

Klimagebühren Schweiz, mögliche Auswirkungen

Klimagebühren Schweiz – was bedeutet das und was könnten die Folgen sein?



Die Schweiz hatte vor Jahren (vorübergehend) beschlossen, auf allen Abflügen über CH-Flughäfen eine Klimasteuer oder Lenkungsabgabe zu erheben: Pro Ticket zwischen 30 und 120 Franken. Die Vorlage wurde damals im Nationalrat verabschiedet und gelangte zur eidgenössischen Abstimmung, wo sie allerdings verworfen wurde.

Für Flüge ab den schweizerischen Flughäfen hätte diese Steuer Folgen gehabt: Frankreich hat eine derartige Flugticketabgabe schon länger, jedoch ungleich tiefer: sie variiert zwischen € 1.50 und 18. Dazu kommt die so genannte Solidaritätsabgabe für Entwicklungshilfe-Projekte in der Höhe von 1.50 und 3 Euro (Y-Klasse). Die Schweiz hätte also viel höhere Gebühren erhoben!

Solche politischen Vorstösse kommen immer wieder aufs Tapet. Aber wie lassen sich die unterschiedlichen Regelungen nun auf dem binationalen EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg regeln? Hier ist die Sachlage etwas komplizierter: Die Schweiz darf auf dem EuroAirport nämlich nicht eigenmächtig ihre Gebühren ändern. Entsprechende Anpassungen müssen sowohl von DGAC, der französischen Zivilluftfahrtbehörde, als auch von einer binationalen Kommission abgesegnet werden. Und an diesem Punkt sind zwei Szenarien möglich.

Szenario 1 – die Kommission lehnt die einseitige Gebührenerhebung ab und lässt keine schweizerische Flugticket-Abgabe zu: Dann atmen die unter schweizerischen Verkehrsrechten operierenden Airlines zusammen mit ihren Passagieren auf.

Szenario 2 – die Kommission stimmt zu: Ab BSL könnten Flugticketabgaben erhoben werden – sofern die DGCA diesem Ansinnen zustimmt. Und das wiederum führt zu drei Unterszenarien:

Szenario 2A: Die Airlines schlucken die Kröte und erheben die Gebühren.

Szenario 2B: Die Airlines schlucken ebendiese Kröte nicht (weil sie ja Budget-Carriers sind), sondern fliegen einfach nicht mehr ab BSL, sondern ab MLH. Same Place – same Story. Auf den Flugtickets steht zwar „Mulhouse“ statt „Basel“, aber die Passagiere checken an denselben Schaltern ein und ihre Flugzeuge steigen sie ebenfalls am gewohnten Ort ein. Möglich machen es die französischen Verkehrsrechte, die alle Airlines beantragen können. Dafür bezahlen sie statt den hohen schweizerischen Flugticket-Abgaben nun französische Gebühren inklusive Solidaritätsabgabe, die Stand heute zusammen zwischen 3 und maximal 21 Euro betragen, was locker zu verschmerzen ist. Dieses Szenario wäre übrigens auch für Airlines, die bis dato ab ZRH operieren, durchaus eine Variante. Für diese Airlines ist es nämlich ziemlich unerheblich, ob Basel im Einzugsgebiet von Zürich liegt, und ihren Passagieren ebenfalls. Hauptsache, die Flüge können günstig kalkuliert werden. Es wäre also damit zu rechnen, dass weitere Billig-Fluggesellschaften ab Basel fliegen, und zwar mit FR-Verkehrsrechten.

Szenario 2C: Die Budget-Carriers operieren nicht mehr ab dem EuroAirport, sondern ab Zürich-Kloten. Diese beklagen sich aber über die Überlastung des Flughafens, finden jedoch interessanterweise immer wieder Slots zur Genüge, wenn sich ein neue oder ein bestehender Carrier mit neuen Verbindungen anmeldet. Und für Basel: Die Florian-Politik entfaltet einmal mehr ihre Wirkung. Gute Nacht, Basel!

Klimagebühren Schweiz, mögliche Auswirkungen

Das wäre dann der Preis des schweizerischen Alleingangs anstelle von internationalen Vereinbarungen. Sollte nun durch die politische Spezialsituation ein Standortvorteil für Basel entstehen, so hätten viele ökonomisch denkende Kräfte zwar ihre Freude daran, aber für das politische Basel und die Flughafendirektion wäre es ein Danaer-Geschenk, denn genau das liefe den grossen Bemühungen um die nachhaltige Entwicklung des EuroAirport zuwider!

Grundsätzlich gilt: **Für Klima-Abgaben oder minimal-Tarifen kann nur eine gesamteuropäische Lösung eine Wirkung erzielen und dabei einseitige, ungerechte Wettbewerbsverzerrungen verhindern!**