

Die Auswirkungen des CO₂-Gesetzes auf die Schweizer Luftfahrt

Eine ungelenke Giesskanne

Es geht um viel Geld am 13. Juni. Wird das neue CO₂-Gesetz vom Schweizer Souverän angenommen, dann fliessen Milliarden in den Klimafonds. Einen Grossteil davon sollen Airlines und Business Aviation beisteuern. Aber wofür wird dieses Geld verwendet? SkyNews.ch hat beim BAFU und Entscheidungsträgern nachgefragt.

Report von Hansjörg Bürgi

Nicht weniger als zehn Artikel sind im neuen CO₂-Gesetz den Abgaben aus der Luftfahrt gewidmet: Artikel 42 bis 52. Die Flugticketabgabe beträgt mindestens 30, maximal 120 Franken pro abfliegende Person. Ausgenommen sind Transit-Passagiere, Kinder unter zwei Jahren, Sicherheitspersonal sowie militärische, hoheitliche und medizinische Flüge. Einkassieren müssen die in- und ausländischen Luftverkehrsunternehmen, die Abgabe muss auch auf dem Ticket ausgewiesen werden.

Über eine Milliarde wird erwartet

Quartalsweise muss eine Abgabemeldung ans Bundesamt für Umwelt (BAFU) erfolgen. Wie dieses auf Anfrage von SkyNews.ch bekannt gab, rechnet es jährlich mit über einer Milliarde Franken alleine aus der Flugticketabgabe. Die

genaue Höhe hänge davon ab, wie rasch sich die Passagierzahlen nach der Corona-Pandemie erholen. Nimmt man die Passagierzahlen von 2019 als Grundlage, so rechnet das BAFU mit 1,3 bis 1,4 Milliarden Franken pro Jahr. Die Flugbranche gehe davon aus, dass bis 2024 wieder das Niveau von 2019 erreicht werde, so das BAFU weiter.

«*Nimmt man die Passagierzahlen von 2019 als Grundlage, so rechnet das BAFU mit 1,3 bis 1,4 Milliarden Franken pro Jahr.*

Die Hälfte der Gelder wird gleichmässig pro Kopf an die Bevölkerung zurückverteilt. Weshalb diese Rückverteilung? Die CO₂-Abgabe sei eine Lenkungsabgabe. Sie soll einen

Anreiz setzen und dafür sorgen, dass sich klimafreundliches Verhalten auszahle, antwortet das BAFU. Das Parlament wollte die bisherige Teilzweckbindung weiterführen. Eine vollumfängliche Einlage in den Klimafonds wäre verfassungsrechtlich nicht zulässig, hält das BAFU weiter fest. Nach geltender Verfassung dürfe der Bund nur Lenkungsabgaben erheben, die zu einem überwiegenden Teil zurückverteilt würden. Die Rückverteilung an die Bevölkerung pro Kopf belohne Personen, die unterdurchschnittlich wenig fossile Brennstoffe, wie etwa Erdöl oder Erdgas, verbrauchten, heisst es weiter.

Bund fördert synthetischen Treibstoff

Weil es also nicht verfassungskonform ist, fliesst nur die Hälfte der Gelder aus der Flugticketabgabe – also eine gute halbe Milliarde – in den Klimafonds. Mit diesem Geld werde unter anderem die Entwicklung von klimafreundlichem, synthetischem Flugtreibstoff gefördert, hält das Bundesamt weiter fest. Gemäss dem revidierten CO₂-Gesetz können gemäss BAFU maximal die zweckgebundenen Einnahmen aus der Flugticketabgabe für Massnahmen in der Luftfahrt eingesetzt werden. Im Vordergrund stünden die Entwicklung und der Einsatz von nachhaltigen, aus erneuerbaren Quellen hergestellten Flugtreibstoffen und entsprechende Pilot- und Produktionsanlagen. Grundsätzlich könnten aus dem Klimafonds alle Projekte unterstützt werden, die eine Reduktion der Klimawirkung des Luftverkehrs zur Folge haben, so das BAFU weiter. Die Initiative für Fördermassnahmen müsse aber von der Privatwirtschaft ausgehen. Auch alternative Antriebe und Innovationen im Betriebsmanagement könnten unterstützt werden.

Der Bund fördere heute bereits erste Pilot- und Demonstrationsanlagen zur Erzeugung von synthetischen Treibstoffen. Dabei gehe es um das Power-to-Liquid-Verfahren, für welches insbesondere die Erstellung erster



Auch Passagiere, die mit neuen, umweltschonenden Flugzeugtypen wie der Airbus A320neo von Swiss oder mit Embraer E190-E2 von Helvetic unterwegs sind, müssen die Flugticketabgabe bezahlen.

Foto Hansjörg Bürgi

grösserer Anlagen und die Umsetzungen von modularem Aufbau gefördert werden könnten. Ziel ist es gemäss weiteren BAFU-Angaben, über eine Verbesserung des Gesamtwirkungsgrades einerseits den Energiebedarf und andererseits die Produktionskosten zu senken.

Abgabe Allgemeine Luftfahrt

Neben der Flugticketabgabe sieht das neue CO₂-Gesetz auch die sogenannte «Abgabe Allgemeine Luftfahrt» für Flüge vor, die nicht von der Flugticketabgabe erfasst werden. Sie gilt für Starts von Flugzeugen mit einem Abfluggewicht von mehr als 5,7 Tonnen, die nach schweizerischem Recht erfolgen, und beläuft sich auf mindestens 500 und maximal 3000 Franken – pro Flug! Man spricht dabei auch von der «Businessjet-Abgabe». Der Bundesrat berücksichtige bei der Höhe der Abgabe das maximale Abfluggewicht, die Reisedistanz und die Wettbewerbsfähigkeit der Flugplätze, heisst es im Artikel 51 des Gesetzes.

«Die Abgabe Allgemeine Luftfahrt wird auf Flügen erhoben, für die keine Flugticketabgabe oder Mineralölsteuer bezahlt werden muss. BAFU

Ausgenommen von dieser «Allgemeinen Abgabe» sind ebenfalls militärische, hoheitliche und medizinische Flüge, aber auch Schulungsflüge, Frachtflüge sowie Werk- und Arbeitsflüge. Zudem wird diese Abgabe nicht auf Flügen erhoben, welche der Mineralölsteuer unterliegen. Wer also für einen Auslandsflug steuerfrei tanken kann, muss die Abgabe leisten. Zudem könne der Bundesrat die von den Betreibern der Businessjets getroffenen Massnahmen, die zu einer «substanziellen Verminderung der Treibhausgasemissionen» führen, bei der Höhe der Abgabe angemessen berücksichtigen, steht im Artikel 49.

Viel Aufwand, wenig Ertrag

Pro Jahr erwartet das BAFU nur zwischen sieben und acht Millionen Franken aus der «Abgabe Allgemeine Luftfahrt. Betreiber von Privatjets müssen zusätzlich zur Abgabe Allgemeine Luftfahrt keine Flugticketabgaben pro Passagier bezahlen. «Nein, es gibt keine Doppelbelastung. Die Abgabe Allgemeine Luftfahrt wird auf Flügen erhoben, für die keine Flugticketabgabe oder Mineralölsteuer bezahlt werden muss», hält das BAFU dazu fest. Wenn aber bei der Höhe der Abgabe das maxima-

le Abfluggewicht, die Reisedistanz und insbesondere die Wettbewerbsfähigkeit der Flugplätze berücksichtigt werden müssen, dann dürfte insbesondere die Beurteilung der Wettbewerbsfähigkeit jedes Flugplatzes zu einem hohen administrativen Aufwand führen.

Werden Operators, welche moderne, schadstoffarme Flugzeuge einsetzen, gleichbehandelt, wie jene, welche ältere Modelle fliegen? Dazu hält das BAFU fest, dass Fluggesellschaften, die ihre Treibhausgasemissionen substanziell vermindern, wenn sie etwa ihre Flotte durch modernste, sparsame Flugzeuge ersetzen oder erneuerbare Flugtreibstoffe beimischen, der Bund einen um 20 Prozent verminderten Satz bei der Flugticket- und der Abgabe Allgemeine Luftfahrt gewähren könne.

Die Branche zum CO₂-Gesetz



Lorenz Amiet, Präsident IG Euroairport und Grossrat Basel-Stadt (SVP).

Lorenz Amiet: «In keinem Bereich sind ökologische und ökonomische Ziele derart im Einklang wie in der Aviatik: Treibstoffkosten stellen für jede Fluggesellschaft einen der wichtigsten Kostenblöcke dar. Deshalb sind Airlines und Flugzeugbauer schon aus wirtschaftlichen Gründen an einem möglichst geringen Verbrauch interessiert.

Gemäss vorliegendem Gesetz wird ein Passagier auf der hocheffizienten Embraer 190-E2 gleich besteuert, wie jener, der mit einem nahezu doppelt so durstigen Airbus 319 fliegt. Mit der CO₂-Abgabe wird somit die Fliegerei kein bisschen sauberer, sondern die Schweizer Aviatik gegenüber derjenigen der Nachbarn wettbewerbslich benachteiligt. Kommt dazu, dass man die Binationalität des EuroAirports im Gesetz schlicht nicht berücksichtigt hat. Da die CO₂-Steuer somit bei Flügen ab Basel nicht anwendbar sein dürfte, entsteht für Zürich sogar in nächster Nähe unfaire Konkurrenz – und in Basel erheblicher Mehrverkehr. Wollte das der Gesetzgeber wirklich?»



Aline Bovier-Gantzer ist Direktorin von Sion Airport.

Aline Bovier-Gantzer: «Der Ausbruch der Covid-19-Pandemie hat die Luftfahrt weltweit in eine schwere Krise geführt. Auch unser Flugplatz ist von der seit über einem Jahr rückläufigen Nutzung des Flugplatzes direkt betroffen. Die nach wie vor eingeschränkten Reisemöglichkeiten führen zu einem markanten Umsatzrückgang bei Sion Airport. In Zeiten, in welchen wir uns um eine rasche Wiederbelebung des Luftverkehrs bemühen sollten, ist es unverständlich, weshalb eine 'Abgabe Allgemeine Luftfahrt' eingeführt wird. Unser Flugplatz ist vom CO₂-Gesetz gleich mehrfach betroffen: Nebst der durch das Gesetz vorgesehenen Abgabe Allgemeine Luftfahrt von bis zu 3000 Franken pro Abflug würde auch der Treibstoff unserer Bodenfahrzeuge um zwölf Rappen pro Liter verteuert und überdies müssten wir die zugehörige Bürokratie umsetzen. Unser Flugplatz trägt wesentlich zur Erreichbarkeit des Wallis aus dem In- und Ausland bei. Wir sind Ausgangsbasis für Flüge des Bevölkerungsschutzes sowie für die Katastrophenhilfe und dienen als Ausweichflugplatz für die Luftwaffe. Um unsere Aufgaben weiterhin effizient und stets mit Blick auf echten Umweltschutz erfüllen zu können, sagen wir Nein zum missratenen CO₂-Gesetz.»

Thomas Hurter: Der Luftfahrt werden mit der Flugticketabgabe in schlechten Zeiten 500 Millionen Franken und in guten Zeiten über eine Milliarde Franken entzogen. Mindestens die Hälfte fliesst über die Krankenkassen zurück an die Bevölkerung. Der Rest fliesst ab in einen Klimafonds ohne Zweckbindung für die Luftfahrt. Ohne Zweckbindung fehlen der Luftfahrt finanzielle Mittel für wirksame, innovative Massnahmen zur Verminderung der CO₂-Emissionen des Luftverkehrs. Anstatt zu investieren, muss sich die Luftfahrt jetzt mit Subventionsjägern aus Verkehr, Landwirtschaft und Bau



Thomas Hurter, Nationalrat SVP/SH und Präsident der Aerosuisse.

konkurrenzieren, und zuschauen, wer das Geld der Luftfahrt ausgibt. Das zeigt den Charakter der Flugticketabgabe: Nicht die Reduktion von CO₂-Emissionen in der Luftfahrt steht im Vordergrund, sondern die gezielte Schwächung unserer Branche.»

«Nicht die Reduktion von CO₂-Emissionen in der Luftfahrt steht im Vordergrund, sondern die gezielte Schwächung unserer Branche. Thomas Hurter



Urs Loher ist Präsident Swiss ASD, des Swissem-Sektors für Aeronautics, Security und Defence.

Urs Loher: «Klimaschutz ist mir sehr wichtig. Dabei unterstütze ich die Reduktion des CO₂-Ausstosses wie auch das Netto-Null-Ziel 2050. Das vorliegende CO₂-Gesetz ist besser als keines. Für mehr reicht meine Begeisterung jedoch nicht. Die Ungleichbehandlung

von Brenn- und Treibstoffen bleibt bestehen. Ein höherer Benzin-/Dieselpreis schröpft Autofahrende. Besser wäre eine CO₂-Lenkungsabgabe auf fossile Treibstoffe, deren Einnahmen an Bevölkerung und Wirtschaft zurückerstattet werden. Damit würden jene Personen finanziell mehr belastet, die überdurchschnittlich viel CO₂ emittieren. Alle anderen würden profitieren. Die finanziellen Mittel aus dem Klimafonds sollten technologieneutral für Forschungs- und Innovationsförderung eingesetzt werden. Für erfolgreichen Klimaschutz braucht es CO₂-neutrale Technologien. Dazu leistet die MEM-Industrie heute und in Zukunft einen massgeblichen Beitrag. Trotz der Kritik ist das CO₂-Gesetz anzunehmen. Ausschlaggebend sind die Fortsetzung und Öffnung des Zielvereinbarungssystems. Damit konnten bis heute nennenswerte Emissionsreduktionen realisiert werden. Künftig steht dieses Instrument noch mehr Unternehmen offen.»



Helene Niedhart, President und CEO von Cat Aviation AG.

Helene Niedhart: «Die Klimaerwärmung und die Verschwendung der lebensnotwendigen Ressourcen der Erde werden dieses Jahrhundert prägen. Die Business Aviation investiert bereits seit Jahren in neuere Technologien, operationelle Verbesserungen und kämpft für die Entwicklung und Verfügbarkeit von nachhaltigen, nicht fossilen Treibstoffen (SAF). Die Verwendung von SAF hat einen raschen und unmittelbaren Effekt auf das Klima, ist aber noch fünf bis sechsmal teurer als fossiler Treibstoff. Das Schweizer CO₂-Gesetz zielt leider an der effektiven Verminderung der CO₂-Emissionen vorbei, da die Abgabegelder (Allgemeine Abgabe Business Jets und Flugticketabgabe Airlines) mehrheitlich für nicht aviatische Zwecke 'verteilt' werden und ein grosser Teil der Gelder für bürokratische Verwaltungsaufwände verpuffen.»



Jürg Marx ist Präsident des Verbandes der Schweizer Flugplätze VSF.

Jürg Marx: «Das CO₂-Gesetz und die darin enthaltene Abgabe Allgemeine Luftfahrt sind teuer, nutzlos und ungerecht. Aus diesen drei Gründen sagt auch der VSF nein zum neuen CO₂-Gesetz. Es ist zu teuer, weil die mit dem Gesetz vorgesehene Abgabe Allgemeine Luftfahrt von bis zu 3000 Franken pro Abflug die Schweizer Geschäftsluftfahrt existentiell bedroht und damit nachgelagert auch die Existenz der Flugplätze, Bodendienstleister und Zulieferer gefährdet wird. Das CO₂-Gesetz ist nutzlos, weil anstatt in einen Klimafonds einzuzahlen, stattdessen in konkrete Forschungs- und Innovationsprojekte investiert werden sollte. Was die Luftfahrt angeht, so hat sich diese bereits auf globaler Ebene zu einem wirksamen Klimaschutz verpflichtet (Corsia). Das CO₂-Gesetz ist ungerecht, weil die Abgabe Allgemeine Luftfahrt zu Verlagerungen und zur Erosion der volkswirtschaftlichen Effekte in allen Regionen der Schweiz führen wird. Unternehmen werden vor der Einführung der Abgabe ihre Flugzeugflotten ins grenznahe Ausland verlegen, was den CO₂-Ausstoss sogar erhöhen dürfte, da insgesamt mehr Flugbewegungen für Zubringerdienste entstehen.»

Tobias Pogorevc: «Der Klimawandel schreitet voran. Diese Tatsache leugnet niemand, der in der modernen Aviatik tätig ist. Umso wichtiger ist es, dass Massnahmen ergriffen werden, um den CO₂-Ausstoss in der Aviatik zu reduzieren. Diese Problematik hat aber ein besseres CO₂-Gesetz verdient: Die geplante CO₂-Flugticketabgabe wird den Ausstoss nicht reduzieren, sondern, so befürchte ich, sogar erhöhen. Ein Paradox in der heutigen Zeit? Nein, denn die Flugticketabgabe basiert nicht auf dem effektiven CO₂-Ausstoss, sondern ist eine Kopfsteuer, wobei die Businessköpfe etwas mehr beitragen müssen als die Economy-Köpfe. Wieso ist das sinn-



Tobias Pogorevc ist CEO von Helvetic Airways.

los? Moderne Flugzeuge (Embraer E2, Airbus Neo-Generation, Airbus 220-Typen) sind effizienter, verbrauchen rund 30 Prozent weniger Treibstoff und stossen demzufolge weniger CO₂-Emissionen aus. Trotzdem ist die Flugticketabgabe für alle Flugzeugtypen und -Generationen gleich hoch. Es wird nur zwischen Klasse und Distanz unterschieden. Das wird dazu führen, dass ältere Flugzeugmuster aus Kostengründen länger in Betrieb sein werden. Damit ist weder der Umwelt, noch den Fluggästen gedient. Aus diesem Grund: Nein zum CO₂-Gesetz!»



Jean-Marc Thévenaz ist CEO von EasyJet Switzerland.

Jean-Marc Thévenaz: «Die Überarbeitung des CO₂-Gesetzes ist ein wichtiger Schritt im Kampf gegen die globale Erwärmung. Trotz berechtigter Fragen scheint die Einführung einer Steuer auf Flugtickets eine gut gemeinte, aber falsche Idee zu sein, wenn es um die CO₂-Reduzierung geht. Der Luftverkehr ist ein ausgesprochen internationales Geschäft und daher müssen Lösungen zur CO₂-Verminderung global sein, um effektiv zu wirken.

Ein Flugzeug, das mit weniger Passagieren fliegt – die aber mehr bezahlen – ist nicht umweltfreundlicher. Darüber hinaus würde die Besteuerung von Passagieren, die aus der Schweiz abfliegen, zu einem Umwegverkehr über Flughäfen im nahen Ausland führen und wäre ausserdem sozial diskriminierend. Die Luftfahrt muss für alle zugänglich bleiben, und in diesem Zusammenhang hat die Branche als erste und einzige globale Umweltziele definiert. Diese Steuer würde zu einer Bremse für Investitionen in Forschung und kohlenstoffarme Technologien, die jedoch der einzige Weg für die Ablösung fossiler Brennstoffe darstellen. Trotz der Pandemie hält EasyJet an ihren Umweltverpflichtungen fest und ist die einzige grosse Fluggesellschaft in der Schweiz, die freiwillig und automatisch alle CO₂-Emissionen ihrer Flüge kompensiert.»

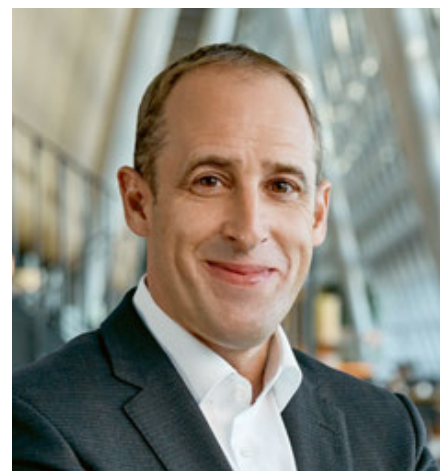


Der Berner FDP-Nationalrat Christian Wasserfallen ist auch Präsident der IG Berner Luftverkehr.

Christian Wasserfallen: «Die Schweizer Klimapolitik hat es in den letzten Jahrzehnten geschafft, Wachstum vom CO₂-Ausstoss zu entkoppeln. Dank klugen Anreizen ist uns das gelungen. Regional umsetzen, international abstimmen, war die Devise. Das neue CO₂-Gesetz ist eine fundamentale Abkehr davon auf einen Weg von planloser Nabelschau ohne internationalen Kompass. Das Ziel, mit dem eingesetzten Franken international möglichst viel CO₂ einzusparen, wird nicht verfolgt – im Gegenteil. Die Luftfahrt, welche schon beim EU-Emissionshandel, bei Corsia und im Inland mit Treibstoffsteuern belastet ist, wird am meisten darunter leiden. Isoliert sollen die höchsten Flugticketsteuern und eine Privatflugsteuer eingeführt werden. Dies führt zu emissionssteigerndem Umwegverkehr, einer Bestrafung von Schweizer Reisenden sowie zu einer Schwächung unserer Flughäfen. Das Geld wird dann in einem milliardenschweren

Klimafonds eingesetzt, dessen Mittelverwendung einem Basar gleicht. Diese teure Giesskanne hilft dem Klima nichts.»

« Das Geld wird dann in einem milliardenschweren Klimafonds eingesetzt, dessen Mittelverwendung einem Basar gleicht. Diese teure Giesskanne hilft dem Klima nichts. Christian Wasserfallen



Stephan Widrig ist CEO der Flughafen Zürich AG.

Stephan Widrig: «Mit dem revidierten CO₂-Gesetz wollen Bundesrat und Parlament den Treibhausgas-Ausstoss weiter senken. Als Flughafen Zürich AG haben wir im von uns direkt beeinflussbaren Bereich den CO₂-Verbrauch in den letzten Jahrzehnten kontinuierlich gesenkt, obwohl Gebäudevolumen und Passagierzahlen am Flughafen Zürich zugenommen haben. Bei neuen Projekten wie dem Circle haben wir unser bereits vor Jahren gesetztes net-zero-carbon-Ziel berücksichtigt und bewiesen, dass es uns ernst ist damit. Wir unterstützen, dass die gesamte Luftfahrt wegkommt von fossilen Energieträgern. Die im Rahmen des CO₂-Gesetzes definierte Flugticketabgabe ist jedoch der falsche Ansatz dafür. Pro Jahr sollen damit rund eine Milliarde Franken an zusätzlichen Einnahmen erhoben werden, die dann mehrheitlich an die Bevölkerung und in andere Branchen umverteilt werden. Ebenso fehlt eine europäische Harmonisierung. So ist nicht dem Ziel einer klimaneutralen Luftfahrt gedient. Die Wertschöpfung im Inland wird jedoch geschwächt und die gute internationale Anbindung der Schweiz aufs Spiel gesetzt.»

