Klimagerechtigkeitsinitiative Basel2030
Unsere Positionen zur Abstimmung

Zugleich eine kritische Würdigung des Gegenvorschlags des Grossen Rates (14.9.22; basierend auf dem Bericht der UVEK v. 29.6.22) sowie des Infras-Grundlagenberichts «Netto-Null Treibhausgas-Emissionen Kanton Basel-Stadt»

Im Rahmen der politischen Behandlung der kantonalen Volksinitiative «für ein klimagerechtes Basel (Klimagerechtigkeitsinitiative)» hat der Regierungsrat dem Grossen Rat im September 2021 einen Gegenvorschlag unterbreitet. Dieser wurde von der UVEK, der zuständigen parlamentarischen Kommission (Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission), verbessert und am 8.7.22 dem Grossen Rat zur Behandlung zugestellt. Nach dessen Behandlung am 14.9.22. kommen Initiative und Gegenvorschlag voraussichtlich am 27.11.22 zur Abstimmung.

In diesem Dokument legen wir unsere Einschätzung zum Gegenvorschlag des Grossen Rates dar. Dieser bezieht sich u.a. auf einen Grundlagenbericht, den der Regierungsrat 2021 bei Infras in Auftrag gegeben hat, und den wir hier darum ebenfalls kritisch würdigen.

Da der Grosse Rat den Gegenvorschlag der UVEK vom 29.6.22 ohne Änderungen angenommen hat, beziehen wir uns in diesem Dokument direkt auf die Ausführungen der UVEK.

Kerngruppe Basel2030
Basel, August / September 2022

Link zur Klimagerechtigkeitsinitiative auf den Seiten des Grossen Rats 20.1436.02
Direktlink (pdf) zum ausführlichen Erläuterungsdokument der «Klimagerechtigkeitsinitiative Basel2030»
Direktlink (pdf) zum Bericht der UVEK vom 29.6.22 (dem Grossen Rat zugestellt am 8.7.22)
Direktlink (pdf) zum Gegenvorschlag des Regierungsrats (inkl. Grundlagenbericht Infras)

Inhalt

Zusammenfassung 2
Wortlaut Initiative & Gegenvorschlag 3
Kritische Würdigung des Gegenvorschlags 4
Einige Massnahmen für ein lebenswertes Basel und Netto-Null bis 2030 5
Parolen des Initiativkomitees: 2x JA & Stichentscheid Initiative! 6
Kritische Würdigung des Grundlagenberichts (Infras) 7

Zusammenfassung

Wir begrüssen es sehr, dass die UVEK (wie auch schon der Regierungsrat) mit ihrem Gegenvorschlag auf viele Forderungen der Initiative eintritt und den Stimmberechtigten empfiehlt, nicht nur ihren Gegenvorschlag anzunehmen, sondern auch die Initiative. Zugleich datiert die UVEK die Zielerreichung „Netto-Null" um 7 Jahre nach hinten – auf 2037. Der Regierungsrat sah hier 2040 vor, was von der UVEK korrigiert wurde, da offensichtlich zu spät. Doch auch 2037 reicht für einen klimagerechten Absenkpfad NICHT aus. Wir sagen: Wegen der grossen Abhängigkeit von fossilen Rohstoffen (z.B. Russland), den katastrophalen Folgewirkungen von zu langsamem Klimaschutz (Hitze, Trockenheit, Dürren, Brände, Extremwetter etc.) sowie aus Gründen der Klimagerechtigkeit (national wie international) ist Netto-Null bereits 2030 zu erreichen. Im fortschrittlichen Kanton Basel-Stadt ist dies erreichbar, wenn wir uns als Gesellschaft für Innovation und Fairness entscheiden!

Positive Punkte am Gegenvorschlag

- Die Forderungen der Initiative werden im Wortlaut weitestgehend übernommen.
- Das bislang diffuse Klimaziel des Kantons («2000Watt», «2050», «Paris») wird konkretisiert und verbessert!
- UVEK und Regierungsrat bekennen sich zum Umsetzungsprinzip der Klimagerechtigkeit.
- „Negativemissionen" werden realistisch und kritisch eingeschätzt.
- Für den Gegenvorschlag wurde eine Grundlagenstudie erarbeitet (die es auch zu kritisieren gilt – siehe unten).
- Der Regierungsrat schlägt vor, dass über den Verfassungstext seines Gegenvorschlags hinaus die Verwaltung in Teilen bis 2030 auf Netto-Null soll; damit anerkannt dieser, dass ein späteres Netto-Null zu spät ist.
- Die UVEK erwartet vom Regierungsrat einen Klimaaktionsplan. Sie schlägt dazu Punkte der Konkretisierung ihres Gegenvorschlags vor, u.a. zum Einbezug von Konsum (graue Emissionen), und zeitlichen Details. Sie erachtete es zudem als wichtig, dass die Emissionen in den ersten fünf Jahren besonders steil abfallen.

Darum braucht es weiterhin die Initiative mit Netto-Null bis 2030 – und sie ist machbar!

- Netto-Null erst 2037 ist zu spät; damit handelt es sich NICHT um einen klimagerechten Absenkpfad für ein klimagerechtes Basel. 2037 ist v.a. mit bislang schon geplanten Vorhaben begründet: Abbau Gasnetz, bisheriger Fahrplan zum Ausbau der Fernwärme, zu geringe Gebäudesanierungsraten, oder zu moderate Veränderungen im Bereich Verkehr. Basel kann mehr!
- Ein Netto-Null 2037 bedingt später aber höhere Negativemissionen. Doch diese sind unsicher (nicht in grossem Stil machbar), riskant (Wälder können z.B. abbrennen und alles gespeicherte CO2 freisetzen) und konfliktreich (Waldflächen zur CO2-Kompensationen stehen in Konkurrenz zur Produktion von Lebensmitteln).
- Die Kosten für die Anpassung an ein Klima, das aus dem Ruder läuft, werden immens und mit jedem Jahr grösser. Sie übersteigen die Kosten von effektiven Klimaschutzmassnahmen bei weitem. Wir können uns aber jetzt für eine lebenswertere Stadt und Umwelt einsetzen.
- Dazu können wir Stadtquartiere neu denken, die Fernwärme beschleunigt ausbauen und dekarbonisieren, die Gebäudesanierung beschleunigen, anachronistische Infrastrukturprojekte wie den Autobahnausbau (Rheintunnel), die trotz Klimanotstand weiterverfolgt werden, beenden oder auch Routinen in Regierung und Verwaltung für mehr Klimaschutz anpassen (unten ausführlicher).

Kritik an der vom Regierungsrat beauftragten Infras-Studie, die dem Gegenvorschlag zu Grunde liegt

- Die Infras-Studie nimmt nicht alle möglichen Massnahmen und Sektoren in den Blick. Im Fokus stehen v.a. rein technische; diese sind notwendig, aber nicht hinreichend! - Wir können und wollen in Basel mehr!
- Insbesondere werden Flugverkehr, Finanzen, graue Emissionen von Konsum, Produkten und Dienstleistungen von in der Stadt ansässigen Unternehmen nicht berücksichtigt – obwohl dies wichtige Handlungsfelder sind.
- Die Infras-Studie kommt auf Netto-Null bis 2040 – wie in einer analogen Studie auch für Zürich; dies verkennt aber, dass Basel einerseits weiter ist (EnergieGesetz; Fernwärmeausbau (in Zürich gibt es heute z.B. noch 40% Ölheizungen) und bessere politische Ausgangsbedingungen hat (Stadtkanton)!
- Infras verwendet Kosten-Nutzen-Berechnungen mit veralteten Zahlen. Schadenskosten von CO2 werden massiv unterschätzt, damit wird eine späte Zielerreichung finanziell „attraktiver" – das ist aber unhaltbar!
- Methodisch wurde mit der Studie gar nicht abgebildet, was es bräuchte, um 2030 auf Netto-Null zu kommen.

Wortlaut Initiative & Gegenvorschlag

Zum besseren Verständnis folgen hier Initiativtext und Anpassungen des Gegenvorschlags im Wortlaut (ausführliche Erläuterungen zum Initiativtextes auf www.basel2030.ch):

Initiative: Die Verfassung des Kantons Basel-Stadt vom 23. März 2005 wird wie folgt geändert:

§15 (Leitlinien staatlichen Handelns) wird in Abs. 2 wie folgt ergänzt:

[2] Bestehend: *Er [der Staat] wirkt auf die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen und auf eine nachhaltige Entwicklung hin, die den Bedürfnissen der gegenwärtigen Generation entspricht, aber zugleich die ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Bedürfnisse künftiger Generationen und ihre Möglichkeiten nicht gefährdet, ihre eigene Lebensweise zu wählen.* Ergänzung: Er trägt nach seinen Möglichkeiten dazu bei, dass die globale Erwärmung gegenüber dem vorindustriellen Niveau 1,5 Grad Celsius nicht übersteigt.

neu: §16a Klimagerechtigkeit

[1] In Anerkennung der Klimakrise als Bedrohung für Mensch, Ökosysteme, Wirtschaft und ein friedvolles Zusammenleben sowie als Chance für gesellschaftliche Innovation trifft der Staat effektive Massnahmen zu Klimaschutz und zum Schutz vor den Folgen der Klimaerhitzung.

[2] Regierung und Parlament sorgen im Rahmen ihrer Kompetenzen dafür, dass der Ausstoss an Treibhausgasemissionen im Kanton Basel-Stadt in allen Sektoren bis 2030 auf Netto-Null sinkt.

[3] Dazu legt der Staat verbindliche Absenkpfade für Treibhausgase fest und handelt im Sinne von Verursacherprinzip und umfassender Klimagerechtigkeit.

[4] Er setzt sich im Rahmen seiner Beteiligungen an Anstalten und Unternehmen dafür ein, dass diese in ihren gesamten Tätigkeiten, inklusive Finanz- und Verwaltungsvermögen, den vorgenannten Zielen entsprechen.

[5] Er setzt sich beim Bund für die notwendigen Rahmenbedingungen ein.

Gegenvorschlag (UVEK / Grosser Rat): mit Anpassungen am Vorschlag der Initiative in §16a

§15 Abs. 2 (gleichlautend wie Vorschlag Initiative)

[2] Er wirkt auf die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen und auf eine nachhaltige Entwicklung hin, die den Bedürfnissen der gegenwärtigen Generation entspricht, aber zugleich die ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Bedürfnisse künftiger Generationen und ihre Möglichkeiten nicht gefährdet, ihre eigene Lebensweise zu wählen. Er trägt nach seinen Möglichkeiten dazu bei, dass die globale Erwärmung gegenüber dem vorindustriellen Niveau 1,5 Grad Celsius nicht übersteigt.

§16a Klimagerechtigkeit (Anpassungen durch Regierungsrat / *Anpassungen durch UVEK*)

[1] In Anerkennung der Klimakrise als Bedrohung für Mensch, Ökosysteme, Wirtschaft und ein friedvolles Zusammenleben sowie als Chance für gesellschaftliche Innovation trifft der Staat effektive Massnahmen zu Klimaschutz und zum Schutz vor den Folgen der Klimaerhitzung.

[2] Er sorgt im Rahmen seiner Kompetenzen dafür, dass der Ausstoss an Treibhausgasemissionen im Kanton Basel-Stadt in allen Sektoren bis ~~2040~~ *2037* auf Netto-Null sinkt.

[3] Dazu legt er verbindliche *5-Jahresziele und* Absenkpfade für Treibhausgase fest und handelt im Sinne von Verursacherprinzip und umfassender Klimagerechtigkeit.

[4] Er setzt sich im Rahmen seiner Beteiligungen an Anstalten und Unternehmen des Finanz- und Verwaltungsvermögens dafür ein, dass diese in ihren gesamten Tätigkeiten [...] den vorgenannten Zielen entsprechen.

[5] Er setzt sich beim Bund für die notwendigen Rahmenbedingungen ein.

Zudem erwartet die UVEK vom Regierungsrat einen Klimaaktionsplan, zu dem sie verschiedene Konkretisierungsmassnahmen vorschlägt, u.a. zu Fragen des Konsums und der Absenkpfade.

Kritische Würdigung des Gegenvorschlags

Weitgehende Übernahme der Formulierungen der Klimagerechtigkeitsinitiative

Mit dem Gegenvorschlag schliessen sich Regierungsrat und UVEK in fast allen Formulierungen der Klimagerechtigkeitsinitiative an. Bislang eher diffuse klimapolitische Zielsetzungen werden dank der Initiative erstmals klar formuliert. «Klimagerechtigkeit» wird als leitendes Handlungsprinzip anerkannt.

Wesentliche Verbesserungen gegenüber dem Gegenvorschlag des Regierungsrates …

Die UVEK hat den Gegenvorschlag des Regierungsrates nochmals deutlich verbessert. Sie sieht vor, Netto-Null drei Jahre früher (gegenüber Regierungsrat) zu erreichen sowie verbindliche 5-Jahresziele festzulegen. Zur Auslegung des Verfassungsartikels führt die UVEK ihr Verständnis zu verschiedenen Punkten präziser aus (UVEK-Bericht, S. 10-12): Die UVEK …

- erachtet einen besonders steilen Absenkpfad in den ersten fünf Jahren als wichtig;
- erwartet einen Klimaaktionsplan, für den sie verschiedene Massnahmen zur Konkretisierung vorschlägt. Diese sind sinnvoll und wichtig – gerade weil sie den Zeitpunkt für Netto-Null in die Zukunft schiebt. U.a. geht es um Details zu Systemgrenzen, um Konsum und Sensibilisierung, um den Einbezug von Sozialwissenschaften bei der Erarbeitung des Klimaaktionsplans, um Investitionen oder Innovationen;
- formuliert weitere Anliegen bzgl. Negativemissionstechnologien (Forschung und Förderung) oder den Austausch mit weiteren Städten.

Entsprechende Punkte impliziert bereits schon die «Klimagerechtigkeitsinitiative Basel2030». Dass die UVEK diese explizit benennt, ist dennoch wertvoll.

… aber in wichtigen Punkten unverbindlich und viel zu pragmatisch

Dennoch ist der Gegenvorschlag in zwei zentralen Punkten zu kritisieren.

- Zum einen sind die Verbesserungen gegenüber dem Vorschlag des Regierungsrates zu wenig verbindlich – denn sie sind nicht Teil des eigentlichen Verfassungstextes. **Um das in Basel resultierende CO2-Budget über die Jahre hinweg so klein wie möglich zu halten ist der Wunsch nach raschen Emissionsminderungen in den ersten fünf Jahren zentral. Aber nur mit der Klimagerechtigkeitsinitiative, die Netto-Null 2030 vorsieht, wird ein rasches Absenken der Emissionen auch tatsächlich in der Verfassung verankert.**
- Zum anderen basiert der Gegenvorschlag zu sehr auf dem pragmatisch Möglichen. Er nimmt nicht ausreichend in den Blick, dass wir angesichts des Klimanotstandes auch die **Rahmenbedingungen unseren Handelns verändern** und politisch gestalten müssen. So könnte das Fernwärmenetz nicht schneller ausgebaut werden, oder könnten die Öl- und Gasheizungen und Fahrzeuge nicht bis 2030 ersetzt werden. Auch wenn dies in einigen Fällen stimmen mag, gibt uns die Klimakrise nicht die Zeit, darum die gesamte Zielsetzung nach hinten zu schieben. **Vielmehr wäre zu fragen, was es alles bräuchte, um 2030 Netto-Null zu realisieren. Dies wurde aber mit dem Infras-Grundlagenbericht nicht beantwortet.** Dies hat auch die UVEK kritisiert.

Im Frühjahr 2022 wurde vom HEKS mit verschiedenen Organisationen unter ethischen Gesichtspunkten ermittelt, wie weit das CO2-Budget der Schweiz noch reicht. Ergebnis: Es ist seit März 2022 aufgebraucht. https://www.heks.ch/medien/das-co2-budget-der-schweiz-ist-aufgebraucht

Wir haben daher nicht nur eine internationale Verpflichtung, unsere Emissionen so schnell als möglich zu senken – wir können dies in Basel auch, wenn wir uns heute dazu entscheiden!

Einige Massnahmen für ein lebenswertes Basel und Netto-Null bis 2030

Die Initiative benennt als Verfassungsinitiative keine konkreten Umsetzungsmassnahmen für alle Gesellschaftsbereiche. Selbstverständlich impliziert sie aber Veränderungen und Innovationen in Bereichen wie Mobilität, Stadtentwicklung oder Ausbildung. Um gegen die Klimaerhitzung in einem städtischen Gebiet, das sich besonders aufheizt, einigermassen gewappnet zu sein, stehen ohnehin wesentliche Anpassungen an. Daher zeigen wir hier einige der Gestaltungsmöglichkeiten auf, die wir haben – und die wir für ein lebenswerten Kanton Basel-Stadt auch nutzen sollten! **Wenn nicht wir? Wenn nicht jetzt? – Wir & Jetzt!**

Stadtentwicklung neu denken

Viele Städte machen es erfolgreich vor, wie das Leben in den Quartieren verbessert werden kann, wenn innovative Konzepte umgesetzt werden. Beispiele dafür sind weitgehend autofreie «Superblocks» in Barcelona oder das Konzept der «15-Minuten-Stadt» in Paris. Basel hinkt da hinterher! Dabei können wir clevere klimaneutrale Mobilitätsgestaltung mit ausreichend Strassen & Parkplätzen fürs Gewerbe kombinieren und lebenswerte Quartiere schaffen.

Beschleunigter Fernwärmeausbau und Dekarbonisierung

Um bis 2030 alle Öl- & Gasheizungen zu ersetzen, soll der Ausbau der Fernwärme von 4 km pro Jahr auf 6 km pro Jahr beschleunigt werden. Das ist technisch möglich und angesichts der grössten globalen Krise der Menschheit auch finanzierbar. Parallel dazu muss die Dekarbonisierung beschleunigt werden, z.B. durch die Nutzung von Rheinwärme und Holzschnitzelanlagen. All dies hilft uns nicht nur die Klimakrise zu stoppen, sondern minimiert auch unsere Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen aus Diktaturen wie Russland und schützt uns vor den damit verbundenen, enormen Preissteigerungen. Die Verschiebung des Problems macht die Umstellung nicht günstiger.

Gebäudesanierung beschleunigen

Parallel zum Ersatz fossiler Heizungen können wir die Gebäudesanierung stark beschleunigen. Dazu braucht es eine höhere Sanierungsrate (Annahme Infras: 2%), z.B. durch Beratungsangebote, finanzielle Anreize, vereinfachte Prozesse. Zudem braucht es eine Ausbildungsoffensive für entsprechende Berufe mit mehr Ausbildungsplätzen, Unterstützungsangeboten etc.

Kein weiterer Ausbau von Autoinfrastruktur

Die Regierung verfolgt weiterhin den Autobahnausbau (Rheintunnel). Das ist mit Klimaschutz nicht vereinbar. Und auch die Verkleinerung von Grünflächen nach einer jahrelangen Baustelle (Dreirosenmatte) ist nicht vereinbar mit dringend benötigten Klimaanpassungen (Begrünung zur Kühlung der Stadt). Währenddessen ist das Netz an durchgehenden, sicheren Velowegen in Basel noch immer dürftig. Die Regierung braucht offensichtlich klare Aufträge (Netto-Null-Ziel 2030) und ein gutes Mobilitätskonzept für eine klimaneutrale Stadt.

Routinen, Prozesse, Bewusstsein

Mit Klimaschutz, Klimaanpassung und Klimagerechtigkeit stehen wir vor komplexen Herausforderungen. Bestehende Abläufe & Routinen sind darauf noch nicht ausgelegt. Weder in der Gesellschaft noch in Organisationen oder der Verwaltung. Ein frühes Zusammenarbeiten aller Beteiligten ist nötig und birgt grosse Chancen, die ohnehin anstehende Transformation gemeinsam und erfolgreich hinzubekommen. Dies schliesst auch eine gute Kommunikation zu Klimafragen mit weiten Teilen der Bevölkerung ein.

Parolen des Initiativkomitees: 2x JA & Stichentscheid Initiative!

Das Initiativkomitee empfiehlt für die Abstimmung:

- **JA zur Initiative «für ein klimagerechtes Basel (Klimagerechtigkeitsinitiative)»**
- **JA zum Gegenvorschlag**
- **Stichentscheid: Initiative**

Zentral ist dabei der Stichentscheid für die Initiative, um die Abstimmung für ein klimagerechtes Basel zu gewinnen!

Wir plädieren auch für ein Ja zum Gegenvorschlag, da er weit besser ist, als der heutige Status Quo. Aus den oben genannten Gründen *reicht der Gegenvorschlag aber nicht für ein klimagerechtes Basel aus!*

Nur die Klimagerechtigkeitsinitiative generiert das Momentum – das es HEUTE in Basel für Klimagerechtigkeit braucht!

Für ein künftig lebenswertes und klimagerechtes Basel braucht es darum ein JA für die Klimagerechtigkeitsinitiative.

Wir & Jetzt!

Kritische Würdigung des Grundlagenberichts (Infras)

Netto-Null Treibhausgas-Emissionen Kanton Basel-Stadt – Grundlagenbericht
(pdf, Bericht der Regierung, S. 42-133)

Infras (27.7.2021)
Auftraggeber: Amt für Umwelt und Energie, Kanton Basel-Stadt

Der Bericht wurde vom AUE Basel-Stadt bei Infras in Auftrag gegeben, um eine Grundlage für die Formulierung eines Gegenvorschlages zu haben. Mit ihm wurde **auf drei Sektoren fokussiert**: **«Gebäude/Wohnen», «Verkehr», «Industrie»**. Andere Handlungsfelder wurden praktisch nicht in den Blick genommen. Hingegen wurden die finanziellen und sozialen Auswirkungen verschiedener Schlüsselmassnahmen analysiert.

Der Bericht ist insofern wertvoll, als er eine **quantitative Grundlage für diese drei behandelten Sektoren** schafft. Für sie wird damit auch eine Einschätzung möglich, wie verschiedene Politikmassnahmen zur Abnahme der Emissionen (CO2 / F-Gase) beitragen.

Positiv ist die Methode, mit **verschiedenen Netto-Null-Szenarien** zu arbeiten **(2030 / 2035 / 2040 / 2050)**. Schwer verständlich bleibt jedoch, welche Massnahmen/Anpassungen z.B. die 2030- und 2035er Szenarien von der Referenz 2040 tatsächlich unterscheiden. Dies liegt auch an der grundsätzlichen Herangehensweise, die auch von der UVEK kritisiert wird: es wurde **methodisch nicht gefragt, welche Massnahmen es bräuchte, um z.B. bis 2030 auf Netto-Null zu kommen**. Vielmehr wurden die quantitativen Folgen verschiedener Massnahmenbündel für die unterschiedlichen Zieljahre ermittelt.

In der folgenden kritischen Würdigung fokussieren wir v.a. auf jene Punkte, die Fragen offen liessen, oder wo wir – in Bezug auf den Anspruch unserer Initiative – «Lücken» sehen.

Zusammenfassung:

- Im Bericht werden die beeinflussbaren und schwerwiegenden **Sektoren Konsum, Beschaffung und Finanzanlagen nicht berücksichtigt**.
- **Nebulöse «Rechtsstaatliche Grenzen»** (S.31, S.65f, Tab 9) werden im Szenario 2030 erwähnt, aber nicht konkret benannt; durch proaktive, den Notstand ernst nehmende und positive Kommunikation mit Bevölkerung und Bund kann unserer Meinung nach auch dann viel bewirkt werden, wenn rechtliche Grundlagen (noch) fehlen.
- Das **Referenzszenario 2050 ist weder Paris-kompatibel,** noch beinhaltet es die Kosten für CCS, um innerhalb des CO2-Budgets für «unter 2°C» zu bleiben.
- **Künftige Klimakosten** und Energiekosteneinsparungen werden in der Kostenaufstellung **viel zu gering eingeschätzt** (Diskontierung; unterschiedlicher Zeithorizont d. Szenarien), die **wirtschaftlichen Vorteile des Szenarios Netto-Null-2030 werden somit unterschätzt**.
- Die **Potentiale von Raumplanung und Mobilität werden in den Szenarien nicht ausgeschöpft** (kurze Wege, MIV-Reduktion, Flottenmix), besonders im Vergleich zum Bericht zur Stadt Zürich, die weniger Kompetenzen hat als der Kanton Basel-Stadt.

Politischer vs. technischer Fokus

Wir lesen den Bericht als technischen Bericht zu den drei ausgewählten Sektoren. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass weitere Sektoren unbeleuchtet bleiben.

- **Weitere Sektoren**: Insbesondere graue Emissionen aus Konsum / Ernährung / Beschaffung, Finanzplatz, oder die Effekte der Beteiligung des Kantons an Anstalten und Unternehmen, Finanz-/Verwaltungsvermögen sind für die Erreichung von Klimaneutralität in BS zu berücksichtigen. Dazu sind weitere quantitative Abschätzungen, v.a. aber auch qualitative Politikansätze (Schlüsselmassnahmen) zu diesen Bereichen im Sinne der Initiative wichtig.
- **Klimanotstand, Umsetzungsprozess und Kommunikation**: Das an verschiedenen Stellen im Bericht erhobene Argument von rechtsstaatlichen Grenzen und demokratischen Prozessen (S.31, S.65f, Tab 9) ist zu schnell ein Totschlagargument, mit dem in der Sache aber unklar bleibt, was genau gemeint ist. Wir erachten die Kommunikation zur Notwendigkeit und den Vorteilen einer raschen Netto-Null-Strategie für wesentlich, um politische Mehrheiten zu erreichen und die demokratischen Prozesse zu beschleunigen. Die Klimakrise als Notstandssituation ernst zu nehmen, heisst Diskurse und eine erfolgreiche Kommunikation integral einzuschliessen. Dies bedeutet auch, neue Wege zu gehen, sowohl kommunikativ als auch demokratiepolitisch. Wo ein Verbot beispielsweise auf kantonaler Ebene juristisch nicht umgesetzt werden kann, kann sich die Regierung dennoch proaktiv bemühen. Einerseits durch direkte Kommunikation mit der Bevölkerung, andererseits durch proaktive Forderungen beim Bund.
- **Methodische Referenz**: Als Referenzszenario (2050) davon auszugehen (S.10), dass es keine disruptiven Entwicklungen in den kommenden 40 Jahren gäbe, ist methodisch möglich, aber wenig realistisch. Dass es sich gleichwohl um eine klimapolitisch «fatale» Referenz handelt, sollte daher auch hervorgehoben werden.

Erfüllt Szenario die Vorgaben der Klimagerechtigkeit bzw. von Paris & IPCC (1.5°-Budget)?

Im Fokus der Initiative steht die Handlungsorientierung an der wissenschaftlich gut begründeten Limite von «max. 1,5°C» sowie dem Prinzip der Klimagerechtigkeit, das sich auch in den verpflichtenden Aussagen von «Paris» niederschlägt. Beiden Aspekten wird im Infras-Bericht zu wenig Beachtung geschenkt:

- **Fehlende kritische Abgrenzung von unzureichenden Politikansätzen Schweiz**: Einleitend wird z.B. auf die «Langfristige Klimastrategie der Schweiz» des Bundesrats verwiesen, mit dem dieser den Verpflichtungen aus dem Parisabkommen nachkäme. Dem ist jedoch nicht so – vielmehr wird mit seiner Strategie weder die 1,5°-Limite, noch «deutlich unter 2 Grad» erreicht, noch wird der Verpflichtung nachgekommen, dass hochindustrialisierte Länder gemäss Paris schneller absenken müssen.[1] Bereits hier sollte der Infras-Bericht bzw. der Ratschlag der Regierung ganz klar zum Ausdruck bringen, dass Szenarien Netto-Null bis 2050 völkerrechtlich *keine* haltbare Positionen für reiche, hochentwickelte Länder darstellen und insbesondere das Szenario à la Bundesrat das Klimaabkommen von Paris vielmehr unterläuft.
- **Fehlende Kontextualisierung von Pariskompatibilität und Klimagerechtigkeit (international/global & intergenerational)**: Mit der unkritischen Übernahme der unzureichenden Bundesratsstrategie erfolgt keine ausreichende Kontextualisierung zum Konzept der intra- wie auch der intergenerationalen Klimagerechtigkeit. Insbesondere erfolgt kein Nachweis, was die in den Szenarien Netto-Null (SNN) 2030 bis SNN 2050 dargestellten, summierten Emissionen in Bezug auf ein mögliches Gesamtbudget der Schweiz bedeuten. Nicht nur die Wirtschaftlichkeit, sondern v.a. die Pariskompatibilität der einzelnen Szenarien sollte bei der Interessenabwägung und Beurteilung der Szenarien entscheidend sein.

[1] vgl. z.B.: https://klimaverantwortungjetzt.ch/bundesrat-torpediert-parisabkommen
Studie des HEKS: https://www.heks.ch/medien/das-co2-budget-der-schweiz-ist-aufgebraucht
Studie Climateactiontracker zur Schweizer Klimapolitik https://climateactiontracker.org/countries/switzerland/

Getroffene Annahmen: teilweise intransparent / zu konservativ

An vielen Stellen legt der Bericht die getroffenen Annahmen explizit und gut nachvollziehbar dar, an anderen bleiben diese jedoch zu diffus.

- **Referenzszenario verbleibt diffus**: es bleibt etwas unklar, welche Politikmassnahmen genau im Referenzszenario enthalten sind (S. 10).
- **Graue Emissionen, Bauten und Infrastrukturen**: Zwar wird ausgewiesen (S.16), dass die vor- und nachgelagerten Emissionen des Bauens berücksichtigt sind, es bleibt jedoch unklar, wo sie (z.B. in Abb. 1) abgebildet werden (Vorkette Brennstoffe? Vorkette Strom?); auch bleibt unklar, ob es sich um graue Emissionen nur im Gebäudebereich, oder auch von Infrastrukturbauten sowie deren Erneuerung handelt.
- **Emissionen KVA**: Die Emissionen der Kehrrichtverbrennung sind nicht unbeträchtlich, sie gehen jedoch nur konsumseitig ein – und damit gar nicht, da Konsum in der Studie ausgeblendet bleibt. In methodischer Abgrenzung mag dies teilweise schlüssig sein. Jedoch bleibt einerseits, bezüglich der Konsequenzen einer zielführenden Abfallpolitik (inkl. Kreislaufwirtschaft) hier zu viel im Unklaren. Andererseits bedeutet das Importieren von Müll letztlich den Import nichterneuerbarer, grossteils fossiler Rohstoffe.
- **Konservative Annahmen im Abgleich Basel-Zürich**: es bleibt unklar, wieso im Vergleich zu Zürich für den Kanton Basel-Stadt konservativere Prognosen aufgestellt werden, namentlich im Bereich Verkehr (z.B. Tab 6. Δ20-50 = -15% für Basel. Im Bericht zu Zürich Tab. 16 wird Δ20-50 =-30% angegeben).

Wirtschaftlichkeitsüberlegungen zu wenig belastbar

Im Bericht wird die Wirtschaftlichkeit einerseits, sowie der Trade-Off Wirtschaftlichkeit – Emissionsminderung betrachtet. Beides erscheint uns aus verschiedenen Gründen nicht plausibel resp. hinterfragbar:

- **Monetarisierung «Klimafolgekosten» / «Klimakosten» (eigentlich: Abschätzungen zu den Schadenskosten der Klimaerhitzung)**: Eine Monetarisierung der Kosten, die die Klimaerhitzung verursacht, ist mit vielen Problemen behaftet. Nicht zuletzt liegen allen Monetarisierungen qualitativer Werte Normurteile zugrunde, über die aber in der Infras-Studie keine Rechenschaft abgelegt wird. Wir können die Annahmen daher auch nicht im Detail beurteilen – wollen uns aber vorenthalten, Werte wie ökosystemare Integrität, Arten- und Biodiversitätsverlust, ein friedvolles Zusammenleben, ausbleibende klimabedingte Massenmigration, Hunger etc. anders zu beurteilen als in der Studie vorgenommen. Dies nicht zuletzt im Wissen darum, dass Schadenskostensätze eine beträchtliche Bandbreite aufweisen. Die von Infras verwendeten Werte (200 CHF.-/tCO2äq) liegen dabei im unteren Bereich der Schadenskostenschätzungen, insofern sie sich auf einen Wert des deutschen Umweltbundesamtes (UBA) von 195€ beziehen; das UBA argumentiert u.a., dass dieser untere Wert in der Nähe der Schadenskostenannahmen des IPCC läge (vgl.: UBA, Methodenkonvention 3.1 zur Ermittlung von Umweltkosten, Stand 12/2020, S. 9)[2] – die diesbezüglich ihrerseits jedoch in methodischer Kritik stehen (z.B. Germanwatch).
- **Diskontierung der Klimafolgekosten**: Beim verwendeten Wert für den Schaden einer Tonne CO_2 von 200 CHF/t wird auf einen diskontierten Wert Bezug genommen. Der nicht diskontierte Wert (d.h.: Gleichgewichtung der Wohlfahrt heutiger und zukünftiger Generationen) beträgt knapp 700€[3]. D.h. die Folgekosten sind massgeblich höher, wenn man davon ausgeht, dass künftige Schäden nicht weniger stark wiegen. Infras geht für Basel mit dem UBA davon aus, dass die Wohlfahrt heutiger gegenüber zukünftigen Generationen höhergewichtet wird. Die dabei verwendete Zeitpräferenzrate von 1% bedeutet, dass Schäden, die in 60 Jahren

[2] https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/methodenkonvention-umweltkosten

[3] vergleichende grafische Übersicht (je Version 695€ oder 680€): https://www.umweltbundesamt.de/bild/tab-uba-empfehlung-zu-den-klimakosten

entstehenden, nur gut zur Hälfte (55%) berücksichtigt werden (vgl. UBA 2020/12 S. 8f). Was spricht dafür, dass z.B. künftige Klimatote «diskontiert» und damit gegenüber heutigen Opfern abgewertet werden? Mit anderen Zahlenwerten würde die Infras-Studie jedoch zu wesentlich anderen Einschätzungen gelangen – wobei ein spätes Absenken dann weit teurer wäre.

- **Übertragbarkeit deutscher Schadenskosten**: Unklar bleibt auch, wie der Wert des UBA von Infras auf die Schweiz übertragen wurde (die 200CHF entsprächen den 195€). Wie spielen hier Kaufkraft, Realkosten, Wechselkurse hinein? Wäre nicht anzunehmen, dass die Schadenswerte in der Schweiz eher höher liegen und die 200CHF auch diesbezüglich eine zu tiefe Annahme darstellen, die zu falschen Beurteilungen führen muss?
- **Investitionen und Wirtschaftlichkeit über gleichen Zeitraum**: Die Angaben «Netto-Kosten im Zieljahr» in Tabelle 9 sind kaum vergleichbar, da sich die Zieljahre ja per se unterschieden. Die Zahlen zeigen lediglich, dass bei ambitionierteren Szenarien vor SNN 2050 die Kosten früher anfallen und somit im Zieljahr höher sind. Ein Vergleich der Wirtschaftlichkeit sollte, wenn dann über den gleichen Zeithorizont gemacht werden.
- **Herabwürdigung SNN2030 nicht transparent**: Die Infras-Autor*innen sehen 2030 nicht nur wirtschaftlich, sondern auch bzgl. der Klimawirkungen als «schlechter» an (S.68), als 2040. Sie argumentieren, es könnten die falschen «technologische Wege» eingeschlagen werden. Dieses gewichtige Argument wird nicht mit ausreichend nachvollziehbaren Argumenten oder Beispielen hinterlegt und scheint uns damit sehr problematisch. Vielmehr wäre im Umkehrschluss zu fragen, was es in solch einem Fall bräuchte, um solche Effekte auszuschliessen.
- **Äpfel mit Birnen - künftige Kosten für künftige CCS-Massnahmen fehlen in SNN2040/2050:** Methodisch sehr kritisch ist das «Vergessen» der Kosten, die entstehen, wenn in den späten NN-Szenarien 2040 und 2050 dannzumal CO2 aus der Atmosphäre im grossen Umfang abgeschieden werden muss. Auf welche Jahre (und Verursacher*innen) werden diese Kosten angelastet? Woher wissen wir, dass für die Schäden, die durch ein höheren THG-Ausstoss produziert werden, auch aufgekommen wird? Methodisch werden hier sehr viele Variablen in die Szenarien verpackt. Wo es sich bezüglich der Klimaeffekte – resp. hinsichtlich «Klimagerechtigkeit» – um Äpfel und Birnen handelt, sind auch Monetarisierungen kritisch. Methodisch schlüssiger wäre eine Kostennutzenanalyse, die z.B. ein SNN2030 mit einem SNN2050, das unterm Strich gleich klimaschädlich ist, vergleicht. Die dafür notwendigen Mittel für CCS-Massnahmen wären in beiden SNN ab dem Zeitpunkt einzupreisen, ab dem das für max. 1.5°C noch zur Verfügung stehende Budget überschritten ist. Nicht als Schadensfolgekosten, sondern als spezifische Schadensvermeidungskosten. Auch damit würden die späten SNN-Modelle wirtschaftlich schlechter abschneiden als momentan dargelegt. Denn dauerhafte, konfliktfreie, zusätzliche (etc.) CCS-Massnahemen sind teurer als die 200CHF.

Ungenutzte Potenziale der Raumplanung und Mobilität

Wie eingangs erwähnt handelt es sich mit der Studie um weitgehend technische Betrachtungen: Dies impliziert, dass das mögliche Reduktionspotenzial in der Raumplanung – auch bzgl. Verkehrsumbau – nicht ausreichend ausgeschöpft wurde. Zugleich sind viele Optionen im Bereich der Mobilität aufgezeigt.

- **Nutzungsvorgaben produzieren lange Wege**: Zwar wird das Ziel der «kurzen Wege» mehrfach genannt, auf raumplanerischer Ebene werden jedoch Annahmen getroffen, welche dem Ziel entgegen laufen: mit 31'000 neuen Arbeitsplätzen und nur 30'000 neuen Einwohner*innen werden lange Wege notwendigerweise geschaffen (steigender Anteil Einpendler*innen; 31'000 AP zieht etwa einen Bedarf für 60'000 Einwohner*innen nach sich); Auch der dadurch erhöhte Druck am Wohnungsmarkt scheint für eine Transformationsphase nicht zielführend. Hier sollten die Szenarien – resp. hier muss zumindest aber die Politik – auch andere Entwicklungsszenarien in den Blick nehmen.

- **MIV-Reduktion**: Die Reduktion des Autoverkehrs wird mit der Studie zu sehr in den Dienst von Tourismus und Standortwettbewerb gestellt. Dabei hat eine Reduktion des MIV grosse positive Effekte («co-benefits») für die jetzigen Bewohner*innen der Stadt bezüglich Lärm, Luftqualität, Verkehrssicherheit und Quartierleben. Die Potenziale durch autoreduzierte Stadtquartiere, grösstenteils autofreie Transformationsareale und allgemeine Entschleunigung (auch der Hauptverkehrsachsen) kommen in den Schlüsselmassnahmen noch zu kurz; hierin liegt ein grosses Potenzial, verschiedene Themen gemeinsam und angehen und lösen zu können. Der Kanton Basel-Stadt verfügt in diesem Bereich über wesentlich weitergehende Kompetenzen als die Stadt Zürich.
- **Veränderung Flottenmix:** Die Studie nimmt einen geringen Einfluss des Kantons auf die Elektrifizierung des Motorfahrzeuge an, dabei hat Basel-Stadt beispielsweise im Bereich der Ladestationen, der Motorfahrzeugsteuer, des Parkplatz-Managements und des Pilotprojekts für eine emissionsabhängige Strassengebühr nennenswerte Einflussmöglichkeiten.

Senken, Negativ-Emissions-Technologien (NET), Kompensation

Wir begrüssen die tendenziell kritische Einschätzung von Negativ-Emissionstechnologien. Gleichwohl hätten wir erwartet, dass die Autor*innen der Infras-Studie daraus auch weitergehende Argumente ziehen – für die «späten» Szenarien 2040, 2050, teils auch 2035. Denn alle aufgehäuften Emissionen der späten Szenarien müssten in Zukunft im Sinne der Klimagerechtigkeit auch wieder «gutgemacht» werden – freilich ohne zu wissen, wie genau, und wer dannzumal die Kosten zu tragen hat.

- **Regionales Potenzial ausweisen und nutzen**: NET wird nur kantonal oder international betrachtet. Eine regionale Sichtweise – wie bei unserer Strom- und Wassergewinnung längst üblich – erfolgt nicht. Gerade hier liegen aber plausible Optionen in der Region Basels vor (Holzkohle; lokale Ressourcen als Baustoff, wie Holz oder Hanf etc.).
- **Senkenpotenzial Holz als Baustoff**: Holz als (temporäre) Senke auszuweisen ist möglich, ohne Detailwissen, wie das Bauen bzgl. seiner grauen Emissionen tatsächlich berücksichtigt ist, fällt eine Einschätzung, ob darum auf «viel» bauen gesetzt werden dürfte, jedoch schwer. Bauen mit Holz schneidet besser ab, als Bauen mit Beton, ist daher aber noch nicht THG-neutral geschweige denn THG-negativ (bisherige «klimapositiv»-Label (z.B. DGNB) bilanzieren Senkenleistungen einseitig positiv).
- **Upscaling-Pfad für Senkenleistungen**: Wir sehen einen Upscaling-Pfad für Senkenleistungen als zielführend: Einerseits den Aufbau von entsprechendem NET-Potenzial in Pilotprojekten; andererseits die Äufnung eines NET-Fonds, aus dem künftig die Kosten beglichen werden können – getragen massgeblich von den heutigen Verursachenden. Dies verdeutlicht, dass es sich um die heute emittierten Emissionen handelt, die zu kompensieren sind, weshalb auch heute entsprechende Reduktionsanreize geschaffen werden sollten.

Schnelles Netto-Null & spezifische Potenziale im Vergleich Basel-Zürich nutzen

Wir sind Dank des Studiums des Berichts überzeugt, dass beim Ausschöpfen der möglichen (Schlüssel-) Massnahmen, vor dem Hintergrund der bedeutenden Vorarbeiten im Kanton (EnergieG, IWB-Politik, Elektrifizierung Busse etc.), sowie weitergehender Ansätze, die im Bericht noch nicht vollkommen ausgelotet sind, die Reduktion in den untersuchten Sektoren auf Netto-Null bis 2030 möglich ist. Hier spielt zudem die Gesetzgebungskompetenz des Kantons Basel-Stadt auch für kommunale Angelegenheiten eine zentrale Rolle und bietet eine grosse Chance. Gerade im direkten Vergleich mit der Stadt Zürich, die in der Gesetzgebung stets noch auf den Kanton angewiesen ist, bleibt nicht nachvollziehbar, weshalb mit der Infras-Studie Schlüsse gezogen werden, die mit Zürich weitgehend vergleichbar sind.