

Vorlage an den Landrat

Bericht zum Postulat 2013/369 von Philipp Schoch: «Strategie zur Senkung CO₂- und Energieverbrauch im Mobilitätsbereich» 2013/369

vom 17. November 2020

1. Text des Postulats

Am 17. Oktober 2013 reichte Philipp Schoch das Postulat 2013/369 «Strategie zur Senkung CO₂ und Energieverbrauch im Mobilitätsbereich» ein, welches vom Landrat am 30. Oktober 2014 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

Im Zweckartikel des Baselbieter Energiegesetzes steht seit 2011 folgendes:

⁴ Im Bereich der Mobilität unternimmt der Kanton im Rahmen seiner Möglichkeiten alles, um den CO₂-Ausstoss massgeblich zu senken.

Dieser Punkt wurde unter anderen vom Volk in einer Abstimmung 2010 deutlich angenommen als Gegenvorschlag zur Initiative «Weg vom Öl». Bis heute kann weder eine klare Absicht noch eine Strategie erkannt werden was der Kanton in diesem Bereich unternimmt und wie der Gesetzestext umgesetzt werden soll.

Der Kanton hat sehr gute Erfahrungen gemacht mit Strategien in komplexen Fragestellungen. Auch der Bereich Mobilität bietet sich an, mittels Strategie bearbeitet zu werden.

Inbesondere folgende Punkte sollen mit diesem Postulat erreicht werden:

- Erstellen einer kantonalen Strategie zur Senkung des Energieverbrauchs bzw. Reduktion des CO₂ Ausstosses im Mobilitätsbereich (analog Energiestrategie 2012)
- Einschluss aller relevanten Bereiche der Themen Mobilität (ÖV, MIV, Langsamverkehr), Raumplanung, Luftreinhaltung, CO₂ Reduktion usw.
- Konkrete Ziele und konkrete Massnahmen sollen aufgezeigt werden

Der Regierungsrat wird eingeladen eine langfristige Strategie zur Reduktion des CO₂ Verbrauchs im Bereich der Mobilität zu entwickeln.

2. Stellungnahme des Regierungsrats

2.1. Instrumente des Klimaschutzes des Kantons Basel-Landschaft im Allgemeinen

Die generellen Grundlagen des Kantons hat der Regierungsrat kürzlich in der Landratsvorlage zur formulierten Gesetzesinitiative «Klimaschutz» ([LRV Nr. 2020/286](#) vom 22. September 2020, Kap. 2.2.2, Seite 5 f.) aufgezeigt:

«Der Regierungsrat sieht die Reduktion der Treibhausgase als eine vordringliche Aufgabe und unterstützt die Ziele des Bundes und des Klimaabkommens von Paris. Das hat der Regierungsrat bei der Überweisung des Statusbericht Klima unlängst erneut bekräftigt ([LRV Nr. 2020-190 vom 28. April 2020](#), [Medienmitteilung](#) vom 28. April 2018). Die wichtigsten Instrumente in diesem Zusammenhang sind das 2016 vom Landrat revidierte kantonale Energiegesetz (EnG BL, [SGS 490](#)), das zugehörige Dekret zum Energiegesetz ([SGS 490.1](#)), die kantonale Energieverordnung (EnV BL, [SGS 490.11](#)) und die kantonale Energieförderverordnung (EnFV BL, [SGS 490.10](#)) sowie die kantonale [Energiestatistik](#).

Der Regierungsrat hat nach § 3 Abs. 1 EnG BL die Pflicht, eine kantonale Energieplanung zu erstellen und diese nach § 6 EnV BL alle 4 Jahre zu überprüfen sowie dem Landrat Bericht zu erstatten. Zur Berichterstattung gehört nach § 3 Abs. 2 lit. b EnG BL auch das Aufzeigen notwendiger Massnahmen, sofern sich aufgrund der [Energiestatistik](#) abzeichnet, dass die Ziele nicht erreicht werden können. Die erste Berichterstattung nach § 3 Abs. 1 EnG BL wird dem Landrat im Frühjahr 2021 zur Kenntnis gebracht. Der Regierungsrat wird dem Landrat bei dieser Gelegenheit nach § 2 Abs. 6 EnG BL gleichzeitig über Wirksamkeit der Massnahmen zur Zielerreichung berichten. Im Statusbericht Klima hat der Regierungsrat angekündigt, dass er mit dem ersten Energieplanungsbericht aufzeigen wird, welche zusätzlichen Massnahmen sich nun konkret aufdrängen.

Im kantonalen Energiegesetz, dem zugehörigen Dekret und in der kantonalen Energieverordnung sind ausserdem die zentralen energie- und klimapolitischen Instrumente verankert. An dieser Stelle seien speziell die Gebäudevorschriften nach § 9 bis 19 EnG BL, das Grossverbrauchermodell nach § 5 EnG BL und die Energieförderbeiträge nach § 35 EnG BL im Rahmen des [Baselbieter Energiepakets](#) erwähnt.»

2.2. Instrumente und Massnahmen des Kantons Basel-Landschaft im Bereich Mobilität

Das Themenfeld der Mobilität wurde im Rahmen der Totalrevision des Energiegesetzes aus diesem herausgenommen ([LRV 2015/288](#)) und im Rahmen der Beratung von Kommission und Parlament zwar erwogen, aber nicht wieder hineingenommen ([LRB Nr. 735](#) vom 16. Juni 2016). Der im Postulat genannte Zweckartikel ist also aufgrund einer explizit diskutierten Entscheidung des Landrats weggefallen und heute keine Zweckbestimmung des Energiegesetzes mehr.

Hintergrund dieser Entscheidung ist, dass die wichtigsten Stellschrauben zur CO₂-Reduktion in der Mobilität in die Kompetenz des Bundes (beispielsweise Emissionsvorschriften für neue Personenkraftwagen)¹ bzw. betreffend Raumnutzungen in der Kompetenz der Gemeinden fallen, wie der Regierungsrat kürzlich im Statusbericht Klima und in der in der Landratsvorlage zur formulierten Gesetzesinitiative «Klimaschutz» (s. o.) dargelegt hat.

Dennoch verfügt der Kanton auch über strategische Grundlagen zur CO₂-Reduktion im Mobilitätsbereich und ist mit entsprechenden eigenen Massnahmen aktiv. Die strategische Basis ist ebenfalls in der Landratsvorlage zur formulierten Gesetzesinitiative «Klimaschutz» ([LRV Nr. 2020/286](#) vom 22. September 2020, Kap. 2.2.2, Seite 6) dargestellt:

«Das Umweltschutzgesetz Basel-Landschaft (USG BL, [SGS 780](#)) verpflichtet Kanton und Gemeinden, Umweltbelastungen aus dem Verkehr zu reduzieren. Die Umsetzung erfolgt durch verschiedene kantonale Strategien und Massnahmen, welche u.a. im kantonalen Richtplan und im Agglomerationsprogramm festgehalten sind, sowie durch die kantonalen Motorfahrzeugsteuern.

Der kantonale Richtplan ([KRIP](#)) dient als zentrales strategisches Planungsinstrument für die Raumentwicklung im Kanton und wird vom Landrat genehmigt. Mit diversen Planungsgrundsätzen im KRIP werden die Rahmenbedingungen geschaffen, dass der Anteil der kurzen Wege und die

¹ Er trifft entsprechende Regelungen unter anderem im CO₂-Gesetz ([SR 641.71](#)); Totalrevision für die Zeit zwischen 2022 und 2030 befindet sich kurz vor Abschluss)

Nutzung von CO₂-emissionsarmen Verkehrsmitteln erhöht wird. Neben den verkehrlichen Grundsätzen (siehe [Objektblatt V.1.1 Gesamtverkehrsschau](#)) sind hierfür die siedlungsbezogenen Grundsätze gemäss dem Raumkonzept Basel-Landschaft zentral. Beispielhaft seien die Grundsätze einer abgestimmten Verkehrsplanung (Raumkonzept Basel-Landschaft, Leitsatz 3) sowie die Siedlungsentwicklung nach innen (Raumkonzept Basel-Landschaft, Leitsatz 4) genannt. Das führt letztlich zu einer Verkürzung der Wege zwischen Wohnort, Arbeit und Freizeitnutzungen und vermindert so die Fahrzeugkilometer und CO₂-Emissionen.

Das Agglomerationsprogramm Basel ist ein langfristiges Planungsinstrument, das periodisch erneuert wird und mit dem KRIP abgestimmt ist. Es umfasst inhaltlich und zeitlich koordinierte und priorisierte Massnahmen zur Lenkung der Siedlungsentwicklung sowie infrastrukturelle und betriebliche Massnahmen der verschiedenen Verkehrsträger des ganzen Agglomerationsraumes. Es koordiniert primär die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wie auch die Landschaftsräume in der trinationalen Region Basel und bringt alle vier Jahre ein Massnahmenprogramm hervor, das beim Bund zur Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten (Fuss- und Veloverkehr, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr) eingereicht wird. Gemeinsam mit den Planungspartnern in den Nachbarkantonen Basel-Stadt, Aargau und Solothurn sowie in den deutschen und französischen Teilgebieten der Agglomeration wurde ein Zukunftsbild der Agglomeration erarbeitet. Dabei stellt es die Konzentration der Siedlungsentwicklung und die mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Korridore im Umland ins Zentrum. Die Verkehrs- und Umweltbelastungen sollen damit verringert werden. Die Zielsetzungen decken sich mit den Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan.»

Ein Handlungsfeld des Kantons, in dem er unmittelbare Massnahmen ergreifen kann, sind die Motorfahrzeugsteuern. Hier sind seit 2014 Steuerermässigungen bzw. Steuerzuschläge in Kraft, die in Abhängigkeit vom CO₂-Ausstoss des jeweiligen Fahrzeugs festgesetzt sind. Die Grundlagen hierzu sind im Motorfahrzeugsteuergesetz ([SGS 341](#)) festgehalten, die konkreten Zuordnungen von Werten in der Verordnung zum Motorfahrzeugsteuergesetz ([SGS 341.11](#)).

Weitere Handlungsmöglichkeiten bieten sich dem Kanton in der Wahrnehmung einer Vorbildrolle in seiner Funktion als Arbeitgeber. Diesbezüglich bestehen einzelne Massnahmen auf verschiedenen Ebenen. So legt z. B. die Verordnung über den Auslagenersatz fest: «Es sind in erster Linie die öffentlichen Verkehrsmittel zu benützen.» ([SGS 153.15](#), § 2 Abs. 4 lit. b). Durch Zurverfügungstellung von Duschen und Spinden an verschiedenen Standorten sowie durch die jährliche Teilnahme an der Aktion «Bike to work» fördert der Kanton die Velonutzung auf dem Arbeitsweg. Auch wurde die kantonale Fahrzeugflotte vor rund vier Jahren erstmals mit einem Fahrzeug mit Elektroantrieb ergänzt und umfasst heute jeweils mehrere Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb und mit Hybridantrieb.

2.3. Weiteres Vorgehen im Mobilitätsbereich

Sowohl die strategische als auch die Massnahmen-Ebene bedürfen einer kontinuierlichen Weiterentwicklung, um der Dringlichkeit der Aufgaben des Klimaschutzes gerecht zu werden.

Auf strategischer Ebene hat der Regierungsrat in der [LRV Nr. 2020/286](#) dargelegt, dass er – aufbauend auf den Erkenntnissen des Statusberichts Klima – beabsichtigt, eine Organisation „Klima Basel-Landschaft“ mit Gremien auf Direktions- und Fachebene ins Leben zu rufen, die von der bereits eingesetzten Koordinationsstelle Klima koordiniert wird.

Ebenfalls auf strategischer Ebene (mit konkreten Anweisungen für die Massnahmenebene) bewegt sich die Gesamtrevision der Objektblätter Verkehr (Abschnitt V) des KRIP. Diese steht etwa im Jahr 2022 an. Es ist vorgesehen, insbesondere die grundlegenden mobilitätsstrategischen Aussagen zu überprüfen und nach Bedarf zu aktualisieren. Die Zielsetzungen des Klimaschutzes sind dabei aus verschiedenen Blickwinkeln und im Hinblick auf alle Verkehrsarten zu berücksichtigen.

Auch auf Massnahmenebene erachtet der Regierungsrat kontinuierliches Voranschreiten und Entwickeln von Massnahmen als wichtig. Exemplarisch seien an dieser Stelle einige in Vorbereitung befindliche Massnahmen angesprochen:

Ein Bereich, in dem die technische Entwicklung dem Kanton Handlungsmöglichkeiten eröffnet – und zugleich Handeln erforderlich macht – sind die Antriebsformen im öffentlichen Verkehr. Der Kanton greift diesen Handlungsbedarf auf und geht die Umstellung der Flotten ab 2021 an, wie er mit dem Landratsbeschluss zur Einführung von Elektrobussen ([LRV 2018/838](#), [LRB Nr. 405](#) vom 02. April 2020) bekräftigt hat.

Durch die Optimierung bestehender und Schaffung neuer Infrastrukturen für den Veloverkehr fördert der Kanton die Nutzung dieses CO₂-sparenden Verkehrsmittels – auch unter Berücksichtigung der zunehmenden Verbreitung von E-Bikes, welche neue Potentiale erschliessen. Der Landrat hat die hierzu erforderlichen Mittel für die nächsten Jahre gesprochen ([LRV Nr. 2018/445](#), [LRB Nr. 2198](#) vom 13. September 2018).

Ein Beispiel aus dem Bereich der Raumplanung und Siedlungsentwicklung sind die Flexibilisierungen der Regelungen zur Parkplatzanzahl bei Wohngebäuden. Ein erster Schritt hierzu wurde mit der Einführung des §70 Abs. 2^{bis} in die Raumplanungs- und Bauverordnung ([SGS 400.11](#)) im November 2018 gemacht. Ein weiterer befindet sich mit der Bearbeitung der [Motion 2016/405](#) in Vorbereitung.

Angesichts der umfassenden Bundeskompetenzen im Mobilitätsbereich (siehe oben) ist es wichtig, dass sich der Kanton über die eigenen Massnahmen hinaus auch beim Bund einbringt und darauf hinwirkt, dass dieser entsprechend aktiv voranschreitet. Ein Beispiel hierfür ist die kürzlich versandte [Vernehmlassungsantwort zur «Teilrevision der Verordnung über die Reduktion der CO₂-Emissionen \(CO₂-Verordnung\)»](#) in welcher sich der Kanton mit einer Reihe konkreter Anträge für ein griffiges CO₂-Neuwagenflottenziel einsetzt.

2.4. Würdigung des Ansatzes «langfristige Strategie zur Reduktion des CO₂-Verbrauchs im Bereich der Mobilität» durch den Regierungsrat

Wie oben dargelegt, teilt der Regierungsrat die dem Postulat zugrundeliegende Zielsetzung der Reduktion der Treibhausgase als vordringliche Aufgabe und unterstützt die Ziele des Bundes und des Klimaabkommens von Paris. Auch teilt der Regierungsrat die Auffassung, dass zu diesem Zweck strategische Grundlagen des Kantons erforderlich sind.

Er hat sich eingehend mit der Frage befasst, ob eine separate Strategie, welche ausschliesslich auf die Reduktion des CO₂-Ausstoss im Bereich der Mobilität beschränkt ist, gemäss Postulat angestrebt werden soll. Vor dem Hintergrund des im Kapitel 2.1 bis 2.3 Dargelegten gelangt er zu dem Schluss, dass dies wenig zielführend wäre. Ausschlaggebend für diese Einschätzung sind 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 CO₂-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.
- Zugleich soll der Klimaschutz 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 und die Massnahmenentwicklung zur CO₂-Reduktion im Bereich der Mobilität auf den beiden bereits begonne-

nen Pfaden weiterverfolgt werden sollen – im Rahmen der Steuergruppe Klima und des Fachgremiums Klimaschutz einerseits und in den mobilitätsstrategischen Dokumenten wie KRIP und Agglomerationsprogramm andererseits (siehe auch Kap. 2.3).

3. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat 2013/369 «Strategie zur Senkung CO₂ und Energieverbrauch im Mobilitätsbereich» abzuschreiben.

Liestal, 17. November 2020

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich