

## Antrag auf Einreichung einer Standesinitiative zur Reduktion von unnötigen Kurzstreckenflügen

24.5411.01

Nicht nur fast die Hälfte der Bevölkerung des Kantons Basel-Landschaft, sondern auch ein grosser Teil der Bevölkerung von Basel-Stadt leidet unter dem Fluglärm des EuroAirports Basel-Mulhouse. Auch für die Regierung und den Grossen Rat hat die Reduktion des Fluglärms eine hohe Priorität, wie unzählige Bemühungen der letzten Jahre und Jahrzehnte zeigen. Dennoch bleibt das Thema hartnäckig und schwierig zu lösen, unter anderem, weil der Kanton Basel-Stadt 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 Aufstellung zeigt beispielhaft einige Destinationen vom EuroAirport Basel, bei denen die Reisezeit mit Strasse oder Schiene eine attraktive Alternative darstellt.

Destinationen mit einer Gesamtzeit Flug (inklusive Transfer und Check-in) von ca. 3-4 h im Vergleich zu einer ungefähren Reisezeit mit dem Zug von:

- München: 4-5 h
- Paris: 3 h
- Frankfurt: 3 h
- Nizza: 5-6 h
- Venedig: 6-7 h

Bzw. mit einer Gesamtzeit des Flugs von ca. 3.5 - 4.5 h im Vergleich zu:

- Toulouse: 8-9 h
- Amsterdam: 6-7 h

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.

Ein entsprechender Antrag zur Einreichung einer Standesinitiative wird auch im Landrat des Kantons Basel-Landschaft eingereicht.

Der Regierungsrat Basel-Stadt wird beauftragt, im Namen des Kantons Basel-Stadt bei der Bundesversammlung, gestützt auf Art. 160 Abs. 1 der Bundesverfassung die folgende Standesinitiative einzureichen:

**"Die Eidgenössischen Räte werden aufgefordert, zur Reduktion von Kurzstreckenflügen 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."**

Tobias Christ, Lukas Bollack, Brigitte Kühne, Niggi Daniel Rechsteiner, Bülent Pekerman, Claudia Baumgartner, Johannes Sieber, Sandra Bothe