

Nachhaltigkeit

## «Es gibt keine Klimaneutralität ohne Verlierer»

**Basel auf dem Weg zur «Klima-Loki»? Im Interview spricht Umweltökonom Frank Krysiak über Basels ambitionierte Pläne.**

Nils Hinden

Der Kanton Basel-Stadt hat sich das ehrgeizige Ziel gesteckt, bis 2037 klimaneutral zu sein. Und Regierungsrats-Präsident Beat Jans (SP) will Basel zur «Klima-Loki» machen.

Doch wie nachhaltig und realistisch sind diese ambitionierten Pläne, und welche Opfer müssen Herr und Frau Basler sowie das Gewerbe erbringen, wenn der Kanton seine Klimaziele tatsächlich erreichen soll? Wie «nachhaltig» ist Basel und was verstehen Forscher im wissenschaftlichen Sinne überhaupt unter diesem Begriff, der durch die vielfältige Verwendung an konkreter Bedeutung einbüsst?

Im grossen Interview mit Prime News gibt der renommierte Umwelt-Ökonom Frank Krysiak von der Universität Basel Antworten. Als Forscher untersucht Krysiak die Auswirkungen von Umwelt-Politik auf die Nachhaltigkeit und er beschäftigt sich damit, wie Nachhaltigkeit erfasst und gemessen werden kann. Der 50-jährige kennt Basel bestens: Er lehrt und forscht seit 2006 am Rheinknie.

### **Herr Krysiak, Sie versuchen Nachhaltigkeit wissenschaftlich zu erfassen. Was meinen Sie überhaupt, wenn Sie von Nachhaltigkeit sprechen?**

Nachhaltigkeit heisst für mich Gerechtigkeit, sowohl zwischen verschiedenen als auch innerhalb einer Generation. Als Nachhaltigkeit-Forscher versuche ich, Chancen und Risiken von Veränderungen abzuwägen. Ziel davon ist es, eine nachhaltige Entwicklung in Gang zu bringen. Wir können zwar nicht sicherstellen, dass es den Menschen künftig nicht schlechter geht, aber wir können das Risiko dafür minimieren.

### **Wie misst man Nachhaltigkeit?**

Es gibt kein perfektes Mass für Nachhaltigkeit. Die meisten behelfen sich mit sogenannten «Indikatoren-Systemen» – so übrigens auch der Bund und der Kanton Basel-Stadt. Damit versuchen wir, Entwicklungen einzuordnen, die mutmasslich einen Einfluss auf das Wohlergehen der Menschen haben. Die Nachhaltigkeits-Debatte fokussiert sich aktuell stark auf die Bekämpfung des Klimawandels. Das ist aber nur eine Dimension der Nachhaltigkeit. Die Biodiversität, die demografische Entwicklung, Verteilungs-Unterschiede sowie die wirtschaftliche Entwicklung gehören ebenso dazu.

### **Es ist doch aber unklar, wie sich die Wünsche und Lebensbedingungen der Menschen wandeln. Wie wollen Sie also wissen, was nachhaltig ist?**

Wir wissen tatsächlich nicht, was die Menschen der Zukunft genau wollen. Deshalb sollten wir unsere Bemühungen nach verschiedenen zuvor genannten Nachhaltigkeits-Aspekten ausrichten und einen Strauss an Ressourcen und Handlungs-Möglichkeiten erhalten. Ansonsten besteht die Gefahr, dass wir künftigen Generationen den Gestaltungs-Spielraum nehmen. Letztlich machen wir bei Finanz-Anlagen nichts anderes. Wenn wir nicht sicher wissen, welche Anlagen rentieren, dann diversifizieren wir meist unser Portfolio.

### **Droht die Gefahr, dass Basel-Stadt mit seinen Klimabemühungen zu sehr auf eine «Aktie» setzt?**

Es ist noch nicht klar, mit welchen Massnahmen Basel seine Klimaziele erreichen will. Deshalb ist das schwierig zu sagen. Allerdings liegt der Fokus aktuell schon stark auf der Bekämpfung des Klimawandels. Damit geht die Gefahr einher, dass andere Aspekte der Nachhaltigkeit vernachlässigt werden. Beispielsweise befassen wir uns nur wenig damit, wie wir mit Adaptions-Massnahmen auf die Erderwärmung reagieren. Dies, obschon klar ist, dass der Klimawandel kommt.

### **Was verstehen Sie unter Adaptions-Massnahmen?**

Eine wichtige Adaptions-Massnahme wäre, mehr Grün in die Stadt zu bringen. Des Weiteren besteht auch im Gebäude-Sektor Potenzial. Dort stellen sich Fragen wie: Mit welchen Materialien baue ich und wie werden Fassaden und Dächer gestaltet? Auch Dach-Begrünungen können sinnvoll sein. Ich bin überzeugt: So kann man relativ viel erreichen.

### **Die Basler Stimmbevölkerung hat letztes Jahr dem Netto Null-Ziel bis 2037 zugestimmt. Ist das nachhaltig?**

Das ist eine schwierige Frage (überlegt lange). Ich würde sagen: Die Initiative hat das Potenzial, ihren Beitrag zur Nachhaltigkeit zu leisten. Denn wir sind sehr spät dran, wenn wir das 1,5 Grad-Ziel erreichen wollen. Wahrscheinlich werden wir es kaum schaffen, die Erderwärmung gegenüber der vorindustriellen Zeit auf 2 Grad zu beschränken. Zögern lässt mich allerdings, dass wir nicht wissen, wie wir die Klima-Neutralität erreichen wollen.

### **Die Regierung weiss also trotz Volksauftrag gar nicht, wie sie dieses Ziel erreichen soll?**

Jein. Die Massnahmen sind in der Entwicklung. Es ist schlicht noch zu früh für eine solide Einschätzung. Erst muss das Gesamtziel auf Teilziele für einzelne Sektoren wie Mobilität, Wärme und Gebäude heruntergebrochen werden. Dies ist schon weitgehend geschehen. Dann müssen für jeden Sektor eine eigene Strategie und spezifische Massnahmen erarbeitet werden.

Dies wird noch etwas Zeit brauchen. Letztlich ist es auch besser, gute Entscheide zu treffen, als ein paar Monate schneller zu sein.

## **Andere Basler Vorlagen im Bereich Nachhaltigkeit sind die Stadtklima-Initiativen, die im Herbst zur Abstimmung kommen. Diese fordern unter anderem, dass jährlich 1 Prozent der Strassenfläche in Fläche für ÖV, Fuss und Velo-Verkehr sowie in Grünflächen umgewandelt wird. Ist das eine nachhaltige Intervention?**

Das Ziel – diese 1 Prozent der Strassenfläche, die pro Jahr umgewandelt werden sollen – klingt auf den ersten Blick machbar. Das täuscht aber: Aktuell entwickeln sich Stadtflächen viel langsamer. In zehn Jahren zehn Prozent der Basler Strassenfläche umzugestalten, ist schon sehr ambitioniert. Trotzdem sind die Ziele grundsätzlich richtig. Mit Blick auf die kommende Erwärmung und auch im Vergleich mit anderen Städten ist Basel keine grüne Stadt.

## **Gemäss Prognosen hätte die Annahme der Stadtklima-Initiativen zur Folge, dass es in Basel fünfmal mehr Baustellen gäbe. Das ist doch nicht nachhaltig.**

Grundsätzlich ist das so: Einerseits sind Bauarbeiten sehr CO<sub>2</sub>-intensiv andererseits geht der entstehende Umgehungs-Verkehr mit Herausforderungen einher. Mir scheint in dieser Frage aber noch ein anderer Punkt wichtig.

## **Welcher?**

Die Umsetzung ist nur dann wirklich nachhaltig, wenn der Wandel in der ganzen Stadt stattfindet und sich nicht nur auf ein paar wenige Quartiere fokussiert. Sonst besteht die Gefahr, dass in anderen Gebieten alles beim Alten bleibt.

## **Was sagen Sie einem Gewerbler, der auf Parkplätze in der Stadt angewiesen ist?**

Das ist tatsächlich ein schwieriges Thema, ich verstehe die Gewerbler schon. Als Unternehmer benötigt man einen gewissen Zugang zur Stadt, da viele Güter schlichtweg nicht zu Fuss oder per Velo über grössere Distanzen transportiert werden können. Gleichzeitig ist es so, dass ein Grossteil der in Basel abgestellten Fahrzeuge relativ selten bewegt werden und oftmals stundenlang herumstehen. Hier könnte man ansetzen. Derzeit scheint Car-Sharing ein vielversprechender Ansatz zu sein, um eine effektivere Nutzung von der Stadtfläche zu ermöglichen. Letztlich stellt sich die Frage, wofür wir unseren knappen Platz nutzen. Ich glaube, da steht das Gewerbe relativ weit oben auf der Prioritäten-Liste.

## **Sie sagten vorhin, Basel sei im Vergleich zu anderen Städten noch nicht sehr grün. Beat Jans will den Kanton aber zur «Klima-Loki» machen. Kann das gelingen?**

Das wird sich noch zeigen. Meine Aussage bezog sich auf das Stadtbild. Mit Blick auf die Gesamt-Situation ist Basel-Stadt auf gutem Weg: Der Kanton macht viel und ist in einer günstigen Ausgangslage. Zudem wird der Klima-Kurs von einer grossen

Mehrheit der Bevölkerung mitgetragen. Die Baslerinnen und Basler scheinen wirklich für Veränderungen bereit und lassen sich nicht einfach zu einem Ziel überreden. Beispielsweise geht der motorisierte Stadtverkehr seit Jahren zurück. In anderen Gebieten der Schweiz ist die Skepsis hingegen viel grösser. Schon nur deswegen geht es dort langsamer vorwärts.

## **Hat das urbane Basel auch sonst günstige Voraussetzungen?**

Ja. Beispielsweise ist es in einem urbanen Gebiet aufgrund der kurzen Wege wesentlich einfacher, vom motorisierten Individual-Verkehr wegzukommen. Auch sonst profitiert Basel-Stadt davon, dass es dicht besiedelt ist und die Wege kurz sind. Beispielsweise hat klimaneutrale Fernwärme grosses Potenzial. Ebenfalls gibt es in Basel kaum Industrie-Zweige – wie beispielsweise die Zement-Industrie – deren CO<sub>2</sub>-Ausstoss sich kaum vermeiden lässt. Ich sehe aber noch einen Punkt.

## **Ja bitte ....**

Die gemeinsamen Grenzen zu Frankreich und Deutschland und den Rhein erlauben es Basel, eng mit der EU zusammenzuarbeiten. Wichtig ist insbesondere, dass Basel die Chance nutzt, sich in die europäische Wasserstoff-Infrastruktur einzugliedern.

## **Wo machen Sie die grössten Herausforderungen auf dem Weg zur Klimaneutralität aus?**

Der Heizungsersatz bleibt eine grosse Herausforderung. Nicht, weil wir keine technische Lösung haben, sondern weil die Bevölkerung mitmachen muss. Klar könnte man einfach Verbote einführen. Das empfehle ich aber nicht: Sie erzeugen potenziell sehr viel Widerstand, was wiederum weitere Massnahmen erschweren würde. Eine weitere Knacknuss wird die Mobilität. Auch wenn Basel diesbezüglich sehr weit ist, besitzen immer noch ein Drittel der Baslerinnen und Basler ein Auto.

## **Wer sind die Verlierer dieser «Klima-Lokomotiven-Strategie»?**

Klar ist: Man kann keine Klimaneutralität erreichen, ohne jemandem weh zu tun. Verlieren könnten Menschen, die gerne Auto fahren oder deren Wohnung extrem schwer nachhaltig umzubauen ist. Es werden aber kaum ganze Gruppen – wie Familien oder Rentner – zu den Verlierern zählen. Ich bin überzeugt, dass die Mehrkosten für die Allermeisten tragbar sein werden.

## **Aber Verzicht ist nötig, um die Klimaziele zu erreichen?**

Aus meiner Sicht ist Verzicht das falsche Wort. Vielmehr stellt sich die Frage, ob man nicht mit einem Bruchteil der Emissionen genauso glücklich sein kann. Ich glaube, das ist möglich. Die meisten Menschen, die auf ein Auto verzichten oder sich vegetarisch ernähren, wollen danach nicht mehr zurück. Zudem zeigen Studien, dass viele Menschen auch mit weniger Wohnfläche zufrieden wären. Sie ziehen aber nicht um, weil sich ein Wechsel finanziell nicht lohnt.

## **Dann ist die Lösung, Fleisch und Autos zu verbieten?**

Nein, es geht nicht darum, Verbote einzuführen. Es ist besser, Menschen die Möglichkeit zu geben, ihre Lebensweise zu ändern.

Beispielsweise in dem man der Bevölkerung ein E-Bike zur Verfügung stellt oder ein günstiges E-Mobility-Abo ermöglicht.

## Wer zahlt das?

In einem ersten Schritt würden Zusatzkosten anfallen. In Bezug darauf gilt es allerdings zu erwähnen: Unser Mobilitäts-System kostet ebenfalls viel. Für ein eigenes Auto fallen unabhängig von der Nutzung mehrere hundert Franken Kosten pro Monat an. Im Prinzip geht es bei den Ansätzen im Mobilitäts-Bereich darum, dass die Menschen freiwillig auf ein eigenes Auto verzichten. Volkswirtschaftlich lohnt es sich langfristig wohl, solche alternativen Mobilitäts-Modelle zu fördern.

## Sie erwähnten geringere Wohnflächen. Die Grünen wollen per Gesetz eine Mindestbelegung in Wohnungen für gewisse Bereiche einführen. Was halten Sie davon?

Es ist politisch und gesellschaftlich wohl kaum durchsetzbar, dass eine 85-jährige Frau, deren Lebens-Partner gerade verstorben ist, dazu gezwungen wird, in eine kleinere Wohnung zu ziehen. Stattdessen ist es wichtig, einen solchen Umzug zunächst einfacher und später vielleicht gar attraktiver zu gestalten.

## Wie soll das gehen?

Einige Städte haben bereits eine sogenannte Fehlbelegungs-Abgabe im sozialen Wohnungs-Bau eingeführt. Sprich: Personen, die eine solche Wohnung nicht mehr benötigen, zahlen mehr. Dies liesse sich auch auf Wohnungs-Grössen anwenden. Mit solchen Instrumenten könnte man durchaus arbeiten, um den Anreiz zu erhöhen, in eine kleinere Wohnung umzuziehen. Dabei spielen aber auch die Besitzverhältnisse eine Rolle. Ob es sich um Wohnungen in staatlicher, genossenschaftlicher oder privater Hand handelt, beeinflusst die Umsetzung solcher Massnahmen.

## Sie erwähnten zu Beginn die Abwägung von Chancen und Risiken in Sachen Nachhaltigkeit. Was sind die Risiken bei den Klimazielen?

Es besteht schon das Risiko, dass ein Teil des Gewerbes abwandert und der Standort weniger attraktiv wird. Dies droht jedenfalls dann, wenn schlechte Massnahmen ergriffen werden.

## Was heisst das konkret? Wovon raten Sie ab?

Zu weit in den Norden zu schauen (lacht). Von Deutschland können wir lernen, wie man es nicht machen sollte. Es ist keine sonderlich gute Idee, eine «Wärmewende» zu lancieren, deren Kosten der Staat zu 80 Prozent trägt. Sollte Basel einen ähnlichen Weg einschlagen, bestünde die Gefahr, dass die Steuern in Basel stark ansteigen. Ich sehe aber auch Chancen.

## Nämlich?

In dutzenden Bereichen sind wir auf Lösungen angewiesen. Wie baut man eine effektive Lade-Infrastruktur für E-Autos oder ein gutes Fernwärmenetz? Wenn Basel vorangeht und Antworten auf solche Fragen liefert, stehen die Chancen gut, dass auch das lokale Gewerbe profitiert.

## Basel-Stadt ist ein winziger Stadtkanton, dessen Bemühungen sich auf nationaler oder globaler Ebene kaum auswirken. Was bringen diese, wenn alle anderen nicht mitziehen?

Wenn Basel einfach abwartet, bestünde die Gefahr, dass man später nicht mehr in die Märkte hineinkommt. Das würde ich Basel nicht empfehlen. Ebenso wenig empfehle ich, später alles von China zu kaufen. Jedenfalls können nicht alle auf die anderen zeigen und selbst einfach nichts machen. Wie gesagt, das scheinen auch die Baslerinnen und Basler so zu sehen. Bei der Abstimmung zur Klimagerechtigkeits-Initiative hat niemand versprochen, dass Basel damit einen grossen Gewinn machen wird.

## Was erwarten Sie von der Basler Regierung?

Ich erwarte von der Politik, dass sie auch aufzeigt, welche Chancen ein nachhaltiges Basel mit sich bringt. Die Exekutive könnte beispielsweise ein Szenario erarbeiten, wie ein klimaneutraler Kanton und das Alltagsleben im Jahr 2050 aussehen könnte. Ich bin überzeugt, dass das auf positive und realistische Weise möglich wäre.

## Dass solche Prognosen oftmals ungenau sind, zeigen Stromverbrauchs-Prognosen, die im Abstimmungskampf der Energiestrategie 2050 des Bundes gemacht wurden. Neue Prognosen besagen, dass wir im Jahr 2050 signifikant mehr Strom benötigen als damals angenommen.

Szenarien sind keine Vorhersagen. Man malt ein Bild einer möglichen Zukunft, nicht ein Bild einer wahrscheinlichen Zukunft. Aus meiner Sicht konzentrieren wir uns in der Debatte um den Klimawandel zu stark auf Katastrophen-Szenarien. Wir sollten positiver sein.

## Trotzdem dürften CO<sub>2</sub>-Emissionen nicht verschwinden. Mit Zertifikaten kann man Kompensations-Projekte unterstützen. Ist das ein gangbarer Weg für Basel?

Sie sind in einer Übergangsphase sicher besser als nichts, aber langfristig keine Lösung.

## Warum?

Mit Zertifikaten werden Kompensations-Projekte unterstützt, die in Zukunft sowieso realisiert würden. Deshalb macht es auch Sinn, dass Basel diesbezüglich restriktiver ist. An Kompensations-Technologien zur Einspeicherung von CO<sub>2</sub> wird allerdings kein Weg vorbeiführen.

## Sie sind Ökonom. Lohnen sich Basels Investitionen für die Bekämpfung des Klimawandels?

Das ist eine schwierige Rechnung. Es kommt auf die Perspektive an. Wenn man den Kanton isoliert betrachtet, kann man auch

zum Schluss kommen, dass sich Basel-Stadt durch Anpassungs-Massnahmen vergleichsweise gut vor der Klimaerwärmung schützen könnte. Die Investitionen, die nun für den Kampf gegen den Klimawandel anfallen, sind vergleichsweise gross. Aus meiner Sicht ist diese Perspektive aber aus zweierlei Gründen falsch.

### **Erläutern Sie.**

Wir wissen, dass die Welt insgesamt klimaneutral werden muss. Es birgt Chancen für Basel, im Kampf gegen den Klimawandel voranzugehen. Jedenfalls bin ich der Meinung, dass sich das Risiko lohnt. Zweitens haben wir aus meiner Sicht mit unserer guten Ausgangsbasis eine gewisse moralische Verpflichtung, zur Lösung beizutragen. Wir sollten uns daher nicht nur die Frage nach Kosten und Nutzen stellen.