



STANDPUNKT

Klimamassnahmen im Verkehr

focus 2/21

März



Peter de Haan

Leiter Ressourcen, Energie und Klima bei EBP, Autor der Studie «Handlungsspielräume der Städte für eine klimaneutrale Mobilität».

Die Schweizer Klimastrategie sieht netto null Emissionen bis 2050 vor. Dieses Ziel ist ehrgeizig. Auf Bundesebene sind die politischen Instrumente dafür noch nicht alle beschlossen, aber das revidierte CO₂-Gesetz ist als gute Grundlage dafür angelegt. Kantone, Städte und Gemeinden müssen diese Ziele ebenfalls mittragen und Massnahmen lancieren, um diese zu erreichen.

Für den Verkehr, der für 40 Prozent des Kohlendioxidausstosses in der Schweiz verantwortlich ist, stellen sich dadurch besondere Herausforderungen. Erstens müssen und wollen Menschen mobil sein – für ihre Arbeit, ihre Ausbildung, Einkäufe, Freizeit-erlebnisse sowie für den sozialen und kulturellen Austausch. Die Grenzen zwischen sinnvoller Basismobilität und schädlicher Übermobilität sind dabei nicht nur fliessend, sondern sehr subjektiv. Zweitens gehören aus Sicht der Treibhausgasinventare auch Baumaschinen, Land- und Forstwirtschaft, mobile Maschinen, Garten- und Hobbywerkzeuge dazu.

Um das langfristige Ziel der Klimaneutralität zu erreichen, ist ein Umdenken beim Priorisieren der Massnahmen nötig. Die Massnahmen müssen neben der Emissions-

reduktion auch danach bewertet werden, ob sie in anderen Zieldimensionen, etwa bezüglich Lärm, Luftschadstoffen, Flächenbedarf, Sicherheit, Zerschneidung der Landschaft oder urbaner Qualität günstig sind oder nicht. Für ambitionierte Klimaziele sind prioritäre Ansätze zu wählen, die den übrigen Dimensionen dienen oder zumindest nicht schaden. Synergien sind zu nutzen: Massnahmen mit eher kleiner Klimawirkung können sinnvoll sein, weil sie in den anderen Dimensionen positive Wirkungen entfalten. Umgekehrt ist zu vermeiden, dass Zielkonflikte auftreten, indem Massnahmen mit per se grosser Klimawirkung anderweitig negative Folgen zeitigen.

Es reicht nicht mehr aus, für jede Massnahme einzeln aufgrund des Kosten-Nutzen-Verhältnisses oder der Akzeptanz zu entscheiden, ob sie umgesetzt werden soll oder nicht. Gefragt ist eine systemische Betrachtungsweise. Beispielsweise ist die Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an energie- und platzsparende Mobilitätsformen wie den Fuss- und Veloverkehr eine Voraussetzung dafür, damit diese attraktiver werden. Und es braucht zuerst Ladeinfrastruktur, bevor Elektroautos sich im Massenmarkt durchsetzen können. Schliesslich reicht es nicht aus, einmalig Massnahmen zu beschliessen. Ihre Wirkungen sind periodisch zu überprüfen, und falls nötig sind Anpassungen vorzunehmen.

Studie Handlungsspielräume der Städte für eine klimaneutrale Mobilität auf der Website der Städtekonferenz Mobilität

Liebe Leserin, lieber Leser

Klimawandel, Klimakrise, Klimastreik – das Klima ist ein Dauerbrenner in der Öffentlichkeit und in der politischen Arena. Die Schweiz hat das Abkommen von Paris ratifiziert und sich zum Ziel gesetzt, bis 2050 vollkommen klimaneutral zu werden. Somit ist klar: Der CO₂-Ausstoss muss massiv reduziert werden.

So führt kein Weg daran vorbei, die Emissionen im Verkehr deutlich zu senken und eine klimaneutrale Mobilität anzustreben. Der Verkehr ist für 40 Prozent des gesamten CO₂-Ausstosses der Schweiz verantwortlich. Die Städtekonferenz Mobilität hat deshalb eine Studie erstellen lassen, die Handlungsspielräume der Städte zur Emissionsreduktion aufzeigt, die in dieser Ausgabe des «focus» näher beleuchtet werden. Klar ist: Es gibt keine einfachen Lösungen. Die Städte gehen jedoch voran und haben bereits für viele innovative Lösungsansätze gesorgt. Dies zeigt auch das Beispiel aus Basel.

Wir wünschen eine gute Lektüre!

Inhalt

Standpunkt	1
Interview	2
Thema	3
Session	4
Städteverband im Fokus	5
Agenda	6

INTERVIEW

«Ab 2050 sind keine fossil betriebene Fahrzeuge mehr erlaubt»



Beat Jans
Regierungspräsident Basel-Stadt

Beat Jans ist im November 2020 als Regierungspräsident in die Regierung von Basel-Stadt gewählt worden und steht dem Präsidialdepartement vor. Zuvor sass er während 10 Jahren im Nationalrat und dort in der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie.

Beat Jans ist Umweltnaturwissenschaftler und war beruflich unter anderem für Pro Natura und als selbstständiger Berater im Bereich Nachhaltigkeit und Kommunikation tätig.

Welchen Stellenwert haben für Sie die Bestrebungen, eine klimaneutrale Mobilität zu erreichen?

Einen sehr grossen Stellenwert! Denn damit wir insgesamt klimaneutral werden, muss auch die Mobilität ihren Beitrag leisten. Dazu ist es wichtig, Mobilität im Gesamtkontext zu betrachten. Unser Mobilitätsverhalten ist verbunden mit unseren Lebens- und Arbeitsmodellen und verknüpft mit anderen Bereichen unseres städtischen Lebens.

Welche Ziele und welchen Zeithorizont verfolgt Basel, um Emissionen bei der Mobilität zu senken?

Wir haben einen Volksentscheid, dass bis 2050 ausschliesslich emissionsarme, klima- und ressourcenschonende Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten in Basel verkehren – das heisst, ab 2050 werden keine fossil betriebenen Fahrzeuge mehr erlaubt sein. Die künftige Mobilitätsstrategie «Basel unterwegs – klimafreundlich ans Ziel» zeigt auf, welche laufenden und neuen Massnahmen dazu notwendig sind. Gleichzeitig arbeiten wir in allen Politikbereichen an Lösungen, welche auf verschiedenen Ebenen unsere Mobilität beeinflussen. Eine integrale und ressourcenschonende Stadtentwicklung ist eine, die kurze Wege zum Ziel hat. Arbeiten, wohnen, einkaufen sowie Freizeit sollen nahe beieinander liegen. Denn das spart Verkehr.

Wie soll das konkret geschehen?

In Basel-Stadt sind im letzten Jahrzehnt 20'000 neue Arbeitsplätze entstanden. In die Stadt gezogen sind aber nur 10'000 Menschen. Das Ziel ist es, diese Lücke kleiner zu machen, sprich, entsprechend der Zunahme von Arbeitsplätzen Wohnraum zu schaffen. Mit den Transformationsarealen verfügt Basel über ein Wachstumspotential, das nachhaltig genutzt werden soll.

Zu den zahlreichen Herausforderungen auf diesem Weg gehört die Mobilität. Kurze Wege sind das eine, ein intelligenter Mix an verschiedenen Verkehrsträgern das andere. Die Trams in Basel fahren bereits seit 2009 mit 100% erneuerbarer Energie. Bis 2027 werden wir auch die Busflotte auf E-Busse umstellen, so dass der gesamte ÖV mit 100% erneuerbarer Energie betrieben wird. Aufgrund der wachsenden Menge der Warentransporte sind auch in der Logistik zunehmend innovative Ansätze für eine möglichst ökologische Abwicklung gefragt. Da neue Formen der Zusammenarbeit und des Teilens an Bedeutung gewinnen, ist z.B. beispielsweise eine digitale Plattform geplant.

Inwiefern stimmen Sie sich dabei mit Ihren Nachbarkantonen und -ländern ab?

Wir können unsere Kernstadt nicht unabhängig von der Agglomeration betrachten. Darum ist es wichtig, dass wir mit unseren Nachbarn zusammenarbeiten, um den

ÖV weiter auszubauen. Da ist in den vergangenen Jahrzehnten viel geschehen, u.a. mit dem Tarifverbund Nordwestschweiz, der mit einem einzigen Abonnement genutzt werden kann. Dieses ist seit auch für Fahrten über die Landesgrenze nach St. Louis und Weil am Rhein gültig. Doch sollte es, um die Zentrumsfunktion Basels ideal zu nutzen, auch Olten einschliessen.

Wo sehen Sie die grössten Herausforderungen?

Die grosse Herausforderung sehe ich darin, neue Lebens- und Arbeitsmodelle und neue Konsum- und Produktionsmuster zu entwickeln, um insgesamt klimaneutral zu werden, auch in der Mobilität. Dies ist verbunden mit einem gesellschaftlichen Prozess.

Ist die klimaneutrale Mobilität in der Bevölkerung akzeptiert?

Die Basler Stimmbevölkerung hat einem emissionsarmen, klima- und ressourcenschonenden Verkehr bis 2050 zugestimmt. Basel hat zudem als erste Schweizer Stadt den Klimanotstand ausgerufen. Der Grosse Rat hat eine Spezialkommission Klimaschutz eingerichtet. Klimaschutz ist in Basel auf der politischen Agenda gesetzt. Deshalb steht für mich die Bewerbung für den European Green Capital Award stark im Vordergrund, der als eine Art Königsprozess alle Bestrebungen im Bereich Nachhaltigkeit und Klimaschutz bündelt.

THEMA

Fünf Ansätze für einen klimaneutralen Verkehr

Die «Mobilitätswende» hin zu einem Verkehr, der keine Belastung mehr ist für das Klima, ist ein anspruchsvolles Unterfangen. Dafür gibt es nicht einen einzigen Hebel, sondern mehrere Werkzeuge, die in geeignet einzusetzen und aufeinander abzustimmen sind. Ein wesentlicher Faktor beim Setzen von Prioritäten ist die Flächeneffizienz.



Adrian Borgula
Stadtrat Luzern,
Präsident Städtekonferenz
Mobilität

Bund, Kantone und Gemeinden sind enorm gefordert, Wege zu finden, um den Ausstoss von Treibhausgasen möglichst schnell auf null zu bringen. Der Beitrag der Mobilität zu diesem gewaltigen Unterfangen wurde in den letzten Jahren oft zu wenig gewichtet, und teilweise ist das auch heute noch der Fall. Mit der Studie «Städtische Handlungsfelder für eine klimaneutrale Mobilität» hält die Städtekonferenz Mobilität hier dagegen. Sie hat dafür die Ausgangslage aufgearbeitet und zeigt Möglichkeiten auf, wie sich dem begegnen lässt.

Die Studie enthält nicht weniger als elf verschiedene Stossrichtungen und 47 Handlungsfelder, die dazu beitragen können, den Verkehr von jeglichem Kohlendioxid-Ausstoss zu befreien. Im Grundsatz lassen sich fünf Ansätze unterscheiden, die idealerweise intelligent zusammenwirken: erstens das Vermeiden von Verkehr und Verkürzen der Strecken; zweitens das Verlagern auf emissionsarme, siedlungsverträgliche Verkehrsträger; drittens das Verbessern der Antriebe; viertens das kluge Vernetzen der Mobilitätsangebote. Und fünftens die Vorbildfunktion der öffentlichen Hand gegenüber Bevölkerung und Wirtschaft - eine Funktion, die etwa mit der Beschaffung von elektrisch angetriebenen Kehrtraktoren an Fahrt aufnimmt.

Hilfe durch Siedlungsentwicklung nach innen

Was es heisst, Verkehr zu vermeiden, haben alle, die im Homeoffice arbeiten können, in der Corona-Krise drastisch erfahren. Und auch jene, die für ihre Ferien gerne weit über die Landesgrenzen reisen, waren angehalten, ihren Radius zu reduzieren. Wenn wir

daraus die praktische Erfahrung mitnehmen, dass wir unser Leben auch mit weniger Pendeln und mehr Freizeit in der Nähe führen können, ist bereits etwas gewonnen. Beim Verlagern auf emissionsarme Verkehrsträger hilft uns die Siedlungsentwicklung nach innen. Schweizer Städte waren schon Städte der kurzen Wege, bevor dieser Begriff jüngst in Mode gekommen ist, und sie sind es nach wie vor. Indem nun auch die Agglomerationen baulich dichter und für die Nahversorgung attraktiver werden, steigt die Attraktivität des zu Fuss Gehens, des Velofahrens sowie von Bahn, Tram und Bus auch dort.

Weniger Raum ist gefragt

Umgekehrt bedingen grössere Dichten an Menschen und Bauten auch eine möglichst flächeneffiziente Abwicklung der Mobilität. Und hier haben wiederum die genannten emissionsarmen Fortbewegungsarten die Nase vorne. Abgesehen davon: Wir müssen nicht nur dafür sorgen, dass Verkehrsmittel unsere Luft nicht mehr verschmutzen, sondern auch dafür, dass unsere Mobilität weniger Raum in Anspruch nimmt. So wie gemäss dem Bundesamt für Statistik heute rund 40 Prozent des Kohlendioxidausstosses in der Schweiz auf das Konto des Verkehrs gehen, so nehmen die Verkehrsflächen (Abstellflächen inklusive!) heute einen Drittel der Siedlungsfläche in Anspruch.

«Die Verkehrsfläche nimmt einen Drittel der Siedlungsfläche in Anspruch.»

Flächeneffiziente Verkehrssysteme erlauben es, die geeignete Verteilung des öffentlichen Raums zu überprüfen und in den verdichteten urbanen Gebieten Flächen zu verbessern und zu gewinnen für eine erhöhte Aufenthaltsqualität, mehr Biodiversität und verbesserte Klimaanpassung.

Auch die Verbesserung der Antriebe, will heissen: die Elektrifizierung des Strassenverkehrs ist ein Gebot der Stunde. Der Wan-

del hin zu durchwegs elektrifizierten Personen- und Lastwagen sollte auch mit einem konzeptionellen Sprung verbunden werden, wie es das ein SKM-Positionspapier von 2017 fordert. Elektrisch angetriebene Autos sollen vermehrt geteilte Autos sein, Autos auch, die nicht mehr vorwiegend Stehzeuge sind sondern dem Namen Fahrzeug wieder gerecht werden. Der Erfolg der Elektromobilität bedingt nicht nur elektrische Fahrzeuge, sondern auch Ladestationen, die wie bei den Tankstellen primär im privaten Raum anzustreben sind. Gemäss der SKM-Studie würde ein «Recht auf Steckdose» bei Mietverträgen für Parkplätze die grösste Wirkung erzielen.

Zuerst Vermeidung und Verlagerung

Bei aller Komplexität - unter dem Strich macht die Studie zu den städtischen Handlungsfeldern für eine klimaneutrale Mobilität eine kompakte Aussage zu den richtigen Prioritäten in den Städten: «In Anbetracht der aktuell stattfindenden Innenverdichtung schwindet der Platz für Verkehrsmittel, in denen eine einzige mobile Person dutzende Quadratmeter Strasse braucht. Individuelle Elektroautos sind deshalb gerade für Städte ausser für den Gewerbe- und Güterverkehr oft nur eine Teillösung, der Zielkonflikt zur Flächeneffizienz ist oft gross. Deshalb sollten an erster Stelle die Vermeidung und Verlagerung und sekundär der Einsatz von erneuerbaren Antrieben erfolgen.»

SKM-Frühlingsforum zur Zukunft des öffentlichen Verkehrs in den Städten

Nicht erst seit der Corona-Krise sieht sich der klassische öffentliche Linienverkehr Veränderungen gegenüber. In den Städten finden sich neue Mobilitätsangebote, wie Miet-Velos oder Miet-Trottinette, und die Digitalisierung vereinfacht Transportketten aus verschiedenen Fortbewegungsarten. Was heisst das für die Zukunft von Bus und Tram? Wie lassen sich die klassischen und die neuen Verkehrsmittel intelligent kombinieren und den jeweiligen Siedlungsstrukturen anpassen? Und welche Rolle spielen dabei die Städte? Am Frühlingsforum-Webinar der Städtekonferenz am 20. April äussern sich kompetente Referentinnen und Referenten zu diesen Fragen und möglichen Antworten darauf. Detailliertes Programm und Registrierung bis am 4. April unter www.skm-cvm.ch.