



Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit

Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable

Coalizione Traffico aereo, Ambiente e Salute

Medienmitteilung

Bern, 27. November 2018

Koalition KLUG fordert die Einführung einer Flugticketabgabe in der Schweiz

An einer Pressekonferenz der Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit (KLUG) haben Patrick Hofstetter (WWF) und Florian Brunner (Schweizerische Energie-Stiftung SES) sowie der deutsche Experte Prof. Friedrich Thiessen erläutert, weshalb die Flugticketabgabe eine für die Schweizer Klimapolitik dringende und realistische Massnahme ist.

Die Schweiz ist ein Land, dessen Bewohnerinnen und Bewohner häufig fliegen, doppelt so oft wie die Nachbarländer. Der Luftverkehr ist bereits für über 18% des menschengemachten Klimaeffekts in der Schweiz verantwortlich, und die Prognosen zeigen weiter nach oben. Wenn nichts Konkretes unternommen wird, wird der Luftverkehr bis 2030 zum grössten Treiber des Klimaeffekts in der Schweiz.

Der internationale Luftverkehr profitiert trotzdem immer noch von unfairen Privilegien. Er ist weder der Mineralölsteuer, noch der MWST oder der CO₂-Abgabe unterstellt. Um ihre Klimaziele zu erreichen, muss die Schweiz jetzt handeln und nachhaltige Rahmenbedingungen für die Luftfahrt festlegen. Ein erster Schritt wäre die Einführung einer Flugticketabgabe im Rahmen der Revision des CO₂-Gesetzes, die in der aktuellen parlamentarischen Session vom Nationalrat diskutiert wird.

Gemäss einer repräsentativen Umfrage der Schweizerischen Energie-Stiftung SES wäre ein grosser Teil der Schweizer Bevölkerung damit einverstanden, die Umweltkosten des Flugverkehrs auf den Ticketpreis aufzuschlagen. Die daraus resultierenden Einnahmen sollen, so der Wunsch der meisten befragten Personen, in Klimaschutzprojekte der Schweiz integriert werden.

Die Nachbarländer der Schweiz und weitere europäische Länder haben bereits eine Flugticketabgabe eingeführt. Deutschland hat diese Massnahme 2011 in Kraft gesetzt. Entgegen den Befürchtungen der Luftverkehrsbranche gab es keinen Umwegverkehr, also keine Umlagerung von Passagieren hin zu ausländischen Flughäfen.

Die verschiedenen Präsentationen wie auch die Medienmitteilung der Koalition Klug finden Sie im beigelegten Dossier (Anhang).

Kontaktpersonen:

- Yves Chatton, Geschäftsführer der KLUG, Tel. 031 328 58 64
- Patrick Hofstetter, Leiter Klima und Energie beim WWF Schweiz, Tel. 076 305 67 37
- Florian Brunner, Projektleiter Fossile Energien & Klima bei der Schweizerischen Energie-Stiftung, Tel. 079 589 47 75
- Dr. Friedrich Thiessen, Prof. für Bankwirtschaft und Finanzierung, Technische Universität Chemnitz, Tel. 0371-531-34174

KLUG / CESAR / COTAS
Aarberggasse 61, 3001 Bern

www.klug-cesar.ch

T 031 328 58 64, info@klug-cesar.ch



Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit

Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable

Coalizione Traffico aereo, Ambiente e Salute

Luftfahrt: CO₂ und Klimapolitik

Dr. Patrick Hofstetter, Leiter Klima & Energie, WWF Schweiz

Die Schweiz hat sich vom Land der Bahnfahrer zum Land der Vielflieger entwickelt. Wir fliegen doppelt so häufig wie unsere Nachbarn, die zurückgelegte Strecke pro Kopf hat sich in 5 Jahren fast verdoppelt. Die Anzahl an Geschäftsflügen sinkt und betrug 2015 noch 14%. Da das Fliegen pro Kilometer die klimaschädlichste Fortbewegungsform ist, steigen die CO₂-Emissionen der Luftfahrt mehrere Prozent jährlich und machen heute rund 18% des schweizerischen Klimaeffekts aus.

Die technologischen Effizienzgewinne können die Zusatzemissionen des rasanten Passagierwachstum (aktuell +6% pro Jahr) nicht kompensieren. Zusätzlich zum CO₂ wirken auch Wasserdampf und Stickoxide in grosser Flughöhe und verdoppeln den Klimaeffekt des Fliegens. Die von der Luftfahrtindustrie und vom Bundesamt für Zivilluftfahrt erwartete Zunahme des Luftverkehrs führt dazu, dass die Luftfahrt schon vor 2030 das ganze verbleibende CO₂-Budget der Schweiz gemäss Pariser Klimaabkommen beanspruchen würde. Alle anderen Sektoren müssten also bis dann bereits das Ziel von netto-null-Emissionen erreichen.

Die Luftfahrt kennt heute wenig politische und fiskalische Leitplanken. So profitiert sie von einer Befreiung von Mehrwertsteuer, Mineralölsteuer und CO₂-Abgabe. Planungsprivilegien erlauben zudem attraktive Geschäftsmodelle. Die Luftfahrt ist also heute erheblich subventioniert, was zu sehr günstigen Flugpreisen führt und die enorme Nachfragezunahme weitgehend erklärt.

Nun ist die Politik gefordert, zukunftsfähige Rahmenbedingungen zu formulieren. Neben gesundheitsverträglichen Nachtruhezeiten, Massnahmen zur Kapazitätsanpassung, Optimierung des Flugmanagements und Förderung technischer Entwicklungen hin zu klimaverträglicheren Flugzeugen sind nun insbesondere auch preisliche Massnahmen nötig. Nur wenn der Fluggast die Vollkosten kennt, kann der Entscheid über Reisemittel und Reiseziel im gesamtwirtschaftlichen Interesse erfolgen.

Als ersten kleinen Schritt fordern wir, eine Flugticketabgabe einzuführen. Diese soll nach Distanzklasse und Buchungsklasse abgestuft sein und die Klimakosten den Verursachern in Rechnung stellen. Sämtliche Nachbarländer und zunehmend mehr europäische Länder haben bereits eine Flugticketabgabe eingeführt. Es geht hier also einmal mehr um autonomen Nachvollzug.

patrick.hofstetter@wwf.ch, 076 305 67 37

Flugverkehr: Ergebnisse aus zwei Bevölkerungsbefragungen

Florian Brunner, Projektleiter Fossile Energien&Klima, Schweizerische Energie-Stiftung SES

Gemäss einer repräsentativen Umfrage¹ sind über die Hälfte der Schweizerinnen und Schweizer in den letzten zwei Jahren einmal oder mehrmals geflogen (56%). Besonders Leute mit hoher Bildung und hohem Einkommen tendieren zum Vielfliegen. Aus der Umfrage geht zudem hervor, dass nur knapp ein Viertel (23%) der Schweizer Bevölkerung in den letzten zwei Jahren aus ökologischen Gründen auf eine Flugreise verzichtet hat. Und das, obwohl eine klare Mehrheit der Aussage zustimmt, dass der Flugverkehr das Klima aufheizt (60%) und die meisten angeben, im Alltag auf klimafreundliches Handeln zu achten (54%).

Aus diesen Resultaten wird ersichtlich, dass zwischen Problembewusstsein und Umsetzung eine Lücke besteht. Das Wissen um die Klimaschädlichkeit reicht nicht aus, um das individuelle Verhalten zu ändern. Nur Wenige steigen der Umwelt zuliebe auf klimafreundlichere Verkehrsmittel um oder steuern ein näheres Reiseziel an.

Mit freiwilligen Massnahmen werden die Emissionen im Flugverkehr weiter zunehmen statt sinken. Ein regulatorischer Eingriff ist dringend notwendig. Dieser geschieht am einfachsten über den Preis. Die Bevölkerung ist grösstenteils bereit dazu. Laut einer weiteren Umfrage² sind 60% der Schweizer Bevölkerung der Meinung, dass die Steuerbefreiung, also die Subventionierung des Flugverkehrs, nicht mehr zeitgemäss sei. Aus der Umfrage geht ferner hervor, dass im Schnitt 50 Franken für eine Flugticketabgabe auf einen innereuropäischen Flug als angemessen betrachtet werden. Über ein Drittel (37%) der Schweizerinnen und Schweizer sind bereit, 50 Franken und mehr zu bezahlen. Ein weiteres Drittel (36%) beantwortet die Frage, wie hoch eine verursachergerechte Flugticketabgabe sein soll, mit „weiss nicht“ (was auf fehlende Meinungsbildung hindeuten könnte). Nur 15% der Befragten sind der Meinung, dass die Flugticketabgabe nichts bis maximal 9 Franken kosten sollte. Und 12% haben eine Abgabenhöhe zwischen 10 und 49 Franken angegeben. Die Ergebnisse zeigen, dass ein grosser Teil der Bevölkerung bereit ist, die Kosten des Flugverkehrs für Folgeschäden in der Umwelt und bei der Gesundheit auf den Ticketpreis draufzuschlagen.

Gefragt wurde auch nach der Verwendung der Einnahmen einer solchen Abgabe. Die Kategorie «...in der Schweiz in Klimaschutzprojekte fliessen» erhielt mit 60% die grösste Zustimmung, gefolgt von «in den Bahnschnellverkehr fliessen, damit innereuropäische Flüge überflüssig werden» (43%) sowie «in Entwicklungsländer in Klimaschutzprojekte fliessen» (41%).

Bei der CO₂-Abgabe auf Brennstoffe hat sich eine Rückverteilung bewährt. Ein Minderheitsantrag im CO₂-Gesetz schlägt dementsprechend vor, ein Drittel des Ertrags der Lenkungsabgabe für Anpassungsmassnahmen an den Klimaschutz zu verwenden. Zwei Drittel des Ertrags sollen an die Bevölkerung zurückverteilt werden.

florian.brunner@energiestiftung.ch, 079 589 47 75

¹ Die repräsentative Bevölkerungsumfrage wurde von gfs-zürich, Markt- und Sozialforschung im Auftrag der SES durchgeführt. Vom 9. bis 28. Oktober 2017 wurden mittels Telefoninterviews 1004 Personen in der Deutsch- und Westschweiz ab 18 Jahren befragt. Weitere Infos: <https://www.energiestiftung.ch/publikation-studien/flugverkehr-umfrage-von-gfs-zuerich.html>

² Die repräsentative Bevölkerungsumfrage wurde von gfs-zürich, Markt- und Sozialforschung im Auftrag der SES durchgeführt. Vom 21. Juni bis 18. Juli 2018 wurden mittels Telefoninterviews 1019 Personen in der Deutsch- und Westschweiz ab 18 Jahren befragt. Weitere Infos: <https://www.energiestiftung.ch/publikation-studien/flugticketabgabe-umfrage-von-gfs-zuerich.html>

Einführung einer Flugticketabgabe: Erfahrungen aus Deutschland

Prof. Dr. Friedrich Thießen, Technische Universität Chemnitz

Ziel der Steuer war der Einbezug des Luftverkehrs in die *Mobilitätssteuer*, der auch andere Verkehrsmittel unterliegen. Als *ökologisches Ziel* wurde der „Anreize für umweltgerechteres Verhalten“ formuliert und als *fiskalisches Ziel* die Einhaltung der EU-Vorgaben für Haushaltsdefizite und Verschuldung. Das Luftverkehrsteuergesetz (LuftVStG) wurde am 28. Oktober 2010 verabschiedet. Die Steuer wurde ab 1.1.2011 erhoben.

Die Luftverkehrswirtschaft kritisierte die Steuer. Es wurde mithilfe eines Gutachtens ein Rückgang der Passagierzahlen behauptet. Daraus abgeleitet wurde ein Rückgang der Ticketverkaufserlöse von 740 Mio. Euro, Einnahmeminderungen deutscher Flughäfen von 175 Mio. Euro., Umsatzminderungen der Tourismuswirtschaft wegen unterlassener Reisen von 230 Mio. Euro, Steuerausfälle und Minderungen von Sozialversicherungsbeiträgen von rund 535 Mio. Euro. Insgesamt mindere die Steuer das Sozialprodukt. Der Tourismus werde gemindert. Arbeitsplätze würden vernichtet. Dem Staat entgingen Steuereinnahmen aufgrund zurückgehender Wirtschaftsleistung. Deutsche Airlines seien die Hauptleidtragenden, denn sie stellten >50% des Aufkommens. Passagiere würden auf ausländische Flughäfen abwandern.

Die Umweltverbände wiesen in eigenen Gutachten Fehler in dem Gutachten der Luftverkehrswirtschaft nach. Sie wiesen auf die erheblichen Subventionen der Airlines bei Mineralöl- und Mehrwertsteuer hin (11 Mrd. Euro p.a). Außerdem würden Flughäfen mit diversen Maßnahmen subventioniert. Desweiteren beteiligt sich die Luftverkehrswirtschaft nicht an der „Internalisierung“ der externen Effekte, d.h. sie bezahlt ihre Lärm- und Umweltschäden nicht. Eine Steuer kann diesem Fehler durch klima- und bevölkerungspolitische Maßnahmen entgegenwirken.

Die Bundesregierung wies vor dem Verfassungsgericht zusätzlich auf die geringen Erhebungskosten der Steuer hin.

Welche Folgen hatte die deutsche Flugticketabgabe tatsächlich? Eine einzige Airline reagierte im Vorfeld heftig: Ryanair. In Vorwegnahme erwarteter Wirkungen verlagerte Ryanair Flugangebote. Tatsächlich aber wurden in den Folgejahren keine nennenswerten Veränderungen in den Reisegewohnheiten der Passagiere beobachtet. Umwegverkehre, also ein Ausweichen von Passagieren auf ausländische Flughäfen konnte nicht beobachtet werden. Der Flughafen Düsseldorf (nahe der holländischen Grenze) erlebte nach Einführung der Ticketabgabe eines seiner besten Jahre.

Deutschland erlebte einen Strukturwandel weg von kleineren und hin zu größeren Flughäfen. Ob ein Bezug zur Ticketabgabe besteht, ist nicht geklärt, aber unwahrscheinlich. Die Passagierzahlen insgesamt sind trotz der Flugticketabgabe kräftig gewachsen und liegen im mittelfristigen Trend.

Prof. Dr. Friedrich Thießen, 0371-531-34174, finance@wirtschaft.tu-chemnitz.de