

Übermotorisierte und -dimensionierte Autos wie Geländewagen und SUVs werden immer häufiger. Im Jahr 2022 waren es bereits 46% allradangetriebene Fahrzeuge aller neu gekauften Autos in Basel-Stadt ([link](#)). Diese Quote ist vergleichbar zu den ländlich-bergigen Kantonen BE, VD oder TI. Das Leergewicht der in BS immatrikulierte Autoflotte steigt mit und liegt mittlerweile bei über 1,5 Tonnen pro PW ([link](#), Diagramme 2 und 6). Gleichzeitig hat sich der Anteil der weniger umweltschädlichen der neu gekauften Autos (Label „TopTen“ der Autoumweltliste) in Basel-Stadt von 2011 bis 2020 von 0,3 nur auf gut 2% gesteigert - und zwar sowohl für Verbrenner wie auch für E-Autos ([link](#), Tabelle 1). Das heisst, Basler*innen kaufen weiterhin besonders umweltschädliche und ineffiziente Modelle – auch bei E-Autos.

Diese Tendenz muss aus zwei Gründen gestoppt und umgekehrt werden: Sie läuft erstens dem Klimaschutz/Energiesparen und zweitens einer umweltfreundlichen Mobilität gemäss USG §13 zuwider. Klimaneutralität bis 2037 im Verkehr ist so nicht möglich; die sektorübergreifende Dekarbonisierung verlangt nach einem sparsamen Umgang mit Strom. Die gesetzlich verlangte flächeneffiziente, emissionsarme und ressourcensparende Mobilität wird so verunmöglicht; zudem werden die verletzlichsten Verkehrsteilnehmende wie Fussgängerinnen und Velofahrer unnötig gefährdet. Immer breitere Parkplätze behindern eine stadtverträgliche Gestaltung des öffentlichen Raums.

Die 2013 gestartete „Ökologisierung“ der Motorfahrzeugsteuern im Kanton BS greift offenkundig viel zu wenig. Auch auf Bundesebene ist keine Lösung in Sicht. Die eidgenössische Finanzkontrolle hält aktuell fest, dass die national eingeführten CO₂-Sanktionen auf Stufe Import unwirksam sind und teilweise das Gegenteil bewirken: ineffiziente und klimaschädliche Automodelle werden finanziell sogar gefördert ([link](#)). Eine weitere Möglichkeit wäre mobility pricing. Das ist Bundeskompetenz, braucht eine Anpassung der Bundesverfassung und nach Ablehnung des CO₂-Gesetzes ist nicht davon auszugehen, dass in den nächsten 20 Jahren darauf gesetzt werden kann ([link](#)). Fazit: Es liegt ein klassisches Marktversagen vor, in dem eine Minderheit übermässig Ressourcen konsumiert und die Kosten der Allgemeinheit aufbürdet¹. Das Resultat ist eine Übernutzung von Ressourcen. Die Motionär*innen fordern darum eine rasche fiskalische Korrektur für alle heute der Motorfahrzeugsteuer unterliegenden Motorfahrzeuge (nachfolgend „Motorfahrzeughalter*innen“) auf Kantonsebene, unter einer angemessenen Berücksichtigung der Bedürfnisse des Gewerbes. Folgende drei Überlegungen stehen dabei im Zentrum.

Erstens: Die kantonale finanzielle Belastung der Motorfahrzeughalter*innen in Basel-Stadt richtet sich am durch Verfassung und Gesetz festgeschriebenen Verursachendenprinzip². Die so einzuführende finanzielle Belastung soll sich neben den direkt verursachten Kosten an sämtlichen mit dem Gebrauch dieser Fahrzeuge entstehenden externen Kosten orientieren.

Zweitens: Die kantonale finanzielle Belastung der Motorfahrzeughalter*innen in Basel-Stadt ist so gestaltet, dass damit eine Lenkungswirkung hin zur umweltfreundlichen Mobilität gemäss USG §13 erzielt wird. Dies soll durch eine markante Progression der finanziellen Belastung erreicht werden, bei der übermässiger Ressourcenverbrauch (Fläche, Emissionen, Klima, Energie) deutlich unattraktiver gemacht wird als bei der heutigen Ausgestaltung. Eine Möglichkeit bestünde darin, statt der linearen Ansätze quadratische Ansätze anzuwenden (in Anlehnung an die Berechnungsgrundlage der Ökologischen Knappheit, [link](#)), womit vor allem die Kosten verschwenderischer Fahrzeuge ansteigen würden.

Drittens: Die kantonale finanzielle Belastung der Motorfahrzeughalter*innen ist an einen definierten Absenkpfad des Ressourcenverbrauches (Fläche, Emissionen, Klima, Energie) der im Kanton angemeldeten Fahrzeugflotte gekoppelt. Es soll also die Belastung solange jährlich spürbar erhöht werden, bis der definierte Absenkpfad erreicht wird.

Die Motionär*innen fordern den Regierungsrat auf, einen Ratschlag zur entsprechenden Anpassung der Motorfahrzeugsteuer innert 18 Monaten vorzulegen

¹ Heute fallen in der Schweiz gemäss ARE jedes Jahr durch den MIV verursachte sogenannte externe Kosten im Umfang von 9.8 Mia. Franken an ([link](#)). Das sind Kosten, die von den MIV-Nutzer*innen der Allgemeinheit aufgezwungen werden. In

anderen Worten, wer sich ein besonders umweltschädliches Auto kauft, muss dafür finanziell nicht gerade stehen, sondern wird von der Allgemeinheit subventioniert. Auch in baselstädtischem Kontext tauchen regelmässig Kosten auf, die von der Allgemeinheit getragen werden müssen: Der Luftreinhalteplan ([link](#)) weist jährliche vermeidbare Gesundheitskosten über 107 Mio. CHF in BS aus, Hauptverursacher: der motorisierte Individualverkehr. Auch Lärm kostet. BS hat bis jetzt über 22 Mio. CHF für Schallschutzfenster gegen Strassenlärm ausgegeben ([link](#)). Diese Beispiele sind illustrativ und nicht abschliessend, viele weitere Kostenpunkte fallen jährlich an, zum Beispiel Klimaschäden.

² Die Bundesverfassung der Eidgenossenschaft §74 Abs. 2 sowie das Umweltschutzgesetz BS in §2 schreiben das Verursachendenprinzip vor. Gemäss Jahresbericht 2020 des Kantons BS (S. 327) generieren die Motorfahrzeugsteuern lediglich Einnahmen von rund 31 Mio. CHF. Es ist offensichtlich, dass die Bemessung heute viel zu tief ist. Es besteht kein gesetzlicher Auftrag für diese indirekte Subventionierung des MIV.

Raphael Fuhrer, Tobias Christ, Jean-Luc Perret, Daniel Sägesser, Brigitte Kühne, David Wüest-Rudin, Raffaella Hanauer, Lisa Mathys, Semseddin Yilmaz, Johannes Sieber, Tim Cuénod, Brigitte Gysin, Christoph Hochuli, Thomas Widmer-Huber, Michela Seggiani, Tonja Zürcher, Sasha Mazzotti, Beda Baumgartner, Fina Girard, Jérôme Thiriet, Christian von Wartburg