

Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation [2026/5635](#) von Matthias Ritter: «Unplausible Klimaszenarien als Basis für kantonale Abgaben – Überprüft der Regierungsrat die Datengrundlagen der CO₂-Zuschläge und E-Auto-Privilegien?»
2026/5635

vom 25. August 2026

1. Text der Interpellation

Am 28. Mai 2026 reichte Matthias Ritter die Interpellation 2026/5635 «Unplausible Klimaszenarien als Basis für kantonale Abgaben – Überprüft der Regierungsrat die Datengrundlagen der CO₂-Zuschläge und E-Auto-Privilegien?» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

Immer wieder rechtfertigt Politik und Verwaltung einschneidende kantonale Lenkungsabgaben, wie die CO₂-Zuschläge bei den kantonalen Motorfahrzeugsteuern sowie die massive steuerliche Bevorzugung von Elektrofahrzeugen (Steuerrabatte von bis zu 450 Franken), mit den düsteren Prognosen des Weltklimarats (IPCC). Der Weltklimarat hat jüngst für seine kommenden Szenariengeneration (für den 7. Sachstandsbericht) das bisherige Extrem-Emissionsszenario RCP8.5 (auch bekannt als SSP5-8.5) gestrichen. Wissenschaftler stufen dieses «Extrem- oder Katastrophenszenario» mit einer Erwärmung von 4 bis 6 Grad bis zum Jahrhundertende, durch den raschen Ausbau erneuerbarer Energien, mittlerweile als unrealistisch ein.

In der aktuellen wissenschaftlichen Fachwelt gilt der Worst-Case, aufgrund des weltweiten Booms erneuerbarer Energien jedoch als unplausibel und überholt. Da dieses Maximalszenario in der Realität kaum mehr eintreffen kann, müssen auch die darauf aufbauenden kantonalen Hochrechnungen und die daraus abgeleitete Steuerpraxis für die Bürgerinnen und Bürger im Kanton Basel-Landschaft kritisch hinterfragt werden. Eine transparente Politik muss auf realistischen Daten basieren, statt die Besitzer von Verbrennungsmotoren mit veralteten Extremszenarien finanziell zu belasten, während andere Antriebsarten praktisch steuerbefreit bleiben.

In diesem Zusammenhang wird der Regierungsrat um die Beantwortung folgenden Fragen gebeten:

- 1. Auf welchen spezifischen Emissionsszenarien des IPCC (z. B. RCP 8.5, RCP 4.5 etc.) basieren die aktuellen Klimastrategien des Kantons sowie die gesetzliche Ausgestaltung des Bonus-Malus-Systems bei der Motorfahrzeugsteuer?*
- 2. Teilt der Regierungsrat die wissenschaftliche Auffassung, dass das extreme RCP 8.5-Szenario angesichts der realen globalen Entwicklung heute als unplausibel einzustufen ist?*
- 3. Wie rechtfertigt der Regierungsrat die massive steuerliche Ungleichbehandlung (Zuschläge für Verbrenner bei gleichzeitiger Quasi-Steuerbefreiung für E-Autos durch den 450-Fran-*

ken-Bonus), wenn die zugrunde gelegten Klimamodelle auf überholten Maximalszenarien aufbauen?

4. *Ist der Regierungsrat bereit, die CO₂-Grenzwerte im kantonalen Steuergesetz sowie die einseitigen Privilegien für Elektrofahrzeuge einer Neubeurteilung auf Basis realistischer, moderater Szenarien zu unterziehen?*
5. *Hat sich der Regierungsrat Gedanken über die Besteuerung der Verbrenner, die mit Synthetischen Treibstoffen betrieben werden, gemacht?*

2. Einleitende Bemerkungen

Es stimmt, dass das extreme Worst-Case-Szenario der Klimaforschung (RCP8.5 / SSP5-8.5) in zukünftigen Klimamodellen nicht mehr als Standard-Szenario verwendet wird (bis zu 8.5 Grad Temperatursteigerung).

Dieses Extrem-Szenario gilt nicht mehr als realistisch, weil glücklicherweise der Ausbau erneuerbarer Energien voranschreitet (hauptsächlich in China) und die Emissionen nicht mehr so stark steigen wie ursprünglich befürchtet. Das hat aber auf die Ziele des Kantons (siehe [EnG §2 Abs. 1bis](#)) und der Schweiz (siehe [KIG Art. 3](#)), das Netto-Null Ziel zu erreichen, keinen Einfluss. Hinter dem Netto-Ziel des Kantons steht kein Szenario, sondern nur die gesetzliche Verpflichtung, Massnahmen zur Minderung der klimarelevanten Emissionen umzusetzen (u.a. im Gebäudebereich und bei den Motorfahrzeugsteuern).

Die Klimaszenarien des Weltklimarates (IPCC) helfen zu verstehen, wie sich das Klima in Abhängigkeit von künftigen gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und politischen Entwicklungen verändern könnte (also "Was-wäre-wenn"). Diese Szenarien werden regelmässig von Forschungsgemeinschaften (in der Schweiz ist u. a. MeteoSchweiz und die Klimaforschungsstelle der ETH daran beteiligt) angepasst und in den Berichten des IPCC veröffentlicht. Diese dienen in den Klimamodellsimulationen als Grundlage, um abzuschätzen, wie stark sich das globale Klima bei verschiedenen gewählten Entwicklungen verändern könnte. Aktuell gibt es 5 Szenarien, davon ist eines der 2-Grad-Weg gemäss Pariser Abkommen (RCP 2.6), das bereits heute temperaturmässig eingetroffen ist. Dann gibt es das mittlere Szenario (RCP 4.5), das die bisherigen Entwicklungen und Klimaschutzbemühungen im bisherigen Tempo berücksichtigt. Diese Massnahmen reichen aber nicht aus, um das 2 Grad Ziel zu erreichen, so dass in der Schweiz mit einer durchschnittlichen Temperatursteigerung von bis zu 4.5 Grad gerechnet werden muss bei einer globalen Erwärmung von 3 Grad. Die neuesten Zahlen von MeteoSchweiz zeigen für die Schweiz bereits eine mittlere Zunahme der Temperatur von rund 3 Grad, und dies innerhalb von nur 150 Jahren. Dieses Szenario gilt aktuell als das wahrscheinlichste.

3. Beantwortung der Fragen

1. *Auf welchen spezifischen Emissionsszenarien des IPCC (z. B. RCP 8.5, RCP 4.5 etc.) basieren die aktuellen Klimastrategien des Kantons sowie die gesetzliche Ausgestaltung des Bonus-Malus-Systems bei der Motorfahrzeugsteuer?*

Die gesetzliche Ausgestaltung des Bonus-Malus-Systems bei der Motorfahrzeugsteuer basiert auf keinen spezifischen Emissionsszenarien und somit auch nicht auf solchen des IPCC.

Auch hinter dem Netto Null-Ziel des Kantons steht kein Szenario, sondern die gesetzliche Verpflichtung, Massnahmen zur Minderung der klimarelevanten Emissionen umzusetzen (u.a. im Gebäudebereich und bei den Mfz-Steuern).

Einzelnen Analysen oder Massnahmen *können* jedoch Klimaszenarien zugrunde gelegt werden. So hat der Regierungsrat beispielsweise für die [Klimaanalyse des Kantons BL](#) das mittlere Szenario RCP 4.5 verwendet. Mit den daraus entstandenen [Karten](#) können die Gemeinden im Rahmen der kommunalen Ortsplanung die stark betroffenen Siedlungsgebiete an die Klimaerwärmung zumindest teilweise anpassen.

2. *Teilt der Regierungsrat die wissenschaftliche Auffassung, dass das extreme RCP 8.5-Szenario angesichts der realen globalen Entwicklung heute als unplausibel einzustufen ist?*

Siehe einleitende Bemerkungen: Der Regierungsrat teilt diese Ansicht. Auf die weiteren in dieser Interpellation angesprochenen Fragestellungen hat diese Einschätzung jedoch keine Relevanz.

3. *Wie rechtfertigt der Regierungsrat die massive steuerliche Ungleichbehandlung (Zuschläge für Verbrenner bei gleichzeitiger Quasi-Steuerbefreiung für E-Autos durch den 450-Franken-Bonus), wenn die zugrunde gelegten Klimamodelle auf überholten Maximalszenarien aufbauen?*

Der heute im Kanton Basel-Landschaft geltende ökologische Steueranteil (Bonus-Malus-System), der sich am CO₂-Ausstoss der Fahrzeuge orientiert, geht auf Initiativen des Landrats zurück.

Mit Beschluss [2008-230](#) «Dekret zum Gesetz über die Verkehrsabgaben; Anpassung» befreite der Landrat eine Auswahl von Personenwagen mit ökologischen Merkmalen (Hybrid-, Gas- und Elektrofahrzeuge) befristet um 50% von der Verkehrssteuer. Mit damaliger Vorlage beschloss der Landrat, dass die Erarbeitung einer dauerhaften Regelung bezüglich ökologischer Ausrichtung der Motorfahrzeugsteuer, wie sie damals auch verschiedene Vorstösse forderten, an die Hand genommen und hierzu das im Jahr 1981 erlassene Gesetz über die Verkehrsabgaben einer Totalrevision unterzogen werden soll.

Diese Totalrevision legte der Regierungsrat mit der Vorlage Nr. [2012/028](#) «Totalrevision des Gesetzes über die Verkehrsabgaben» vor, wobei er dem Landrat das noch heute geltende Bonus-Malus-System auf Grundlage des CO₂-Ausstosses, vorerst für Personenwagen, als Lösungsansatz unterbreitete. Zudem enthielt die Vorlage einen Bonus für schwere Fahrzeuge (Lastwagen, Sattelschlepper), welche die neueste EURO-Abgasnorm aufweisen.

Diese Vorlage zur Totalrevision hatte der Landrat am 17.10.2013 mit [LRB Nr. 2013/1474](#) mit einem grossen Mehr von 74:1 Stimmen bei 2 Enthaltungen beschlossen. Das totalrevidierte Gesetz wurde am 1.1.2014 in Kraft gesetzt.

Um dem technischen Fortschritt Rechnung zu tragen und für möglichst alle Fahrzeuge einen ökologischen Steueranteil vorzusehen, legte der Regierungsrat dem Landrat mit der Vorlage [2023/297](#) «Teilrevision des Gesetzes über die Motorfahrzeugsteuer – verstärkte Ökologisierung» eine moderate Gesetzesanpassung vor. Zukünftig sollten auch Lieferwagen, Motorräder sowie Lastwagen und Sattelschlepper von einem Bonus profitieren, wenn sie elektrisch betrieben werden. Ausserdem sollten die Steuerermässigungen bei den Personenwagen stärker auf elektrisch betriebene Fahrzeuge ausgerichtet und neu auf maximal 450 Franken festgelegt werden (bisher und bis heute maximal 300 Franken). Die Steuerermässigungen für fossil betriebene Fahrzeuge sollten nach und nach auslaufen.

Diese Vorlage wies der Landrat mit Landratsbeschluss [2024/498](#) vom 11.4.2024 mit 52:29 Stimmen bei 3 Enthaltungen an den Regierungsrat zurück. Dies mit dem Auftrag, eine Totalrevision vorzunehmen, ohne aber deren Inhalt zu präzisieren. Es gilt somit nach wie vor das im Jahr 2014 in Kraft gesetzte Motorfahrzeugsteuergesetz, das ökologische Steueranteile nur für Personenwagen (maximal 300 Franken Bonus oder Malus auf Basis CO₂-Ausstoss) und schwere Fahrzeuge (25% Bonus für Fahrzeuge mit neuester EURO-Norm) vorsieht. Der Auftrag des Landrats an den Regierungsrat, eine Totalrevision des Motorfahrzeugsteuergesetzes vorzunehmen, besteht somit

nach wie vor, ohne dass deren Eckwerte aber definiert wären. Mittlerweile wurde am 11. Juni 2026 die [Motion 2026/5805](#) «Endlich faire Motorfahrzeugsteuern» von Reto Tschudin eingereicht, welche den Regierungsrat dazu einlädt, das Gesetz über die Motorfahrzeugsteuer dahingehend anzupassen, dass bei der Berechnung der Motorfahrzeugsteuer nebst dem Gesamtgewicht auch die Normleistung respektive der Hubraum berücksichtigt wird.

Der Regierungsrat wird dem Landrat in seiner Stellungnahme zur Motion beantragen, diese als Postulat entgegenzunehmen und ihm mit der Beantwortung mögliche Varianten einer Revision vorlegen.

Steuerermässigungen in der Höhe von 450 Franken, wie sie in der Interpellation erwähnt werden, existieren heute nicht. Ausserdem ist darauf hinzuweisen, dass die Steuerermässigungen auf maximal 4 Jahre befristet sind und die begünstigten Fahrzeuge danach nach denselben Kriterien besteuert werden, wie alle anderen Fahrzeuge auch (Gesamtgewicht).

Der Regierungsrat ist aber nach wie vor der Auffassung, dass das Motorfahrzeugsteuergesetz aus dem Jahr 2012 moderater Anpassungen in Richtung steuerlicher Entlastungen von ökologisch betriebenen Fahrzeugen bedarf und eine Ausweitung auf mehr Fahrzeugkategorien erfolgen sollte.

4. *Ist der Regierungsrat bereit, die CO₂-Grenzwerte im kantonalen Steuergesetz sowie die einseitigen Privilegien für Elektrofahrzeuge einer Neubeurteilung auf Basis realistischer, moderater Szenarien zu unterziehen?*

Wie erwähnt, ist der Regierungsrat der Auffassung, dass die heutigen Vergünstigungen noch stärker auf elektrisch betriebene Fahrzeuge ausgerichtet werden und ausserdem für weitere Fahrzeugkategorien gelten sollten.

5. *Hat sich der Regierungsrat Gedanken über die Besteuerung der Verbrenner, die mit Synthetischen Treibstoffen betrieben werden, gemacht?*

Heute ist der direkte Weg von Strom in die Batterie eines Elektrofahrzeugs deutlich effizienter als die mehrstufige Umwandlung von Strom zu Wasserstoff und schliesslich zu flüssigem Kraftstoff. Die dafür verwendete Energie geht für die Nutzung verloren.

Die synthetischen Treibstoffe weisen durch diese Umwandlungsverluste einen deutlich schlechteren Wirkungsgrad auf als Fahrzeuge, die direkt mit Strom geladen werden.

Wenn sich in Zukunft die synthetischen Treibstoffe jedoch effizienter herstellen lassen und deren Verwendung marktgängig wird, kann deren Begünstigung in Betracht gezogen werden.

Liestal, 25. August 2026

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Thomi Jourdan

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich