                               | 4.7 t pro Einw.         |
| 2020 | 50%                               | 3.8 t pro Einw.         |
| 2035 | 30%                               | 2.3 t pro Einw.         |
| 2050 | 10%                               | 1.0 t pro Einw.         |

Für den Luftverkehr, den Güterverkehr und die Schifffahrt ist festzuhalten, dass die Zuständigkeit in diesen Bereichen auf Stufe des Bundes liegt. Die Handlungsmöglichkeiten des Kantons sind damit beschränkt.

### 3. Welche Massnahmen beinhaltet die Strategie und bis wann werden diese umgesetzt?

Eine klimagerechte Mobilität kann nicht mit wenigen grossen Massnahmen erreicht werden. Vielmehr braucht es eine Vielzahl von kleineren und mittleren sowie ein paar ausgewählte Grossprojekte, damit die angestrebte Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel und auf nachhaltige Antriebsarten gelingt.

Die entsprechenden Massnahmen können dem Verkehrspolitischen Leitbild (2015) bzw. dem dazugehörigen Zwischenbericht („Stand der Umsetzung 2018“) entnommen werden.<sup>3</sup>

Eine wichtige Massnahme einer künftigen Mobilitätsstrategie ist die Förderung der Elektromobilität. Der Regierungsrat schlägt im Ratschlag Gesamtkonzept Elektromobilität verschiedene Massnahmen dazu vor und verfolgt dabei das gleiche Ziel wie der Bund: Bis 2022 soll der Anteil an Elektrofahrzeugen bei den Neuzulassungen von Personenwagen 15% betragen. Wird dieses Ziel verfehlt, prüft der Regierungsrat zusätzliche Fördermassnahmen.

<sup>3</sup> <https://www.mobilitaet.bs.ch> -> Gesamtverkehr -> Mobilitätsstrategie -> Verkehrspolitische Leitbild

#### *4. Beinhaltet diese Strategie auch den Flughafen Basel-Mulhouse?*

Der Luftverkehr ist aus Sicht des Regierungsrats ein wichtiges Element der Mobilitätsversorgung in einer offenen, vielfältig mit dem Ausland verflochtenen Volkswirtschaft wie der Schweiz, die auf gute internationale Einbindung und Zusammenarbeit angewiesen ist. Dies gilt insbesondere auch für den Flughafen Basel-Mulhouse (EuroAirport), der die internationale Anbindung des Kantons und der trinationalen Region sicherstellt und viel zur wirtschaftlichen Stärke von Basel beiträgt. Als einer der drei Landesflughäfen der Schweiz soll sich der EuroAirport entsprechend den Festlegungen des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) des Bundes sowie des Richtplans von Basel-Stadt in erster Linie auf den Europaluftverkehr und die regional erforderlichen Interkontinentalflüge ausrichten. Er soll sich dabei nachfrageorientiert entwickeln können und so zum Wirtschaftsstandort Schweiz beitragen. Er soll – wie die anderen Landesflughäfen – zudem optimal mit den landseitigen Verkehrsträgern verknüpft und mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen und daher an das Schienennetz angeschlossen werden.

Bei der Beantwortung verschiedener politischer Vorstösse<sup>4</sup> hat der Regierungsrat bereits ausgeführt, dass auch im Bereich des Luftverkehrs Rahmenbedingungen geschaffen werden sollen, die zu einer Verminderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen beitragen. Wie in den Stellungnahmen ebenfalls dargelegt, liegt die Regelungshoheit für gesetzliche Grundlagen und Instrumente, die den Luftverkehr bzw. die Flugtätigkeit selber betreffen, jedoch nicht beim Kanton, sondern beim Bund bzw. auf internationaler Ebene. Im Rahmen der Revision des eidgenössischen CO<sub>2</sub>-Gesetzes werden derzeit entsprechende nationale Massnahmen diskutiert, konkret die Einführung einer Flugticketabgabe. Der Regierungsrat unterstützt einen solchen Schritt, wobei die Einführung einer Schweizer Flugticketabgabe am EuroAirport aufgrund dessen Lage in Frankreich staatsvertraglich verankert werden muss.

Was die Flughafeninfrastrukturen und den Flughafenbetrieb im engeren Sinn angeht, bestehen für den Kanton ebenfalls keine eigenständigen Regelungsmöglichkeiten. Massnahmen zur Verringerung bspw. des Gebäudeenergieverbrauchs oder zur Einführung von Vorfeldfahrzeugen mit CO<sub>2</sub>-armen Antrieben sind von den Flughafenorganen zu beschliessen. Der Regierungsrat setzt sich im Rahmen seiner Möglichkeiten dafür ein, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Flughafenbetrieb möglichst reduziert werden.

#### *5. Wie passt der Bau neuer Strassen, die Zunahme des Güterverkehrs auf der Strasse oder der vom EuroAirport geplante Ausbau des Flughafens in diese Strategie?*

Auch ein klimaneutraler Verkehr soll und kann die Mobilitätsbedürfnisse der Wirtschaft und der Gesellschaft sicherstellen. Es wird in Zukunft darum gehen, das Verkehrssystem insgesamt effizienter, umweltfreundlicher und stadtverträglicher zu machen sowie auf erneuerbare Energieträger umzustellen. Damit dies gelingt, können auch neue Infrastrukturen zweckmässig sein, wenn sie eine erwünschte Verlagerung (z.B. vom Stadtstrassennetz auf Autobahnen) bewirken.

Was die Frage der mengenmässigen Entwicklung im Bereich des Luftverkehrs angeht, ist aus Sicht des Regierungsrats nicht das Fluggastaufkommen per se problematisch, sondern vielmehr die gegenwärtigen Preisbedingungen. Diese setzen zu wenig Anreize für die Vermeidung von – aus Klimaschutzsicht – unnötigen Flüge sowie für die Entwicklung und den Einsatz verbrauchsärmerer und weniger CO<sub>2</sub>-intensiver Flugzeugantriebe. In diesem Sinne tritt der Regierungsrat für die Weiterentwicklung des EuroAirports im Sinne eines qualitativen Wachstums ein: Die bestehenden Mobilitätsbedürfnisse und die entsprechende Nachfrage auch nach Flugverkehr sind grundsätzlich anzuerkennen, müssen aber durch entsprechende staatliche Lenkungsmassnahmen gesteuert werden. Von daher sind auch künftig geeignete Flughafeninfrastrukturen nötig, die möglichst modern und klimaneutral sein sollen.

---

<sup>4</sup> Motion David Wüest-Rudin (P195153), Motion Raphael Fuhrer (P195154) und Antrag Harald Friedl (P195106)

In Bezug auf den Güterverkehr kann festgehalten werden, dass mit dem geplanten Gateway Basel Nord die Autobahn A2 und die umliegenden Quartiere von rund 100'000 Lastwagenfahrten jährlich entlastet werden. Damit hat die trimodale Umschlagsanlage für Containerverkehre dämpfende Auswirkungen auf das Güterverkehrswachstum der Strasse und entsprechend positive Effekte in Bezug auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs.

*6. Glaubt die Regierung daran, dass sich das Problem durch technische Veränderungen von alleine löst oder ist sie bereit, die Rahmenbedingungen so anzupassen, dass der Verkehr in Basel-Stadt mit Sicherheit rechtzeitig klimaneutral gestaltet wird?*

Die Frage suggeriert einen Widerspruch, der nicht gegeben ist. Es braucht beides: Politisch definierte Rahmenbedingungen für die gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung in Richtung der festgelegten Klimaschutz-Ziele und auch technische Innovation, die vielfältige Lösungen für emissionsarme Mobilitätsformen ermöglicht.

Insbesondere ist davon auszugehen, dass sich die Elektromobilität weiter entwickeln wird. Mit dem oben erwähnten Gesamtkonzept Elektromobilität soll der Kanton gemäss Antrag des Regierungsrats erste Rahmenbedingungen setzen. Neben technischen Veränderungen braucht es auch eine Verlagerung auf energieeffiziente und flächenschonende Verkehrsmittel sowie eine gute Abstimmung von Siedlung und Verkehr (vgl. Frage 1).

Allerdings hat der Kanton nur begrenzten direkten Einfluss auf die Klimaneutralität des gesamten Verkehrs, da zentrale Bereiche in der Kompetenz des Bundes liegen, beispielsweise die technischen Anforderungen an Fahrzeuge und gesetzliche Bestimmungen zur Regelung des Strassenverkehrs.

*7. Wieviel Prozent des kantonalen Raums werden aktuell als Verkehrsfläche genutzt, wie setzt sich diese Fläche zusammen (Strassen, Parkplätze, Velostreifen, Trottoirs, etc.) und wie sieht die strategische Entwicklung aus?]*

Die gesamte Kantonsfläche von 3'698 ha besteht zu 71% (=2'640 ha) aus Siedlungsfläche (inkl. Verkehrsfläche). Die restlichen Flächen teilen sich die Landwirtschaft (12%), Wald/Gehölze (13%) und Gewässer (4%). Die Verkehrsfläche macht 662 ha aus. Dies entspricht 18% der Gesamtfläche bzw. 25% der Siedlungsfläche. In der Stadt Basel alleine entspricht die Verkehrsfläche von 575 ha einem Anteil von 28% an der Siedlungsfläche<sup>5</sup>.

Eine Auswertung der Katasterpläne ergibt für die öffentlichen Strassenräume in der Stadt eine Gesamtfläche von 451 ha<sup>6</sup>. Davon belegen die 27'500 Autoparkplätze<sup>7</sup> rund 28.5 ha (=6.5%). Die 16'500 Zweiradabstellplätze<sup>7</sup> brauchen eine Fläche von 2.1 ha (=0.5%). Eine weitere Aufteilung der Strassenverkehrsflächen in Auto-Fahrbahnen, Velowege, Trottoire etc. liegt nicht vor.

Eine Zielgrösse für die einzelnen Flächenanteile liegt nicht vor. Sie wäre auch nicht zweckmässig. Vielmehr muss in jedem einzelnen Projekt eine optimale Aufteilung der insgesamt verfügbaren Flächen angestrebt werden, wobei insbesondere Parkierungsflächen zukünftig vermehrt auf Privatareal angeordnet werden sollen (vgl. Ratschlag zur künftigen Parkierungspolitik Nr. 18.1410.01).

<sup>5</sup> Quelle: Arealstatistik des Bundes Stand 2014, publiziert vom Stat. Amt Basel (t02.1.04)

<sup>6</sup> Die Differenz zur Arealstatistik ergibt sich durch die hier nicht berücksichtigten Bahnareale und durch eine andere Auswertungsmethodik.

<sup>7</sup> Quelle: Parkplatzkataster Basel-Stadt (13.11.2017)

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Handwritten signature of Elisabeth Ackermann in dark ink.

Elisabeth Ackermann  
Präsidentin

Handwritten signature of Barbara Schüpbach-Guggenbühl in dark ink.

Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin