

# Eine Flugticketabgabe für die Schweiz?

Fallstudien von Peter Eisenhut

---

## Aufgabe 1

Schülerdiskussion zum Thema «Flugticketabgabe: Ja oder Nein?»

### Einleitung

Am 13. Juli 2019 demonstrierten Klimaaktivisten im Flughafen Zürich, um auf die Klimaschädlichkeit des Flugverkehrs aufmerksam zu machen:

Auf politischer Ebene wird seit einiger Zeit über die **Erhebung einer Lenkungsabgabe auf Flugtickets** diskutiert. National- und Ständerat arbeiten momentan (Herbst/Winter 2019) an einer entsprechenden Änderung des CO<sub>2</sub>-Gesetzes.

**Was ist Ihre persönliche Meinung zur Einführung einer Flugticketabgabe? Diskutieren Sie in der Klasse die Pro- und Contra-Argumente für eine Flugticketabgabe unter folgenden Gesichtspunkten:**

- Ziele, die mit der Abgabe erreicht werden sollen?
- Höhe der Abgabe? Begründung?
- Differenzierung der Abgabe zwischen Kurz-, Mittel-, Langstreckenflug?
- Mögliche ökonomische Folgen?
- Ökologische Wirksamkeit?

## Aufgabe 2

### Einleitung

Gemäss dem 2017 von der Schweiz ratifizierten **Pariser Klimaabkommen** sollen bis 2030 die Treibhausgasemissionen um 50% (davon 60% im Inland) und bis 2050 um 70% bis 85% reduziert werden. (BAFU 2018, Klimapolitik der Schweiz). Damit könnte die Schweiz einen Beitrag dazu leisten, den durchschnittlichen globalen Temperaturanstieg gegenüber der vorindustriellen Zeit auf «deutlich unter 2 °C» zu begrenzen und eine maximale Erwärmung von 1,5 °C anzustreben.

Die in der Schweiz bis jetzt ergriffenen Massnahmen genügen nicht, um die Reduktionsziele zu erreichen. Es müssen insbesondere im Bereich Treibstoffe (Verkehr) ähnlich wie im Bereich Brennstoffe (Gebäude) zusätzliche Massnahmen ergriffen werden.

Der **Flugverkehr** war nicht Teil des Pariser Klimaabkommens. Der Flugverkehr verursacht weltweit ca. 2% der CO<sub>2</sub>-Emissionen. In der Schweiz sind es ca. 14%.

Im Durchschnitt fliegen Herr und Frau Schweizer pro Jahr rund 9000 Kilometer.

Warum sind die bisherigen klimapolitischen Massnahmen der Industriestaaten in Bezug auf die Reduktionsziele ungenügend? Begründen Sie aus ökonomischer Sicht unter Verwendung der Begriffe «Freerider-Problem» und «Öffentliches Gut» resp. «Allmendegut».

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

# Eine Flugticketabgabe für die Schweiz?

Fallstudien von Peter Eisenhut

---

## Aufgabe 3

### Flugticketabgabe allgemein

#### Einleitung

Der Flugverkehr verursacht weltweit ca. 2% der CO<sub>2</sub>-Emissionen, in der Schweiz liegt der Anteil bei ca. 14%. Im Durchschnitt fliegen Herr und Frau Schweizer pro Jahr rund 9000 Kilometer.

Angenommen, Sie erhalten den Auftrag, einen konkreten gesetzlichen Vorschlag zur Einführung einer Flugticketabgabe auszuarbeiten:

- a. Welches sind die ersten Fragen, die Sie bearbeiten und beantworten müssen, damit sie eine ökonomisch sinnvolle Flugticketabgabe vorschlagen können?

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

- b. Angenommen, das CO<sub>2</sub>-Reduktionsziel für den Flugverkehr beträgt für ein Jahr 10%, und die Nachfrageelastizität liegt bei 1, um wie viel muss dann das Flugticket verteuert werden?

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

# Eine Flugticketabgabe für die Schweiz?

Fallstudien von Peter Eisenhut

---

- c. Die Verhinderungskosten von CO<sub>2</sub>-Emissionen sind in den einzelnen Sektoren (Strassenverkehr, Gebäude, Industrie, Flugverkehr etc.) und in den einzelnen Ländern unterschiedlich hoch. Sind Sie mit der folgenden Aussage einverstanden (ja, nein, warum?):  
Grundsätzlich müsste die CO<sub>2</sub>-Reduktion dort stattfinden, wo die Verhinderungskosten am tiefsten sind. Deshalb sollte die Schweiz Klimaschutz nicht im Inland betreiben, sondern z.B. den Ersatz der indischen Kohlekraftwerke unterstützen, weil die Verhinderungskosten um ein Mehrfaches tiefer sind.

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

# Eine Flugticketabgabe für die Schweiz?

Fallstudien von Peter Eisenhut

## Aufgabe 4

### Flugticketabgabe für die Schweiz gemäss Entwurf zum revidierten CO<sub>2</sub>-Gesetz (Stand Herbst 2019)

#### Einleitung

Gemäss BAFU betragen die sogenannten externen Umweltkosten, die ein Flug mit dem Kerosinverbrauch verursacht, 2,6 Rappen pro geflogenen Kilometer. Zur Internalisierung dieser externen Kosten müssten die Flugtickets z.B. wie folgt verteuert werden:

Strecke	Distanz in km	Externe Kosten in CHF
Zürich–Paris	478	12.00
Zürich–London	790	21.00
Zürich–Dubai	4'773	124.00
Zürich–San Francisco	9'299	244.00
Zürich–Sydney	16'565	431.00

Im Entwurf zum revidierten CO<sub>2</sub>-Gesetz (Stand Herbst 2019) soll der Bundesrat eine Flugticketabgabe zwischen CHF 30.00 für Kurzstrecken- und CHF 120.00 für Langstreckenflüge festlegen.

Gemäss BAFU (Okt. 2018) erheben «diverse europäische Länder und alle Nachbarländer der Schweiz ... zurzeit eine Luftverkehrssteuer (Deutschland, Österreich, Frankreich, Italien, Vereinigtes Königreich, Norwegen, Schweden). Die Einnahmen fliessen in der Regel in den allgemeinen Staatsaushalt. Kein Land kennt allerdings eine klassische Lenkungsabgabe. Motiv sind je nach Land fiskalische und/oder umweltbezogene Anliegen. Die Abgaben werden teilweise pauschal erhoben (distanzunabhängig), teilweise abhängig von Distanz und Sitzplatzkategorie und bewegen sich zwischen 3,50 EUR (AT) und rund 530 EUR (UK). Je nach Land bestehen unterschiedliche Ausnahmebestimmungen...»

Lenkungsabgaben haben das primäre Ziel, umweltschädigendes Verhalten durch Preiserhöhungen zu vermindern. Der dadurch erzielte Abgabeertrag ist nicht eine zusätzliche Einnahme des Staates, weil dieser ganz oder teilweise zurückerstattet wird. Die Lenkungswirkung einer Flugticketabgabe besteht darin, dass die Vielflieger durch den höheren Ticketpreis «bestraft», die Nichtflieger durch die Rückerstattung «belohnt» werden. «Dänemark (1991–2006; ca. 10 EUR), die Niederlande (2008–2010; 11,25 EUR bis 2500 km, sonst 45 EUR) und Irland (2009–2014; 2 EUR unter 300 km, sonst 10 EUR) haben ähnliche Steuern wieder abgeschafft.»

- a. Wie beurteilen Sie die vorgeschlagene Flugticketabgabe zwischen CHF 30 und CHF 120? Warum liegt die maximal mögliche Flugticketabgabe von CHF 120.00 unter den effektiven externen Kosten z.B. eines Langstreckenflugs nach San Francisco? Warum kann eine Flugticketabgabe auch «zu hoch» sein?

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

# Eine Flugticketabgabe für die Schweiz?

Fallstudien von Peter Eisenhut

---

- b. Kritiker behaupten, dass eine *schweizerische* Lenkungsabgabe auf Flugtickets überhaupt keinen Beitrag leiste zur Reduktion der *globalen* Treibhausgasemissionen resp. der Klimaerwärmung Warum? Überlegen Sie, wie Angebot und Nachfrage auf den betroffenen Märkten reagieren, z.B. wie verwenden Konsumenten den Rückerstattungsbetrag?

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

- c. Wie müsste eine Lösung aussehen, die den oben erwähnten Kritikpunkten Rechnung trägt?

---

---

---

---

---

---

# Eine Flugticketabgabe für die Schweiz?

Fallstudien von Peter Eisenhut

---

## Aufgabe 5

### Einleitung

Max Weber (1919) definierte zwei unterschiedliche ethische Begründungen für das menschliche Verhalten: Gesinnungsethik und Verantwortungsethik.

Die **Gesinnungsethik** rechtfertigt ein Handeln mit den darin zum Ausdruck kommenden guten Motiven wie Solidarität, Mitgefühl, Hilfe, Unterstützung, Gerechtigkeit. Anders gesagt: Ist das Motiv gut, ist alles gut, unabhängig von den tatsächlichen Wirkungen oder Folgen.

Die **Verantwortungsethik** rechtfertigt ein Handeln mit dessen vorhersehbaren Folgen, die grundsätzlich erwünscht oder positiv sein müssen. Die Beurteilung eines Verhaltens erfolgt nach der Wirkung, nicht nach dem Motiv.

Inwieweit kommen die beiden ethischen Ansätze in der Diskussion um eine Flugticketabgabe in der Schweiz zum Ausdruck? Nehmen Sie auch Bezug auf Ihre Argumente in der einleitenden Diskussion von Aufgabe 1.

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---