

Zeitschrift: Energie & Umwelt : das Magazin der Schweizerischen Energie-Stiftung
SES

Herausgeber: Schweizerische Energie-Stiftung

Band: - (2018)

Heft: 3: Die Verkehrswende beginnt im Kopf

Artikel: Fliegen muss teurer werden

Autor: Brunner, Florian

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-813947>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation


L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.01.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



KOSTENWAHRHEIT BEIM FLUGVERKEHR

Fliegen muss teurer werden

Ein Grossteil der Kosten des Flugverkehrs ist im Ticket nicht enthalten. Wie eine Umfrage zeigt, ist die Bevölkerung bereit, diese Kosten für Umwelt- und Gesundheitsschäden zu bezahlen. 50 Franken für einen innereuropäischen Flug werden als angemessen betrachtet. Die SES fordert die Politik auf, eine Flugticketabgabe einzuführen.

Foto: Steve Morgan / Greenpeace



Von **Florian Brunner**

SES-Projektleiter Fossile Energien & Klima,
florian.brunner@energiestiftung.ch

Der Flugverkehr bringt einen Nutzen, verursacht aber auch Kosten. Der Nutzen ist direkt spürbar, indem Mann/Frau mit dem Flugzeug an einen gewünschten Ort fliegen kann. Bei den Kosten fürs Flugticket ist hingegen nur ein Teil der wahren Kosten spürbar. Hinzu kommen externe Kosten, die durch das Fliegen verursacht und als Umwelt-, Gesundheits- und Klimaschäden von der Allgemeinheit und zukünftigen Generationen getragen werden.¹ Diese Kosten haben somit keinen Einfluss auf das heutige Mobilitätsverhalten.

Es braucht endlich Kostenwahrheit

In der Schweiz ist der Flugverkehr für 20% der Treibhausgasemissionen verantwortlich, Tendenz zunehmend. Obwohl das Flugzeug das klimaschädlichste Massen-Verkehrsmittel ist, bezahlen Flugpassagiere nichts für die von ihnen verursachten Klimaschäden. Ausserdem geniesst der Flugverkehr zahlreiche Steuer- und Planungsprivilegien, welche dazu beitragen, dass Fliegen viel zu günstig ist. Der Flugverkehr darf die Umwelt quasi gratis verschmutzen. Er ist befreit von der Mineralölsteuer, zahlt keine Mehrwertsteuer und

profitiert von der Quersubventionierung durch die Flughäfen, die vermehrt als Einkaufs- und Dienstleistungszentren fungieren.

Die Leute wissen, dass Fliegen klimaschädigend ist, fliegen aber trotzdem. Freiwilligkeit funktioniert nicht. Und weil Fliegen viel zu billig ist, steigt die Nachfrage stetig an. Fliegen wird überkonsumiert. Gemäss einer repräsentativen Bevölkerungsbefragung des Forschungsinstituts gfs-zürich im Auftrag der SES sind 60% der Schweizer Bevölkerung der Meinung, dass die Subventionierung des Flugverkehrs nicht mehr zeitgemäss sei (siehe Abbildung 1 nebenan). Besonders ausgeprägt ist die Zustimmung bei Personen im Alter zwischen 40 und 64 Jahren und mit hoher Bildung.

Plus 50 Franken für ein Flugticket

Bei einer Flugticketabgabe soll auf jedes Flugticket eine Abgabe erhoben werden, zu bezahlen vom Passagier mit Abflug ab Schweiz. Aus der Umfrage geht hervor, dass im Schnitt (Median) 50 Franken für eine Abgabe auf einen innereuropäischen Flug als angemessen betrachtet werden. Über ein Drittel (37%) der Schweizer Bevölkerung beantwortete die Frage, wie hoch eine verursachergerechte Abgabe sein soll, mit 50 Franken und mehr. Ein weiteres Drittel (36%) antwortete mit «weiss nicht». Dies kann darauf hindeuten, dass sich die Befragten noch keine Meinung zur Thematik bilden konnten. Nur 15% der Befragten sind der Meinung, dass die Flugticketabgabe nichts oder maximal 9 Franken kosten darf. 12% haben eine Abgabe zwischen 10 und 49 Franken angegeben (siehe Abbildung 2).

¹ Konkret: Kosten durch CO₂-Ausstoss, Biodiversitätsverluste, Waldschäden; oder Kosten durch Krankheiten, Spitalaufenthalte, Produktionsausfälle; oder Kosten durch Verlust und Zerschneidung von Lebensräumen für Tiere und Pflanzen.

² Bundesamt für Raumentwicklung (2018): Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz.

Bevölkerung offen für angemessene Flugticketabgabe

Die repräsentative Bevölkerungsumfrage wurde von gfs-zürich im Auftrag der SES durchgeführt. Vom 21. Juni bis 18. Juli 2018 wurden mittels Telefon-Interviews 1019 Personen in der Deutsch- und Westschweiz ab 18 Jahren befragt.

Die Umfrageergebnisse finden Sie auf www.energiestiftung.ch/studien

Abbildung 1

Wie stark stimmen Sie folgender Aussage zu: «Der Luftverkehr geniesst Steuerbefreiungen beim Treibstoff und weitere Privilegien. Diese Subventionierung des fossilen Treibstoffs im Luftverkehr ist NICHT mehr zeitgemäss».

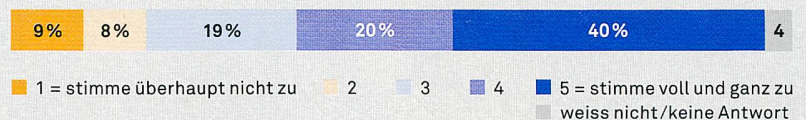
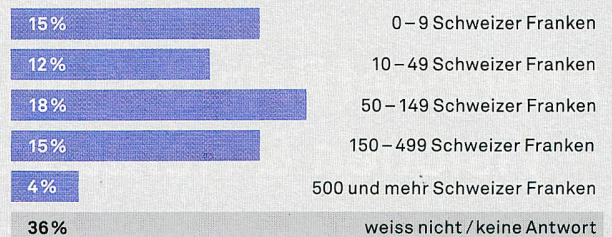


Abbildung 2

Für einen Flug innerhalb von Europa, was meinen Sie, wie hoch sollte eine verursachergerechte Flugticketabgabe in Schweizer Franken sein (vom Passagier mit Abflug ab Schweiz zu bezahlen)?

Median: Fr. 50.–



NACHGEFRAGT BEI PRISKA SEILER GRAF, CO-PRÄSIDENTIN KLUG

«Ein Eingriff beim Flugverkehr ist dringend notwendig»



E&U: Was ist Ihre Einschätzung zu den Resultaten dieser Umfrage?

Die KonsumentInnen scheinen das Problem erkannt zu haben. Ein regulatorischer Eingriff beim Flugverkehr ist dringend notwendig. Und dieser geschieht am einfachsten über den Preis. Die Bevölkerung ist bereit, eine angemessene Abgabe zu bezahlen. Eine Lenkung über den Preis ist

der wirkungsvollste Weg, um die steigende Nachfrage einzudämmen, was hinsichtlich des Klimaabkommens von Paris dringend nötig ist.

E&U: Was unternimmt KLUG, um Kostenwahrheit beim Flugverkehr zu erreichen?

Wir versuchen auf verschiedenen Ebenen aktiv zu sein: Sensibilisierung der Bevölkerung durch Kampagnen und Aktionen, aber auch politische Vorstösse im eidgenössischen Parlament zum Thema. Zudem werden Co-Präsidentin Lisa Mazzone und ich nicht müde, unsere RatskollegInnen auf die klimaschädlichen Auswirkungen des Luftverkehrs und mögliche Gegenmassnahmen hinzuweisen.

Priska Seiler Graf ist Nationalrätin und Co-Präsidentin KLUG – Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit

Die Frauen haben mit 100 Franken einen doppelt so hohen Median aufzuweisen wie die Männer. Einen signifikanten Unterschied gibt es auch zwischen den Sprachregionen; in der Deutschschweiz liegt der Median bei 100 Franken, in der Westschweiz lediglich bei 15 Franken. Ausserdem schätzen Leute mit tiefer Bildung und tiefem Einkommen eine verursachergerechte Abgabe signifikant höher ein. Je nach Betrag würden jährlich viele 100 Mio. Franken in einen Topf einbezahlt. Dieses Geld könnte ökologisch sinnvoll eingesetzt werden.

Geld für Klimaschutzprojekte in der Schweiz

Gefragt wurde auch nach der Verwendung der Einnahmen einer solchen Abgabe. Die Kategorie «... sollen 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%) und «in Luftverkehr-Forschungsprojekte fliessen» (34%). Auf dem letzten Platz landet die Antwortkategorie «wieder gleichmässig an Bevölkerung und Unternehmen rückverteilt

werden» (27% Zustimmung). Das sind klare Antworten und Prioritäten.

Umweltkosten des Flugverkehrs steigen

Der Flugverkehr hat laut ARE² einen Anteil von 10% an den gesamten externen Verkehrskosten. Diese Kosten sind zwischen 2010 und 2015 von gut 900 Millionen Franken auf über 1,2 Milliarden Franken angestiegen. Der Anstieg ist v.a. auf eine hohe Zunahme der Verkehrsleistung beim Flugverkehr zurückzuführen. Der grösste Teil dieser Kosten entsteht wegen der Treibhausgasemissionen der Flugzeuge.

Optimal und in Bezug auf das Verursacherprinzip richtig wäre es, wenn die externen Effekte des (Luft-)Verkehrs internalisiert würden. Das heisst, Kosten und Nutzen müssten sich exakt im Preis der Mobilität widerspiegeln. Damit würde die Abwägung, ob man eine Flug-, Auto- oder Zugfahrt unternehmen will, korrekt vollzogen. Eine angemessene Flugticketabgabe ist ein erster Schritt in diese Richtung. <