



## Sektion beider Basel

Touring Club Schweiz  
Uferstrasse 10  
4414 Füllinsdorf  
sektionBSBL@tcs.ch  
www.tcsbasel.ch

Birgit Kron  
Tel.: + 41 61 906 66 11  
Mail: birgit.kron@tcs.ch

Bau- und Umweltschuttdirektion  
Herr Isaac Reber  
Regierungsrat  
Rheinstrasse 29  
4410 Liestal

30. März 2023

### Stellungnahme zur Klimastrategie Basel-Landschaft

Sehr geehrter Herr Regierungsrat Reber  
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Touring Club Schweiz (TCS), Sektion beider Basel, bedankt sich für die Möglichkeit, seine Schwerpunkte und Anliegen zur kantonalen Klimastrategie Basel-Landschaft festzuhalten.

#### Zusammenfassung

Wir begrüssen den realistischen Zeithorizont 2050, der den Klimazielen des Bundes entspricht. Ebenso befürworten wir die Leitsätze der Klimastrategie BL, insbesondere den Fokus auf effiziente und wirkungsvolle Massnahmen innerhalb des kantonalen Handlungsspielraums. Für den TCS beider Basel ist vorgängig die Mobilitätsstrategie von Bedeutung, zu welcher er differenziert Stellung nehmen wird. Zentrale Punkte, auf die wir bereits bei der Ausarbeitung hinweisen wollen, sind die **Technologieneutralität** und ein auf Anreiz basiertes Lenkungssystem, welches zur Anwendung kommen soll. Von der Förderung einzelner Energie- oder Verkehrsträger ist abzu- sehen. Die Klimavorgaben im Bereich Verkehr sollen adäquat dem CO<sub>2</sub> Ausstoss – unter Ver- gleich aller Verkehrsträger – gegenübergestellt werden und ebenfalls lückenlos am Zieljahr 2050 ausgerichtet werden. Sie müssen **verhältnismässig, eindeutig und nachvollziehbar** sein. Sie dürfen keine Einschränkungen für den Verkehrsfluss aufweisen oder eine sozial exkludie- rende Wirkung entfalten. Die Mobilitätsstrategie sollte das **Prinzip der Effizienz** berücksich- tigen, auf den technologischen Fortschritt setzen und nicht politisierte Massnahmen ent- halten. Von Verboten, Strafsteuern oder Markteingriffen ist abzusehen. Grundsätzlich soll nicht versucht werden, die **Nachfrage** zu steuern und einzudämmen. Auch nicht im Na- men des Klimas. Dies entspricht nicht dem Verständnis von freien Demokratien, sondern von totalitären Staaten und Planwirtschaft. Die Begriffe «klimaschonend, klimaneutral, kli- mafreundlich, klimakompatibel» wie «ressourcenschonend» sind im kantonalen Kontext zu definieren. Massnahmen müssen auf ihre **Wirksamkeit** überprüft werden. Den unter- schiedlichen Siedlungsstrukturen und -ansprüchen auf Kantonsgebiet ist in puncto Mobili- tät Rechnung zu tragen.

## **Einzelkritik der Leitsätze der Klimastrategie zur Mobilität**

Der TCS beider Basel wird sich in der vorliegenden Vernehmlassungsantwort lediglich zum Themenkomplex «Verkehr und Raum» Punkt 3.3 äussern.

Obwohl festgestellt wird, dass der Verkehr mit einem Anteil von 40 % der grösste Verursacher von direkten Treibhausgasemissionen im Kanton ist, wurde die Klimastrategie BL ohne den zentralen Themenkomplex «Mobilität» in die Vernehmlassung gegeben. Lediglich Eckpunkte und Stossrichtungen werden im folgenden Konzept benannt. Die Mobilitätsstrategie BL ist für Mitte des Jahres 2023 angekündigt. Für den TCS beider Basel ist es unverständlich und störend, dass man ein Gesamtkonzept in die Vernehmlassung verabschiedet, ohne den Teil, der auf das tägliche Leben der Baselbieter Bevölkerung mitunter die grössten Auswirkungen haben wird. Dieses Vorgehen ist im besten Fall ungebührlich. Die Gründe dafür können in einem Wahljahr nur erahnt werden.

### Förderung Elektromobilität

Der TCS beider Basel setzt sich für die Förderung der Elektromobilität ein, die enorme Einsparungseffekte beim CO<sub>2</sub> in der Mobilität ermöglicht. Der TCS fördert jedoch auch die Entwicklung und Erforschung von Wasserstoffantrieben sowie synthetischen Kraftstoffen, welche in absehbarer Zeit verfügbar sein werden. Der Vorteil bei den Kraftstoffen, die klimaneutral sind ist, dass sie mit den bestehenden Fahrzeugen und somit der bestehenden Technik genutzt werden können. Denn ein Umsteigen von Fossilantrieben auf Elektromotoren generiert aufgrund der Abgabe und Entsorgung sowie der Neuproduktion der Fahrzeuge enorme Emissionen. Steigt dann der Strombedarf aufgrund der überwiegenden Elektromobilität drastisch an, muss sichergestellt sein, dass der Bedarf gedeckt wird und der Strommix auch dann noch nachweislich erneuerbar-fossilfrei bleibt. Daher geht es im Kern um Innovation. Das Konzept macht hierzu keine konkrete Aussage.

### Verkehrsverlagerung statt -ausbau

Der versuchten Verlagerung hin zum Öffentlichen Verkehr (ÖV), resp. zu Fuss- und Veloverkehr (S. 27), sind zumeist enge Grenzen gesetzt. Gewünschte Umsteigeeffekte sind allenfalls für die Schiene zu erwarten, da der Langsamverkehr in puncto Distanzüberwindung begrenzt und der ÖV bereits jetzt zu Spitzenzeiten überlastet ist. Etliche Gebiete im Baselbiet erwarten ein markantes Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum in den kommenden zwei Jahrzehnten und werden daher zu einem exponentiell vergrösserten Bedarf an Mobilität beitragen. Eine bessere Verteilung auf die bestehenden Verkehrsträger (Modal-Split) ist wünschenswert, einem derartigen Wachstum kann jedoch nur mit Kapazitätserweiterung begegnet werden. Kapazitätsausbau darf deshalb kein Fremdwort mehr sein. Das alleinige Beheben von Engpässen – wenn diese denn angegangen werden – wird in naher Zukunft nicht ausreichen, den Mehrverkehr aufgrund des gesteigerten Mobilitätsbedürfnis der gewachsenen Bevölkerung aufzunehmen.

### Demografie und Verkehrsverhalten

Es ist an der Zeit, die ideologischen, politisierten Denkblockaden zu durchbrechen. Ansonsten besteht die immanente Gefahr, die Mobilität zu einem knappen Gut verkommen zu lassen. Dies mag auf den ersten Blick im Rahmen der Klimaverbesserung sogar attraktiv erscheinen, bringt jedoch enorme soziale, gesellschaftliche und wirtschaftliche Konsequenzen mit sich. Eine internalisierte Änderung im Mobilitätsverhalten kann nur erreicht werden, wenn die Anforderungen an die Mobilität (Schnelligkeit, Effizienz, Kosten, Praktikabilität) bedacht werden. Eine «Vermeidung von Verkehr» (S. 28) ist also weder möglich noch löblich.

Was ein «vermehrt nachhaltiges Mobilitätsverhalten bei der Bevölkerung» und «nachhaltige Logistikkonzepte» konkret bedeuten, wird im Konzept nicht erläutert.

## Einzelkritik Stossrichtungen

### V1 Fossilfreie und effiziente Antriebe

Der TCS beider Basel stützt die Ausrichtung, dass die Substitution von fossilen zu klimaneutralen Antrieben im Zentrum der künftigen Mobilität steht. Der Kanton kann diese Entwicklung durch Förderung begünstigen. Die Förderung soll sich jedoch nicht auf die Elektromobilität begrenzen, sondern auch mit der Verfügbarkeit von Wasserstoff und synthetischen Kraftstoffen (sogenannten E-Fuels) rechnen.

Zur Schlüsselmassnahme «V1.1 Vorgaben zu Ladeinfrastrukturen bei Neubauten und Förderung bei bestehenden Mehrparteiengebäuden» ist anzumerken, dass der Landrat die Motion 2020/37 Ladestationen für Elektromobilität – Bauliche Verpflichtungen, deren Inhalt deckungsgleich mit den hier genannten Schlüsselmassnahmen ist, am 14.01.2021 überdeutlich abgelehnt hat. Die Entscheide des Parlaments sind zu respektieren.

### V2 Stärkung von und Verlagerung auf klimaschonende Verkehrsmittel

- V2.1 Kantonales Konzept multimodale Verkehrsdrehscheiben

Ein Gesamtkonzept zu multimodalen Umsteige-Hubs ist zu befürworten. Gerade im Bereich der Shared Mobility ist dies vielversprechend. Für eine langfristige Planung ist der Fokus auch für Flug-taxis (Drohntechnologie) und shared autonomous vehicles (z.B. Robot-Taxis) zu öffnen. Es sollten auch Misch-Optionen zwischen individual und shared mobility Ansätze in diese Überlegungen einbezogen werden sowie die Nutzung der mobilen Personendaten (Mobilitätsdateninfrastruktur). MaaS-Konzepte sind dabei in ihrer Wirkung nicht zu überschätzen, da sie keine gesicherten Verlagerungen entfalten (bisherige All-in-one Apps waren nur mässig erfolgreich). Ebenso sind Ride-Sharing Konzepte (Mitfahr-Gelegenheiten) nur als zusätzliche Option zu sehen, da sie in ihrer Wirkung nur sehr bedingt von Nutzen und abhängig von der Siedlungsstruktur sind. Diese können auch gegenteilige Effekte (Umsteige-Effekte von ÖV auf MIV) provozieren.

- V2.2 Konzept zur Beschleunigung ÖV; V2.3 Strategie letzte Meile: neue Angebote zur «letzten Meile» im ÖV integrieren; V2.7 Förderung kombinierte Mobilität mittels zusätzlicher Abstellanlagen für Velos an den Verkehrsdrehscheiben

Eine Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs ist an vielen Stellen schwierig realisierbar. Es ist darauf zu achten, dass keine Konkurrenzsituationen mit dem Individualverkehr geschaffen wird und bei Dosierstellen muss der mögliche Rückstau mitbedacht und wenn möglich verhindert werden. Die Ökobilanz der geteilten Mikromobilität (z.B. Scooter Anbieter) hat sich seit geraumer Zeit zwar verbessert, eine künstliche (staatliche) Förderung sollte dennoch nicht grossflächig erfolgen.

- V2.4 Weiterentwicklung Radroutennetz BL mit Fokus auf den Alltagsverkehr; V2.5 Einrichtung von Velovorzugsrouten; V2.6 Mehr Flächen für den Fussverkehr

Der TCS beider Basel begrüsst die Weiterentwicklung des Radroutennetzes. Vermehrt sollte dabei jedoch zwischen Langsamverkehr und leistungsfähigem Alltagsverkehr (E-Bikes und motorisierte Zweiräder) unterschieden werden. Der TCS begrüsst die Schaffung neuer Verkehrsflächen in separierter Linienführung, um den Druck von den Strassen zu nehmen. Befürworten würden wir auch die Schaffung von Hochbahnen und separierten Velostrassen mit eigenen Zu- und Abfahrtsystemen. Von Flächenschaffung für den Fussverkehr ist abzusehen.

- V2.8 Kampagnen zum Umstieg auf ÖV und Velo lancieren und unterstützen

Von Kommunikationsmassnahmen und staatlichen Werbe-Kampagnen für den Langsamverkehr ist abzusehen, da die Auswirkung auf die Verkehrsmittelwahl erwiesenermassen gering ist.

### V3 Verhaltensveränderungen zu klimaschonender Mobilität unterstützen

- V3.3 Dialog Mobilität: Schaffung und Betrieb einer Kommunikationsplattform

Die Schaffung eines Dialogs Mobilität begrüsst der TCS beider Basel ausdrücklich. Es wäre allerdings sinnvoll die Anbieter der unterschiedlichen Mobilitätsformen sowie die Mobilitätsverbände der Region einzubeziehen. Von der Schaffung einer (isolierten) staatlichen Fachstelle ist abzusehen. Für die Einbindung der Öffentlichkeit wären Gesprächsrunden geeigneter als eine einseitig betriebene Kommunikationsplattform.

- V3.4 Aktionsplan Freizeitverkehr erstellen

Von einer allzu scharfen Trennung und unterschiedlichen Betrachtung zwischen Freizeit- und Berufsverkehr ist dringlich abzuraten. Der TCS beider Basel setzt sich für die freie Wahl des Verkehrsmittel ein und wehrt sich gegen jegliche «Kriminalisierung» von Mobilitätsbedürfnissen oder deren Begründung.

- V3.5 Forcierung Homeoffice

Von staatlicher «Forcierung» in der Privatwirtschaft ist generell abzusehen. Hier sind die Unternehmen und Arbeitgeberinnen der Region angehalten, Anreize zu setzen, zumal der Trend zu Homeoffice rückläufig ist und keine grossen Effekte auf das Verkehrsaufkommen garantieren kann.

### V4 Abstimmung Siedlung und Verkehr

- V4.1 Konzept öffentlicher Strassenraum

Die in diesem Abschnitt angesprochene Flächeneffizienz, die ursprünglich den Nutzungswert in Gebäuden definiert, kann in der Mobilität Vorteile schaffen. Bei der optimalen Nutzung des vorhandenen Raums für den Verkehr ist jedoch entscheidend, welche Funktion der Fläche oder Strecke zukommt. Hauptstrassen bündeln den Verkehr und schützen dadurch die Quartiere. Eine Umnutzung oder ein Umdefinieren hat daher immer direkte Konsequenzen auf den Verkehrsfluss. Die Leistungsfähigkeit (oder eben der Nutzungswert) sinkt beispielsweise bei Mischnutzung. Wird eine Hauptstrasse beruhigt, wird der Verkehr folglich umgelenkt und die Sogwirkung entfällt. Der TCS beider Basel setzt sich weiterhin für den Schutz der Quartiere und eine Verkehrsberuhigung in den Quartieren ein (Tempo 30 Zonen). Um dies zu gewährleisten, muss der Verkehr jedoch gelenkt und auf leistungsfähige Achsen (Hauptstrassen, Tempo 50) konzentriert werden. Im Herbst 2020 hat sich das Baselbieter Stimmvolk mit über 60% für den Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes ausgesprochen. Dies auch unter der Prämisse, dass der Verkehr vermehrt aus den Dörfern rausgeführt wird. Umfahrungsstrassen und intelligente Zubringersysteme müssen daher vom Kanton in der Umsetzung priorisiert werden, um langfristig die Dörfer zu entlasten. Eine Verkehrsberuhigung – auch auf Hauptstrassen – bei gleichzeitig fehlendem Ausbau von Hochleistungssystemen wird früher oder später zum Verkehrskollaps führen. Im Sinne der Flächeneffizienz bei Gebäuden könnten auch in der Mobilität durch die Separierung und Einführung von Ebenen Effekte erzielt werden. So könnten Velohochbahnen oder langfristig der Einsatz von Flugtaxi die Effizienz steigern.

- V4.2 Kantonales Leitbild Parkraum; V4.3 Förderung autofreies Wohnen und Arbeiten

Für den ruhenden Verkehr gelten die Regeln der Flächennutzung und auch hier kann mittels Ebenen (z.B. Quartierparkings / Einstellhallen) die Oberfläche entlastet und umgenutzt werden. Eine Parkraumbewirtschaftung, die mehrheitlich auf den monetären Anreiz setzt wird hingegen wenig Chancen auf Erfolg haben. Sie führt lediglich zu einer Verknappung des Guts – ohne Flächenumnutzung. Der TCS beider Basel steht daher einem kantonalen Ansatz zur Parkraumbewirtschaftung kritisch gegenüber. Ist es doch Sache der Gemeinde, wie sie ihren Raumnutzungsmix am

besten definiert und umsetzt. Von autofreien Planquartieren mit selektierender und exkludierender Auswirkung auf die Bewohnerschaft ist generell abzusehen.

#### V5 Ressourcenschonende Verkehrsinfrastruktur

- V5.3 Gebietsbezogene Verkehrsmanagementkonzepte

Dem Grundsatz «so wenig wie möglich» widerspricht der TCS beider Basel vehement. Die Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Bevölkerung und das Abnutzen und «Ausfahren» von Verkehrsinfrastruktur ist weder effizient noch klimaschonend. Im Gegenteil sollte vermehrt in die Erhaltung, Instandsetzung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur investiert werden, um so die neueste Technologie/Innovation implementieren zu können. Der Einsatz von Recyclingbaustoffen ist zu begrüssen. Auf gebietsbezogene Verkehrsmanagementkonzepte ist gänzlich zu verzichten.

#### V6 Klimaschutz in Raumplanungsinstrumenten integrieren

Am 7. April 2022 hat sich der Baselbieter Landrat gegen die Abbildung des Klimawandels im Kantonalen Richtplan (KRIP) entschieden. Dies beinhaltete sowohl die «Einführung eines neuen Objektblatts» im KRIP wie auch die Überarbeitung der bestehenden Objektblätter auf «raumrelevante Folgen, Risiken und mögliche Chancen des Klimawandels». Es ist nicht nachvollziehbar warum sich nun – entgegen der Vorgabe des Parlaments – das Konzept «Klimawandel im kantonalen Richtplan BL» in Erarbeitung befindet. Die Entscheide des Parlaments sind grundsätzlich zu respektieren.

Wir bitten Sie, unsere Anmerkungen in die Ausarbeitung der Mobilitätsstrategie einfließen zu lassen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Schwerpunkte.

Für allfällige Rückfragen steht Ihnen Birgit Kron (Tel. 061 906 66 11, E-Mail: [birgit.kron@tcs.ch](mailto:birgit.kron@tcs.ch)) gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse  
TCS beider Basel



Lukas Ott  
Geschäftsführer



Birgit Kron  
LeiterIn Politik