

Beschluss des Landrats vom 12.09.2019

Nr. 104

26. Benutzungsabhängige Motorfahrzeuggebühr 2019/215; Protokoll: ps, mko

Landratspräsident **Peter Riebli** (SVP) informiert, der Regierungsrat lehne das Postulat ab. Es liegt eine schriftliche Begründung vor.

Klaus Kirchmayr (Grüne) hält fest, die Idee des Postulats sei weder neu noch auf dem Mist des Redners gewachsen. Es handelt sich um eine Idee der glp-Fraktion aus dem Jahr 2012. Als die Revision der Motorfahrzeugsteuern in der Finanzkommission behandelt wurde, genoss die Idee gewisse Aufmerksamkeit, und die Praktikabilität wurde angeschaut. Die FIK kam damals zum Schluss, den Wechsel auf später zu verschieben.

Was hat sich seither geändert? Erstens die Praktikabilität: Damals waren Selbstdeklarationsmechanismen nicht so vorstellbar und verbreitet. Eine Selbsterfassung von Verbräuchen, bspw. von Wasser, ist heute verbreiteter als damals. Auch hat die Motorfahrzeugkontrolle keinen Rückstand mehr bei den Kontrollzyklen; die Selbstdeklaration kann somit alle drei Jahre überprüft werden. Die Praktikabilitätsvorbehalte sind insgesamt weniger geworden. Auch für die Motorfahrzeugkontrolle sollte der entsprechende Modernisierungsschritt einfacher sein. Zweitens waren 2012 Elektrofahrzeuge sehr selten. Die ganzen Sonderfälle könnten mit Sonderregelungen im Gesetz abgehandelt werden. Allein VW plant in den nächsten fünf Jahren grosse Investitionen in den Elektroantrieb. In fünf bis acht Jahren wird die Motorfahrzeugflotte auf den Strassen eine andere sein. Man wird nicht darum herumkommen, die Motorfahrzeugsteuern anzupassen, die den wichtigen Zweck haben, einen Teil des Strassenbaus zu finanzieren. Wer weiterhin Strassen will, wird nicht um die Revision der Motorfahrzeugsteuern herumkommen. Drittens: In den Parteien des rechten Spektrums meint der Redner deutlich mehr Musikgehör für Vorschläge zu vernehmen, die Anreize schaffen als für solche, die Verbote bringen. Das Wesentliche ist, dass es eine verbrauchsabhängige Besteuerung des Strassenverkehrs gibt. Die Wahrscheinlichkeit ist relativ gross, dass es in zehn Jahren praktisch keine Benzinkutschen mit Hubraum mehr auf der Strasse geben wird. Der Redner bittet darum, den Vorstoss zu überweisen, um sich über eine zukunftsfähige Besteuerung des Strassenverkehrs Gedanken zu machen.

Urs Kaufmann (SP) erklärt, die SP-Fraktion habe Sympathien für den Vorstoss, aber ein Teil der Fraktion möchte ein Postulat und keine Motion. Die Stossrichtung des Vorstosses ist gut – wer weniger fährt, soll weniger zahlen und wer ein ökologisches Fahrzeug hat, soll ebenfalls weniger zahlen. Vor fünf Jahren, als dies finanzkommissionsintern geprüft wurde, war die Situation anders. Es ist jedoch noch nicht klar, ob der Vollzug wirklich so einfach ist, wie vom Vorredner dargestellt. Die Umgehungsmöglichkeiten sind ein Aspekt, der genauer betrachtet werden muss. Es soll nicht zu einer übermässigen Benachteiligung gewisser Gruppen von Autobesitzern führen. Die Ablehnung des Regierungsrats erscheint sehr kategorisch. Mit einer Überweisung als Postulat kann der Faktencheck erfolgen.

Florian Spiegel (SVP) bezweifelt, dass die technische Umsetzung so einfach sei, wie dargestellt. Der Aufwand ist grösser. Weder der abendliche Standort eines Autos noch die Nutzung von Strassen ausserhalb des Kantons können überprüft werden. Bei heutigen Autos ist die erste Motorfahrzeugkontrolle nach fünf Jahren, die zweite nach drei Jahren und die dritte nach zwei Jahren. Es ist bekannt, dass ein Grossteil der Autos die Schweiz nach vier bis sechs Jahren wieder verlässt. Die Aussage, die Fahrzeugfixkosten würden reduziert und berechenbarer, versteht der Redner nicht.

Es gibt heute bereits eine benutzerabhängige Steuer, nämlich die auf dem Treibstoff. Mit dem Tanken werden bereits 50 % der Steuern abgegeben. Nun soll noch eine zweite Steuer dazu kommen.

Auch Folgendes ist nur schwer nachvollziehbar: Während Jahren werden Anreize geschaffen, damit die Leute auf Elektrofahrzeuge umsteigen. Grundsätzlich unterstützt der Redner, dass Anreize geschaffen und die Leute entlastet werden. Aber wenn man dann feststellt, dass durch den Umstieg auf Elektroautos zu wenig Einnahmen generiert werden und deshalb neue Steuern erhoben werden sollen, dann handelt es sich um Betrug am Bürger.

Für die CVP/glp-Fraktion ist laut **Regula Steinemann** (glp) die Begründung der Regierung schlüssig. Sie sieht vor allem bei der technischen Umsetzung Probleme – bei den Kontrollen, bei den Umgehungsmöglichkeiten. Das ausschlaggebende Moment ist für die Fraktion, dass es jetzt der falsche Zeitpunkt ist. Es würde einen riesigen Aufwand geben für wenig bis gar keine Lenkungswirkung. Aus diesem Grund lehnt die Fraktion den Vorstoss ab.

Auch die Fraktion von **Thomas Eugster** (FDP) kann der Antwort der Regierung sehr gut folgen. Es stimmt, dass das Gesetz von 2013 ist. Es sind zwar seither ein paar Jahre vergangen, aber de facto hat sich so viel nicht geändert. Die Schwierigkeiten, die damals schon im Raum standen und nun auch von der Regierung wieder formuliert wurden, sind nach wie vor da – daran hat sich nichts geändert.

In einzelnen Voten wurde auf das Problem von Verbrennungsautos hingewiesen, wohingegen Elektrofahrzeuge gut seien. Es gibt aber mit der Treibstoffsteuer bereits eine Verbrauchsgebühr, die mit der CO₂-Abgabe noch höher würde. Korrekt müsste man sagen, dass es sich um zwei verschiedene Dinge handelt: eine Steuer und eine Abgabe. Wenn es aber um die Lenkung geht, hat es denselben Effekt. Deshalb muss man aufpassen, dass nicht parallel verschiedene Systeme aufgebaut werden, die am Schluss so unübersichtlich werden, dass man doppelt und dreifach besteuert. Dies sieht die FDP nicht als zielführend.

Die Umsetzung ist nicht einfach. Wenn man hier eine Insellösung kreieren möchte, muss man auch bedenken, dass das Thema über die Kantonsgrenze hinausgeht. Der Missbrauch wird ebenfalls schwierig zu verfolgen sein. Schlussendlich liesse sich ein Lenkungseffekt auf viel einfachere Art erzielen. Dazu braucht es kein derart kompliziertes System.

Klaus Kirchmayr (Grüne) möchte auf einige der vorgebrachten Argumente eingehen. In der Tat gibt es beim Treibstoff eine verbrauchsabhängige Komponente, die vom Bund eingenommen und entsprechend verwendet wird. Die Motorfahrzeugsteuer, die hier erhoben wird, fliesst in die Kantonskasse, entsprechend ist das Thema auch von den Kassen abhängig.

Der zweite Punkt bezieht sich auf den Vorwurf, man würde damit jene bestrafen, die umsteigen. Der Anreiz zum Umsteigen besteht primär darin, dass die Leute ein verändertes Bewusstsein und einen veränderten Zugang zur Mobilität und zu Benzinmotoren haben, was auch entsprechend vom Bund besteuert wird. Das ist aber eigentlich nicht, wofür es hier geht. Der Vorstoss sagt relativ klar, dass das Ziel die Ertragsneutralität sei. Es soll niemandem mehr oder weniger gegeben werden. Diese Diskussionen grundsätzlicher Natur wurden auch schon in der Finanzkommission geführt, wo man sich einig war, dass man eigentlich eine Trennung erreichen müsste, so dass für die Besteuerung des CO₂-Teils der Bund und für die Strassenbenutzung der Kanton zuständig würde. Es gibt ja immerhin auch eine Verpflichtung, für Einnahmen zu sorgen. Das wird ja auch heute schon getan: Pro Jahr werden mit der Verkehrssteuer etwa CHF 130 Mio. eingenommen. Man kann das machen oder nicht – der Votant ist aber überzeugt, dass man nicht darum herkommen wird, das Motorfahrzeugsteuersystem zu revidieren. Und das grundsätzlich. Internationale Entwicklungen und Megatrends verlangen dies. Und auch weil der Kanton heute schon im Investitionsplan mit Einnahmen für die nächsten 10 Jahre plant, wovon die Verkehrssteuer ein integ-

raler Teil ist. Wenn man heute von CHF 130 Mio. ausgeht, und man heute schon weiss, dass man in 10 Jahren das Substrat längst nicht mehr hat, um diesen Teil des Investitionsplans zu finanzieren – dann kann der Votant nicht nachvollziehen, wenn man nun einfach den Kopf in den Sand steckt und nichts machen möchte.

Der Motionär ist offen dafür, wie man seinen Vorschlag ausgestaltet. Er ist ziemlich überzeugt, dass man auf die Idee einer verbrauchsabhängigen Gebühr kommen wird, weil die CO₂-Komponente im Strassenverkehr – hoffentlich – abnehmen wird. Damit wird man, um die Strassen nur schon unterhalten zu können, Lösungen für die entsprechende Finanzierung suchen müssen. Dem Votanten leuchtete ein, was Urs Kaufmann gesagt hatte. Mit der Umwandlung in ein Postulat hat die Regierung alle Möglichkeiten, zu prüfen, wie das aussehen soll. Normalerweise ist es stets die andere Ratshälfte, die sicherstellt, dass der Strassenbau ausreichend finanziert ist. Man muss aber schauen, dass eine Strasseninfrastruktur auch langfristig finanziert wird. Die Grundlage für die Strassenfinanzierung in diesem Kanton verschwindet in den nächsten 10 Jahren. Überweist man den Vorstoss als Postulat – und damit baut der Votant eine Brücke ins andere Lager – ist er auch offen dafür, wenn ihn die Regierung nicht ganz entlang den vorgezeichneten Linien umsetzt. Es ist aber zwingend, dass man als Vorsichtsmassnahme jetzt darüber nachdenkt. Es kann niemand behaupten, dass sich die Welt der Automobilität nicht ändert.

Bálint Csontos (Grüne) richtet die folgenden Worte insbesondere an die Grünliberalen, mit einem Augenzwinkern, wohlgermerkt. Martin Sonneborn von der deutschen Satirepartei «Die PARTEI» sitzt seit etwa 5 Jahren im europäischen Parlament und stimmt dort nach dem Zufallsprinzip ab: einmal Ja, einmal Nein, einmal Ja, einmal Nein. Vor den letzten Europaparlamentwahlen hatte er bekanntgegeben, dass er damit schon mehr fürs Klima getan habe als die Abgeordneten der CDU. Dies ist nun die elfte Abstimmung im neuen Baselbieter Parlament, bei der es um das Klima geht. 10 Abstimmungen hat es schon gegeben. Im Fall der glp steht es aktuell 5 zu 5. Fünf Mal wurde für, 5 Mal gegen das Klima abgestimmt. Es sei auf die Brücke hingewiesen, die Klaus Kirchmayr mit seiner Umwandlung gebaut hatte und die glp dazu ermuntern könnte, dem Postulat zuzustimmen. Ansonsten laufen sie Gefahr, in Sachen Klimafreundlichkeit von einem Zufallsgenerator überholt zu werden.

Hanspeter Weibel (SVP) erinnert in diesem Zusammenhang an seine Motion über die Ökologisierung der Motorfahrzeugsteuer, die in einem ersten Anlauf so verrissen wurde, dass daraus ein Postulat wurde. Und schliesslich wurde, ein paar Monate noch vor dem Auftreten einer jungen Schwedin, in diesem Rat sogar das Postulat versenkt. Sein Vorstoss wäre durchaus in die Richtung gegangen, die von Bálint Csontos angesprochen wurde.

Auf Folgendes sei hingewiesen: Die technische Umsetzung der Kontrolle wird enorm schwierig. Entscheidend wäre der Vielfahrer, der vielleicht pro Jahr 40-50'000 Kilometer fährt. Bis dieser das erste Mal bei der Motorfahrzeugkontrolle vorbeischauchen muss, ist sein Auto schon längst im Besitz von jemand anderem, allenfalls sogar in einem anderen Kanton. Mit anderen Worten: Die Überprüfung ist unmöglich. Oder sie ist mit einem solchen Aufwand verbunden, dass es undenkbar ist. Kommt hinzu, dass der Vielfahrer seine Kilometer wahrscheinlich nicht im Kanton Baselland absputzen wird. Es ist kaum anzunehmen, dass der Kanton derart attraktiv ist, um ein Jahr lang 50'000 Kilometer hier zu absolvieren. Dazu darf man nicht vergessen, dass man zu einem gewissen Teil ein Transitkanton ist.

Betreffend der Finanzierung der Strassen hat sich bereits der Bund Gedanken gemacht und in Aussicht gestellt, dass ab 2020 auch eine Strassenabgabe für Elektrofahrzeuge erfolgen soll. Was hier vorliegt ist an sich ein erster Schritt hin zu Mobilitypricing und völlig ungeeignet, um in einem Kanton isoliert einzuführen. Es ist eine ähnliche Diskussion wie zuvor beim Thema Kerosin. Das einfachste – obschon nicht ganz föderalismus-konform – wäre es, wenn sämtliche Gebühren, sämtliche Abgaben und Steuern auf dem Benzin- oder Energiepreis erhoben und nach einem be-

stimmten Schlüssel wieder an den Kanton zugewiesen würden. Ein kleines Beispiel dazu: Einer der höchsten Motorfahrzeugbestände hat der Kanton Appenzell Innerrhoden. Warum? Die Antwort liegt im Nummernschild: Sämtliche Vermietungsfahrzeuge sind dort mit einem «AI» versehen. Einige wenige gibt es noch mit «VD». Und warum ist das so? Weil es dort relativ günstig ist. Der Votant mag sich daran erinnern, als man in der Finanzkommission die Besteuerung zum ersten Mal diskutiert hatte und es dabei auch um schwere Fahrzeuge wie Lastwagen ging. Dabei stellte man fest, dass es in diesem Kanton – einem Logistikcluster – sehr viele Transportnehmen gibt, die aber ihre Fahrzeuge im Kanton Solothurn eingelöst haben. Weil es in einem anderen Kanton attraktiver ist, entgehen einem hier diese Motorfahrzeugsteuern.

Es ist also eine sehr komplizierte und bürokratische Angelegenheit. Der Votant ist auch der Meinung, dass das Anliegen weder umsetzbar noch überprüfbar ist. Aus diesem Grund kann man den Vorstoss nicht mal als Postulat überweisen, weil man dann die Regierung dazu zwingen würde, etwas zu überprüfen, das sie bei genauer Betrachtung als nicht umsetzbar taxieren würde, was eigentlich schon aus der Antwort der Regierung hervorgeht. Deshalb sollte man ihr die Bearbeitung auch des Postulats ersparen und Nein stimmen.

Christof Hiltmann (FDP) kommt nicht umhin zu sehen, dass der Vorstoss von Klaus Kirchmayr nur auf die Lenkungswirkung aus ist und nicht in der Sorge begründet ist, wie sich die Strasseninfrastruktur finanzieren lässt. Wenn dem so wäre, wäre der Votant sehr gerne bereit, in ein Postulat einzuwilligen. Es müsste dann aber ganz anders formuliert sein. Dann müsste man nämlich vom Regierungsrat eine Antwort verlangen, wie er gedenkt, angesichts der technologischen Veränderungen in Zukunft die Strasseninfrastruktur zu finanzieren. Das wäre ein sehr sinnvolles Postulat (wobei er sich überlegt, ob er es nicht selber einreichen sollte). In diesem Bereich gibt es nämlich tatsächlich ein Problem. Alle Lenkungsfragen sollten nur auf den Verbrauch abzielen. Die Regierung hat erklärt, weshalb es keinen Sinn macht, in dieser Richtung etwas zu vollziehen. Deshalb macht auch ein Postulat keinen Sinn. Eine zusätzliche Komponente, die in diesem Parlament allzu oft vergessen geht, ist die Strasseninfrastruktur des Kantons, die etwa 40 % der gesamten Strassenfläche ausmacht. 60 % – ungeachtet der Astra-Infrastruktur – tragen die Gemeinden. Man muss also nicht meinen, dass mit diesem Postulat sämtliche Strassenfragen geregelt wären. Es müsste also die Frage gestellt werden, wie sich die Strasseninfrastruktur im ganzen Kanton, inklusive der Gemeindestrassen, finanzieren lässt.

Es gäbe dann verschiedene Möglichkeiten: Entweder man macht es so, wie es die Gemeinden machen, die alles aus dem Steuertopf finanzieren; dabei braucht es keine Lenkungswirkung, sondern es muss nur die Infrastruktur bezahlt sein. Oder man macht eine verbrauchsabhängige Finanzierung, wobei es vermutlich, wie vorhin gehört, in Richtung Bundeslösung mit einer Zuweisung an die Kantone gehen müsste.

Die FDP-Fraktion ist sicher nicht bereit, mit dem Postulat eine Lenkung zu unterstützen. Das Postulat per se funktioniert so nicht. Würde Klaus Kirchmayr sein Postulat in Bezug auf die Finanzierung umschreiben, stünde auch die FDP dahinter. So, wie es im Moment formuliert ist, aber leider nicht.

Regula Steinemann (glp) fühlt sich von Bálint Csontos herausgefordert, ein paar Worte zur Statistik zu verlieren. Die Grünliberalen folgen in der Tat nicht jedem Vorstoss, der das Thema «grün» oder «Umwelt» beinhaltet. Sie überlegen sich durchaus, ob es Sinn macht, ob es zielführend und vor allem umsetzbar ist. Das, was die Votantin diesbezüglich bis jetzt gehört hat, überzeugt sie leider nicht. Es sieht für sie eher so aus, dass es Umgehungsmöglichkeiten gibt, und dass es auch eine soziale Komponente gibt – was bedeutet, dass am Schluss nur noch derjenige fährt, der es sich leisten kann. Für die Grünliberalen spielen diese Sachen alle eine Rolle. Es wird zudem noch weitere Geschäfte geben, die zeigen werden, dass die Grünliberalen nicht auf derselben Linie wie Klaus Kirchmayrs Partei sind – obwohl ihnen die Thematik sehr wichtig ist.

Yves Krebs (glp) macht es kurz: Er möchte lieber den vielfahrenden Spitexfahrer oder Pizzakurier mit Elektroauto belohnen, als die SUV-Familienkutsche oder das Elterntaxi.

://: Mit 46:38 Stimmen wird der Vorstoss, auch nach der Umwandlung in ein Postulat, abgelehnt.
