



Klimanotstand - Was ist unsere Plan? Eine Ideensammlung aus der Bevölkerung

In Basel müssen wir Verantwortung übernehmen
und mit einer Klimapolitik vorangehen,
welche der Dringlichkeit der Klimakrise gerecht wird.



Klimastreik Basel
Januar 2021

www.klimastreik-bs.ch
basel@climatestrike.ch

Vorwort

Was ist das Ziel dieser Ideensammlung?

Diese Ideensammlung aus der Basler Bevölkerung ist bei weitem kein fertiger Massnahmenplan, um die Forderungen des Klimastreiks und nötigen Ziele (Netto-null Treibhausgasemissionen bis 2030 und Klimagerechtigkeit) zu erreichen. Sie zeigt aber mögliche Ansatzpunkte auf und soll einen Anstoss für eine ambitionierte Klimapolitik in allen Bereichen geben.

Andererseits wurde auf nationaler Ebene der [Klima-Aktionsplan](#) (CAP, engl. Climate Action Plan) veröffentlicht. Dieser zeigt technisch machbare und sozial gerechte Wege auf, um unsere Forderung nach Netto 0 bis 2030 schweizweit zu verwirklichen.

Zusammen bilden sie die Grundlage eines gesamtgesellschaftlichen Prozesses. Dieser hat das Ziel, heute eine gemeinsame Lösung für die Klimakrise zu finden und eine kollektive Vision für unsere Gesellschaft von morgen zu schaffen.

Sind Sie Politiker*in?

Dann lesen Sie diese Ideensammlung. Nehmen Sie sich die Punkte heraus, die Sie überzeugen und die Sie am dringendsten finden und bringen Sie diese in Parlament und Regierung ein. Sie sind die Personen, welche in unserer Stadt die grossen klimapolitischen Veränderungen erreichen können. Das demokratische System ist zwar langsam, es hängt aber an Ihnen, Ihren Spielraum auszunutzen und aufs Tempo zu drücken.

Sie sind kein*e Politiker*in?

Auch Sie dürfen natürlich gerne diese Ideensammlung lesen. Wenn Sie auf einen Punkt stossen, der Ihrer Meinung unbedingt umgesetzt werden sollte, kontaktieren Sie Parlamentsmitglieder aus Ihrem Wahlkreis. Diese Personen wurden von Ihnen gewählt, um sich für Ihre Anliegen einzusetzen. Reden Sie in Ihrem Umfeld über Ihre Ideen und Forderungen, so gewinnen die Ideen an Bekanntheit.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	2
Was ist das Ziel dieser Ideensammlung?	2
Sind Sie Politiker*in?	2
Sie sind kein*e Politiker*in?	2
Einleitung	7
1. Ideen kurz und knapp	8
<u>Verkehr und Stadtplanung</u>	<u>8</u>
1.1 Parkplätze	8
1.2 Velowege	8
1.3 Autofreie Tage	8
1.4 Umstiegsanreize	9
1.5 Klimaneutrale und resiliente Stadt	9
1.6 Weitere Ideen zur Stadtentwicklung	9
1.6.1 Flächen für Urban Gardening	9
1.6.2 Stadtplanung gegen Hitzestress	9
1.6.3 Analyse Basel 10/15-Minuten-Stadt	10
1.6.4 Grüneres Basel	10
1.7 Weitere Ideen zum Veloverkehr	10
1.7.1 Vermehrt autofreie Strassen bzw. Velowege	10
1.7.2 Veloverkehr ins Zentrum attraktiver gestalten	10
1.7.3 Digitale Velo-Navigation	10
1.8 Weitere Ideen zum Autoverkehr und öV	11
1.8.1 Autofreies Basel ausarbeiten	11

1.8.2 Ausbau des öffentlichen Verkehrs	11
1.8.3 Umsteigemöglichkeiten auf kantonalen ÖV und klimafreundlichen Verkehr verbessern	11
1.8.4 Verkleinerung der Parkplätze	11
1.8.5 Tempolimit heruntersetzen	11
1.8.6 Pendlerabzug streichen	11
1.8.7 Änderung der Besteuerung der Autos	12
1.8.8 Nahe Arbeitswege fördern	12
1.8.9 Carpooling und Förderprogramm für Elektromobilität	12
1.8.10 Zulassungsscheine für E-Trottis annullieren	12
<u>Gebäude und Infrastruktur</u>	13
1.9 Klimaneutralität im Bausektor	13
1.10 Weitere Ideen im Bereich Gebäude und Infrastruktur	13
1.10.1 Begrünung der Fassaden	13
1.10.2 Dachflächen besser nutzen	13
1.10.3 Obligatorische Modernisierungsvorsorge	13
<u>Energie</u>	13
1.11 Kantonaler Strommarktplatz	14
1.12 Solarenergie	14
1.13 Weitere Ideen im Bereich Energie	14
1.13.2 Photovoltaik gehört zum Stadtbild	14
1.13.3 Fernwärmenetz erneuerbar	15
1.13.4 Stromsparpotenzial bei Servern	15
<u>Finanzen</u>	16
1.14 Klimafreundliche Finanzen	16

<u>Kommunikation und Bildung</u>	17
1.15 Effektive Klimakommunikation	17
1.16 Weitere Ideen im Bereich Bildung	17
1.16.1 Klimakrise im Lehrplan	17
1.16.2 Zukunftsstunden an der Schule	17
1.16.3 Klimatage an Schulen	18
<u>Wirtschaft und Gewerbe</u>	19
1.17 Generelle Ideen zu Wirtschaft und Gewerbe	19
1.17.1 Gemeinwohl-Ökonomie (GWÖ)	19
1.17.2 Arbeitszeit reduzieren	19
1.17.3 Sustainable Development Index	19
1.17.4 Kreislaufwirtschaft: Förderung der Wiederverwendung	19
1.17.5 Regionales Gewerbe unterstützen	20
1.18 Konkrete Ideen zu Wirtschaft und Gewerbe	20
1.18.1 Pharmabranche	20
1.18.2 Nachhaltigkeitslabel	20
1.18.3 Vegetarische und vegane Menus in der privaten Gastronomie	20
1.18.4 Geschäftsreisen mit dem Zug	20
1.18.5 Lenkungsabgabe auf Geschäftsreisen	21
1.18.6 Einwegverpackungen minimieren	21
1.18.7 Freiwillige Kassenzettel	21
<u>Kanton und Klimapolitik</u>	22
1.19 Generelle Ideen zur kantonalen Klimapolitik	22
1.19.1 Inspiration aus Kopenhagen	22
1.19.2 Professionelle Klimaanalyse	22

1.20 Konkrete Ideen zu Kanton und Klimapolitik	22
1.20.1 Vegetarische und vegane Menus in staatlichen Kantinen und Mensen	22
1.20.2 Abstimmungsempfehlungen und Stellungnahmen bei Motionen	22
1.20.3 Umweltfreundliche Beschaffungsstelle	23
2. Ausgewählte Ideen im Detail	24
<u>Verkehr und Stadtplanung</u>	24
2.1 Parkplätze	24
2.2 Velowege	24
2.3 Autofreie Tage – Basel Autofrei	26
2.4 Umstiegsanreize	27
2.5 Klimaneutrale und resiliente Stadt	28
<u>Gebäude und Infrastruktur</u>	29
2.9 Klimaneutralität im Bausektor	29
<u>Energie</u>	32
2.11 Kantonaler Strommarktplatz	32
2.12 Solarenergie	33
<u>Finanzen</u>	33
2.14 Klimafreundliche Finanzen	34
<u>Kommunikation/Bildung</u>	35
2.15 Effektive Klimakommunikation	35
3. Schlusswort	36

Einleitung

Am 16. Februar 2020 ging der Klimastreik Basel mit dem Motto «Was isch eure Plan?» für eine ambitionierte Klimapolitik auf die Strasse. Rund um die Demonstration konnten alle ihre Ideen und Forderungen für ein klimafreundliches Basel bei den Organisierenden abgeben oder einsenden. Daraus entstand eine umfangreiche Ideensammlung für Gesellschaft, Wirtschaft und Politik.

Neben den unbearbeiteten Antworten aus der Bevölkerung, welche hinten im Dokument verlinkt sind, beinhaltet es zehn konkrete Konzepte sowie etliche weitere, kurz kommentierte Ideen. Diese wurden ausgewählt, weil sie entweder gut umsetzbar sind oder vermehrt ins Zentrum der Diskussionen gerückt werden sollten.

Unter den meistgenannten Ideen befindet sich der Wunsch nach einem autofreien, velofreundlichen und begrüneten Basel. Auch ein attraktiver öV gehört zu den dringendsten Anliegen der Bevölkerung. Doch auch weniger breit diskutierte Punkte sind in dieser Ideensammlung aufgeführt.

Die Klimakrise fordert zeitnahe Massnahmen auf allen Ebenen: international, national, kantonal, auf Gemeindeebene. Doch für eine wirkungsvolle Klimapolitik geht es zu langsam vorwärts. Zu oft ruht sich der Kanton Basel darauf aus, dass er im Vergleich zu anderen Kantonen schon weit sei. Zu oft wird betont, dass die Mühlen unserer Demokratie langsam mahlen. Dabei geht vergessen, wie wenig Zeit uns noch bleibt. Die bisherigen Massnahmen reichen nicht aus. Nun muss losgelegt werden, und alles daran gesetzt werden, um innerhalb des demokratischen Systems so schnell wie möglich vorwärts zu machen.

Eine klimafreundliche Stadt ist eine gesunde, eine verantwortungsvolle und eine lebenswerte Stadt. Basel ist in bester Position, um eine Vorreiterrolle einzunehmen und Projekte auszuprobieren, die später von anderen Städten und Kantonen aufgenommen werden können. Der Grundstein dafür wurde mit der Ausrufung des Klimanotstands gelegt. Doch nach bald zwei Jahren stellt sich die Frage: Woran liegt es, dass auch während eines Klimanotstands nicht danach gehandelt wird? Fehlt der Mut? Fehlt es an Ideen?

Genau hierzu soll diese Ideensammlung ein Anstoss sein. Denn die Bevölkerung zeigt: Die Ideen sind da, sie müssen nur umgesetzt werden.

In der kommenden Legislaturperiode entscheidet sich, ob der Kanton Basel-Stadt seine Verantwortung wahrnimmt und vorwärts macht. Auf zur Klima-Legislatur!

1. Ideen kurz und knapp

Verkehr und Stadtplanung

1.1 Parkplätze

Mobilitäthubs und dynamische Parkplatzpreise: Parkplätze versperren Fläche an bester Lage, die man auch anders nutzen könnte. Permanente Parkplätze werden stark reduziert und an zentralen Orten in Mobilitäthubs zusammengelegt. Weiter bieten solche Hubs Platz für Sharing-Angebote wie Leihvelos und Ladestationen für E-Autos. Die verbleibenden Parkplätze werden dynamisch bepreist und dienen für Zulieferung und für Tür-zu-Tür Sharingangebote. Der gewonnene Platz kann begrünt werden oder für breitere Velo- sowie Fusswege genutzt werden.

[→ mehr](#)

1.2 Velowege

Mutige Versuchskultur in Stadt- und Verkehrsplanung: Die Stadt Basel hat die idealen Voraussetzungen, um als Velostadt eine Vorreiterrolle einnehmen zu können. Dafür müssen die Velowege aber sicherer und komfortabler gestaltet werden. Ziel muss sein, das subjektive Sicherheitsgefühl so zu erhöhen, dass die Menschen gerne und unbesorgt aufs Velo umsteigen möchten. Um dieses Ziel zu erreichen, soll der Kanton verstärkt auf eine innovative Versuchskultur setzen. Mit etlichen kleinen Pilotprojekten kommen Verbesserungen schneller zustande als mit aufwendigen Gesamtkonzepten. Der Mut zu handeln muss endlich sichtbar werden. [→ mehr](#)

1.3 Autofreie Tage

Autofreie Gemeinschaftstage: An einem Tag wird ein Teil oder sogar die ganze Stadt für sämtlichen motorisierten Individualverkehr gesperrt. Die Bevölkerung kann die autofreien Strassen und Plätze für Spiel und Spass nutzen. Es werden nachhaltige Verpflegungsmöglichkeiten und attraktive Aktivitäten organisiert. Einerseits gehen Luftverschmutzung und CO₂-Ausstoss zurück, andererseits – noch viel wichtiger – wird die Vision einer autofreien Stadt erschaffen und die Akzeptanz für klimafreundliche Massnahmen gefördert. [→ mehr](#)

1.4 Umstiegsanreize

Beim Lebensabschnittwechsel auf öV und Velo umsteigen: Ein klimafreundlicher Verkehrssektor setzt Menschen voraus, die auf klimafreundliche Verkehrsmittel wechseln. Der Entscheid, ein Verkehrsmittel zu wechseln, kommt nicht plötzlich, er ist gekoppelt an Lebensabschnittwechsel, da dann Gewohnheiten überdacht werden. Darum müssen an den

Lebensabschnittswechseln Anreize gesetzt werden, indem die klimafreundlichen Verkehrsmittel ausprobiert werden können. Beim Abschluss der Ausbildung, beim Zuzug, nach der Geburt des ersten Kindes oder bei der Pensionierung werden öV-Abos, Leihvelos und andere Sharingangebote eine Zeit lang gratis zu Verfügung gestellt. → [mehr](#)

1.5 Klimaneutrale und resiliente Stadt

Die Stadtplanung aufs Klima ausgerichtet: Die Stadtplanung bietet einen grossen Hebel, um die Ursachen sowie Auswirkungen der Klimakrise abzuschwächen. Deshalb soll ihr oberstes Kredo lauten: «Ein umweltfreundliches Leben muss einfacher sein als ein umweltschädliches!» Nach einer Analyse der heutigen Situation soll dieses Motto in allen Bereichen in konkrete Ziele heruntergebrochen werden. Es braucht keinen neuen Nachhaltigkeitsbereich, der Nachhaltigkeitsaspekt muss die Grundlage der Stadtplanung bilden. Nur mit dieser mutigen Neuausrichtung hin zur Klimaverträglichkeit kann die Stadtplanung ihre Verantwortung vollumfänglich wahrnehmen. → [mehr](#)

1.6 Weitere Ideen zur Stadtentwicklung

1.6.1 Flächen für Urban Gardening

Ein grosses Bedürfnis ist öffentlicher Raum, welcher zum gemeinsamen Anbau von Obst, Gemüse und Kräutern genutzt werden kann. Die Stadt kann diese bereitstellen, indem sie Rabatten aufhebt und zu nutzbaren Anbauflächen umwandelt. Die Stadtgärtnerei könnte so in Zusammenarbeit mit Gruppen der Bevölkerung lokale Lebensmittel herstellen und zu einer Aufwertung des öffentlichen Raumes beitragen.

1.6.2 Stadtplanung gegen Hitzestress

Weniger versiegelte Flächen hilft bei Starkregen, mehr Bäume helfen gegen Hitzekopplung der Hausfassaden und um allgemein die Temperatur zu reduzieren, sollen Lüftungsachsen (wie z.B. heute schon der Zoo Basel) in die Stadtplanung integriert werden. Ein positiver Nebeneffekt ist eine verbesserte Biodiversität.

1.6.3 Analyse Basel 10/15-Minuten-Stadt

Der Kanton Basel-Stadt soll analysieren, inwiefern das Konzept einer 10/15-Minuten-Stadt schon umgesetzt ist. An Orten, wo dies nicht der Fall ist, soll ein Massnahmenplan sowie ein Monitoring entstehen.

1.6.4 Grüneres Basel

Wo überall möglich werden kleine Orte nach und nach begrünt (Tramhaltestellen, Strassenränder, Plätze). Dies kann nach dem Prinzip des Tactical Urbanism gemacht werden. Es werden vermehrt kleine Pop-Up Grünräume geschaffen und ausprobiert, wie diese das öffentliche Leben verändert. Der Kanton sensibilisiert und unterstützt zudem bei der Begrünung und Umgestaltung von Privatgrundstück.

1.7 Weitere Ideen zum Veloverkehr

1.7.1 Vermehrt autofreie Strassen bzw. Velowege

Viele Menschen entscheiden sich dazu, nicht das Velo zu nehmen, weil sie sich auf von Autos vielbefahrenen Strassen nicht sicher fühlen. Ein stadtweiter Ausbau der Velowege bzw. Reduktion des Autoverkehrs auf vielbefahrenen Strassen bauen eine wichtige Hürde ab, das Velo zu nehmen.

1.7.2 Veloverkehr ins Zentrum attraktiver gestalten

Viele Velorouten führen schnell und ohne grosse Unterbrüche von A nach B. Dies ist nicht der Fall, wenn die Ringstrassen überquert werden müssen. Hier sollen neue Unter- oder Überführungen gebaut werden, die die Fahrt ins Zentrum und zurück verschnellern und flüssiger gestalten. Vom Aeschenplatz zur Schiffflände gibt es zum Beispiel zur Zeit keine vernünftige, legale Veloroute.

1.7.3 Digitale Velo-Navigation

Das Velonetz von Basel wird als App bzw. noch besser als Layer auf Google Maps o.ä zur Verfügung gestellt. Die jetzige Form, analog und online nur im Grundbuch abrufbar, ist nicht mehr zeitgemäss und schlecht zugänglich. Mit einer digitalen Velonavigation können gute Routen geplant werden und müssen nicht auf Trial-and-error ausprobiert werden. Auch bietet diese Velokarte unterwegs eine grosse Orientierungshilfe und erhöht das Sicherheitsempfinden, wenn man mit dem Velo unterwegs ist.

1.8 Weitere Ideen zum Autoverkehr und öV

1.8.1 Autofreies Basel ausarbeiten

Ein autofreies Basel wurde in unsere Sammlung sehr häufig genannt, das Bedürfnis scheint gross zu sein. Der Kanton soll daher analysieren, inwiefern und mit welchen Ausnahmen dies

möglich ist. Welche Vorteile hätte eine autofreie Stadt? Wo sind die grössten Knackpunkte, die eine Umsetzung verhindern? Wie können wir die Vorteile einer autofreien Stadt erreichen, ohne Basel komplett autofrei zu gestalten, falls dies nicht möglich ist? Hier muss ein ernsthafter Diskurs anfangen.

1.8.2 Ausbau des öffentlichen Verkehrs

Konkret besteht der Wunsch nach dem Bau der Tramlinie 30 und anderen zusätzlichen Haltestellen, welche die Attraktivität des öVs steigern würden.

1.8.3 Umsteigemöglichkeiten auf kantonalen ÖV und klimafreundlichen Verkehr verbessern

An den Kantonsgrenzen sollen die Umsteigemöglichkeiten von Auto auf öV und Velo verbessert werden (z.B. Park and ride). Auch muss der öV und Schnell-Velorouten, welche aus anderen Kantonen nach Basel führen, stärker gefördert werden. Ein mögliches Ziel für den Kanton Basel-Stadt wäre, zusammen mit dem Kanton Baselland 50 km neue, separierte Velorouten von der Region in die Stadt zu bauen.

1.8.4 Verkleinerung der Parkplätze

Um dem Trend immer grösser werdender Privatfahrzeuge (z.B. SUV) entgegenzuwirken, sollen Parkplätze so verkleinert werden, dass nur noch schmalere Fahrzeuge darauf Platz finden. Die verbleibenden grossen Abstellmöglichkeiten werden so verknüpft und der Alltag mit einem grossen Fahrzeug erschwert, was zu einer Rücknahme derselben führen kann. Gewerbeparkplätze sollen davon ausgenommen werden.

1.8.5 Tempolimit heruntersetzen

Eine weitere Verschärfung des Tempolimits hat positive Auswirkungen auf den CO₂-Ausstoss sowie die Feinstaubbelastung und setzt Anreize, auf andere Verkehrsmittel umzusteigen.

1.8.6 Pendlerabzug streichen

Um den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr oder das Velo zu erleichtern, sollen Steuerabzüge für fossilen Individualverkehr ganz gestrichen und für emissionsfreien motorisierten Individualverkehr reduziert werden. Dieses Geld soll teils rückvergütet werden und teils der Mobilitätswende zugute kommen.

1.8.7 Änderung der Besteuerung der Autos

Momentan werden Autos auf Leergewicht und CO₂-Ausstoss besteuert. Diese Faktoren sollen ergänzt werden durch Hubraum und Fläche des Autos. So wird die Grösse differenzierter berücksichtigt. Der CO₂-Ausstoss soll dabei aber die grösste Gewichtung haben. Auch soll die Besteuerung viel steiler gestaltet werden. Autos über einem festgelegten CO₂-Ausstoss pro

Kilometer müssen bei der Registrierung eine zusätzliche signifikante Klimaabgabe bezahlen, die in den klimafreundlichen Umbau des Verkehrs fließt.

1.8.8 Nahe Arbeitswege fördern

Pendeln und Autos verursachen eine hohe Verkehrsbelastung in den Städten und Quartieren und produziert Staus. Durch eine Verschiebung der Wohnorte zu den Arbeitsplätzen werden Arbeitswege verkürzt und Pendlerströme minimiert.

1.8.9 Carpooling und Förderprogramm für Elektromobilität

Der Kanton sollte Programme für Carpooling, Carsharing, Bikesharing und andere innovative Nutzungsformen fördern, sodass Fahrgemeinschaften leichter gebildet werden können. Damit eine entscheidende Menge auf Elektromobilität umsteigt, muss diese gefördert werden und gegenüber dem fossil betriebenen Verkehr möglichst attraktiv werden, z.B. indem die Lademöglichkeiten ausgebaut werden. Dies sollte allerdings nicht zulasten des öffentlichen Verkehrs oder des Velos passieren.

1.8.10 Zulassungsscheine für E-Trottis annullieren

Elektro-Scooter wirken nur auf den ersten Blick wie eine umweltfreundliche Alternative. E-Trottis sind extrem kurzlebig, folglich alles andere als ressourcenschonend, ausserdem müssen sie laufend mit Lieferwagen an geeignete Ausgangspunkte transportiert werden. Die Zulassungsscheine legitimieren die Existenz dieser Verkehrsteilnehmer und suggerieren so Nachfrage.

Gebäude und Infrastruktur

1.9 Klimaneutralität im Bausektor

Sanierungen statt Abriss: Um bis 2030 netto null im Bausektor zu erreichen, sollen Treibhausgas-Budgets erstellt werden. Ab 2025 sollen bei allen Neubauten nachgewiesen werden, dass sie über den gesamten Lebenszyklus netto null Emissionen verursachen. Um Rohstoffe zu sparen, muss ein Umdenken zu mehr Sanierungen statt Abrissen erfolgen. Stoffkreisläufe sind zu schliessen (5R-Prinzip). Dazu soll der Rückbau von Gebäuden bei deren Entwurf eingeplant werden. Sämtliche Heizungssysteme sollen erneuerbar betrieben, auf Mindestgrössen soll verzichtet werden und Eigentümer*innen einen Teil der Nebenkosten selbst tragen. Ausschreibungen sollen offene und transparente Verfahren nach SIA Standards sein.

[→ mehr](#)

1.10 Weitere Ideen im Bereich Gebäude und Infrastruktur

1.10.1 Begrünung der Fassaden

Die Fassaden von Gebäuden sollen vermehrt begrünt werden. Fassadenbegrünungen führen zu besserer Luftqualität und werten das Stadtbild auf. Zudem kühlen sie das Haus an heissen Tagen, welche in Zukunft öfter und stärker auftreten werden. Bei Neubauten soll deshalb auch die Einplanung von Vorgärten gefördert werden.

1.10.2 Dachflächen besser nutzen

Viele Basler Dachflächen bergen ein enormes Potential. Sie könnten zum öffentlichen Raum erklärt oder als Aufenthaltsraum genutzt werden, was mehr nutzbaren Raum in der Stadt generieren würde. Alternativ können sie mit positiver Wirkung auf Mikroklima und Biodiversität begrünt oder zur Stromerzeugung genutzt werden.

1.10.3 Obligatorische Modernisierungsvorsorge

Eigentümer*innen von ineffizienten Gebäuden sollen jedes Jahr einen Betrag zurücklegen müssen, der allein für die energetische Sanierung ihres eigenen Gebäudes reserviert ist. Diese Einzahlung ist steuerbefreit. Alle Gebäude der öffentlichen Hand sollen schnellstmöglich saniert werden.

Energie

1.11 Kantonaler Strommarktplatz

Anreize zur dezentralen Stromproduktion: Wenn Privatpersonen mittels Photovoltaik Strom produzieren, können sie diesen zu einem Pauschalpreis der IWB verkaufen, diese verkaufen den Strom dann teurer weiter. In dieser Preisdifferenz berechnet die IWB die Kosten für alle sieben Netzebenen. Hiermit werden nicht genug finanzielle Anreize gesetzt, um lokalen Solarstrom herzustellen und lokal zu verkaufen. Wenn nur die unterste Netzebene benötigt wird, soll auch nur für die unterste Netzebene gezahlt werden.

Auf dem kantonalen Strommarktplatz bezahlen die Privatpersonen nur für die Netzkosten, die sie auch wirklich verursachen. So ist die Produktion von lokal und dezentral produziertem Strom finanziell attraktiver und die Investition lohnt sich schneller. → [mehr](#)

1.12 Solarenergie

Solaroffensive Basel-Stadt: Wenn wir die Energiewende bewältigen wollen, muss der Kanton sein ganzes Potential bei der erneuerbaren Stromproduktion nutzen. Da ein Ausbau von Wind- und Wasserkraft auf Kantonsgebiet kaum in Frage kommt, können wir uns vor allem auf die Sonnenenergie konzentrieren. Mit unterschiedlichen Instrumenten sollen ab sofort Flächen von öffentlichen Gebäuden, private Dächer und Dächer weiterer Infrastrukturen (Tramhaltestellen etc.) für Photovoltaik- und Solaranlagen erschlossen werden.

Um dieses Ziel zu erreichen, wird eine Verantwortlichkeit für die Erschliessung von Nutzflächen geschaffen und zur Finanzierung ein Solarfonds kreiert. → [mehr](#)

1.13 Weitere Ideen im Bereich Energie

1.13.1 Flexible Strombepreisung

Durch die Umstellung auf 100% erneuerbare Energie wird es zeitweise zu Produktionsüberschüssen bzw. Unterproduktion kommen. Um dem entgegen zu kommen und den Bedarf an Stromspeicherung zu reduzieren, soll der Strompreis flexibel bepreist werden. Je grösser der Stromüberschuss, desto billiger der Strom. Bereits heute kennen wir einen Nachtstromtarif. So entsteht ein Anreiz, stromintensive, aber zeitlich ungebundene Aktivitäten dann auszuführen, wenn am meisten Strom verfügbar ist.

1.13.2 Photovoltaik gehört zum Stadtbild

Solar- und Photovoltaikanlagen können heute optisch sehr zurückhaltend auf Dächer und Fassaden installiert werden und sollen kein Kriterium mehr darstellen, welches das Stadtbild stören kann.

1.13.3 Fernwärmenetz erneuerbar

Das Fernwärmenetz kann und soll komplett auf erneuerbare Energiegewinnung umstellen. Dazu sind vermehrt Nahwärmeverbünde notwendig. Auch sollen für dieses Ziel neue Speichermöglichkeiten umgesetzt werden.

1.13.4 Stromsparerpotenzial bei Servern

Die Gesamtfläche der Rechenzentren in der Schweiz und damit auch deren Stromverbrauch wächst seit Jahren stark. Der Kanton soll Energieeinsparungen, insbesondere im Bezug auf Kühlung und Lüftung, vermehrt fördern.

Finanzen

1.14 Klimafreundliche Finanzen

Kantonale Finanzen endlich klimafreundlich: Unser Geld finanziert die Klimakrise. Im Pariser Klimaabkommen einigten sich die Staaten auf eine Umlenkung der Geldströme, weg aus fossilen Energien, hin zu klimafreundlichen Investitionen. Auch die Basler Kantonalbank und die Pensionskasse Basel-Stadt sind hier mitgemeint und sollen eine Vorreiterrolle einnehmen. Direkte und indirekte Finanzierung von fossilen Energieträgern, sowie der umgebende Industrie sollen grundsätzlich ausgeschlossen werden. Weiter soll eine tiefgreifende Analyse durchgeführt werden, wie CO₂-intensiv die Geschäfte überhaupt sind. → [mehr](#)

Kommunikation und Bildung

1.15 Effektive Klimakommunikation

Aktive Kommunikation mit Informationskampagnen: In der Coronakrise hat der Kanton unter Beweis gestellt, dass er gut informieren kann. Dasselbe soll für die Klimakrise mit einer neuen Kommunikation getan werden, die Bewusstsein für das Problem und unsere Mitverantwortlichkeit, aber vor allem für die Massnahmen dagegen schafft. Die Kommunikation soll aufzeigen, dass eine fortschrittliche Klimapolitik zur positiven Veränderung der Lebensqualität führen kann, ohne den Schwerpunkt auf eigenverantwortliche Entscheidungen zu legen. Massnahmen werden besser aufgenommen und konsequenter umgesetzt, wenn diese aktiv kommuniziert und mit Kampagnen begleitet werden. Ausgerechnet in der Klimakrise ist dies noch zu wenig der Fall.

[→ mehr](#)

1.16 Weitere Ideen im Bereich Bildung

1.16.1 Klimakrise im Lehrplan

Die Klimakrise bewegt die Jugend. Keine Generation wird so lange von den Auswirkungen der Klimaerwärmung betroffen sein wie die jüngsten unserer Gesellschaft. Darum muss sie im Unterricht thematisiert und im Lehrplan verankert werden. Vor allem während der obligatorischen Schulzeit ist dies oftmals noch zu wenig der Fall. Neben der direkten Behandlung der Problematik und Lösungsansätzen sollen in allen Fächern relevante Umweltaspekte mitbehandelt werden. Eine pädagogisch betreute Auseinandersetzung mit diesem Thema ist heute schon wichtig und wird immer wichtiger werden. Ein lobenswertes Beispiel hierfür wäre klimaschule.ch

1.16.2 Zukunftsstunden an der Schule

Die Jugend ist voller Ideen und geht unverbraucht mit neuen Perspektiven auf Probleme zu. Sehr oft wird aber in der Schule hauptsächlich über die Vergangenheit gesprochen, eher selten beschäftigen wir uns mit der Zukunft. In der Schule wird kaum Raum geboten, um neue Ideen zu entwickeln und auszuarbeiten. In Zukunftsstunden sollen die Schüler*innen Lösungen zu konkreten Herausforderungen erarbeiten können. Wie soll die Kreuzung im Quartier umgebaut werden? Was muss ein Schulweg bieten? Wie soll die Stadt mit Recycling umgehen? Es gibt viele Projektideen, mit denen Schüler*innen zu einer klimapositiven Zukunft beitragen können. Zudem zeigen die Zukunftsstunden auf, dass die Zukunft nicht passiert, sondern gestaltet werden kann.

1.16.3 Klimatage an Schulen

Schulen veranstalten bereits heute immer wieder Tage oder Wochen, an denen ein Themenschwerpunkt gesetzt wird und sich alle Schüler*innen auf verschiedenste Weisen mit einer Thematik auseinandersetzen. Mit der Einführung eines Klimatages wird der Klimakrise entsprechend Raum eingeräumt: Die Klimakrise wird dann nicht nur in Geographie besprochen, sondern all ihre Aspekte werden in den verschiedensten Fächern thematisiert. Es können außerschulische Aktionen wie Ausflüge unternommen werden, um das Thema den Schüler*innen zu vermitteln. Ebenfalls können Podiumsdiskussionen oder ähnliche Veranstaltungen an den Schulen veranstaltet oder lokale Projekte an der Schule angestossen werden. Ziel ist eine interdisziplinäre Auseinandersetzung mit der Klimakrise, sei es an Primar-, Sekundar- oder weiterführenden Schulen, wie sie sonst oft aus Zeit- und Strukturgründen nicht möglich ist.

Wirtschaft und Gewerbe

1.17 Generelle Ideen zu Wirtschaft und Gewerbe

1.17.1 Gemeinwohl-Ökonomie (GWÖ)

Die Gemeinwohl-Ökonomie steht für eine ethische, gemeinwohl-orientierte Wirtschaft und Gesellschaft, die auf den fünf Grundwerten Menschenwürde, Solidarität, ökologische Nachhaltigkeit, soziale Gerechtigkeit sowie demokratische Mitbestimmung und Transparenz aufbauen. Mit der Gemeinwohl-Bilanz kann die nichtfinanzielle Performance eines Unternehmens, einer Gemeinde oder einer anderer Institutionen gemessen werden.

Wir fordern den Kanton Basel-Stadt auf, alle Unternehmen mit der Gemeinwohl-Bilanz vertraut zu machen und sie dazu aufzufordern, diese anzuwenden. Unternehmen mit einer veröffentlichten und auditierten Gemeinwohl-Bilanz sollen für ihren Beitrag zum Gemeinwohl durch Steuererleichterungen und Vorteilen bei Ausschreibungen u.ä. belohnt werden.

Der Erfolg eines Unternehmens wird dadurch über seinen Beitrag zum Wohl von Mensch und Umwelt anstelle des finanziellen Erfolgs definiert. Die GWÖ stellt mit der Gemeinwohl-Bilanz ein in der Praxis erprobtes Werkzeug zur Verfügung. Dieses fördert eine sozial und ökologisch nachhaltigere Gestaltung der wirtschaftlichen Entwicklung.

1.17.2 Arbeitszeit reduzieren

Ein grosses Anliegen der Bevölkerung ist aufgrund der häufigen Nennung in unserer Ideensammlung die Arbeitszeitreduktion bei gleichbleibendem Lohn. Der Kanton soll analysieren, inwiefern diese Entwicklung einen positiven Effekt auf das Klima haben kann. Falls dies der Fall ist, sollen Massnahmen ergriffen werden, welche eine Arbeitsreduktion in Basel fördern.

1.17.3 Sustainable Development Index

Um Wohlstand unter Einhaltung der planetaren Grenzen zu quantifizieren, soll der Sustainable Development Index, als Ergänzung zu bestehenden Indexe genutzt werden. Ziel soll dabei sein, den neuen Indikator (SDI) als entscheidendes Mass für Lebensqualität und Wohlstand zu etablieren und zukünftige Entscheidungen nach ihm auszurichten.

1.17.4 Kreislaufwirtschaft: Förderung der Wiederverwendung

Kreislaufwirtschaft geht weit über Recycling hinaus. Sie umfasst eine intelligente, sparsame und möglichst langfristige Nutzung von Produkten und Ressourcen. Möglichkeiten sind unter anderem die vermehrte Wiederverwendung von alten, aber noch funktionstüchtigen Gebrauchsgegenständen, verbesserte Reparaturmöglichkeiten sowie die Einführung eines Pfandsystems. Ein positives Beispiel sind die Annahmestellen für Gebrauchsgegenstände in

Vorarlberg in Österreich: In Zusammenarbeit mit der Caritas wurde für am Arbeitsmarkt benachteiligte Menschen eine Werkstatt zur Instandsetzung und Wiederverkauf von Elektrogeräten eingerichtet. Studien belegen, dass Re-Use fünf- bis zehnmal so viele Arbeitsplätze schafft wie das Recycling bei der gleichen Art und Menge an Abfällen. Werden damit wie in Vorarlberg soziale Integrationsbetriebe betraut, ersparen diese ihrer Region deutlich mehr an Kosten für Sozialtransfers, entgangenen Steuern, Entsorgungskosten und Armutsprävention, als sie Fördermittel erhalten.

Des Weiteren soll der Kanton Daten über das Entweichen von Fremdstoffen in die Umwelt erheben und gegebenenfalls Massnahmen zu deren Verringerung ergreifen. Soweit ökologisch sinnvoll und wirtschaftlich tragbar, soll der Kanton die Schliessung von Stoffkreisläufen fördern und sich an den Grundsätzen der Verringerung, der Wiederverwendung und Wiederverwertung von Abfall orientieren.

1.17.5 Regionales Gewerbe unterstützen

Kurze Transportwege und regionale Verwurzelung fördern einen schonender Umgang mit den natürlichen Ressourcen. (Siehe Abschnitt Bausektor für die Regionalwährung *Netzbö*)

1.18 Konkrete Ideen zu Wirtschaft und Gewerbe

1.18.1 Pharmabranche

Es soll analysiert werden, inwiefern die Pharmabranche zum Klimawandel beiträgt und mit welchen Massnahmen die Branche bis 2030 netto null Emissionen erreichen kann.

1.18.2 Nachhaltigkeitslabel

Es soll ein Label auf allen Konsumgütern erstellt werden, anhand dessen die ökologische und soziale Nachhaltigkeit ersichtlich ist. Als Nachhaltigkeit miteinbezogen werden sollen ökologische Faktoren wie THG-Emissionen, Wasserverbrauch sowie ggf. auch soziale Kriterien. Dies könnte für Konsument*Innen einfach ersichtlich als 5-Punkte-Skala dargestellt werden.

1.18.3 Vegetarische und vegane Menus in der privaten Gastronomie

Gastronomische Betriebe ab einer bestimmten Grösse sollen dazu verpflichtet werden, mindestens ein veganes und mindestens zwei vegetarische Menüs anzubieten.

1.18.4 Geschäftsreisen mit dem Zug

Firmen sollen finanzielle Anreize erhalten, wenn Arbeitnehmende Geschäftsreisen innerhalb Europas mit dem Zug antreten. Momentan ziehen viele Unternehmen den Zug als Transportmittel kaum in Betracht. Die Wartezeit am Flughafen wird oft unterschätzt, hingegen

kann die Reisezeit im Zug, obschon sie länger sein mag, produktiv genutzt werden. Bei nicht vermeidbaren Interkontinentalreisen müssen Anreize entstehen, mit dem Zug zum Abflugsflughafen in Europa zu reisen.

1.18.5 Lenkungsabgabe auf Geschäftsreisen

Eine Lenkungsabgabe auf Geschäftsreisen proportional zu den Treibhausgasemissionen soll die Verwendung von Online-Kommunikationstools anstelle von Geschäftsreisen fördern. Dies spart zudem Reisekosten und Reisezeit.

1.18.6 Einwegverpackungen minimieren

Durch Lenkungsabgaben kann der anfallende Verpackungsmüll in Gastronomie, Detailhandel und weiterem Gewerbe minimiert werden und dadurch der Erdöl-Verbrauch reduziert werden. Parallel dazu sollen Mehrwegbehälter bzw. Pfand prioritär gefördert werden, z.B. mit finanziellen Anreizen. Hierbei darf nicht pauschalisiert ein bestimmtes Material verteufelt werden, sondern differenziert die ökologischste Variante bedacht werden. Nicht ausser Acht zu lassen sind zudem die Bedürfnisse von Person mit Behinderungen, die auf gewisse Einwegverpackungen oder -produkte angewiesen sind.

1.18.7 Freiwillige Kassenzettel

Alle Unternehmen, die Kassenzettel verwenden, sollen die Kund*Innen fragen müssen, ob sie auf Kassenzettel zu verzichten oder einen digitalen Kassenzettel, beispielsweise per E-Mail, zugeschickt bekommen möchten. Im Falle des Verzichts auf den Kassenzettel darf dieser nicht gedruckt werden. Somit kann Papier gespart werden.

Kanton und Klimapolitik

1.19 Generelle Ideen zur kantonalen Klimapolitik

1.19.1 Inspiration aus Kopenhagen

Die dänische Hauptstadt hat seit 2005 ihren Treibhausgas-Ausstoss bereits um 42% verringert und strebt an, bis 2025 klimaneutral zu werden. Um ebenfalls bis spätestens 2030 klimaneutral zu werden, soll Basel, wo immer kompatibel, Teile des Kopenhagener Klimaplans übernehmen.

1.19.2 Professionelle Klimaanalyse

Der Kanton soll eine unabhängige Instanz beauftragen, die aktuelle kantonale Klimapolitik ganzheitlich, d.h. inklusive Berücksichtigung von Aspekten wie grauer Energie und Finanzplatz, zu beurteilen und aufzuzeigen, welche Massnahmen zur Reduktion der Treibhausgas-Emissionen auf netto null bis im Jahr 2030 am sinnvollsten wären. Diese Instanz sollte keinen Interessenkonflikt bzw. subjektive Bevorzugung bestimmter Massnahmen oder Technologien aufweisen.

1.20 Konkrete Ideen zu Kanton und Klimapolitik

1.20.1 Vegetarische und vegane Menus in staatlichen Kantinen und Mensen

Die Nutztierhaltung (insbesondere die Rinderhaltung) trägt nicht nur massiv zum jährlichen CO₂-Ausstoss, sondern auch zum Methan- und Lachgas-Ausstoss bei. Durch das vermehrte Anbieten fleischloser Menüs oder der Einführung von fleischlosen Tagen in Kantinen wächst die Akzeptanz der vegetarischen Ernährung. Dabei darf das billigste Fleischgericht nicht günstiger als das billigste fleischlose Gericht sein, um keine falschen finanziellen Anreize zu setzen. Des Weiteren werden die externen Kosten des höheren Treibhausgasabdrucks des Fleischmenüs bei der aktuellen Preisbildung nicht vollständig berücksichtigt. Als liberalere Alternative könnte auch eine Lenkungsabgabe auf umweltschädlichen Lebensmitteln proportional zum Treibhausgas-Ausstoss (ggf. auch andere relevante Parameter) erhoben werden. Zur Verminderung von Foodwaste sollen Mensen der öffentlichen Hand nicht der Norm entsprechendes Obst und Gemüse, welches heute oft nie auf dem Teller landet, vermehrt verwenden.

1.20.2 Abstimmungsempfehlungen und Stellungnahmen bei Motionen

Die Regierung soll bei Abstimmungsempfehlungen wie auch bei Stellungnahmen zu Grossratsgeschäften die Klima- und Umweltaspekte stärker berücksichtigen. Diese müssen immer ein zentrales Kriterium sein.

1.20.3 Umweltfreundliche Beschaffungsstelle

Die Kriterien der öffentlichen Beschaffungsstelle sollen noch stärker Umweltfreundlichkeit ausgelegt sein. Oberstes Kriterium sollte die Emissionshöhe sein, Produkte mit neutraler oder klimapositiver Bilanz haben Vorrang.

2. Ausgewählte Ideen im Detail

Verkehr und Stadtplanung

2.1 Parkplätze

Mobilitäthubs und dynamische Parkplatzpreise: Parkplätze nehmen nicht nur viel Platz ein. Sie tun dies an bester Lage. Die Fläche vor unseren Haustüren an den Strassenrändern wäre extrem vielfältig nutzbar, würden sie nicht ständig von Autos besetzt. Zudem liegt mit der verbreiteten Verfügbarkeit von Parkiermöglichkeiten die Entscheidung für das Transportmittel Auto nahe, statt den öV oder das Velo zu benutzen. Das System der Parkplätze muss daher grundsätzlich überdacht werden. Wie können wir Parkplätze so reduzieren und verlegen, dass wir diese Fläche anderweitig nutzen können? Ein Ansatz sind Mobilitäthubs, wie sie in einigen Städten auf verschiedene Weise schon umgesetzt wurden.

Der Ort der Mobilitäthubs kann ein Platz sein, aber auch mehrstöckige Lösungen über oder unter dem Boden. Dort werden die permanenten Parkplätze für Anwohnerinnen und Anwohner in reduzierter Anzahl an zentralen und gut erreichbaren Stellen in den Quartieren zusammengelegt. An diesen Orten werden zusätzlich Sharing-Angebote bereitgestellt, sodass Umsteigemöglichkeiten z.B. aufs Leihvelo möglich sind. Mit der Zeit können die privat genutzten Parkplätze der Mobilitäts-Hubs immer mehr auf Sharing umgestellt werden. So ist es dann zum Beispiel möglich, das eigene Auto über diese Mobilitäthubs mit anderen zu teilen. Das Fahrzeug ist so besser ausgelastet und die vermietende Person bekommt einen Teil der Parkplatzkosten über die Miete zurückgezahlt. Auch eine allmähliche Erhöhung von reservierten Parkplätzen und Ladestationen für E-Autos können einen klimafreundlichen Verkehr fördern.

Doch nur ein Teil der Parkplätze kann in reduzierter Anzahl verlegt werden. Die verbleibenden Parkplätze sind für Lieferungen, Gewerbe, Sharing-Angebote o.ä. reserviert. Gerade Sharing-Angebote wie Mobility Go sind dann am attraktivsten, wenn sie möglichst nahe am Ausgangs- oder Zielort liegen und man keine Parkplätze suchen muss. Diese Parkplätze werden dynamisch bepreist. An Orten, an denen aus Platzgründen eine Parkplatzknappheit herrscht, sind die Parkplätze somit teurer. Damit wird dort eher auf alternative Verkehrsmöglichkeiten umgestiegen. Es ist online per App einsehbar, ob der Parkplatz frei oder besetzt ist, auch kann dieser im Voraus gebucht werden. Der Kanton erarbeitet dafür ein Online-Tool. Mit dieser Massnahme wird eventueller Suchverkehr vermieden.

Der entstandene Raum dieser Umnutzung, Verlegung und Reduktion kann nun begrünt, für Velos ausgebaut oder anderweitig umgestaltet werden. Der öffentliche Raum vor unserer Haustüre, auf dem heute nur Autos stehen, wird so attraktiver. Er trägt endlich zu unserem Wohlbefinden bei und dient nicht mehr als Abstellplatz für ein wenig genutztes Fahrzeug.

2.2 Velowege

Mutige Versuchskultur in Stadt- und Verkehrsplanung: Die Stadt Basel hat ideale Voraussetzungen, um als Velostadt eine Vorreiterrolle einzunehmen. Die Überschaubarkeit der Stadt lässt es zu, beinahe alle Alltags Strecken auf dem Velo zurückzulegen. In Sachen subjektiven Sicherheitsgefühls gibt es aber noch Aufholbedarf. Wichtige Verkehrsachsen wie die Güterstrasse, Feldbergstrasse oder die Austrasse sowie Knotenpunkte wie der Aeschenplatz, die Heuwaage, der Centralbahnplatz oder der Dreispitz sind für Velofahrer*innen gefährlich. Das subjektive Sicherheitsgefühl lässt sich leicht überprüfen: Welche Stellen wirken gefährlich, wenn meine Kinder oder ältere Verwandtschaft sie nutzen würden? Schon eine einzige unsichere Stelle führt dazu, dass die Strecke nicht mit dem Velo zurückgelegt wird. Auch Verkehrskreisel sowie die neuen behindertengerechten Tramhaltestellen stellen für viele Velofahrer*innen unangenehme Stresssituationen dar. Wer sich im Verkehr unsicher und unwohl fühlt, steigt kaum auf die grüne Alternative Velo um.

Dabei ist das Velo ein zentrales Glied in der Transition zu einem emissionslosen Verkehr. Es ist platzsparend, ressourcenschonend, erschwinglich und überaus vielseitig einsetzbar. Deshalb muss sich der Kanton Basel-Stadt vermehrt für sichere und komfortable Velowege einsetzen und Lösungen finden, damit Baslerinnen und Basler vom motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad umsteigen. Zentral dabei ist es, das subjektive Sicherheitsgefühl der Velofahrer*innen zu verbessern. Dazu gehört neben dem Ausbau und der Weiterentwicklung von Fahrradwegen auch das Schaffen von attraktiven Rahmenbedingungen wie mehr Velo-Parkplätze oder Förderprogramme wie 'bike to work'. Des weiteren gilt es zu beachten, alle Generationen und deren Bedürfnisse in die Verkehrsplanung miteinzubeziehen.

Zentral bei der Umsetzung dieser Forderung ist es, vermehrt auf eine flexible und innovative Versuchskultur zu setzen. Bevor aufwendige Verkehrskonzepte erstellt werden, die sich als nicht umsetzbar herausstellen oder aufgrund ihrer starren Inflexibilität an der Urne scheitern, sollen gezielt Pilotprojekte aufgelegt werden. Dies lässt nicht nur ein agileres Vorgehen zu, sondern führt auch zu einer grösseren Akzeptanz bei der Bevölkerung, da diese nach einer Testphase Feedback geben können. Bereits auf diese Weise eingeführte Projekte wie das Rechtsabbiegen von Velos bei Rotlichtern, den beiden versuchsweise eingeführten Velostrassen oder die kurzzeitige Abschaffung der Doppelhaltestellen der BVB fanden in der Bevölkerung Anklang. Es ist wichtig, für Bürger*innen sichtbare Massnahmen umzusetzen.

Ziel dieser schrittweisen Erprobung neuer Konzepte ist es, ideale Lösungen zu finden, stets zugeschnitten auf die Bedürfnisse der jeweiligen Quartiere. Sind die Pilotprojekte erfolgreich, können sie direkt beibehalten, weitergeführt und ausgebaut werden. Durch diese Versuchskultur kann der Velo- und Fussverkehr sowie das Wohlbefinden im öffentlichen Raum schneller verändert werden als mit jedem Richtplan.

2.3 Autofreie Tage – Basel Autofrei

Autofreie Gemeinschaftstage: An einem autofreien Tag ist ein Teil oder die ganze Stadt für sämtlichen motorisierten Individualverkehr gesperrt.

Autofreie Tage sind keine brandneue Idee. Seit fast 20 Jahren ist an Sonntagen die ganze Stadt Bogotá in Kolumbien autofrei. Der Tag ist sehr beliebt, da Menschen unabhängig ihres sozialen Status mit Fahrrädern, Skateboards, Trottinets oder zu Fuss im Freien zusammenkommen und Gemeinschaft leben, zusammen essen oder Sport treiben. Auch europäische Städte wie Paris, London oder Brüssel haben am *World Car Free Day*, der jährlich im September stattfindet, autofreie Tage gefeiert. In Brüssel sank der Feinstaubgehalt in der Luft um 80% verglichen mit einem normalen Sonntag.

Auch bei uns in der Schweiz gab schon landesweit autofreie Tage in den Jahren 1956 und 1973. Der Anlass war mit der Ölkrise zwar ein anderer, das Resultat das gleiche. Schweizer*innen machten die Strassen zur Rollschuhbahn, flanieren auf grossen Verkehrsachsen und holten alte Velos aus dem Keller.

Das Ziel autofreier Tage geht weiter als die blosse CO₂-Reduktion an einem bestimmten Tag. Autofreie Tage ermöglichen der Bevölkerung, sich ihre Stadt mit wesentlich weniger Autos vorzustellen und sich zu überlegen, wie das erreicht werden könnte. Sie geben einen Anreiz, persönliche Mobilitätsgewohnheiten zu überdenken, Routinen zu durchbrechen und andere Formen der Mobilität zu erkunden. Auf diese Weise kann dieser Tag Auslöser zu einer Veränderung in Richtung nachhaltiger urbaner Mobilität sein, die weit über diesen einen Tag hinausgeht. So wird der Wandel zu einer nachhaltigen Mobilität stärker von der Bevölkerung mitgetragen, wenn nicht sogar angestossen.

Autofreie Tage sind eher zur Zeichensetzung geeignet, da ihr direkter Einfluss auf die gesamten CO₂-Emissionen gering ist. Es ist jedoch wichtig zu beweisen, dass es nicht nur möglich, sondern in vielerlei Hinsicht bequemer und günstiger ist, andere Verkehrsmittel zu nutzen.

Unser Vorschlag ist die Einführung eines monatlichen autofreien Tages in der ganzen Stadt Basel. Die Erfahrung hat gezeigt, dass ein solcher Tag anfänglich an Sonntagen am besten funktioniert. Dafür soll sie ein Programm mit der Bevölkerung auf die Beine stellen, welches hilft aufzuzeigen, dass eine autoarme Stadt zu mehr Lebensqualität führt. Natürlich sind Ausnahmen für Not- und Lieferfahrzeuge sowie für Pikettdienste vorgesehen. Auch wird der öffentliche Verkehr nicht eingestellt. Für Privatpersonen werden grundsätzlich keine Sonderbewilligungen erteilt.

2.4 Umstiegsanreize

Beim Lebensabschnittswechsel auf öV und Velo umsteigen: Ziel einer klimafreundlichen Verkehrspolitik muss es sein, möglichst viele Einwohnerinnen und Einwohner zu einer umweltbewussten Mobilität zu bewegen. Doch wie?

Kaum jemand wacht auf und findet plötzlich, dass er oder sie ein Auto kaufen möchte. Diese Entscheidungen werden nicht von einem Tag auf den anderen gefällt, sondern sind gekoppelt an Momente, in denen sich das Leben grundsätzlich verändert. An diesen Punkten überdenken wir unsere Gewohnheiten und suchen neue Wege, gerade, wenn es um unsere Mobilität geht. Eine sinnvolle Massnahme ist darum, die richtigen Anreize bei Lebensabschnittswechseln zu setzen: Indem man Personen in jenen Lebensphasen die Möglichkeit gibt, das vielfältige Verkehrsangebot der Region ausführlich zu testen.

Was heisst das konkret?

Wenn das erste Kind zur Welt kommt, dürfen die Eltern die ersten drei Monate umsonst den öffentlichen Verkehr nutzen, und haben einige Probefahrten mit Velo- und Autosharing zugute. Danach haben sie eine bestimmte Zeit noch stark ermässigte Angebote zur Verfügung. Eine weitere Möglichkeit wäre eine Unterstützung beim Testen und Kauf von Fahrradanhängern.

Bei der ersten abgeschlossenen Ausbildung oder beim Wechsel des Arbeitsplatzes können ebenfalls gezielt Anreize geschaffen werden: Drei Monate verschiedene Verkehrsmöglichkeiten gratis ausprobieren, Steuernachlass für Fahrradfahrer*innen wären unter anderem denkbare Optionen.

Einer Person, die neu nach Basel gezogen ist, kann während drei Monaten ein Velo zur Verfügung stellen. Für die gleiche Dauer wäre auch das Offerieren eines kostenlosen Abonnements für den öffentlichen Verkehr möglich.

Ab der Pensionierung aufwärts kann der Führerschein in ein lebenslanges kostenloses öV-Ticket für die Region umgewandelt werden.

Es wird regelmässig getestet, welche Angebote genutzt werden und welche nicht funktionieren, um diese kontinuierlich anzupassen. Der Kanton kommuniziert schon heute bei solchen Lebensabschnittswechseln mit der Bevölkerung, weshalb die administrativen Kosten gering bleiben. Mit der Zeit bietet der Kanton ein Mobilitäts-Paket zum Lebensabschnittswechsel, welches die bestmöglichen Anreize setzt.

2.5 Klimaneutrale und resiliente Stadt

Die Stadtplanung aufs Klima ausgerichtet: Die Basler*innen und Basler leben, laut der Basler [Bevölkerungsbefragung](#), gerne in ihrer Stadt. Besonders geschätzt werden im Stadtkanton der öffentliche Verkehr, die Einkaufsmöglichkeiten und die Abfallentsorgungen.

Städte sind stark von der durch den Klimawandel verstärkte Hitze betroffen – bieten aber auch einen starken Hebel, um diesem entgegenzuwirken. Dafür braucht es aber eine Stadtplanung mit Mut. Ihr Kredo muss lauten: «Ein umweltfreundliches Leben muss einfacher sein als ein umweltschädliches!»

Zuerst ist eine Analyse der heutigen Situation zentral. Anschliessend soll das oben genannte Motto in konkrete Ziele in allen Bereichen heruntergebrochen werden (Beispiel: Es soll einfacher sein, mit nachhaltigen Verkehrsmittel von Riehen nach Basel zu fahren als mit fossilen). Diese Ziele werden öffentlich kommuniziert. Durch diese Massnahme werden Klimaschutzziele fassbar und wirken sich auf alle Aspekte der Stadtplanung aus. Grundsätzlich muss dabei aber feststehen: Die Stadtplanung braucht nicht einen neuen Nachhaltigkeitsbereich, sondern muss selber den Nachhaltigkeitsaspekt als Grundlage all ihrer Arbeit begreifen.

Diese Neuorientierung ermöglicht es, dass Basel sich mit Plan weiterentwickelt, statt dass Nachhaltigkeit teuer nachgebessert werden muss. Je schneller wir der Klimakrise entgegenwirken, desto geringer werden die Kosten in der Zukunft sein.

Konkrete Projekte im Sinne einer solchen nachhaltigen Stadtplanung wären folgende: So könnte beispielsweise der Badische Bahnhof besser ins System des öffentlichen Verkehrs integriert werden. Wenn mehr Züge Basel SBB mit dem Badischen Bahnhof verbinden würden, läge Basel zwischen zwei Bahnhöfen, wodurch die Innenstadt entlastet werden könnte, weil Reisende über den badischen Bahnhof mit dem Zug an den Messeplatz fahren könnten. Stichwort Messeplatz: Bräuchte dieser meist menschenleere Platz nicht auch dringend eine Begrünung? Solch versiegelte Betonflächen tragen massiv zur Stadterhitzung im Sommer bei. Der Bau von Unter- und Überführungen für Velofahrer*innen aus dem Baselland ermöglichte einen sicheren Zugang in die Stadt. Auch die Zersiedelung und der stetige Wachstum der Wohnfläche pro Person muss angepackt werden. Wir können und wollen an dieser Stelle keinesfalls fixfertige Lösungen bieten. Dazu sind wir schlicht nicht in der Lage. Aber wir wollen aufzeigen, dass das Potential in der Stadtentwicklung sehr hoch ist.

Für solche grossen, aber auch für die kleine Schritte soll die Basler Bevölkerung miteinbezogen werden. Dem Beispiel von Leipzig folgend, soll im Dialog herausgefunden werden, wie es möglich wird, dass ein umweltfreundliches Leben einfacher ist als ein umweltschädliches.

Gebäude und Infrastruktur

2.9 Klimaneutralität im Bausektor

Klimaneutralität im Bausektor: Gebäude und Infrastruktur verursachen 28 Prozent der Treibhausgase in der Schweiz. Heutige Neubauten haben eine relativ kurze Lebenserwartung von 50 bis 200 Jahren. Um das 1.5° Grad-Klimaziel zu erreichen, fordern wir netto null Emissionen bis zum Jahr 2030. Deshalb und in Anbetracht der langen Betriebszyklen wird klar, dass der Wandel zu klimaneutralem Bauen heute beginnen muss.

Damit der Bausektor diese Ziele beim Klimaschutz erreichen kann, soll ein Treibhausgasbudget analog zu den in der Grazer Deklaration¹ beschriebenen entstehen. Solche Budgets müssen auf Städte, Quartiere, einzelne Bauprodukte, Gebäude oder Gebäudebestandteile sowie auch auf den gesamten Bausektor anwendbar sein und klare Ziel- und Zeitvorgaben enthalten, um spätestens bis im Jahr 2030 netto null Treibhausgas-Emissionen zu erreichen. Dabei ist es wichtig, dass die Anforderungen zielorientiert und lösungsneutral definiert werden, also keine bestimmten Technologien bevorzugt werden. Das fördert Innovation und lässt unkonventionelle Lösungen zu. Der Fokus darf nicht nur auf der Energieeffizienz im Betrieb liegen, da heute fast die Hälfte der Emissionen beim Bau selbst entstehen und Effizienzgewinne grösstenteils durch Rebound Effekte zunichte gemacht werden. Wir brauchen eine Erweiterung des Betrachtungsperimeters. Von der Erstellung bis zum Rückbau sind alle Potentiale zu berücksichtigen.

Heute werden bereits erfolgreich Anstrengungen unternommen, gesundheitsschädliche Baustoffe zu vermeiden - die graue Energie der Baustoffe wird jedoch oft vernachlässigt. Daher soll ab 2025 bei allen Neubauten nachgewiesen werden, dass sie über den gesamten Lebenszyklus netto null Emissionen verursachen. Bei Gebäuden im Besitz der öffentlichen Hand soll dies bereits ab 2022 gelten. Somit dürfen Baustoffe, deren Herstellung sehr energie- und CO₂-intensiv ist, wie z.B. XPS, EPS, Polyurethan oder Glaswolle, nicht länger künstlich gefördert werden und klimapositive Materialien wie Holz oder andere erneuerbare Baustoffe vermehrt Anwendung finden.

Stoffkreisläufe sind des weiteren zu schliessen. Die Ressourcengewinnung, die nötig ist, um unsere Gesellschaft aufrecht zu erhalten, ist momentan insgesamt und insbesondere bei Beton noch enorm hoch. Nachhaltige, regionale Alternativen wie z.B. Lehm sind hingegen noch sehr teuer. Deshalb soll auch die Baubranche Kreislaufwirtschaft anstreben, was heisst, dass nur noch erneuerbare Rohstoffe in den Kreislauf eingespeist werden. Der erste Schritt dazu besteht darin, die externen Kosten der Rohstoffgewinnung zu internalisieren. Die Wiederbenutzung von

1

cache.pressmailing.net/content/58de8b7e-5469-440c-858a-87e23ef25a79/Call%20from%20Graz_DE.pdf

Baumaterialien muss günstiger als deren Neubeschaffung werden. Eine Möglichkeit, dies zu erreichen, ist der *Cap and Trade* der nicht erneuerbaren Ressourcen wie fossiler oder metallischer Güter. Parallel dazu sollen erneuerbare, regionale, rezyklierte und ökologische Baustoffe gefördert werden. Auch eine Regionalwährung wie der *Netzbö* könnte regionale Wertschöpfungsketten und Kreisläufe fördern.

Sanierung und Rezyklierung statt Abriss und Entsorgung: Um Rohstoffe zu sparen fordern wir ein Umdenken hin zu mehr Sanierungen von Altbauten statt ständigem Abriss und Ersatzneubau. Bisher werden beim Rückbau von Gebäuden die darin enthaltenen eigentlich wertvollen Ressourcen teilweise als Abfall deklariert, der auf Mülldeponien gebracht oder durch CO₂ erzeugende Verbrennung “energetisch verwertet” wird. Nur ca. $\frac{2}{3}$ des rückgebauten Materialien wird stofflich wiederverwertet.

Dementgegen fordern wir die Anwendung des 5R-Konzepts: Refuse, Reduce, Reuse, Recycle, Rot. Konkret bedeutet dies, den Bedarf zu reduzieren (Flächeneffizienz), die Nutzung bestehender ungenutzter Strukturen zu optimieren (Zwischennutzungen, Untervermietung, ...), Bestandssanierungen durchzuführen, Urban mining zu fördern und letztendlich auf der Deponie Beschränkungen auf organisch verrottbare Abfälle einführen. Um dieses Konzept zu ermöglichen, ist der Rückbau von Gebäuden bereits bei deren Entwurf einzuplanen. Bauteile sind als Kapitalanlage zu verstehen und deshalb nach einem allfälligen Rückbau möglichst intakt wiederzuverwenden und auf Bauteilbörsen zu handeln. Eine Idee wäre eine Meldepflicht der Bauteile und der Aufbau einer Datenbank, die alle Bauteile erfasst und am Ende des Lebenszyklus des Gebäudes verschiedene Wiederverwendungsmöglichkeiten aufzeigt. Die bereits existierenden Plattformen Madaster und Restado könnten zum Beispiel gefördert werden. Baustoffe, die bereits eingebaut waren, sollen tiefer besteuert werden. Downcycling, wie dies heute bei Beton oft der Fall ist, ist zu vermeiden. In den Fällen, in denen die Zerstörung von Bauteilen unvermeidbar ist, sollen sie als Recyclingbaustoffe wiederverwendet werden (stoffliche Verwertung).

Kompletter Ausstieg aus fossilen Heizsystemen: Obwohl keine neuen Ölheizungen mehr installiert werden dürfen und der Kanton Basel-Stadt damit ein nationales Vorbild ist, bedauern wir, dass in vielen Fällen bestehende nicht erneuerbare Heizungssysteme weiterhin ersetzt werden dürfen. Deshalb fordern wir einerseits, dass per sofort alle neuen Heizungssysteme und der Ersatz bestehender Heizungssysteme 100% erneuerbar sein müssen, was bedingt, dass keine Öl- und Erdgasheizungen mehr installiert werden. Zweitens sollen bestehende nicht erneuerbare Heizungssysteme nicht weiter saniert werden, sodass spätestens im Jahre 2030 alle Heizungssysteme vollständig erneuerbar sind.

Alternative Wohnungsformen: Erfreulicherweise ist in den letzten Jahren die Energieeffizienz von Gebäuden gestiegen. Dieser Erfolg wurde leider durch eine Zunahme der Wohnfläche pro Person zunichte gemacht. Zur nachhaltigen Reduktion des Wohnflächenbedarfs und um Anreize für eine effizientere Nutzung bestehender öffentlicher Infrastruktur zu geben, fordern wir eine Lenkungsabgabe in Höhe von 2% des Bodenwertes. Ausserdem wünschen wir die Förderung alternativer Wohnungsformen, wie z.B. von intergenerationellem Wohnen,

Clusterwohnen oder anderen Nischenwohnformen wie Hallenwohnen und das Ermöglichen von Mikrowohnungen, d.h. bedingter Verzicht auf Mindestgrössen und -höhen. Dass heute genossenschaftliches Wohnen statistisch energie- und platzeffizienter als konventionelles Wohnen ist, hängt nicht zuletzt mit mehr Mitspracherecht der Wohnenden bezüglich Nebenkosten (z.B. Heizkosten) zusammen. Da bei konventionellen Mietformen die Mietenden heute die gesamten Nebenkosten tragen, ist es für Eigentümer*innen nur mässig attraktiv, die Nebenkosten und damit die Umweltbelastung zu senken. Für Eigentümer*innen muss es attraktiver werden, die Nebenkosten gering zu halten und klimaneutrale bzw. energiepositive Immobilien zu erwerben und zu betreiben. Entsprechend sollten die Eigentümer*innen einen Teil der Nebenkosten bis zu einem gewissen Standard (GEAK A) selber tragen müssen.

Baukultur und Ausschreibungen: Damit die Baubranche klimaneutral werden kann, ist eine qualitativ hochstehende Baukultur essentiell, welche langlebige Bauten mit hoher gesellschaftlicher Akzeptanz fördert. Auch die Davos Deklaration von 2018 erkennt die Baukultur als wichtigen Wert an. Eine qualitativ hochstehende Baukultur ist eine möglichst faire, inklusive und partizipative Baukultur, die dadurch den Ideenwettbewerb fördert. Deshalb begrüssen wir Bestrebungen, bei Ausschreibungen durch die öffentliche Hand offene und transparente Verfahren nach SIA Standards durchzuführen.

Energie

2.11 Kantonaler Strommarktplatz

Heutzutage besteht für Privatpersonen schon länger die Möglichkeit, mittels Photovoltaik eigenen Strom zu produzieren. Dieser kann, wenn nicht alles selbst benötigt wird, in das Stromnetz eingespeist und an die IWB verkauft werden. Die IWB verkauft diesen Strom dann für ein Vielfaches an die Endkunden weiter. Grund dieses hohen Preises: Für Benützung und Unterhalt des Stromnetzes und deren Ebenen fallen Kosten an. Diese Kosten müssen pauschal für alle Netzebenen bezahlt werden, auch wenn der produzierte Strom nur eine Strasse weiter wieder genutzt wird. Es ist gleich teuer, wenn mein Nachbar meinen Strom verwendet oder wenn der selbstproduzierte Strom durch mehrere Netzebenen transportiert und hunderte Kilometer entfernt konsumiert wird. Hiermit werden nicht genug finanzielle Anreize gesetzt, um lokalen Solarstrom herzustellen und lokal zu verkaufen. Wenn nur die unterste Netzebene benötigt wird, soll auch nur für die unterste Netzebene gezahlt werden. So kann entweder lokal und dezentral produzierter Solarstrom viel billiger erworben werden oder aber noch etwas interessanter, der produzierte Solarstrom mit grösserem Gewinn verkauft werden. Somit wäre es viel attraktiver, die privaten Dächer und Fassaden mit Photovoltaikanlagen auszurüsten, da sich eine Investition viel schneller und stärker auszahlt.

Dies alles soll mit einem lokalen Basler Strommarktplatz erreicht werden. Dies kann, wenn nötig, auch als zeitlich begrenzter, zehnjähriger Versuch durchgeführt werden. Die IWB gibt bei diesem Versuch die Möglichkeit, Überschüsse aus der dezentralen Stromproduktion gewinnbringender und nur unter Berechnung der Kosten für die unterste Netzebene zu verkaufen. Dies entspricht dem Verursacherprinzip. Denn Strom, der nur kurze Distanz zurücklegen muss und darum nur wenig Infrastruktur in Anspruch nimmt, verursacht weniger Kosten. Die IWB kann diesen Strommarkt ertragsneutral einführen, sprich für die anderen Ebenen etwas mehr Gebühren verlangen. Falls dies nicht mit der Schweizer Gesetzgebung in Einklang zu bringen ist, die momentan keine solchen Preisabstufungen vorsieht, wäre zum Beispiel eine Finanzierung des Verlustes der IWB auf Pilot-Projektbasis denkbar.

Konsequent und benutzerfreundlich umgesetzt würde diese Massnahme die lokale erneuerbare Stromproduktion einiges attraktiver gestalten und ihren Teil zum Umbau des Energiesektors beitragen. Pilotversuche, zum Beispiel in Walenstadt, haben bewiesen, dass dieses Konzept gut umsetzbar ist und den gewünschten Effekt mit sich bringt.

2.12 Solarenergie

Solaroffensive Basel-Stadt: Wenn wir die Energiewende bewältigen wollen, muss der Kanton sein ganzes Potential bei der erneuerbaren Stromproduktion nutzen. Dies ist momentan bei weitem nicht der Fall. Da ein Ausbau von Wind- und Wasserkraft auf Kantonsgebiet kaum in Frage kommt, können wir uns vor allem auf die Sonnenenergie konzentrieren. Um dieses Potential möglichst auszuschöpfen, müssen unter anderem folgende Massnahmen umgesetzt werden:

Bis 2030 sollen mindestens alle gut bis sehr gut geeigneten Dächer von öffentlichen Gebäuden mit einer Photovoltaik- oder Solarthermieanlage ausgestattet sein. Kann dabei keine Anlage montiert werden, muss diese auf anderen Dächern kompensiert werden.

Doch auch auf privaten Dächern müssen viel mehr Anlagen installiert werden. Der Kanton offeriert eine Energieanalyse des Hauses, in dem auch die Abklärung einer Installation von Solaranlagen erfolgt und bewirbt diese aktiv. Wenn die Hauseigentümer*innen nicht selbst eine Anlage finanzieren können, übernimmt der Kanton. In diesem Fall werden die Installationskosten übernommen, im Gegenzug wird dafür ein Grossteil des Stroms unentgeltlich ins Netz eingespeist. So wird die Installation indirekt finanziert.

Dazu wird ein Solarfonds geschaffen. Wenn auf einem Haus Solaranlagen ab einer bestimmten Mindestleistung installiert werden könnten, dies die Hauseigentümer nicht möchten, muss ein Betrag in diesen Fonds eingezahlt werden.

Bei privaten Häusern kann also entweder selbst eine Anlage installiert werden, der Kanton kann die Installation übernehmen und den Strom zu einem billigen Preis beziehen oder es wird in den Solarfonds eingezahlt.

Zusätzlich müssen sofort rechtliche Grundlagen sowie attraktive Finanzierungsmodelle geschaffen werden, um Infrastrukturen ebenfalls mit Solaranlagen auszustatten. Gerade bei Brücken, Bahndämmen, Strassenböschungen oder gewissen Fassaden wäre hier das Potential gross.

Um all das zu erreichen, wird eine organisatorische Verantwortlichkeit für die Erschliessung von Nutzflächen geschaffen. Sie ist essentiell, um möglichst viele Flächen für die Sonnenenergie nutzbar zu machen. Private können dann die erschlossenen Nutzflächen auf der Basis von temporären Aufträgen mit Anlagen ausstatten.

Dies sind nur einige Möglichkeiten diese Solaroffensive auszugestalten. Doch eines ist klar: Mindestens in dieser Grössenordnung müssen sich die unternommenen Anstrengungen bewegen.

Finanzen

2.14 Klimafreundliche Finanzen

Kantonale Finanzen endlich klimafreundlich: Unser Geld finanziert die Klimakrise mit – das zeigt eine Studie des Bundesamt für Umwelt (BafU): [Das heutige Investitionsverhalten unterstützt eine globale Erwärmung von 4–6 Grad Celsius](#)². Diese massive Verfehlung des 1.5 Grad Ziels ist verheerend. Deswegen braucht es eine dringende Korrektur.

Die Basler Kantonalbank soll eine führende Rolle übernehmen, in dem sie die **direkte und indirekte** Finanzierung von Kohle-, Erdöl- und Erdgasfirmen sowie die sie umgebende Industrie (Pipelines, Förderanlagen, Transportanlagen etc.) grundsätzlich ausschliesst und von aktiven Kaufempfehlungen für Wertschriften jener Unternehmen absieht. Zur Zeit finanziert sie – beispielsweise im Gegensatz zur Basellandschaftlichen Kantonalbank – Unternehmen, die weniger als 20% ihres Umsatzes mit Öl, Kohle oder Gas verdienen.

Doch damit nicht genug: Emissionen entstehen nicht nur bei der Öl-Förderung, sondern auch wenn Häuser gebaut, Zement hergestellt, Autos gebaut oder Äcker bewirtschaftet werden. Wie kann die Basler Kantonalbank dem Risiko entgegenwirken, in eine Branche zu investieren, die nicht nur in wenigen Jahren massiv an Wert verlieren wird, sondern auch die Zukunft unserer Generation gefährdet?

Sie kann es noch nicht – weil die Basler Kantonalbank noch nicht einmal analysiert hat, wie CO2-intensiv ihr Geschäft ist. Die Kantonalbank soll unbedingt am Climate Risk Test des Bundesamt für Umwelt teilnehmen, aber dieser bietet zu oberflächliche Resultate. Deshalb ist eine genauere Analyse, von der sich direkte Handlungsmöglichkeiten ableiten lassen, absolut notwendig. Der erste Schritt ein Problem zu lösen, ist zu überprüfen, wie gross das Problem ist.

Der Pensionskasse Basel Stadt hingegen fehlen jegliche Begrenzungen der Investitionen in Öl und Gas komplett. Auch die Pensionskasse soll ähnlich den Richtlinien der basellandschaftlichen Kantonalbank die Finanzierung der Klimakrise stoppen.

² <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/fachinformationen/klima-und-finanzmarkt.html>

Kommunikation/Bildung

2.15 Effektive Klimakommunikation

Aktive Kommunikation und Informationskampagnen: Oft heisst es von Seiten der Politik, man wolle schon vorwärts machen, aber die Bereitschaft und der Rückhalt in der Bevölkerung wären nicht oder noch nicht vorhanden. Doch es werden nur sehr wenige Anstrengungen unternommen, um die Akzeptanz einer ambitionierten Klimapolitik in der Bevölkerung zu vergrössern. Notwendig wären dafür oft nur gute Informationskampagnen.

Die Coronakrise hat gezeigt, dass der Kanton gut informieren kann, wenn er muss. In kürzester Zeit wurde die Bevölkerung über das Virus und Verhaltensrichtlinien auf eine unkomplizierte Art aufgeklärt. Die Kampagne diente gar als Vorbild für andere Kantone. Dies muss auch für die Klimakrise gelten. Mit einer neuen Kommunikation, die Bewusstsein für das Problem und unsere Mitverantwortlichkeit, aber vor allem für die Massnahmen dagegen schafft. Eine Kommunikation, die aufzeigt, dass Klimapolitik zu positiver Veränderung führen kann, für Einzelpersonen wie für die Gesellschaft als Ganzes.

Der Kanton kann und muss bei diesem Thema grundsätzlich aktiver kommunizieren.

Wieso erfahren wir so schlecht, was der Kanton aus welchem Grund gegen die Klimakrise unternimmt?

Alle Massnahmen, auch die Ideen in diesem Dokument, lassen sich besser umsetzen, wenn diese aktiv beworben werden und dazu parallel informiert wird. Ob es sich um Photovoltaikanlagen für Hauseigentümer*innen, Velos für Zugezogene oder Begrünung fürs Quartier handelt, ob ein Platz umgestaltet, Häuser auf neue Weise gebaut oder Strom anders verkauft wird.

Bei allen Projekten ist eine aktive Kommunikation essentiell. Mir ihr wird die Akzeptanz und die Unterstützung für eine ambitionierte Klimapolitik grösser. Somit entsteht für den Kanton Basel-Stadt unglaubliches Potential, ein mutiger Pionier im Klimaschutz zu werden und damit eine innovative, attraktive Stadt zu bleiben.

3. Schlusswort

Als wir uns Anfang letzten Jahres dazu entschieden haben, rund um eine Demonstration in der Bevölkerung auf Ideensuche zu gehen, wussten wir nicht, was am Ende dabei herauskommen würde. Wir wussten nicht, ob überhaupt jemand unsere etwas umständlichen Online-Umfragen ausfüllen und uns ihre Ideen für eine zukunftsfähige Klimapolitik zuschicken würden. Auch hatten wir keine Ahnung, ob man an einer Demonstration einfach Stifte und Zettel verteilen kann und Lösungsansätze für die Klimakrise zurückbekommt. Diese Rechnung wäre doch zu einfach, um aufzugehen!

Trotzdem versuchten wir es.

Zurückgekommen sind neben viel positivem Feedback hunderte von Ideen und Lösungsansätzen. All diese Menschen, welche sich die Zeit genommen haben, nachzudenken und aufzuschreiben, wo sie Wege sehen, wie diese Stadt ihre Verantwortung in der Klimakrise wahrnehmen kann, haben uns stark beeindruckt, in ihrer Anzahl überwältigt und aufs Neue klar gemacht:

Die Klimapolitik ist nicht darum zu langsam und zu wenig ambitioniert, weil keine Ideen und Lösungen existieren. Im Gegenteil, es wimmelt von ihnen. Sie verzögert sich deshalb, weil essentielle und dringende Entscheide seit Jahren fahrlässig langsam und mit zu wenig Mut gefällt werden.

Es liegt in der Verantwortung der neu gewählten Parlamentsmitglieder, jetzt das Ruder herumzureissen.

Wir verlieren unsere Hoffnung nicht. So wenig, wie all die Menschen ihre Hoffnung verlieren werden, die unsere Umfrage ausgefüllt haben.

Hier geht es zu den unbearbeiteten Antworten aus der Bevölkerung:

<https://tinyurl.com/AlleAntworten>

