

Schon im Mai mussten Teile des Hardwaldes aus Sicherheitsgründen gesperrt werden, Ende Juli dann der ganze Muttener Hardwald. Durch die Hitze und Trockenheit sind tausende Bäume abgestorben. Von spontan herunterfallenden grossen Ästen geht eine tödliche Gefahr aus. Der sterbende Hardwald ist nur ein weiteres überdeutliches Zeichen für die Folgen der Klimakrise in der Region Basel. Weitere sind die austrocknenden Bäche und das Fischsterben wegen zu hoher Temperaturen. Die Hitze wird auch zur Gesundheitsbelastung insbesondere für ältere Menschen und Säuglinge.

Als wären das nicht schon Alarmzeichen genug, häufen sich in letzter Zeit auch die Indizien dafür, dass die Geschwindigkeit der Klimaerhitzung bisher unterschätzt wurde. So schmilzt das Grönlandeis viel schneller als angenommen. Auch der Anstieg des Meeresspiegels läuft schneller ab, als prognostiziert. Um eine irreversible, sich durch Rückkoppelungseffekte weiter verschärfende Klimakrise zu verhindern, muss die Klimaerhitzung unter 1.5°C gehalten werden. Dazu muss die Schweiz gemäss Pariser Abkommen bis spätestens 2040 CO₂-neutral werden. Aufgrund der neuen Erkenntnisse seit Abschluss des Abkommens, muss damit gerechnet werden, dass uns nicht so viel Zeit bleibt und wir bereits 2030 netto Null Treibhausgasausstoss erreichen müssen, wie es auch die Klimajugend fordert. Basel hat die besten Voraussetzungen dafür und kann es mit einem engagierten Vorgehen schaffen.

Wenn man die Verkehrspolitik unseres Kantons anschaut, könnte man aber meinen, wir hätten noch endlos Zeit. Daran wird die aktuelle Diskussion um die Initiativen des Gewerbeverband und einen Gegenvorschlag dazu wenig ändern, solange die Vorgaben im Gesetz nicht umgesetzt werden. Dies ist leider bisher der Fall. Trotz klarem Ziel um Umweltgesetz nahm der Autoverkehr bisher kaum spürbar ab. Es wird an verschiedenen Orten sogar an einer weiteren Erhöhung der Strassenkapazitäten geplant. Im Zusammenhang mit dem Gateway Basel-Nord rechnet man mit einer Steigerung der Anzahl Lastwagenfahrten ab/zum Hafen von heute 763 Fahrten auf 1'020 Fahrten täglich bis 2030. Der Flughafen Basel-Mulhouse will bis dann die Anzahl Flugpassagier*innen um rund 50% auf 13 Millionen erhöhen. Am besten sieht es noch beim öffentlichen Verkehr aus: Ab 2027 muss der gesamte ÖV-Regelbetrieb der BVB zu 100 Prozent mit erneuerbaren Energien betrieben werden. Widersprüchlicherweise überlegt sich die BVB in den nächsten Jahren nochmals Dieselfusse anzuschaffen.

In diesem Zusammenhang bitte ich die Regierung um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Hat die Regierung eine Strategie, wie der Gesamtverkehr in Basel-Stadt in Zukunft klimaneutral gestaltet wird?
2. Bis wann wird dieses Ziel erreicht und wie sieht der Absenkpfad aus?
3. Welche Massnahmen beinhaltet die Strategie und bis wann werden diese umgesetzt?
4. Beinhaltet diese Strategie auch den Flughafen Basel-Mulhouse?
5. Wie passt der Bau neuer Strassen, die Zunahme des Güterverkehrs auf der Strasse oder der vom EuroAirport geplante Ausbau des Flughafens in diese Strategie?
6. Glaubt die Regierung daran, dass sich das Problem durch technische Veränderungen von alleine löst oder ist sie bereit, die Rahmenbedingungen so anzupassen, dass der Verkehr in Basel-Stadt mit Sicherheit rechtzeitig klimaneutral gestaltet wird?
7. Wieviel Prozent des kantonalen Raums werden aktuell als Verkehrsfläche genutzt, wie setzt sich diese Fläche zusammen (Strassen, Parkplätze, Velostreifen, Trottoirs, etc.) und wie sieht die strategische Entwicklung aus?

Tonja Zürcher