

**Parlamentarischer Vorstoss****2024/564**

---

|                       |  |
|-----------------------|--|
| Geschäftstyp:         | Motion   |
| Titel:                | <b>Standesinitiative: Reduktion von unnötigen Kurzstreckenflügen</b>   |
| Urheber/in:           | Tim Hagmann  |
| Zuständig:            | —  |
| Mitunterzeichnet von: | Ackermann, Ballmer Bringold, Ineichen, Krebs, Mikeler, Wicker, Zbinden |
| Eingereicht am:       | 12. September 2024   |
| Dringlichkeit:        | —  |

---

Fast die Hälfte der Bevölkerung des Kantons Basel-Landschaft leidet unter dem Fluglärm des EuroAirports Basel-Mulhouse. Besonders stark betroffen sind die Gemeinden Allschwil, Binningen, Bottmingen, Schönenbuch, Hochwald und Reinach, die sich deshalb zu einem Gemeindeverbund Flugverkehr zusammengeschlossen haben, um das Thema mit entsprechendem Nachdruck anzugehen. Auch für die Regierung und den Landrat hat die Reduktion des Fluglärms eine hohe Priorität. In den vergangenen Jahren wurden zahlreiche parteiübergreifende Vorstösse eingereicht, die in einigen Bereichen Erfolge erzielt haben. Dennoch bleibt das Thema hartnäckig und schwierig zu lösen, unter anderem, weil der Kanton Basel-Landschaft mit nur 2 von 16 Vertretern im Verwaltungsrat des EuroAirports nur begrenzten Einfluss hat. Zudem unterliegt der Flughafen weitgehend französischen Vorschriften, während der Luftraum durch den Bund geregelt wird.

Besonders störend in Bezug auf die Lärmbelastung sind Flüge, die weder für die Wirtschaft, den Tourismus noch das Freizeitverhalten in der Nordwestschweiz einen wesentlichen Mehrwert bieten, da diese Strecken problemlos auch mit alternativen Verkehrsmitteln wie der Bahn oder dem Auto zurückgelegt werden könnten. Solche Flüge sind nicht nur ökologisch fragwürdig, sondern belasten die Anwohnerinnen und Anwohner unnötig durch Lärm, Luftverschmutzung und Sicherheitsrisiken.

Die folgende Tabelle zeigt beispielhaft einige Destinationen vom EuroAirport Basel, bei denen die Reisezeit mit Strasse oder Schiene eine attraktive Alternative darstellt:

---

| <i>Destination</i> | <i>Flugzeit (ca.)</i> | <i>Transfer &amp; Check-in (ca.)</i> | <i>Gesamtzeit Flug (ca.)</i> | <i>Reisezeit Zug (ca.)</i> |
|--------------------|-----------------------|--------------------------------------|------------------------------|----------------------------|
| München            | 1 h                   | 2-3 h                                | 3-4 h                        | 4-5 h                      |
| Paris              | 1 h                   | 2-3 h                                | 3-4 h                        | 3 h                        |
| Frankfurt          | 1 h                   | 2-3 h                                | 3-4 h                        | 3 h                        |
| Nizza              | 1 h                   | 2-3 h                                | 3-4 h                        | 5-6 h                      |
| Venedig            | 1 h                   | 2-3 h                                | 3-4 h                        | 6-7 h                      |
| Toulouse           | 1.5 h                 | 2-3 h                                | 3.5-4.5 h                    | 8-9 h                      |
| Amsterdam          | 1.5 h                 | 2-3 h                                | 3.5-4.5 h                    | 6-7 h                      |

Quelle: eigene Darstellung

Das Fliegen auf diesen Routen ist ein klassisches Beispiel dafür, dass die negativen Auswirkungen des Luftverkehrs nicht ausreichend in die individuellen Entscheidungen der Reisenden einbezogen werden. Um diese sogenannten externen Effekte besser in die Entscheidungsfindung einzubeziehen, ist es zielführend, diese Kosten im Preissignal abzubilden. Aus diesem Grund wurde 2019 eine breit unterstützte Standesinitiative zur Einführung einer Kerosinsteuer vom Landrat verabschiedet. Die zuständigen Kommissionen des National- und Ständerats lehnten die Initiative jedoch ab, mit der Begründung, dass eine Kerosinsteuer nur global oder zumindest europaweit zielführend sei und eine Flugticketabgabe als pragmatischer und erfolgversprechender eingestuft werde. Zudem betonten einzelne Kommissionsmitglieder den Bedarf an weiteren Informationen und mehr Zeit.

In den fünf Jahren seit der Standesinitiative hat sich einiges verändert. So haben beispielsweise Frankreich ein Verbot von Kurzstreckenflügen und Belgien eine Steuer auf Flüge unter 500 km eingeführt – beides Massnahmen, die von der Europäischen Kommission genehmigt wurden. Dies zeigt die Praktikabilität und Rechtskonformität solcher Massnahmen im europäischen Luftverkehr. Es ist entscheidend, dass die direkt betroffenen Gemeinden und Stände weiterhin den Druck in Bundesbern aufrechterhalten, um die lärmgeplagte Bevölkerung durch effektive Massnahmen zu entlasten, die gleichzeitig keinen übermässig negativen Einfluss auf Gesellschaft und Wirtschaft haben.

**Der Regierungsrat wird aufgefordert, eine neue Standesinitiative zur Reduktion von Kurzstreckenflügen durch eine Lenkungsabgabe auf Flugtickets einzuleiten. Die Definition der betroffenen Routen soll dabei nicht auf festen Kilometerzahlen basieren, sondern auf der zumutbaren Erreichbarkeit der Ziele mit der Bahn.**

Ein Vorstoss mit ähnlichem Wortlaut wird auch im Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt eingereicht.