

Zu tiefe *NZZ* 3.9.19 Flugticket-Abgabe

Die Umweltkommission des Ständerates schlägt eine Flugticket-Abgabe von 30 bis 120 Franken vor (NZZ 17.8.19). Sie verspricht sich davon eine «spürbare Senkung der Passagierzahlen» und damit eine Reduktion von Flügen und Klimagasen. Die Fluggesellschaft Swiss bezweifelt laut NZZ, dass eine solche Flugticket-Abgabe den gewünschten Erfolg erzielt – mit Recht, denn dazu ist der Preisaufschlag zu niedrig. Wer sich Ferien in England, Skandinavien oder am Mittelmeer leisten kann, lässt sich von 30 bis 40 Franken Mehrkosten nicht abhalten. Und ein Umsteigeeffekt wird nicht erzielt, denn die Bahnfahrt wäre immer noch teurer.

Zudem ist der Flughafen Basel-Mulhouse ein ungelöstes Problem. Ein Regulativ um den Basler Flughafen ist deshalb notwendig. Basel hat den längsten Nachtflugbetrieb aller Schweizer Flughäfen, von 22 Uhr bis Mitternacht und von 5 bis 6 Uhr. Die Zahl lauter Nachtflüge mit mehr als 70 Dezibel ist in der Flughafenstadt Allschwil sprunghaft angestiegen, von 1023 im Jahr 2017 auf 1548 im Jahr 2018. Im Jahr 2012 waren es noch 184 pro Jahr gewesen. Schon im Luftfahrtbericht 2016 des Bundesrates (Lupo) steht: «Die Flughäfen Zürich und Genf stossen an ihre Kapazitätsgrenzen, deshalb soll die Kapazitätsreserve in Basel vermehrt nutzbar gemacht werden.» Für diese Verkehrsverlagerung nach Basel braucht es laut Bundesrat den Bahnanschluss des Basler Flughafens. Sollte nun Basel als einziger Schweizer Flughafen ohne Flugsteuer bleiben, so werden die Verkehrsverlagerungen nach Basel, die Flugbewegungen und der Fluglärm noch stärker zunehmen, vor allem in der Nacht.

Um solche Entwicklungen zu verhindern, fordert das Parlament von Baselland seit 2008 die gleiche Nachtflugsperrung wie in Zürich, von 23 Uhr bis 6 Uhr. München, Paris und Mailand als unerwünschte Ausweichflughäfen? Auch hier lohnt sich die Anreise per Bahn, per Auto mit Einstellgebühr oder per Zubringerflug nicht – sofern die Schweizer Flugticket-Abgabe genügend hoch ist.

Hans Göschke, Binningen