

Interpellation Nr. 74 (September 2020)

20.5247.01

betreffend Auswirkungen einer Einführung von Schweizer Flugticket-
abgaben auf den Euro Airport (EAP)

Der Nationalrat hat die Einführung einer Flugticketabgabe auf allen Schweizer Flughäfen beschlossen, in Höhe von CHF 30.- bis 120.- pro Ticket.

Die Schweiz lässt drei Landesflughäfen betreiben (Basel-Mulhouse, Genf, Zürich). Diese bilden ein Gesamtsystem mit wettbewerbsmässig engen, wechselseitigen Beziehungen. Auch wenn der CH-Markt an allen drei Standorten stark ist, suchen sich die Airlines immer die günstigste Plattform für ihr Angebot (Ausnahme ist die Swiss, die in Zürich ein Hub betreibt und damit örtlich gebunden ist). Im Nationalrat war umstritten, ob die Schweiz diese Abgabe einseitig einführen kann am (einzigen) binationalen EAP. Ein Minderheitsantrag von Nationalrat Jauslin, verlangte vergeblich, dass der Bundesrat sicherstellen solle, dass die Flugticketabgabe erst dann in Kraft treten, wenn deren Umsetzung auch beim EAP gesichert sei.

Falls die Schweiz diese Abgabe einseitig einführen würde am binationalen EAP hätte dies eine massive Preisdifferenz zur Folge, je nach dem von welchem Sektor aus der Flug angeboten wird: die Flugticketabgabe unter französischem Verkehrsrecht («Französischer Sektor») beträgt gerade mal € 1.50 (Ecotaxe seit 01.01.2020 für Europaflüge in der Economy-Klasse) und ist für die französischen Flughäfen einheitlich zentral vom Staat Frankreich geregelt. Mit der einseitigen Einführung einer Flugticketabgabe für Flüge unter Schweizer Verkehrsrecht («Schweizer Sektor») im vom Nationalrat beschlossenen Umfang von CHF 30.- bis 120.- würden sich die Airlines entscheiden, künftig nicht unter schweizerischen Flugrechten – nach aktuellem Stand 90% aller Flüge – sondern unter französischen Flugrechten anzubieten. Das würde die schweizerische Position am Flughafen deutlich schwächen. (Der kürzlich gefällte Entscheid des Kassationshofs in Paris zum Arbeitsrecht, bei dem das bestehende Abkommen, welches schweizerisches Arbeitsrecht für Schweizer Angestellte zulässt, ausgehebelt wurde, zeigt erneut, dass die schweizerische Position bereits heute stark unter Druck ist). Nutzen nun Airlines praktisch ausschliesslich französische Verkehrsrechte, dann wäre der EAP nicht nur juristisch in französischer Hand, sondern nunmehr auch «verkehrsmässig», d.h. ökonomisch. Das ist nicht im Interesse der Schweiz und insbesondere nicht im Interesse der Kantone BS und BL.

Eine weitere Folge wäre, dass der («Französische Sektor») des EAP im Wettbewerbsgefüge der drei Schweizer Flughäfen an Attraktivität gewinnen und Airlines vermehrt zum EAP wechseln würde. Gerade für Europaflüge mit Low-Cost-Airlines würde der EAP noch mehr Airlines anziehen, die die angestrebte Wirkung der Lenkungsabgabe würde nicht nur obsolet, sondern sich in ihr Gegenteil kehren. Wir wollen keinen zusätzlichen Verkehr von Zürich und Genf.

1. Ist die Regierung bereit beim Bund vorstellig zu werden, damit unverzüglich, und vor einer allfälligen Referendumsabstimmung, Konsultationen mit Frankreich im Zusammenhang mit der allfälligen koordinierten Einführung einer Schweizer Flugticketabgabe aufgenommen werden?
2. Ist die Regierung bereit eine sich abzeichnende Wettbewerbsverzerrung und damit eine Unterminierung der beabsichtigten Lenkungsabgabe am EAP zu verhindern und welche Massnahmen stehen für den RR dabei im Vordergrund?
3. Teilt die Regierung die Auffassung, dass der binationalen Landesflughafen Basel-Mulhouse schleichend immer mehr zu einem französischen Flughafen wird? Und was gedenkt die Regierung dagegen zu unternehmen?
4. Wie will sich die Regierung künftig für die Wahrung der schweizerischen Interessen am binationalen Landesflughafen Basel-Mulhouse einsetzen?

Andrea Elisabeth Knellwolf