

KLIMAPLAN FÜRS BASELBIET

**Klimagerechtigkeit schaffen,
Erdölabhängigkeit beenden**

Positionspapier der SP Baselland



NETTO NULL BIS 2030 – DAS BASELBIET KANN MEHR

Die Lösung der Klimakrise ist ohne Zweifel eine der bedeutendsten Herausforderungen im 21. Jahrhundert. Die Klimakrise bedroht weltweit Millionen von Menschen an Leib und Leben, droht die Landwirtschaft zu zerstören und gefährdet damit das menschliche Zusammenleben insgesamt auf unserem Planeten. Die Klimakatastrophe zu verhindern ist damit eine zentrale Menschheitsaufgabe, die nicht lediglich einen Teilbereich der Politik betrifft, sondern umfassend alle Bereiche. Die SP kämpft deshalb dafür, dass der Klimaschutz in allen Politikbereichen berücksichtigt und durchgesetzt wird.

Gleichzeitig ist die Klimakrise verknüpft mit weiteren Krisen unserer Zeit: Die steigenden Meeresspiegel werden die Migrationskrise verschärfen. Auch die Ungleichheiten zwischen den Geschlechtern (und damit verbunden die Care-Krise) sowie zwischen oben und unten und zwischen dem globalen Norden und Süden werden zunehmen.¹ Diese Krisen sind miteinander verknüpft und können nur gemeinsam gelöst werden: Solidarisch, ökologisch, feministisch und antikapitalistisch.² Der vorliegende Klimaplan legt den Schwerpunkt auf Lösungen, die im Kompetenzbereich unseres Kantons liegen, bettet die Handlungsbereiche aber vorab in den internationalen und nationalen Rahmen ein.

2015 hat sich die Schweiz mit dem Abschluss des Pariser Klimaabkommens verpflichtet, die Erderwärmung auf deutlich unter 2 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Zeitalter (1850) zu begrenzen, wobei ein maximaler Temperaturanstieg von 1.5 Grad Celsius angestrebt wird. 2019 hat der Bundesrat beschlossen, dass die Schweiz bis 2050 unter dem Strich keine Treibhausgase mehr ausstossen soll (netto null bis 2050). Damit soll die Schweiz das Klimaabkommen erfüllen und damit ihre solidarische Verantwortung als Teil der internationalen Gemeinschaft übernehmen.

Die SP setzt sich dafür ein, dass als erstes Etappenziel zumindest die Klimaziele des Pariser Abkommens in einem kantonalen Gesetz verbindlich verankert werden. Eine erste Gelegenheit dazu bietet sich mit der Abstimmung zur kantonalen Klimainitiative. Die SP hatte dazu einen konkreteren Gegenvorschlag gefordert, der das verbindliche Engagement des Kantons in Sachen Klimapolitik gesetzlich festgehalten hätte. Leider fand dieser bereits in der Umweltschutz- und Energiekommission (UEK) keine Mehrheit.

Eine Verankerung dieses Ziels in der Verfassung fordert die von der SP unterstützte Gletscher-Initiative: Ab 2050 sollen in der Schweiz keine fossilen Brenn- und Treibstoffe mehr in Verkehr gebracht werden können. Das im Juni 2021 abgelehnte CO₂-Gesetz sollte den Weg bereiten, damit die Schweiz ihre Treibhausgasemissionen bis 2030 um 50 % senkt. Der Abstimmungskampf machte die gesellschaftliche Dimension des Klimaschutzes nochmals

¹ Gabriele Winker, Zur Krise sozialer Reproduktion, https://www.denknetz.ch/wp-content/uploads/2017/07/Winker_Krise_sozialer_Reproduktion.pdf.

² SP Schweiz: Wie unser Land solidarisch, feministisch und ökologisch aus der Krise hervorgehen kann, https://www.sp-ps.ch/sites/default/files/documents/sps_covid-broschuere_d_0_0.pdf.

deutlich: Das Nein zum CO₂-Gesetz ist kein Nein zur Klimapolitik und den Pariser Klimaziele, sondern ein Fingerzeig, dass die grossen Umweltverschmutzer stärker in die Verantwortung genommen werden müssen. Der Klimaschutz darf nicht auf Einzelne abgeschoben werden, sondern muss dort ansetzen, wo die grossen Hebel liegen: Bei den öffentlichen Investitionen und der Verantwortung des Schweizer Finanzplatzes. Klimaschutz muss sozialverträglich ausgestaltet werden, sodass die gleichen Rechte und Pflichten für alle gelten und die Personen und Institutionen, bei denen sich die ökonomische Macht konzentriert, in die Pflicht genommen werden.

Verschiedene Berechnungen zeigen allerdings, dass die angestrebte Reduktion um 50 % nicht ausreicht, um die drastischen Folgen des Klimawandels zu verhindern.³ Selbst bei einer linearen Senkung der CO₂-Emissionen müsste die gesamte Welt bereits 2035 klimaneutral sein. Als reiches und industrialisiertes Land, mit einem über die Geschichte massiv zu hohen Ressourcenverbrauch und CO₂-Ausstoss, steht die Schweiz allerdings besonders in der Verantwortung. Die SP bekennt sich deshalb zum Netto-Null-Ziel bis 2030. Dieses ist wissenschaftlich abgestützt und betont die Dringlichkeit und historische Verantwortung der Schweiz für wirksame Klimaschutzmassnahmen. Die SP unternimmt deshalb alle Anstrengungen, um das Netto-Null-Ziel bis 2030 umzusetzen. Denn die Zeit der «Low Hanging Fruits», also von Massnahmen, die niemandem «weh tun», ist vorbei. Gleichzeitig ist klar, dass sich der Klimaschutz nicht nur an der Zieldefinition entscheidet, sondern mindestens genauso daran, welche konkrete Massnahmen umgesetzt werden.

Das Baselbiet darf sich seiner Verantwortung deshalb nicht entziehen. Früher war das Baselbiet ein Pionierkanton in der Umweltpolitik: Die Baselbieter Verfassung forderte bereits 1982, auf ein Verbot von neuen AKWs hinzuwirken. 1986 wurde in Langenbruck die erste Windenergieanlage der Schweiz eingeweiht, die Strom ins Netz lieferte. Die Umweltgesetzgebung im Anschluss an den Brand in der Schweizerhalle gehörte zu den fortschrittlichsten in der Schweiz. In dieser Zeit wurde auch die Stiftung bzw. der Studiengang «Mensch-Gesellschaft-Umwelt» (MGU) an der Universität Basel aufgebaut. Das Programm existiert noch heute als Teil des Departements Umweltwissenschaften. Von solch einer Pionierrolle ist das Baselbiet heute weit entfernt. Dafür fehlt heute im immer noch bürgerlichen Landrat und in der Regierung die politische Vision, die es erlauben würde, eine ambitionierte Klimapolitik zu machen. Von einer pionierhaften Klimapolitik, die insbesondere auch den Finanzplatz in die Verantwortung nimmt, ist nichts mehr zu spüren. Dies gilt auch für den Statusbericht Klima, der zwar die kantonalen Handlungsfelder treffend analysiert, aber in ambitionslosen unkonkreten und weitgehend unverbindlichen Zielen stecken bleibt.⁴

Um die ambitionierten Zielsetzungen zu erreichen, verfolgt die SP eine Strategie, welche die Innovation durch gezielte Anreiz- und Fördermassnahmen, aber auch durch Planungssicherheit fördert und parallel dazu durch gesetzliche Massnahmen die zwingend notwendige Verbindlichkeit einfordert. Die SP ist sich dabei der Herausforderung bewusst, griffige

³ <https://climatestrike.ch/de/posts/cap-0-introduction-and-vision-executive-summary>.

⁴ https://www.baselland.ch/politik-und-behorden/direktionen/bau-und-umweltschutzdirektion/lufthygiene/lufthygiene/statusbericht-klima/downloads/2020-03-25-statusbericht-klima-kanton-basel.pdf/@@download/file/2020-03-25_Statusbericht_Klima_Kanton_Basel-Landschaft.pdf.

Massnahmen auszuarbeiten, die der Zielerreichung dienen, gleichzeitig aber die menschenwürdige Gestaltung unseres Lebensraums respektieren und der sozialen Gerechtigkeit die notwendige Beachtung schenken.

Die Klimakrise ist eng mit dem Wachstumszwang und der Profitlogik des aktuellen Wirtschaftssystems verbunden. Dieses beruht nicht nur auf der Ausbeutung menschlicher Arbeitskraft, sondern auch auf der Zerstörung der Natur. Auf einem Planeten mit endlichen Ressourcen kann es kein unendliches Wachstum geben. Deshalb ist sich die SP bewusst, dass die Klimakrise ohne Systemwandel nicht vollständig und nicht sozial gerecht bewältigt werden kann.

GREEN NEW DEAL: FORTSCHRITT DURCH ÖFFENTLICHE INVESTITIONEN UND JOBGARANTIE

Ein Green New Deal besteht aus drei Komponenten:

- Öffentliche Innovationen und Investitionen.
- Förderung privater Innovation.
- Umfassende soziale Absicherung für schrumpfende oder verschwindende Branchen.

Öffentliche Innovation und Investitionen sind angesagt – besonders in die Mobilitätsinfrastruktur, denn die Abstimmungsniederlage beim CO₂-Gesetz zeigt eines besonders deutlich: Mit Benzinpreiserhöhungen lässt sich die breite Bevölkerung zurzeit nicht für Klimapolitik gewinnen. Das ist bis zu einem gewissen Grad nachvollziehbar, fehlen doch gerade im ländlichen Raum oft die günstigen, vor allem aber guten und bequemen Alternativen zum Auto. Die Investitionen in die Strasseninfrastruktur müssen neu mit der Zielsetzung des Klimaschutzes priorisiert werden. Die Ziele einer klimaangepassten Mobilität durch Investitionen in Busspuren, Optimierung des Tramnetzes, Velovorzugsrouten und Optimierung des bestehenden Velonetzes, aber auch die Gestaltung von attraktiven Fusswegen in den Siedlungsgebieten müssen im Investitionsprogramm des Kantons Vorrang bekommen vor Ausbauprojekten für den motorisierter Individualverkehr (MIV) – nur so können rasch glaubwürdige Alternativen präsentiert werden.

Hier muss der Kanton Baselland ab sofort eine Vorbildrolle übernehmen und zusammen mit den Verkehrsbetrieben Konzepte entwickeln, um einen fortschrittlichen öffentlichen Verkehr (ÖV) aufzubauen. Mit der Mikromobilität müssen für die ländlichen und agglomerationsnahen Gebiete Angebote geschaffen werden. Multimodale Angebote müssen sich in den Alltag der Menschen integrieren und neue Gewohnheiten ermöglichen. Kurze Wege, neue Arbeitsmodelle und der Freizeitverkehr müssen in die Überlegungen zu einem bedarfsgesteuerten und flexiblen Angebot an Kleinbussen, Taxis, Elektrovelos, Park and Ride und mietbaren Elektroautos einfließen, damit der Verkehr reduziert und der Lebensstandard auf dem Land erhöht werden kann. Generell muss die Bündelung von Fahrten (Mobility on demand) weiterentwickelt werden. Neben den technischen Voraussetzungen müssen auch die finanziellen Mittel zur Verfügung gestellt werden, sei dies über Bundesgelder, die beantragt

werden können, oder über das Kantonsbudget. Die BVB beginnen nächstens, solche Angebote zu testen,⁵ diese wollen wir auf die Agglomerationen von Basel und der regionalen Zentren Liestal und Sissach/Gelterkinden sowie das Leimen- und Laufental ausweiten. Zudem muss die lokale Ladeinfrastruktur für E-Autos massiv ausgebaut und der Zugang vereinfacht werden.⁶

Forderungen:

- Rascher und grosszügiger Ausbau des Velowegnetzes im Baselbiet inkl. Velostationen an Bahnhöfen und Tramstationen.
- Flexibles Mobilitätsangebot in den Agglomerationsgemeinden, den Zentren im oberen und unteren Kantonsteil (Liestal, Gelterkinden, Sissach, Laufen) und den Frenketälern: Einheitliche Plattform zur Bestellung von Kleinbussen, zur Bündelung privater Fahrten und zur Miete von Fahrrädern, Elektroautos, Lastenfahrrädern und E-Scootern.
- Ausbau der öffentlichen und privaten Ladeinfrastruktur für E-Autos, insbesondere für Mieter:innen.

Daneben muss der Kanton Baselland vermehrt Geld zur Verfügung stellen, um Innovationen mit offenen Patenten zu fördern. Damit können einerseits im Kanton Baselland direkt Emissionsreduktionen erzielt werden. Gleichzeitig muss aber auch direkt der Technologietransfer in die ganze Welt sichergestellt werden, damit die Technologien ihre ganze Treibhausgasreduktionswirkung entfalten können. Und es muss sichergestellt werden, dass zukünftige Weiterentwicklungen der Technologien auch für die ganze Welt zur Verfügung stehen. Wir sehen zurzeit gerade bei der weltweit höchst ungerechten Verteilung und der zu tiefen Produktion von Impfstoffen, welches menschliche und wirtschaftliche Desaster intellektuelles Eigentum an mehrheitlich öffentlich entwickelten Technologien bedeutet.⁷ Mit einer gezielten Innovationsförderung können lokal Arbeitsplätze geschaffen und die Baselbieter Wirtschaft deutlich diversifiziert werden, so dass die einseitige Abhängigkeit von der Pharma reduziert wird. Das kann auch als Impulsprogramm für die Baselbieter Wirtschaft nach Corona genutzt werden.⁸

Forderungen:

- Der Kanton Baselland schafft einen grosszügigen Klima-Innovationsfonds nach dem Modell von Innosuisse.
- Der Kanton bindet Investitionszuschüsse daran, dass ihm die Patente gehören oder dass das Unternehmen die Patente freigibt.
- Sämtliche ökologischen Technologien werden weltweit geteilt, um den grösstmöglichen Klimanutzen zu erzielen.

⁵ <https://www.bzbasel.ch/basel/mobilitaet-traemli-on-demand-die-bvb-lancieren-ein-pilotprojekt-ld.2122032>, <https://de.wikipedia.org/wiki/Ridepooling>.

⁶ https://baselland.talus.ch/de/politik/cdws/dok_ge_schaeft.php?did=de76a4ad5be748408a1b39f1fce3bd18-332&filename=Text_Postulat&v=2&r=PDF&typ=pdf.

⁷ <https://www.woz.ch/2107/coronaimpfung/ein-stoff-der-reich-macht>.

⁸ https://baselland.talus.ch/de/politik/cdws/dok_ge_schaeft.php?did=bc62f631d84649dc9b320f4e27c5d5bf-332&filename=Text_Postulat&v=2&r=PDF&typ=pdf.

Teil eines Green New Deals muss auch ein umfassendes Programm zur Arbeitsplatzsicherheit sein, denn nur so können Widerstände im Zusammenhang mit möglichen Arbeitsplatzverlusten durch den notwendigen Strukturwandel abgebaut werden. Wir brauchen einen gerechten Übergang, bei dem niemand in seiner Existenz bedroht wird. Der Kanton Basel-Stadt soll deshalb sofort einen Jobgarantie-Pilotversuch beginnen, bei dem jeder Person im Baselbiet ein Job zu einem Mindestlohn von 21 Franken angeboten wird. In Österreich ist derzeit bereits ein solcher Versuch im Gange.⁹ Die Stellenangebote einer solchen Jobgarantie könnten auf ökologisch wertvolle Projekte ausgelegt werden. Dazu gehört die Renaturierung von wertvollen Ökosystemen, die Wiederherstellung der Biodiversität oder die Installation von erneuerbaren Energiequellen.

Zusätzlich muss auch eine deutliche Arbeitszeitverkürzung bei gleichbleibendem Lohn Teil eines Green New Deals sein. Schon die 5-Tage-Woche wurde während des Zweiten Weltkriegs als Energiesparmassnahme eingeführt und Studien zeigen, dass eine Arbeitszeitreduktion auch heute ökologisch sehr sinnvoll wäre.¹⁰ Auch aus einer feministischen und konsumkritischen Perspektive zeichnen sich viele positive Folgen einer Arbeitszeitverkürzung ab.

Forderungen:

- Der Kanton Basel-Stadt testet eine universelle Jobgarantie mit einem Mindestlohn von 21 Franken und evaluiert die sozialen, ökologischen und ökonomischen Effekte in ihrer ganzen Breite.
- Spätestens nach 5 Jahren wird diese Jobgarantie umfassend eingeführt, falls der Test erfolgreich verläuft.
- Der Kanton Basel-Stadt versucht, die Stellen nach Möglichkeit im Bereich des ökologischen Umbaus zu schaffen.
- Daneben können auch andere gesellschaftlich wichtige Bereiche ausgebaut werden, wie Sicherheitsassistent:innen an Bahnhöfen, Unterstützung der persönlichen Betreuung von pflegebedürftigen Personen oder Support bei der Arbeit in nicht-profitorientierten Organisationen.
- Der Kanton Basel-Stadt setzt sich auf nationaler Ebene für eine Arbeitszeitverkürzung bei gleichbleibendem Lohn ein.

FINANZPLATZVERANTWORTUNG: ÖKOLOGISCHE INVESTITIONSKREDITE STATT DRECKIGE ANLAGEN

Der Schweizer – und dadurch auch der Baselbieter – Finanzplatz ist einer der grössten Vermögensverwalter der Welt. Deswegen ist es entscheidend, dass die von hier gelenkten

⁹ <https://noe.orf.at/stories/3072721/>.

¹⁰“Stop the Clock”, Laurie Mompelat, 2021 https://6a142ff6-85bd-4a7b-bb3b-476b07b8f08d.usrfi-les.com/ugd/6a142f_5061c06b240e4776bf31dfac2543746b.pdf

Gelder global möglichst nachhaltig und klimafreundlich investiert werden. Die BLKB spielt hier eine wichtige Rolle: Mit der faktischen Staatsgarantie hat es der Kanton in der Hand, dass die BLKB tatsächlich ihre Finanzplatzverantwortung wahrnimmt und nicht in klimaschädliche Anlagen investiert. Die aktuellen «nachhaltigen» Anlagen¹¹ reichen dazu explizit nicht aus, wie ein Bericht von Greenpeace jüngst aufdeckte.¹² Die Baselbieter Regierung steht allerdings auch in der Pflicht, auf nationaler Ebene auf ein Verbot für klimaschädliche Investitionen hinzuwirken, damit sich der Hebel des Finanzplatzes tatsächlich entfalten kann.

Die BLKB soll aber nicht nur ihre Investitionen aus fossilen Energien zurückziehen, sondern zu einer Klimabank werden, welche die finanziellen Mittel als Kredite zur Verfügung stellt, damit der ökologische Umbau rasch umgesetzt werden kann.¹³ Die Klimabank BLKB übernimmt dann, als öffentliche Institution, bei Bedarf die Finanzierung der baulichen Massnahmen, um die ambitionierten Klimaziele tatsächlich zu erreichen. Dabei vergibt die Klimabank Kredite nicht direkt an Privatpersonen oder Unternehmen, sondern an sogenannte «Klimaagenturen». Die Klimaagenturen sind unabhängig und ohne Gewinninteressen und zuständig für die praktische Realisierung der Investitionen. Die Klimaagenturen nutzen lokales Know-How, um Projekte bester Qualität zu vernünftigen Preisen sicherzustellen. Projekte der Klimaagenturen könnten Photovoltaikanlagen, neue Heizungen oder energetische Sanierungen sein, die allesamt nicht von den Hauseigentümer:innen gestemmt werden müssten. Die Schulden der Klimaagenturen sind selbstverständlich durch die realen Anlagewerte der Investitionen gedeckt und haben deswegen ein geringes Ausfallrisiko. Deshalb muss der Kanton für diese Finanzierung kaum Geld in die Hand nehmen. Die Kredite der Klimabank werden dann über die Lebensdauer der realisierten Investitionen zurückgezahlt. Dies geschieht dadurch, dass die Nutzer:innen der durch die Klimaagenturen umgesetzten Neuerungen eine Energierechnung bezahlen, die sich aus den jährlichen Amortisationszahlungen sowie Zinszahlungen und den stark reduzierten Energiekosten zusammensetzt. Durch die Langlebigkeit der umgesetzten Massnahmen sind diese Kosten tiefer (und weniger schwankend) als die Kosten der fossilen Energieträger.

Mit der zusätzlichen Schaffung eines Klimafonds sollen weitere Gelder zur Verfügung gestellt werden, um klimafreundliche Investitionen zu tätigen. Auch können so Massnahmen zum Schutz vor (Natur-)Gefahren, welche der Klimawandel verursacht hat, realisiert werden. Der Baselbieter Klimafonds könnte sich beispielsweise aus der Besteuerung hoher Erbschaften und Vermögen, und einer CO₂-Abgabe für grössere Unternehmen bilden.

Forderungen:

- Schaffung einer Klimabank, um die nötigen Kredite für den ökologischen Umbau bereitzustellen und die Klimaziele rasch zu realisieren.
- Verbot klimaschädlicher Investitionen für die BLKB, Baselbieter Pensionskasse und Gebäudeversicherung.

¹¹ <https://blpk.ch/anlagen-immobilien/nachhaltigkeit.html>.

¹² <https://www.greenpeace.ch/de/story/69205/achtung-greenwashing-etikettenschwindel-des-schweizer-finanzplatzes/>.

¹³ https://www.denknetz.ch/wp-content/uploads/2020/03/Klimabank_Oberholzer.pdf.

- Eine Privatisierung der BLKB muss verhindert werden.
- Die Regierung soll sich für ein nationales Verbot klimaschädlicher Investitionen einsetzen.
- Der Kanton Basel-Landschaft soll im Rahmen aller Beteiligungen und Tätigkeiten, inklusive der faktisch kontrollierten Finanz- und Verwaltungsvermögen, auf eine Realisierung des Ziels Netto-Null bis 2030 hinwirken.

GEBÄUDEPARK: CO₂-REDUKTION DURCH GEZIELTE ANREIZE, VERBOTE UND VERBINDLICHE UMSETZUNGSFRISTEN

Nach wie vor stammt ein grosser Teil (35 %) des CO₂-Ausstosses in unserem Kanton aus dem Energieverbrauch des Gebäudeparks für die Wärmeerzeugung und zunehmend auch für die Kühlung in den heissen Sommermonaten. Der gesamte Bauprozess ist für 50 % des gebäudebedingten CO₂-Ausstosses verantwortlich. So werden insbesondere bei der Zementherstellung, der zur Produktion von Beton benötigt wird, 8 % der global bedingten Treibhausgasemissionen freigesetzt.

Daraus ergeben sich zwei Handlungsstränge, die im Kanton Basel-Landschaft mit entsprechender Gesetzgebung und Fördermassnahmen beeinflusst werden können. Es sind dies gezielte Anpassungen am Energiegesetz und Massnahmen zur Steuerung der Erneuerung des Gebäudeparks.

Zum Energiegesetz: Im Jahr 2019 hat der Landrat die Finanzmittel für die Fortführung des Baselbieter Energiepakets für die Jahre 2020 bis 2025 beschlossen. Dank den Interventionen der SP wurden die Mittel im Vergleich zur Regierungsvorlage im Landrat deutlich erhöht. Damit stehen für die Periode von 2020 bis 2025 ansehnliche Beträge zur Verfügung, die attraktive Anreize schaffen, um wirksame Massnahmen zur Energieeinsparung im Gebäudebereich umzusetzen. Zudem wurde auch eine regelmässige Berichterstattung an den Landrat festgelegt.

Das bestehende und bewährte Anreiz- und Fördersystem muss unbedingt längerfristig sichergestellt und allenfalls ausgebaut werden. Insbesondere bestehen heute noch Lücken im Bereich der Kombination der Nutzung von Sonnen- und Erdwärme (siehe UEK-Bericht zum Postulat 2017-305 Dichtestress im Untergrund). Entsprechende Vorstösse der SP im Landrat sind bereits vorbereitet.

Nur, die Anreize alleine genügen nicht. Um die ambitionierten Klimaziele zu erreichen, sind auch gezielte Verbote und verbindliche Umsetzungsfristen zwingend notwendig. So müssen fossil betriebene Heizungen (Öl und Gas) bei Neubauten und Umbauten zukünftig gänzlich verboten werden. Zudem müssen für den Ersatz von Öl- und Gasheizungen in Bestandsbauten analog zu den Vorschriften zum Ersatz von Elektroheizungen verbindliche Übergangsfristen im Energiegesetz festgelegt werden. Weiter braucht es dringend auch eine

Gesetzgebung zur Sommerkühlung. Diese soll in Zukunft nur noch mit erneuerbaren Energien erlaubt werden.

Heute werden in der Planungs- und Realisierungsphase von Neu- und Umbauten grosse Anstrengungen unternommen, um den Wärmeverbrauch der Gebäude zu reduzieren (z.B. Minergielabel oder auch Herstellernachweise für den Betrieb von Wärmepumpen, Investitionen in die Gebäudetechnik). Es fehlt aber eine verbindliche Überprüfung der mit der Planung angestrebten Verbrauchswerte im Betrieb. Hierfür sind die technischen Voraussetzungen (Innovation) und die gesetzlichen Grundlagen (Verbindlichkeit) zu schaffen.

Im Handlungsstrang Gebäudepark geht es vor allem um eine deutlich raschere Erneuerung der bestehenden, schlecht isolierten Gebäudesubstanz. Mit Blick auf die langen Investitionszyklen sind einerseits die Anreize zu verstärken, aber auch verbindliche Fristen zur Erneuerung zu setzen. Dabei ist aber der energetische Gewinn von Neubauten und Erneuerungsmassnahmen in ein Verhältnis zum Anteil des grauen CO₂ durch den Erhalt bestehender Gebäudesubstanz und das Recyclings von Bauprodukten zu setzen. Speziell abzuwägen ist hier die CO₂-Bilanz des Abrisses und Neubaus eines Gebäudes im Vergleich zum Erhalt des Gebäudes mit Sanierungsmassnahmen. Nicht zuletzt gilt es in diesen Fragen auch eine Interessenabwägung zwischen energetischen Zielen und der Sorgfalt im Umgang mit dem baukulturellen Erbe zu finden.

Hierzu fehlen heute sowohl innovative Ansätze wie auch die gesetzlichen Grundlagen, die einen geschickten Regelungsrahmen für diese Interessenabwägung schaffen. Das kantonale Raumplanungs- und Baugesetz muss dringend revidiert werden, um den Anforderungen an klimagerechtes Bauen im Bestand zu genügen. Eine Interpellation der SP zu diesem Thema ist vorbereitet.

Forderungen:

- Bestandesbauten rasch energetisch sanieren: Anreize, verbindliche Fristen und strengere Vorschriften.
- Finanzierung durch günstige Kredite der Klimabank und des Klimafonds.
- Eine griffige Recycling-Strategie, die den Baustoffkreislauf fördert, muss beschlossen und umgesetzt werden.
- Rechtliche Rahmenbedingungen für Kreislaufwirtschaft im Bau schaffen: Weniger graue Energie, weniger graues CO₂.
- Die Kredite der Klimabank werden daran gekoppelt, dass bei Sanierungen die Mietpreise nicht erhöht werden. Zusätzlich werden finanzielle Begleitmassnahmen für Mieter:innen ergriffen.
- Solarenergie für alle: Alle Bauten, die für die Produktion von Solarenergie gut bis sehr gut geeignete Dachflächen, Fassaden oder andere Oberflächen aufweisen, müssen einen Teil der von ihnen benötigten Energie erneuerbar selbst produzieren (durch Photovoltaik-Anlagen).
- Schaffung einer Gesetzgebung zur Sommerkühlung durch erneuerbare Energien und andere geeignete Massnahmen (z.B. Umgebungsplanung).

MOBILITÄT: KOSTENLOSES U-ABO UND EINE VELOOFFENSIVE FÜRS BASELBIET

Wie dem Statusbericht Klima zu entnehmen ist, machen Treibhausgasemissionen im Bereich der Mobilität rund einen Drittel der Gesamtemissionen aus. Innerhalb energiebedingter CO₂-Emissionen sind es sogar 43 %. Diesen Anteil verursacht zu ca. 98 % der Strassenverkehr und davon wiederum 75 % Personenwagen, 7 % Lieferwagen und 12 % Lastwagen.¹⁴ Diese Zahlen verdeutlichen, dass ein wichtiger Ansatzpunkt mit grossem Potenzial beim Verkehr liegt. Grundsätzlich sollen nachhaltige Alternativen zum MIV priorisiert und stärker gefördert werden. Wo der Umstieg weg vom MIV noch nicht gänzlich möglich ist, soll dieser umweltfreundlicher gestaltet werden. Obwohl in diesem Bereich einige Kompetenzen beim Bund liegen, muss auch der Kanton Basel-Landschaft seinen Spielraum ausnutzen und die Verantwortung in seinem Kompetenzgebiet wahrnehmen. Doch das Baselbieter Energiegesetz schliesst die Mobilität sogar explizit aus. Die Vorbildfunktion des Kantons sowie der Gemeinden muss stärker eingefordert werden. Im Statusbericht Klima wird ebenfalls aufgezeigt, dass die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor mit politischen Massnahmen bis 2030 um 40 % und bis 2050 um 80 % gegenüber 2016 reduziert werden können. Das Pariser Klimaabkommen kann konkret eingehalten werden, wenn die Emissionsgrenzwerte für Neufahrzeuge bis 2025 um 85 % gegenüber 2021 reduziert werden und ab 2040 neuzugelassene Fahrzeuge keine CO₂-Emissionen mehr ausstossen. Der zielführendste Hebel, den der Kanton Baselland heute für die Förderung von Fahrzeugen die kein oder wenig CO₂ ausstossen hat, sind Anreize über die Motorfahrzeugsteuer. Diese aufgezeigten und weitere Massnahmen müssen sofort ergriffen werden, um diese Ziele erreichen zu können.

Regelmässige Kommunikations- und Sensibilisierungsmassnahmen zur Förderung von nachhaltiger, klimafreundlicher Mobilität bilden die Basis, um das Bewusstsein in der Bevölkerung zu verändern. So werden die Forderungen breit abgestützt getragen und die Dringlichkeit für Anpassungen wird besser verstanden. Zudem setzt sich die SP dafür ein, dass mit raumplanerischen Massnahmen die Mobilitäts- und Verkehrsnachfrage beeinflusst werden. Über eine neue Priorisierung der Infrastrukturausgaben sollen die Infrastrukturen für die Ausbauten des öffentlichen Verkehrs und der Velo- und Fussverkehrsnetze in deutlich grösserem Mass als bisher gefördert werden. Um klimafreundliche Mobilität zugänglich zu gestalten und selbst für Gutverdienende attraktiver zu machen, muss der öffentliche Verkehr gefördert und für alle gebührenfrei angeboten werden. Galt bisher das Primat der Kapazitätserweiterung und der Stauverhinderung für den MIV, muss in Zukunft die Priorisierung der Investitionen nach dem Primat einer grösstmöglichen CO₂-Reduktion erfolgen. Die dazu notwendige Gesetzesgrundlage für die langfristigen Investitionsvorhaben des Kantons ist mit gezielten Vorstössen im Parlament zu schaffen.

Forderungen zur Revision des kantonalen Energiegesetzes:

¹⁴ https://www.baselland.ch/politik-und-behorden/direktionen/bau-und-umweltschutzdirektion/lufthygiene/lufthygiene/statusbericht-klima/downloads/2020-03-25-statusbericht-klima-kanton-basel.pdf/@download/file/2020-03-25_Statusbericht_Klima_Kanton_Basel-Landschaft.pdf.

- Einbezug der Mobilität in die verschärfte Zielsetzung.

Forderungen öffentlicher Verkehr:

- 100 % CO₂-freie Antriebsformen.
- Anreize für Pendler:innen, die das Velo nutzen.
- Modalsplit zugunsten klimafreundlicher Verkehrsmittel im kantonalen Richtplan festlegen.
- Förderung und Vernetzung der Infrastruktur für Velo- und Fussgänger:innenverkehr.
- Das Angebot des öffentlichen Verkehrs verbessern: Taktverdichtungen, Angebote an den Randzeiten, Erschliessung von schlecht erschlossenen Quartieren.
- Jobticket für alle Angestellten.
- ÖV für alle: Kostenloses U-Abo für alle Personen mit Wohnsitz im Baselbiet.¹⁵

Forderungen zum motorisierten Individualverkehr:

- Förderung E-Autos und E-Velos: Pflicht zur Erstellung von Ladeinfrastruktur beim Bau von Autoparkplätzen auf privatem Grund.
- Ökologisierung der kantonalen Motorfahrzeugsteuer durch ein verbrauchsabhängiges Bonus-/Malus-System, das den Kauf von energieeffizienten und emissionsarmen Fahrzeugen fördert.
- Der Kanton setzt sich national für ein Zulassungsverbot von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor ein.
- Anwohner:innen werden konsequent vor übermässigem Verkehrslärm geschützt. Dies geschieht wie im Umweltschutzgesetz vorgesehen durch Lärmreduktion an der Quelle: durch Reduktion des Autoverkehrs, geringere Höchstgeschwindigkeit, dann technische Lösungen wie lärmindernde Beläge und allenfalls Lärmschutzfenster.
- Flächendeckendes Parkraummanagement.
- Reduktion Anzahl Pflichtparkplätze, Ermöglichung und Förderung von autofreiem Wohnen.
- Carsharing und Carpooling (Fahrgemeinschaften) fördern.
- Flächendeckendes Tempo 30 innerorts.

Darüber hinaus sollen die kantonale Verwaltung sowie die Gemeinden Voraussetzungen und Anreize für ein klimaschonendes Mobilitätsverhalten ihrer Mitarbeiter:innen schaffen. Mit Hilfe eines Mobilitätsmanagements kann die Wahl der Verkehrsmittel durch gezielte Unterstützung umweltschonender und nachhaltiger Mobilitätsformen beeinflusst werden (z.B. Parkplätze für die Mitarbeitenden reduzieren und verteuern und dafür den ÖV verbilligen und den Velofahrer:innen einen Beitrag auszahlen). Durch die Reduktion der Umwelt- und Verkehrsbelastung kann ausserdem ein effizientes Verkehrssystem sowie eine effiziente Flächennutzung erzielt werden, wodurch mehr Fläche entsiegelt und begrünt werden kann, was notwendig ist.

¹⁵ Gemäss der formulierten Gesetzesinitiative zur Stärkung des Umweltschutz-Abonnements «ÖV für alle» der JUSO Baselland.

Zur Kontrolle dieser Massnahmen und insbesondere der dringlichen Zielerreichung ist es unerlässlich, klare Ziele für einen festgelegten Zeitraum zu definieren und diese bei Bedarf zu verschärfen.

RAUMPLANUNG: KLIMASCHUTZ DURCH VORAUSSCHAUENDE PLANUNG

Auch in der Raumplanung liegt ein grosses Potenzial für den Klimaschutz. Es ist bedeutend, dass bauliche Entwicklungen entsprechend gesteuert werden. Diese müssen auf die Verkehrsnetze und -wege abgestimmt werden und sollen eine qualitätsvolle, innere Verdichtung fördern. Dazu braucht es klare Vorgaben für Areale und Gebäude im Planungs- und Bewilligungsverfahren.

Mit raumplanerischen Massnahmen ist insbesondere die Abstimmung der Mobilität und der Siedlungsentwicklung noch stärker zu koordinieren. Neue Arbeitsmodelle, multilokales Wohnen und Arbeiten, alternative Mobilitätsformen und kurze Wege sind gezielt mit den raumplanerischen Instrumenten umzusetzen. Dabei gilt es zunächst den bestehenden gesetzlichen Handlungsspielraum auszunützen.¹⁶ Das bestehende Raumplanungs- und Baugesetz muss aber ebenfalls angepasst werden, um eine klimaangepasste Entwicklung in bereits bebauten Raum zu fordern und zu fördern. Dabei spielen die Energievorschriften eine wichtige Rolle, ebenso wie die Gestaltung des Strassenraums und der öffentlichen und privaten Freiräume (Reduktion der versiegelten Flächen, Beschattung durch Bäume und Sträucher, Biodiversität auch im Siedlungsraum). Insbesondere müssen Wege und Plätze aus dem Blickwinkel der Fussgänger:innen gestaltet werden, um den Fussverkehr attraktiver zu machen.

Forderungen:

- Kurze Wege: Durchmischte Quartiere müssen gefördert werden. Einkaufen, Arbeiten und Freizeit nach Möglichkeit in Velo- (E-Bike) oder Fussdistanz.
- Bauliche Entwicklung an die zentralen und gut erschlossenen Lagen lenken und in peripheren Lagen verhindern.
- Fusswegnetze müssen attraktiv gestaltet werden, insbesondere die Zugangswege zu den ÖV-Haltestellen.
- Das Netz der kantonalen Radrouten wird rasch fertiggestellt und besteht aus für alle sicherer, komfortabler und lückenloser Veloinfrastruktur.
- Velovorzugsrouten übernehmen eine wichtige Entlastungsfunktion im Pendler- und Freizeitverkehr und müssen deshalb gefördert werden.
- Mobility Pricing als Lenkungsmassnahme nutzen, sofern es sozial- und umweltverträglich umgesetzt wird.¹⁷
- Suffizienz: Weniger Wohnfläche pro Person.

¹⁶ https://baselland.talus.ch/de/politik/cdws/dok_geschaefte.php?did=1e23fc653731439fa4dfcb42b8898f75-332&filename=Text_Postulat&v=2&r=PDF&typ=pdf.

¹⁷ https://baselland.talus.ch/de/politik/cdws/dok_geschaefte.php?did=367dd5bde2e24304a68ea0cbf69494f8-332&filename=Text_Postulat&v=3&r=PDF&typ=pdf.

- Klimaangepasste Gestaltung des Strassenraums sowie der öffentlichen und privaten Freiräume (Reduktion der versiegelten Flächen, Beschattung durch Bäume und Sträucher, Biodiversität auch im Siedlungsraum).
- Der Kanton fördert autofreien und bezahlbaren Wohnraum.

ANHANG: VORSTÖSSE DER SP-LANDRATSFRAKTION

- Postulat: Nachhaltiges Impulsprogramm für die Wirtschaft im Baselbiet nach Corona, Thomas Noack, 03.12.20 (2020/655)
- Postulat: Klimawandel im kantonalen Richtplan, Jan Kirchmayr, 11.02.21 (2021/79)
- Postulat: Pilotprojekt für Velovorzugsrouten auf der Ortsdurchfahrten in den beiden Frenkentälern, Thomas Noack, 10.09.20 (2020/454)
- Motion: Job-Ticket als Beitrag zum Umweltschutz, Désirée Jaun, 10.09.20 (2020/451)
- Postulat: Vollzugshilfe für Baselbieter Gemeinden im Klimawandel, Ursula Wyss, 27.08.20 (2020/420)
- Motion: Probebetrieb TNW Verbundgebiet bis Olten, Sandra Strüby, 13.02.20 (2020/106)
- Postulat: Förderung von E-Parkplätzen für Mieterinnen und Mieter, Jan Kirchmayr, 16.01.20 (2020/35)
- Motion: Keine vierspurige Schnellstrasse – Für den Schutz des Hardwaldes!, Désirée Jaun, 17.01.19 (2019/71)
- Postulat: Strategie zur Nutzung der Solarenergie im Baselbiet, Ursula Wyss, 12.12.19 (2019/814)
- Postulat: Asphaltkollektoren auf Nordwestschweizer Strassen, Jan Kirchmayr, 17.10.19 (2019/676)
- Postulat: Chance für eine regionale Leuchtturm-Zusammenarbeit? Batterie- und Wasserstoff (H₂)-Brennstoffzellen-Antrieb, Jan Kirchmayr, 26.09.19 (2019/623)
- Motion: Einsetzung eines oder einer Klimadelegierten und einer Task Force zur Erreichung der Klimaziele und der Koordination der Massnahmen zum Umgang mit dem Klimawandel, Thomas Noack, 26.09.19 (2019/609)
- Motion: Netto Null CO₂-Emissionen bis 2030, Désirée Jaun, 12.09.19 (2019/583)
- Bahnreisen statt Flugreisen von Mitarbeitenden des Kantons Basel-Land und seiner Beteiligungen, Jan Kirchmayr, 06.06.19 (2019/406)
- Motion: Einsatz von schädlichen Insektiziden im Wald verbieten, Désirée Jaun, 09.05.19 (2019/340)
- Resolution: Ausrufung des Climate Emergency («Klimanotstand»), Désirée Jaun, 28.02.19 (2019/180)
- Interpellation: Wie reagiert der Kanton Basel-Landschaft auf den Klimawandel?, Désirée Jaun, 28.02.19 (2019/185)
- Interpellation: Job-Ticket für die Mitarbeitenden der kantonalen Verwaltung Basel-Landschaft, Désirée Jaun, 31.01.21 (2019/111)
- Postulat: Carpool lanes – Förderung von Fahrgemeinschaften in der Agglomeration Basel, 08.11.18 (2018/918)
- Postulat: Wiederverwendungsquote für kontrolliert unbelastetes Aushubmaterial, Jan Kirchmayr, 17.05.18 (2018/561)
- Postulat: Photovoltaik auf Dächer kantonaler Liegenschaften, Thomas Bühler, 16.03.17 (2017/106)
- Motion: Energiepolitik 4.0, Urs Kaufmann, 14.12.16 (2016/404)