

## **Bericht der Umweltschutz- und Energiekommission an den Landrat**

### **betreffend Strategie zur Senkung CO<sub>2</sub>- und Energieverbrauch im Mobilitätsbereich**

2013/369

vom 2. Februar 2021

#### **1. Ausgangslage**

Am 17. Oktober 2013 reichte Philipp Schoch das Postulat 2013/369 «Strategie zur Senkung CO<sub>2</sub> und Energieverbrauch im Mobilitätsbereich» ein, welches vom Landrat am 30. Oktober 2014 überwiesen wurde. Der Regierungsrat wird darin aufgefordert, eine langfristige Strategie zur Reduktion des CO<sub>2</sub> Verbrauchs im Bereich der Mobilität zu entwickeln. Dabei sollen alle relevanten Bereiche der Themen Mobilität (ÖV, MIV, Langsamverkehr), Raumplanung, Luftreinhaltung, CO<sub>2</sub>-Reduktion etc. einbezogen sowie konkrete Ziele und konkrete Massnahmen aufgezeigt werden.

In seiner Antwort unterstreicht der Regierungsrat, dass er die dem Postulat zugrundeliegende Zielsetzung einer Reduktion der Treibhausgase als vordringliche Aufgabe wahrnehme und die Ziele des Bundes und des Klimaabkommens von Paris unterstütze. Auch teilt der Regierungsrat die Auffassung, dass zu diesem Zweck strategische Grundlagen des Kantons erforderlich sind. Nach eingehender Analyse gelangt der Regierungsrat jedoch zum Schluss, es sei wenig zielführend, eine separate Strategie zu erstellen, welche sich ausschliesslich auf die Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses im Bereich der Mobilität beschränke. Ausschlaggebend für diese Einschätzung seien hauptsächlich zwei Gründe:

- Die Kompetenzen des Kantons betreffend Klimaschutz im Mobilitätsbereich sind begrenzt. Dennoch ist die Mobilität eines von mehreren Handlungsfeldern, die es bei den Bestrebungen des Kantons zur CO<sub>2</sub>-Reduktion zu bearbeiten gilt. Hierzu bedarf es auf der strategischen Ebene eines gesamthaften Blickwinkels auf die Thematik «Klimaschutz», der auch die Wechselwirkungen mit den anderen Handlungsfeldern berücksichtigt.
- Das Thema Klimaschutz soll bei Mobilitätsfragen nach Auffassung des Regierungsrats jeweils von Anfang an integral und gleichzeitig mit anderen Belangen mit betrachtet werden. Eine «Auskoppelung» in eine separate Strategie schwächt diesen Ansatz.

Der Regierungsrat ist daher der Auffassung, dass die strategische Verankerung der CO<sub>2</sub>-Reduktion im Bereich der Mobilität und die entsprechende Massnahmenentwicklung auf den beiden bereits begonnenen Pfaden weiterverfolgt werden sollen. Dies im Rahmen der Steuergruppe Klima und des Fachgremiums Klimaschutz einerseits und andererseits in den mobilitätsstrategischen Dokumenten wie KRIP und Agglomerationsprogramm. Gestützt auf diese Argumentation beantragt der Regierungsrat, das Postulat abzuschreiben.

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen.

#### **2. Kommissionsberatung**

##### **2.1. Organisatorisches**

Die Umweltschutz- und Energiekommission hat die Vorlage an ihren Sitzungen vom 7. Dezember 2020 und 18. Januar 2021 beraten. Begleitet wurden die Beratungen von Regierungsrat Isaac

Reber, Vorsteher der Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD) und von Katja Jutzi, Generalsekretärin BUD. Für Fragen standen an beiden Sitzungen Martin Schaffer und Drangu Sehu, Tiefbauamt (TBA) sowie Yves Zimmermann und Cosimo Todaro, Amt für Umweltschutz- und Energie (AUE), zur Verfügung.

## **2.2. Eintreten**

Eintreten war unbestritten.

## **2.3. Detailberatung**

In der Kommissionsberatung hoben mehrere Mitglieder der Kommission die Bedeutung einer klaren und konkreten Strategie im Mobilitätsbereich hervor. So fragte ein Kommissionsmitglied auch nach, warum das Postulat zur Abschreibung empfohlen werde, wenn noch keine Strategie vorliege. Der Direktionsvorsteher erläuterte, es brauche keine separate CO<sub>2</sub>-Strategie, sondern das Thema müsse integral und nicht separat betrachtet werden. Die CO<sub>2</sub>-Frage werde auf strategischer Ebene im Rahmen der Organisation «Klima Basel-Landschaft» bearbeitet, und die mobilitätsstrategischen Instrumente seien der KRIP und das Agglomerationsprogramm Basel. In der Kommission wurde der integrative Ansatz begrüsst, dennoch forderten einige Stimmen zusätzlich die Ausformulierung der strategischen Richtung.

Ein Kommissionsmitglied kritisierte, das Postulat sei im Jahr 2013 eingereicht worden, aber man sei heute immer noch gleich weit und es fehlten weiterhin die klar definierten Ziele und Massnahmen. Der Regierungsrat verweise immer wieder darauf, dass die wichtigsten Stellschrauben im Mobilitätsbereich nicht beim Kanton sondern beim Bund liegen, etwa bei den Emissionsvorschriften für neue Personenwagen – oder bei den Gemeinden in Bezug auf die Raumnutzung. Gleichzeitig werde in der Vorlage aufgezeigt, dass der Kanton im Mobilitätsbereich bereits aktiv sei. Das heisse, es bestünde auch im Baselbiet die Möglichkeit, dass der Kanton selbst etwas erwirken könne. Ganz konkret hätte der Kanton als Arbeitgeber ein gewisses Potential, in dem er seine Vorbildfunktion wahrnehme und zum Beispiel den Erwerb eines Jobtickets vereinfache.

Die Verwaltung zeigte auf, dass etwa bei der Beschaffung von ökologischen Fahrzeugen die Vorbildfunktion des Kantons sehr wohl erfüllt sei. Ein Jobticket würde hingegen einen politischen Entscheid bedingen, weil es zusätzlich finanziert werden müsste. Der Regierungsrat trat dem Vorwurf des Stillstands entgegen und erklärte, seit der Überweisung seien verschiedene Elemente aufgegleist worden und würden inzwischen das Postulat überflüssig machen. Unter anderem konnte mit dem Klimabericht auch aufgezeigt werden, wie man sich organisatorisch aufstellen wolle, um kontinuierlich an dem Thema arbeiten zu können. Weiter sei im Rahmen des KRIP das eine oder andere in diesem Kontext gemacht worden. Bezüglich Umstellung auf Elektrobusse sei eine entsprechende Vorlage an das Parlament ergangen. Auch wies der Regierungsrat auf den parlamentarischen Auftrag betreffend Schnellveloverbindungen hin. Die Direktion werde entsprechende Gestaltungsmöglichkeiten aufzeigen. Des Weiteren wurde in Aussicht gestellt, demnächst eine Vorlage ins Parlament zu bringen, welche den Gemeinden bei der Regulierung der Parkplatzzahl mehr Kompetenzen einräume. Nicht zuletzt hob der Vorsteher der Bau- und Umweltschutzdirektion die Bemühungen des Kantons bei der Einflussnahme beim Bund hervor. Der Regierungsrat engagiere sich seit vielen Jahren für den Viertelstundentakt der Bahn im Birstal und im Ergolztal. Die SBB investiere im Moment rund CHF 600 Mio. für die konkrete Umsetzung im Ergolztal. Gemäss diesen Ausführungen sei die strategische Aufgleisung erfolgt, und zusammen mit dem, was im Klimabericht vorgestellt wurde, gebe es keinen Bedarf, das Postulat aufrechtzuerhalten.

## **3. Antrag an den Landrat**

://: Die UEK beantragt dem Landrat mit 9:1 Stimmen bei 3 Enthaltungen, den Vorstoss abzuschreiben.

02.02.2021 / ble

**Umweltschutz- und Energiekommission**

Thomas Noack, Präsident