

## So wirksam ist die geplante Flugticketabgabe *Laut einer Analyse der Universität und der ETH Lausanne müsste die Obergrenze deutlich über 120 Franken liegen*



Weniger fliegen, dem Klima und dem Portemonnaie zuliebe. Geht das auf? C. BEUTLER/NZZ

ANTONIO FUMAGALLI, LAUSANNE

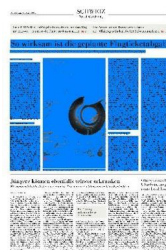
Die Luftfahrtbranche durchlebt momentan turbulente Zeiten. Es ist jedoch davon auszugehen, dass nach der Corona-Krise wieder «courant normal» – also immer mehr Flugverkehr – herrschen wird. Laut Zahlen des Bundesamts für Statistik haben die Passagierzahlen in der Schweiz seit 2000 um 70 Prozent zugenommen. Entsprechend steigt auch der Anteil des Luftverkehrs an den Schweizer Treibhausgasemissionen stetig; er nähert sich demjenigen des Personenverkehrs am Boden an.

Will die Schweiz ihre Klimaziele einhalten, muss die Luftfahrt also entweder «sauberer» werden – was trotz technologischen Fortschritten im erforderlichen Ausmass vorderhand unrealistisch erscheint. Oder aber es muss weniger geflogen werden. Im Rahmen der Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes hat der Ständerat im vergangenen Herbst deshalb eine Flugticketabgabe zwischen 30 und 120 Franken pro Ticket beschlossen. Kommende Woche berät der Nationalrat die Vorlage. Mindestens die Hälfte der Einnahmen soll direkt an die Bevölkerung und die Wirtschaft zurückverteilt werden.

### Wie reagieren Passagiere?

Ziel der Lenkungsabgabe ist es, das Flugzeug als Transportmittel unattraktiver zu machen und einen Teil der Passagiere zum Verzicht auf eine Reise oder zum Umsteigen auf ein anderes Verkehrsmittel zu bewegen. Aber funktioniert dies mit der geplanten Höhe der Abgabe auch? Ein Professorenteam des neu gegründeten Enterprise for Society Center von Universität und ETH Lausanne und der Business School IMD hat die parlamentarischen Beratungen und Preisvorschläge zum Anlass genommen, um die Frage wissenschaftlich zu beleuchten.

Fazit der Studie, die der NZZ vorliegt: Die Ticketabgabe dürfte zumindest



kurzfristig tatsächlich zu einer Reduktion der Flugbewegungen führen, die Obergrenze von 120 Franken sei angesichts der Klimabelastung gewisser Flüge aber deutlich zu tief angesetzt. Und: Steigt das Passagieraufkommen im gleichen Ausmass wie im vergangenen Jahrzehnt an, wäre die erwünschte Einsparung von Treibhausgasemissionen innerhalb von drei Jahren aufgebraucht.

Die genauere Betrachtung ist allerdings komplexer. Entscheidend für die Schätzungen ist, wie die Passagiere auf Veränderungen des Ticketpreises reagieren. Oder anders gesagt: wie elastisch die Nachfrage ist. Diese Elastizität hängt wesentlich von den verfügbaren Alternativen ab, etwa einer Hochgeschwindigkeits-Zugverbindung. Ein Liebespärchen verzichtet fürs Wochenende in Paris wohl eher aufs Flugzeug als die Geschäftsfrau, die für ein zwingendes Meeting nach New York muss. Laut Zahlen des internationalen Luftfahrtverbands IATA sind innereuropäische Economy-Passagiere rund viermal preissensibler als Business-Reisende auf Interkontinentalflügen.

Wie die in der Schweiz diskutierte Preisspanne von 30 bis 120 Franken pro Ticket ausgestaltet würde, steht noch nicht fest. Das Parlament überlässt die Federführung dem Bundesrat und gibt diesem gemäss Vorschlag des Ständerats lediglich vor, dass die Abgabe «allenfalls gestaffelt nach Beförderungsklassen und Reisedistanz» festgelegt werden soll. Dabei soll die Verwaltung die inter-

nationale Abgabesituation berücksichtigen und die Sätze so definieren, dass es nicht zu Umwegverkehr kommt.

### Von 10 bis 332 Franken

Die Lausanner Forscher haben entsprechend vier Varianten berechnet und nach Preissensibilität jeweils eine untere und eine obere Grenze definiert: Gemäss Variante 1 bezahlen die Kurzstreckenpassagiere in der Economy-Klasse 30 und in der Business-Klasse 60 Franken, während bei Langstreckenflügen 90 beziehungsweise 120 Franken fällig sind. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoss würde damit – wenn man die Zahlen von 2018 als Grundlage nimmt – um zwischen 7 und 11 Prozent reduziert. Bei Variante 2 wären die Einsparungen geringer, weil die (weit überdurchschnittliche) Klimaauswirkung eines Business-Langstreckenflugs als Richtwert genommen und nach unten mehr abgestuft wird. Variante 4 geht vom unrealistischen, aber theoretisch möglichen Szenario aus, dass alle Flüge um 120 Franken verteuert werden. Damit würden sich mit bis zu 20 Prozent die grössten CO<sub>2</sub>-Einsparungen erzielen lassen. Variante 3 hingegen sprengt den nun im Parlament diskutierten Rahmen. Sie orientiert sich an der bereits existierenden Abgabe auf fossile Brennstoffe, die seit zwei Jahren 96 Franken pro Tonne CO<sub>2</sub> beträgt. Adaptiert man diesen Preis auf die geplante Flugticketabgabe, würde ein Kurzstrecken-Economy-Flug lediglich 10 Franken, ein Langstrecken-Business-Flug hingegen satte 332 Franken teurer werden. Damit

liessen sich – Passagierzunahme wiederum ausgenommen – 7 bis 12 Prozent CO<sub>2</sub> einsparen. Für die Professoren ist klar: Nimmt man die Auswirkungen aufs Klima zum Nennwert, muss die Obergrenze für Langstrecken-Business-Flüge deutlich über den vorgeschlagenen 120 Franken pro Ticket liegen.

Ein Minderheitsantrag des Grünen Nationalrats Kurt Egger verlangt genau dies. Demnach soll die Mindestgrenze bei 30 Franken liegen, nach oben soll der Betrag hingegen offen sein. Mehrheitsfähig dürfte der Antrag nicht sein, da er in der vorberatenden Kommission nur von SP, Grünen und GLP unterstützt wurde. Die CVP wird die Vorlage am kommenden Dienstag zu Ende beraten. Der Energiepolitiker Stefan Müller-Altermatt hält es aber für ausgeschlossen, dass seine Fraktion die Mehrheitsverhältnisse kippen wird. Wichtig sei, dass der Bundesrat die Abstufung festlege.

Müller-Altermatt glaubt nicht, dass eine höhere Abgabe die gewünschte Wirkung erzielen würde. «Wer für eine halbstündige Sitzung in die USA jettet, tut dies fast zu jedem Preis», sagt er. Die nun gewählte Preisspanne entspreche dem, was politisch machbar sei und was die Vorlage für mehrheitsfähig halte. Egger will dem keinen Glauben schenken. Die Flugticketabgabe – auch eine ausgeweitete – sei in der Bevölkerung weitaus akzeptierter als etwa die Erhöhung des Benzinpreises. Denn Fliegen sei, im Gegensatz zum Autofahren, noch immer ein «Luxusgut».