

Beschluss des Landrats vom 11.06.2020

Nr. 461

14. **Standesinitiative «Kerosin-Steuer auf Flugtickets»** 2019/187; Protokoll: je, bw, ble

Kommissionspräsident **Thomas Noack** (SP) erklärt, in der Schweiz sei das Flugbenzin, das Kerosin, seit 1944 steuerbefreit. Das, obwohl Flugzeuge 30 Mal mehr CO₂ ausstossen und Flugreisen bis zu drei Mal billiger als Zugreisen sind. Die heutige Wettbewerbsverzerrung zugunsten des Flugverkehrs soll abgeschafft werden. Die bestehende Steuerbefreiung beim Kerosin basiert auf dem Chicagoer Abkommen. Das ist ein multilateraler, völkerrechtlicher Vertrag aus dem Jahr 1944. Das Abkommen wurde dazumal unter ganz anderen Voraussetzungen und Zielsetzungen abgeschlossen. Heute ist es mit den Herausforderungen des Klimaschutzes nicht mehr zeitgemäss. Die Motion verlangte, dass der Regierungsrat dem Landrat eine Vorlage für eine Standesinitiative für die Einführung einer internationalen Kerosinsteuer vorlegt. Der Ertrag dieser Steuer soll an die Förderung von CO₂-sparenden Massnahmen gekoppelt werden. Auch andere Kantone (Basel-Stadt, Genf, St. Gallen und Waadt) haben eine solche Standesinitiative eingereicht oder haben es vor. Die Vorlage für diese Standesinitiative liegt nun vor und muss vom Landrat beschlossen werden. Was soll im Schreiben des Landrats an die Bundesversammlung stehen? «Die Bundesversammlung wird eingeladen, eine Verfassungsgrundlage auszuarbeiten, um eine international koordinierte Besteuerung von Kerosin zu ermöglichen. Der Bund hat sich dafür einzusetzen, dass das Chicagoer Abkommen von 1944 entsprechend angepasst wird. Die Einnahmen dieser Abgaben sollen für Klimaschutzmassnahmen verwendet werden.» In der Begründung wird darauf verwiesen, dass der Bund bis heute keine wirksamen Massnahmen gegen die Klima- und Luftbelastung durch den Flugverkehr getroffen habe. Heute gelte für den Flugverkehr das Gegenteil des Verursacherprinzips. Das Fliegen wird im Gegensatz zu anderen Mobilitätsformen sogar steuerlich bevorzugt. Der internationale Flugverkehr zahle zum Beispiel weder eine Mehrwertsteuer, noch eine Mineralölsteuer, wie das zum Beispiel die Autofahrenden machen müssen. Die steuerliche Bevorzugung würde das Bestreben der Schweiz nach mehr Klimaschutz untergraben. Ein weiterer wichtiger Punkt des Schreibens ist folgender: «Um unerwünschte Nebeneffekte wie örtliche Verlagerungen von Flugbewegungen, von welchen vor allem die Bevölkerung im Umland vom binationalen Euroairport negativ betroffen wäre, zu minimieren, soll eine möglichst international harmonisierte Lösung angestrebt werden.»

Zur Kommissionsberatung: Für den Regierungsrat steht ausser Frage, dass auch der Mobilitätssektor Massnahmen zur Reduktion von schädlichen Umweltfolgen in Kauf nehmen muss. Das gilt auch für den Flugverkehr. Vor diesem Hintergrund begrüsst der Regierungsrat, dass der Ständerat im Rahmen der Beratung zur Totalrevision des CO₂-Gesetzes eine Lenkungsabgabe auf Flugtickets beschlossen hat. Zum Zeitpunkt der Kommissionsberatung in der UEK hat der Nationalrat allerdings noch nicht entschieden. Sehr begrüsst wird das Anliegen der Motion, die Kerosinbesteuerung an CO₂-sparende Massnahmen zu koppeln. In der Kommission wurde allerdings auch darauf hingewiesen, dass die Rechtslage sehr komplex ist. So ist es fraglich, ob die vorgesehene Standesinitiative überhaupt umsetzbar wäre. Einer Besteuerung des Kerosins bei internationalen Flügen stehen zahlreiche weitere internationale Verträge im Weg. Aus Sicht des Regierungsrats spricht das aber nicht gegen eine Einreichung einer Standesinitiative. Grundsätzlich hat sich die Kommission für die Einreichung der Standesinitiative ausgesprochen. Der Kommission war wichtig, dass als klare Zielsetzung die Einführung einer internationalen Kerosinsteuer verfolgt wird. Die Kommission diskutierte aber auch Fragen und Bedenken. Gibt es auch in anderen Ländern Bestrebungen für die Einführung einer solchen Steuer? Ja, die französische Regierung hat einen entsprechenden Antrag bei der europäischen Kommission vorgelegt. Dieser Antrag ist jedoch ad

acta gelegt, weil er auf keine einstimmige Zustimmung stiess. Auch in Deutschland sind Bestrebungen für die Einführung einer europaweiten Kerosinsteuer im Gange. Verschiedene Kommissionsmitglieder haben bezweifelt, dass mit der Kostenabwälzung von der Kerosinsteuer auf Flugtickets das Verhalten der Konsumenten beeinflusst werden könne, so dass weniger geflogen würde. Einzelne Kommissionsmitglieder haben Bedenken, dass der internationale Flugverkehr im Gegensatz zum subventionierten öffentlichen Verkehr selbsttragend sei. Ausserdem sei der Vergleich mit dem Strassenverkehr nicht angebracht, die Strassen werden vor allem vom Staat finanziert und unterhalten. Weiter wurde argumentiert, dass es mit der Kerosinbesteuerung in Richtung einer Zweiklassengesellschaft gehen würde. Weil die Preise für Flugreisen steigen würden, gäbe es Menschen, die sich das Fliegen nicht mehr leisten könnten. Ein wichtiger Diskussionspunkt waren Bedenken, dass man mit einer einseitigen schweizerischen Lösung unerwünschte Nebeneffekte für den Euroairport haben könnte. Genau aus diesem Grund fordert die Standesinitiative den Bundesrat auf, eine internationale Lösung zu forcieren.

Warum soll aus Sicht der Mehrheit der Kommission trotz dieser Bedenken die Standesinitiative eingereicht werden? Es geht um eine Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer. Mit der Aufhebung der Steuerbefreiung des Kerosins können die Kostenwahrheit und Verursachergerechtigkeit wiederhergestellt werden. Das Flugzeug soll in Zukunft als Verkehrsmittel gegenüber dem Auto oder der Bahn steuerlich nicht mehr bevorzugt werden. Es soll ein finanzieller Anreiz für den Umstieg auf weniger klimaschädliche Transportmittel geschaffen werden. Ein wesentliches Argument ist, dass die steuerliche Bevorzugung das Bestreben der Schweiz nach mehr Klimaschutz untergraben würde. Neben dem Ziel der Verhaltensänderung der Kunden erhöht die Kerosinbesteuerung den Anreiz der Airlines, rasch sparsamere Flotten einzusetzen. Nicht zuletzt ermöglicht die Kerosinbesteuerung, dass zusätzliche Einnahmen für Umweltschutzmassnahmen generiert werden.

Die UEK beantragt dem Landrat mit 9:3 Stimmen, die Standesinitiative betreffend Kerosinsteuer auf Flugtickets einzureichen, und mit 13:0 Stimmen, die Motion abzuschreiben.

– *Eintretensdebatte*

Désirée Jaun (SP) sagt, es werde immer wieder festgehalten, wie auch in dieser Vorlage des Regierungsrats, dass auch im Mobilitätssektor endlich gehandelt werden müsse, um den klimaschädlichen CO₂-Ausstoss zu reduzieren. Nun hat der Landrat über eine konkrete Forderung zu entscheiden, die national angegangen wird und explizit eine internationale Lösung finden soll, die auch beim Euroairport angewendet werden kann. Basel-Landschaft wäre nicht der erste Kanton, der diese Forderung stellen würde. Das Thema ist auf dem Tisch und daran ändert auch die aktuelle Situation nichts. Für den Klimaschutz muss endlich auch beim Mobilitätssektor etwas verändert werden. Mit dieser Steuer würden ergänzend zu einer allfälligen Flugticketabgabe einerseits erforderliche Mittel zur Verfügung gestellt, die für weitere Klimaschutzmassnahmen eingesetzt werden können, und andererseits Anreize geschaffen, in weniger klimaschädliche Flotten und mehr in erneuerbare Treibstoffe zu investieren. Die Airlines haben die Möglichkeit zur Einflussnahme. Ausserdem sollen alle Verkehrsteilnehmende steuerlich gleich behandelt und Flugzeuge nicht länger steuerlich bevorzugt werden.

Die SP-Fraktion unterstützt einstimmig, dass im Mobilitätssektor gehandelt wird, dass die Standesinitiative so eingereicht wird, und dass die Motion danach abgeschrieben werden kann.

Florian Spiegel (SVP) erklärt, die SVP-Fraktion habe der Überweisung der Standesinitiative zugestimmt, weil sie der Meinung war, die Sache solle abgeklärt werden. Auf Bundesebene sind in der Zwischenzeit bereits einige Bestrebungen von statten gegangen. Die SVP-Fraktion hat sich unterdessen entschieden, dieser Standesinitiative nicht zu folgen. Weshalb folgt sie ihr nicht? Aufgrund der Erkenntnisse der Kommission und der Erkenntnisse aus den im Bundesparlament be-

handelten Vorstösse machen sich der Regierungsrat und die Kommission die Sache etwas zu einfach. Das Vorgehen gleicht dem Prinzip Paulus', seine Hände in Unschuld zu waschen. Wenn man die Geschäfte im Detail verfolgt hat, merkte man, dass sämtliche Bestrebungen nach internationalen Anpassungen, die in Bern stattgefunden haben, entweder zurückgezogen wurden oder aufgrund der Überschreitung der Zeitdauer der Bearbeitung des Geschäfts abgeschrieben werden mussten. Aufgrund der vielen bilateralen Verträge (über 140) alleine in der Luftfahrt, ist es nicht möglich, eine internationale Harmonisierung in dieser Zeitfrist auszuarbeiten. Der Landrat handelt nach dem Motto, den Ball weiterzugeben, um dann zu sagen, er habe alles Mögliche unternommen, wenn das Anliegen auf Bundesebene beerdigt werden muss. Es wäre ehrlicher gewesen, die unbequeme Wahrheit zu nennen, dass es so nicht funktioniert. Der Text hört sich an sich gut an und es wird immer wieder darauf verwiesen, was andere Länder alles schon gemacht haben. Ausserdem wird aufgezeigt, was in anderen Ländern alles am Laufen ist. Mittlerweile hat uns das aktuelle Geschäft der Flugticketabgabe in Höhe von CHF 30–120, welches vom Nationalrat beschlossen worden ist, eingeholt. Das zu Recht erwähnte Kriterium der Gefahr für den Euroairport wird nun eintreten.

Frankreich hat tatsächlich Flugticketabgaben von 1,50 bis 18 Euro auf Kurz- bis Langstreckenflüge eingeführt. Irland hat 2 Euro eingeführt, ehe auf 10 Euro erhöht und wieder auf 3 Euro reduziert wurde. Die Niederlande verlangten eine Flugticketabgabe zwischen 11 und 40 Euro und haben aufgrund des Abgangs vieler Flugpassagiere (über 10 % des Gesamtaufkommens) nach Deutschland und Belgien die Flugticketabgabe wieder ganz abgeschafft. Dänemark hat die Flugticketabgabe eingeführt, anschliessend halbiert und dann wieder abgeschafft, weil die Passagiere nach Schweden ausgewichen sind. Österreich hat bei Mittelstreckenflügen eine Abgabe von 20 Euro gehabt, senkte sie aber auf 15 Euro und halbierte diese auf 7,50 Euro bei Mittelstrecken- und 3,50 Euro bei Kurzstreckenflügen. Unter anderem weil Österreich einen signifikanten Abgang der Fluggäste von Wien nach Bratislava hatte. Angedacht ist wegen der neuen Konstellation der Regierung eine erneute Erhöhung auf 12 Euro. Auf Anfang April hat Deutschland eine Abgabe von 12,90–58,82 Euro eingeführt, jedoch bestehen wegen der Corona-Krise noch keine Kennzahlen. Diese Analyse zeigt, dass sich der Flugverkehr vom Inland an den Euroairport verlagern wird. Mittlerweile gibt es Dutzende Beispiele von Flughäfen in Europa, die die Flugticketabgabe eingeführt und wieder aufgelöst haben.

Aus diesem Grund und nach einer Analyse kam die SVP-Fraktion zum Schluss, die Standesinitiative nicht unterstützen zu können und nur die Abschreibung der Motion zu unterstützen.

Stephan Ackermann (Grüne) dankt dem Regierungsrat für die Vorlage zu dieser Standesinitiative. Die Vorlage ist ganz im Sinne der Motion. Es ist wichtig, dass für alle Verkehrsanbieter die gleichen Grundsätze gelten. Mit Blick auf die Herausforderung des Kampfs gegen die globale Klimaerwärmung ist die Einführung einer internationalen Kerosinsteuer dringend und konsequent. Der Redner hörte den Ausführungen seines Vorredners gespannt zu. Florian Spiegel hat in seinem Votum aufgezeigt, dass es eine globale Herausforderung ist, und dass die Schweiz nicht einfach alleine Massnahmen ergreifen darf. Die Abwanderung der Flugpassagiere wurde von Florian Spiegel mit Fakten unterlegt. Jedoch muss man sich bewusst sein, dass mit dieser Standesinitiative genau eine internationale Lösung gefordert wird. Um was geht es dabei genau? Im September 2019 hat der Landrat nach intensiver Diskussion die Motion mit 77:6 Stimmen an den Regierungsrat überwiesen. Der Redner hofft, dass noch einige Landratsmitglieder derselben Meinung wie dazumal sind. Mit der Standesinitiative soll die Bundesversammlung eingeladen werden, eine Verfassungsgrundlage auszuarbeiten, um eine internationale koordinierte Besteuerung des Kerosins zu ermöglichen. Die Einnahmen sollen für Klimaschutzmassnahmen verwendet werden. Mit dieser Forderung kommt man nun dem nach, was 77 Landratsmitglieder wollten. Der gestrige positive Entschied im Nationalrat hat keinen Einfluss auf die Frage der Besteuerung von Kerosin. Deshalb

bleibt die Baselbieter Forderung einer Standesinitiative weiterbestehen. Der Redner ist anderer Meinung als Florian Spiegel, was den Standpunkt «die Hoffnung stirbt zu Letzt» angeht. Die Hoffnung kann sterben, aber der Redner hat immer noch die Hoffnung, dass der Landrat die Standesinitiative unterstützen wird.

Die Grüne/EVP-Fraktion unterstützt die Standesinitiative einstimmig.

Martin Dätwyler (FDP) erläutert, die Luftfahrt werde wegen der Corona-Krise für längere Zeit nicht mehr dieselbe sein. Wegen der aktuellen Wirtschaftskrise befindet sich die Luftfahrt sprichwörtlich am Boden. 2019 hatte der Euroairport über neun Millionen Passagiere, laut Prognose 2020 noch 1,8 Millionen. Der Bund schnürte ein milliardenschweres Hilfspaket für die Luftfahrt, um ein Grounding abzuwenden. Unter diesen schwierigen Gegebenheiten ist eine Standesinitiative eines Flughafenkantons für eine Kerosinsteuer, sprich eine Mehrbelastung für die Unternehmen, nicht angebracht. Das wäre ein Signal zum falschen Zeitpunkt. Verzichtet der Landrat darauf, diese Standesinitiative heute nach Bern zu schicken, heisst das nicht, dass sich die FDP-Fraktion nicht für eine emissionsarme Luftfahrt einsetzt. Auf nationaler Ebene hat man den Weg für eine emissionsarme Luftfahrt schon länger eingeschlagen. Gestern hat der Nationalrat im Rahmen der CO₂-Gesetzesrevison mit einem grossen Mehr die Flugticketabgabe beschlossen. Zudem ist die Schweiz in den internationalen Emissionshandel eingebunden und auch die Airlines sind nicht inaktiv. So kompensiert zum Beispiel EasyJet CO₂ freiwillig. Eine Kerosinsteuer kann national erhoben werden. Eine internationale Kerosinsteuer ist im Verkehrsdepartement längstens angekommen. Mittel- und langfristig ist solch eine unter dem Titel des Verursacherprinzips und je nach Ausgestaltung durchaus denkbar. Die Standesinitiative kommt also nicht nur zum falschen Zeitpunkt, sondern ist in dieser Form auch nicht nötig. Apropos Form: Der Titel «Kerosinsteuer auf Flugtickets» ist irreführend und falsch. Die Begründung der Standesinitiative, eine Verhaltensänderung bei jedem Einzelnen und eine Änderung im Konsumverhalten zu erreichen, löst bei der FDP-Fraktion Kopfschütteln aus. Eigentlich geht es darum, die Emissionen in der Luftfahrt zu reduzieren und nicht darum, billige Flugangebote zu verteuern und den Zug zu favorisieren. Eine Mehrheit der FDP-Fraktion macht beliebt, die Standesinitiative abzulehnen.

Markus Dudler (CVP) sagt, Kommissionspräsident Thomas Noack habe die Vorlage und die Diskussionsinhalte der UEK sehr gut und präzise zusammengefasst. Die CVP/glp-Fraktion stimmte dazumal für die Überweisung der Vorlage. Klimaschutz gilt nicht nur in einem Wahljahr oder in einer Covid-19-freien Zeit. Das heisst, er gilt auch in einer wirtschaftlich herausfordernden und schwierigen Zeit.

Somit stimmt die CVP/glp-Fraktion auch jetzt geschlossen für die Vorlage. Wie es Stephan Ackermann sagte, hat Florian Spiegel gut zusammengefasst, weshalb diese Standesinitiative notwendig ist, um den internationalen Flickenteppich zu entwirren. Jedoch ist man nicht blauäugig und glaubt nicht an eine substanzielle, grosse Lenkungsfunktion. Doch können durch die Einnahmen der Kerosinsteuer Klimaprojekte und Innovationen nach dem Verursacherprinzip finanziert werden. Generell ist eine leichte Vertuierung des Fliegens weltweit, das heisst die Annäherung an einen gesunden Preis, wünschenswert. Denn das Fliegen verursacht erhebliche Emissionen wie Lärm oder CO₂. Mit dem vom Bund beschlossenen CO₂-Gesetz und der Flugticketabgabe ist es gerade für die Region rund um den Euroairport wichtig, dass es bei diesem Thema internationale Lösungen gibt, sodass alle gleich lange Spiesse haben. Die internationale Lösung einer Kerosinsteuer belastet das globale Flugbusiness, jedoch wird die schweizerische Luftfahrt als Gewinnerin da stehen. Je niedriger der Anteil des Faktors Arbeit an einer Dienstleistung oder an einem Produkt, je konkurrenzfähiger ist in der Regel das Hochlohnland Schweiz. Folgt man der UEK, schafft man mit einer Steuer für die Luftfahrt gleich lange Spiesse für die verschiedenen Transportteilnehmer.

Florian Spiegel (SVP) richtet sich an Stephan Ackermann: Dessen Votum sei verständlich. Die Kerosinsteuer ist dennoch falsch. Bei der Kerosinsteuer gibt es zwei Szenarien. Entweder wird es keine internationale Lösung geben, das heisst, es wird eine interne schweizerische Lösung geben. Das hätte zur Folge, dass eine Kerosinsteuer zur Flugticketabgabe hinzu kommen würde. Der Euroairport wäre immer noch aussen vor. Es gäbe immer noch eine Verlagerung der Flugpassagiere und man würde bei einer nationalen Lösung einen Kerosintourismus fördern. Ab einer gewissen Strecke, bei einer gewissen Flugzeuggrösse macht es effektiv Sinn, eine extra Runde mit dem Flugzeug zu drehen und woanders zu tanken. Die Idee einer internationalen Lösung ist verständlich. Hätte man eine internationale Lösung und gleich lange Spiesse für alle, würde das Fliegen überall gleich viel kosten. Das bedeutet, es gäbe keinen Wettbewerb mehr, um einzusparen und zu reduzieren. Haben alle die gleichen Bedingungen, gibt es keinen Anstoss zur Motivation, etwas zu unternehmen. Alle könnten gleich weiterfliegen, es wäre lediglich eine Steuer eingeführt worden, die jedem Land etwas Geld generiert. Fair wäre eine Steuerabgabe auf den Gesamtschadstoffausstoss pro Flugstrecke. Dann hätten Fluggesellschaften den Ansporn, sich in der Technik zu verbessern und über die Bücher zu gehen, welche Flugstrecken es wirklich braucht. Die Kerosinsteuer wird international keine Lösung sein, um umwelttechnisch und bezüglich des Lärmschutzes etwas zu verbessern. Zur CVP: Sie sagt, dass sie das Problem des Lärms und der Emissionen sehe, aber mit dieser Lösung fördert sie die Verlagerung an den Euroairport. Es ist einfach, eine Standesinitiative anzunehmen, wie es Basel-Stadt getan hat, wenn der Müll in der Luft im Nachbarkanton deponiert wird.

Andrea Heger (EVP) kommt auf die beiden Voten von Florian Spiegel zurück. Die Auswertung der Analyse ist ein Chaos. Die Ausführungen sprechen dafür, der Standesinitiative zuzustimmen, weil diese eben eine internationale Regelung fordert. Weiter wurde vom «gerechten Wettbewerb» gesprochen. Ein Wettbewerb ist gewünscht, nämlich ein Wettbewerb in der Mobilität und in deren Umweltauglichkeit. Nicht die Fluggesellschaften sollen sich gegenseitig kaputt machen, sondern sollen im Vergleich zum Zug und anderen Mobilitätsmitteln eine gerechte Wettbewerbssituation vorfinden.

Die EVP steht normalerweise nicht mit der Bibel zuvorderst, bei gewissen Voten muss aber korrigiert werden. Florian Spiegel erwähnte Saulus, der zum Paulus wurde. Andrea Heger interpretiert dies folgendermassen: Auch mit Berücksichtigung dessen, was auf nationaler Ebene lief, wurde die SVP im letzten Herbst vom Saulus zum Paulus, möchte nun aber wieder vom Paulus zum Saulus zurück. Mit anderen Worten aus der Bibel: Die SVP macht einen Judaskuss an das Wahlvolk und schmettert wieder alles ab. Die EVP steht heute im Landrat – wie auch gestern im Nationalrat – klar dafür ein, dass die Wahlversprechen eingehalten werden.

Thomas Eugster (FDP) hat den Vorstoss damals mitunterzeichnet. Mit weiteren Fraktionskollegen ist er weiterhin der Ansicht, dass eine international geltende Kerosinsteuer die richtige Antwort auf die Frage nach einem Beitrag der Flugindustrie zur Eindämmung des Klimawandels ist. Das fördert den Wettbewerb unter den Beförderungsmitteln und führt dazu, dass die Flugindustrie eher kerosinsparende Flugzeuge entwickelt. Wie andere Fraktionsmitglieder ist auch Thomas Eugster nicht so glücklich mit der Formulierung der Standesinitiative. Beispielsweise «Die Änderung des Konsumverhaltens jeder und jedes Einzelnen» hört sich stark nach Gehirnwäsche und Bevormundung der Bürgerinnen und Bürger an. Es stimmt auch nicht mehr ganz, dass der Bund «bisher keine wirksamen Massnahmen gegen Klima- und Luftbelastung durch den Flugverkehr getroffen hat». Das Parlament beschloss diese Woche das CO₂-Gesetz inklusive Flugticketabgabe. Denkt man aber längerfristig, ist eine internationale Kerosinsteuer immer noch die richtige Antwort. Im Gegensatz zur nationalen Flugticketabgabe ist sie nicht wettbewerbsverzerrend und sorgt dafür, dass auch der EAP gleich lange Spiesse wie andere Flughäfen hat. Wenn die internationale Kerosinsteuer einmal eingeführt ist, wobei das wohl noch einen Moment dauert, muss man consequen-

terweise wieder über die Ticketabgabe sprechen und schauen, ob sie reduziert oder gar abgeschafft werden kann. Aus diesen Gründen unterstützen Thomas Eugster und ein Teil der FDP-Fraktion die Standesinitiative weiterhin.

Désirée Jaun (SP) äussert sich kurz zum Stichwort «Wettbewerb»: Die Einführung einer Besteuerung von Kerosin bedeutet nicht automatisch, dass diese komplett auf Kundinnen und Kunden abgewälzt wird. Genau das würde die Wettbewerbsposition einer Airline schwächen. Damit die Ausgaben kompensiert werden könnten, bräuchte es innovative, technische Lösungen und Anstrengungen, Treibstoff aus erneuerbaren Quellen beziehen zu können und dass die Flugzeuge und die weitere Infrastruktur eines Flughafens nicht mehr so klimaschädlich sind. Das hätte einen positiven Effekt. Deshalb würde eine Kerosinsteuer den Wettbewerb in verschiedenen Bereichen sogar ankurbeln. Sonst wird oft auch nach nationalen und sogar internationalen Lösungen gestrebt. Wieso soll dies nun nicht gefordert oder nicht mitangestossen werden? Es handelt sich um eine komplexe Forderung und die Umsetzung würde eine Weile dauern. Der Landrat muss seine Verantwortung wahrnehmen und seine Forderung, dass im Mobilitätssektor etwas unternommen wird, auch in Form dieser Standesinitiative stellen und vorhandene Bestrebungen bestärken.

Yves Krebs (glp) fühlt sich in der CVP/glp-Fraktion sehr wohl in der Rolle als «verlängerter Arm der Handelskammer». Aber die Stellungnahme der Handelskammer betreffend der Kerosinsteuer hat ihn enttäuscht, wenn nicht sogar verärgert. Jetzt wegen Corona wieder einen Schwenker zurück auf Feld 1? Mit Verlaub: Die Einführung einer europaweiten Kerosinsteuer hat überhaupt nichts zu tun mit den staatlichen Rettungsaktionen für Fluggesellschaften. Die Diskussionen um Corona gilt es zu vergessen, sonst müsste man auch die LSVA für die Lastwagen abschaffen. Auch den Umsteigeeffekt oder die Diskussionen über die Klimakatastrophe muss man ausblenden. Das primäre Argument sind gleich lange Spiesse für alle Verkehrsträger und auch europaweit gleich lange Spiesse in der ganzen Flugbranche.

Es kann nicht sein, dass die Bahn Mehrwertsteuer und Trasseengebühren zahlen muss, der Strassenverkehr auch seine Abgaben hat und die Flugbranche weiterhin staatlich bemuttert und verhätschelt wird mit der Befreiung von der Mehrwert- und Treibstoffsteuer.

In den letzten Jahren hat im Flugverkehr ein sehr ungesundes Wachstum stattgefunden: Die Infrastruktur platzt aus allen Nähten, die Servicequalität nimmt je länger je mehr ab, Lärmdiskussionen nehmen überhand und die negativen Begleiterscheinungen vom Massentourismus in den Städten durch die Billig-Vielfliegerei können alle mit eigenen Augen sehen.

Der Wirtschaftsstandort Nordwestschweiz bricht nicht zusammen, die Standortattraktivität unserer Region sinkt sicher nicht, wenn man nicht mehr für CHF 12 nach London fliegen kann. Fliegen muss wieder etwas Besonderes und auch für den unteren Mittelstand nichts Selbstverständliches sein.

Rahel Bänziger (Grüne) ist noch ganz überwältigt vom Votum des Vorredners, dem sie komplett zustimmen kann. Von der FDP hört man einerseits das Gejammer, der EAP liege am Boden wegen Corona und jetzt dürfe man doch nicht noch zusätzlich und papi papo. Auf der anderen Seite hört man vernünftige Stimmen, die sagen, man wolle nun gleich lange Spiesse mit allen Flughäfen. Und es wäre nicht der EAP, der darunter leiden würde, denn man möchte ja, dass es international durchgesetzt wird und nicht nur für den EAP. Das heisst, es gäbe etwas weniger Subventionen, aber für alle Flughäfen. Martin Dätwyler sagte, eine Änderung des Konsumverhaltens könne man nicht erzwingen und das sei auch nicht erwünscht. Nur hat man im Verlauf der Corona-Krise doch einige erwünschte Veränderungen im Konsumverhalten feststellen können. Man hat wieder bei den lokalen KMU eingekauft, und das wurde dann geschätzt. Dort geschah ein Umdenken und dort ist es erwünscht. Die Rednerin erinnert sich, wie die Basler FDP mit Flyern an der deutschen Grenze stand und die Einkaufstouristen davon überzeugen wollte, in der Schweiz einzukaufen.

Auch das ist eine Änderung im Konsumverhalten, die angestrebt wurde und zwar eine, die unterstützt werden kann. In der Schweiz ist dann der Konsum halt ein bisschen teurer. Zurzeit gibt es zwei Krisen, die Unterstützung benötigen, die Klimakrise und die Coronakrise. Beide Krisen zu bewältigen, wird sehr teuer werden. Daher stellt sich die Frage, ob man nicht mit demselben Geld sowohl das eine wie auch das andere bewältigen kann. Unterstützung für die Klimaforderungen, vor allem in der Luftfahrt. Das würde letztlich weiter als bis zur Kerosinsteuer gehen.

Die Standesinitiative ist aber voll und ganz zu unterstützen, sie zielt in die richtige Richtung. Sie richtet sich nicht gegen den EAP, und der EAP wird es überstehen. Zudem wird er bereits staatlich unterstützt, denn er hat Kurzarbeit beantragt. Das Gejammer ist unnötig.

Marco Agostini (Grüne) hält die Überweisung für wichtig, als Zeichen an den Bundesrat. Florian Spiegel hat aber auch ein wenig recht, wenn er sagt: Passiert jetzt hier eine Umlagerung? Mit dem gestrigen Entscheid des Nationalrats zur Flugticketabgabe und nun mit der Kerosinsteuer, falls diese national eingeführt würde, erfolgt eine Umlagerung auf den Flughafen Basel-Mulhouse. Man muss achtgeben. Der Redner wird nicht extra einen diesbezüglichen Vorstoss machen, aber es wäre sinnvoll, wenn sich der Regierungsrat dem Thema annehmen und genau prüfen würde, welche Folgen dies haben könnte.

Zwar hat der Redner keinen Lieblingsbundesrat, aber Ueli Maurer höre er hin und wieder gerne zu, wenn dieser sagt, man solle weniger fliegen und mehr Ferien in der Schweiz machen soll. Auch so wird man CO₂-mässig einiges einsparen.

Regierungspräsident **Isaac Reber** (Grüne) erklärt, beim Flugverkehr finde man das Gegenteil des Verursacherprinzips. Im Gegensatz zu allen anderen Mobilitätsformen wird das Fliegen heute sogar steuerlich bevorzugt. Der internationale Flugverkehr bezahlt beispielsweise weder eine Mehrwert- noch eine Mineralölsteuer. Bei allen anderen Treibstoffen gibt es Steuern. Für diese Ungleichbehandlung gibt es keine Rechtfertigung. Solche künstlichen Verzerrungen sind auch nicht im Interesse des Staates. Das angeführte wirtschaftliche Element betreffend Corona greift aus Sicht des Regierungspräsidenten gar nicht. Es sollte nicht davon abhalten, sich um künftige Probleme zu kümmern, das ist der eine Punkt. Zweitens wird damit ein Impuls nach Bern für internationale Regelungen gesendet.

Florian Spiegel hat zurecht darauf hingewiesen, dass es schwierig ist, wenn es einzelstaatliche Lösungen gibt. Daher wird mit der Standesinitiative explizit eine internationale Regelung verlangt. Regierungspräsident Isaac Reber würde darauf wetten, dass sich die Wirtschaft schneller von Corona erholt haben wird, als dass eine internationale Lösung für die Besteuerung von Kerosin gefunden ist. Will man einen Zusammenhang mit Corona herstellen, so läuft die Argumentation praktisch in die umgekehrte Stossrichtung. Denn bei der Entwicklung der Pandemie hat sich ganz klar erwiesen, dass sie entlang der internationalen Verkehrsrouten und insbesondere entlang der internationalen Flugrouten. Überspitzt gesagt, könnte man fragen, ob nicht allenfalls die damit produzierten Folgekosten nicht übertragen werden sollten, was natürlich nicht richtig ist, beeilt sich der Regierungspräsident festzustellen. Was zur Kerosinsteuer vorliegt, ist gerechtfertigt. Es entspricht dem, was das Parlament im Herbst 2019 bestellt hat. Es ist ernsthaft Zeit, die steuerliche Ungleichbehandlung zu beenden und eine entsprechendes Signal an Bern zu senden.

://: Eintreten ist unbestritten

– *Detailberatung Wortlaut der Standesinitiative*

Landratspräsident **Peter Riebli** (SVP) informiert vorweg, dass der erste Satz, in dem es heisst, «Am 12. September 2019 hat der Landrat des Kantons BL mit 77:6 Stimmen beschlossen gestützt auf ...» abgeändert wird auf das heutige Datum und Stimmenverhältnis im Landrat.

Keine Wortmeldungen.

– *Detailberatung Landratsbeschluss*

Keine Wortmeldungen.

– *Rückkommen*

Es wird kein Rückkommen verlangt.

– *Schlussabstimmung Landratsbeschluss*

://: Mit 56:30 Stimmen bei 1 Enthaltung wird dem Landratsbeschluss zugestimmt.

***Landratsbeschluss
betreffend Standesinitiative «Kerosin-Steuer auf Flugtickets»***

vom 11. Juni 2020

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

- 1. Die Einreichung der Standesinitiative betreffend «Kerosin-Steuer auf Flugtickets» wird beschlossen.*
 - 2. Die Motion 2019/187 «Kerosin-Steuer auf Flugtickets» wird als erfüllt abgeschrieben.*
-