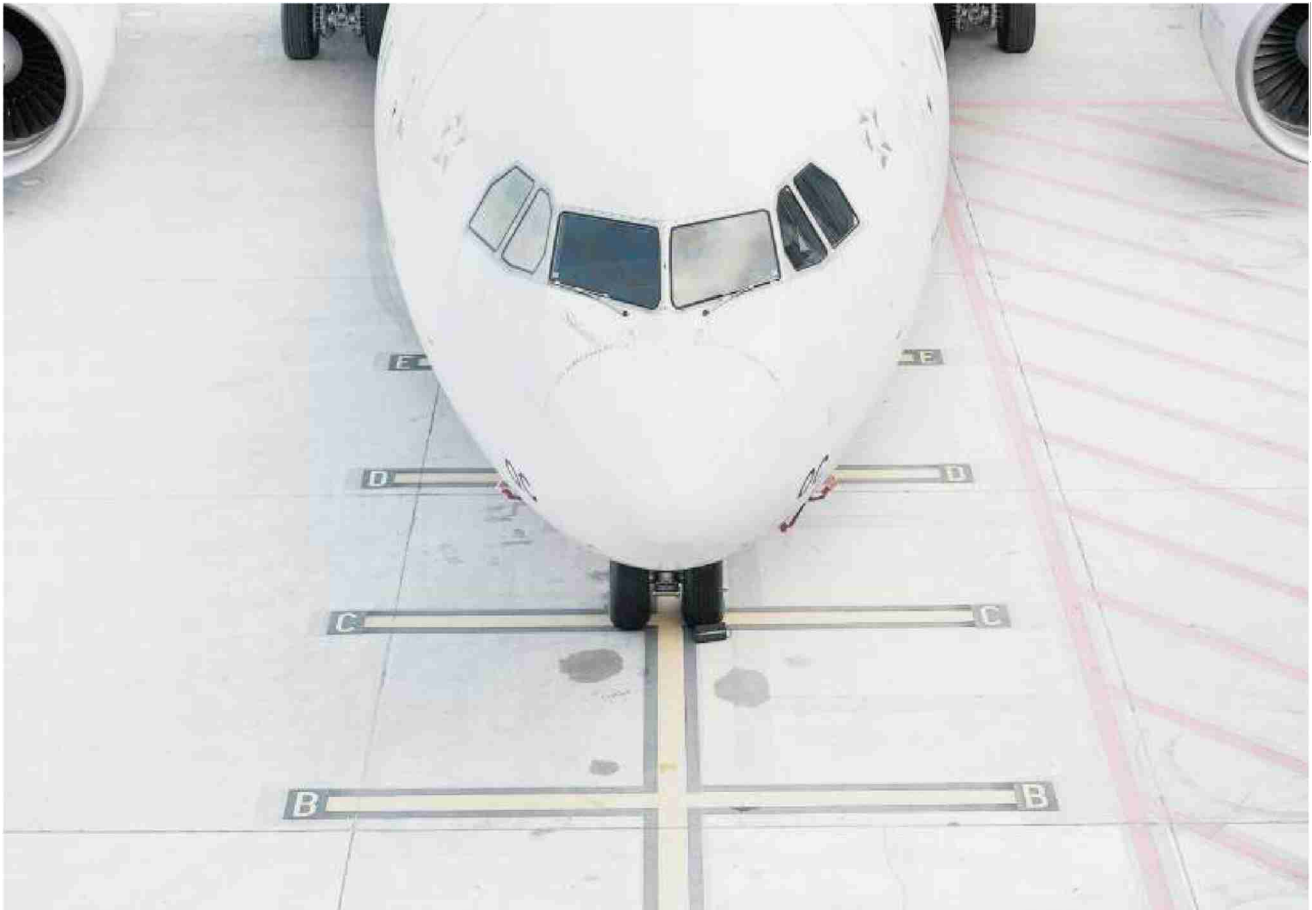


Bürgerliche planen eine Flugticketabgabe

Die Einnahmen sollen in Massnahmen zur Eindämmung der Klimaerwärmung fliessen



Die vorgeschlagene Ticketabgabe würde vor allem das Reisen mit Billigairlines teurer machen.

FABIAN SCHÄFER, BERN

Pro Flug sollen Passagiere 20 bis 70 Franken zusätzlich bezahlen, Business-Reisende das Doppelte. Eine solche Klimaabgabe ist im Ständerat mehrheitsfähig, da die CVP dahintersteht. Das Geld wird Subventionsjäger anlocken.

So schnell kann der Wind drehen. Als der Nationalrat im Dezember das CO₂-

Gesetz diskutierte, hat eine Mehrheit aus SVP und FDP eine Flugticketabgabe abgelehnt. Inzwischen hat aber eine gewisse Klimaveränderung stattgefunden. FDP-Ständeräte wie Ruedi Noser und Damian Müller sprechen sich nun für eine solche Abgabe aus. Im Ständerat ist das Anliegen angesichts der CVP-SP-Übermacht ohnehin mehrheitsfähig.

900 Millionen Franken im Jahr

Unklar ist aber, wie die Abgabe ausgestaltet wird. Eine Gruppe bürgerlicher Umweltpolitiker, der unter anderem CVP-Ständerat Beat Vonlanthen und dessen BDP-Kollege Werner Luginbühl angehören, wälzt bereits konkrete Pläne. Vonlanthen schickt voraus, der Vorschlag sei nicht definitiv, die Richtung stehe aber fest: Die Höhe der Abgabe soll je nach Distanz und Reiseklasse variieren. Bei Flügen bis 2000 Kilometer



liegt sie im Bereich von 20 Franken, bei solchen bis 4000 Kilometer sind es zirka 40 Franken und bei längeren Reisen 70 Franken. In der Business-Class ist das Doppelte fällig, in der ersten Klasse das Dreifache. Betroffen sind alle Flüge ab Kloten, Genf und dem Schweizer Teil des Airports Basel-Mulhouse. Transitflüge sind von der Abgabe ausgenommen. Die vorgeschlagene Abgabe wird nur bei Starts in der Schweiz erhoben, der Rückflug wird somit nicht teurer. Bemerkenswert ist, dass die Abgabe deutlich höher wäre als in den Modellen, mit denen zuvor CVP und SP im Nationalrat gescheitert sind. Trotzdem zweifelt Ständerat Luginbühl, ob sie nicht immer noch zu tief ist, um tatsächlich Wirkung zu entfalten. Wer verzichtet wegen 70 Franken auf einen Flug, der mehrere hundert Franken kostet? Allerdings würde die Abgabe Billigflüge anteilmässig stark verteuern. Mit Easy Jet kann man zum Beispiel im Mai für unter 20 Franken von Basel nach Barcelona reisen. Mit der Abgabe wäre der Flug somit doppelt so teuer.

Es ist denn auch kein Zufall, dass Vertreter von Easy Jet in letzter Zeit bürgerliche Ständeräte zu Gesprächen eingeladen haben. Doch zumindest Luginbühl hörte nichts mehr von ihnen, nachdem er öffentlich erklärt hatte, er werde für eine Flugabgabe stimmen. Auch die Swiss ist in Kontakt mit Parlamentariern, ein an-

gekündigter Anlass musste jüngst jedoch mangels Teilnehmer abgesagt werden.

Neben der Höhe der Abgabe stellt sich eine zweite, schwierige Frage: Was soll mit den Einnahmen geschehen? Diese wären ansehnlich hoch, wie Berechnungen von Umweltverbänden zeigen, mit denen Ständerat Vonlanthen seinen Vorschlag vertieft hat. Demnach nähme der Bund mit der Abgabe rund 900 Millionen Franken im Jahr ein. Mit der Zeit würden die Einnahmen sinken, wenn wegen der Mehrbelastung wirklich weniger geflogen würde.

Falls die Abgabe allein der Lenkung dienen soll, müssten die gesamten Einnahmen an die Bevölkerung zurückverteilt werden. Dabei wären Nichtflieger die Nutzniesser, während «Meilensammler» drauflegten. Die Rückverteilung würde wie bei der bestehenden CO₂-Abgabe auf Heizöl oder Erdgas via Krankenkassenprämien erfolgen. 2019 etwa erhält jeder Haushalt pro Kopf gut 75 Franken gutgeschrieben.

Doch von einer Lenkungsabgabe halten die involvierten Ständeräte nicht viel. Vonlanthen und Luginbühl tendieren dazu, den grösseren Teil der Gelder im Sinne des CO₂-Gesetzes einzusetzen. Hier gibt es verschiedene Ansätze. Vonlanthen setzt sich insbesondere dafür ein, Innovation im Klimabereich mittels Pilotprojekten zu fördern, in der Hoffnung, mit neuen Technologien lasse sich der CO₂-Ausstoss leichter verringern.

Luginbühl wiederum erinnert daran, dass das Abkommen von Paris die Schweiz verpflichtet, im Rahmen der internationalen Klimafinanzierung einen grösseren Beitrag an Entwicklungsländer zu leisten.

Die Büchse der Pandora

Eine weitere Forderung ist im Nationalrat diskutiert worden: Mit dem Geld soll der Bund in betroffenen Regionen helfen, Schäden oder Risiken zu reduzieren, die vom Klimawandel ausgehen. Hier ist das Feld der Möglichkeiten gross, Tür und Tor für Subventionsjäger aller Art sind geöffnet. Naheliegend sind Beiträge an Schutzbauten gegen Naturgefahren. Denkbar ist weiter, dass die Bauern Hilfe im Kampf gegen Hitze und Trockenheit verlangen. Auch Touristiker und Hoteliers könnten Beiträge verlangen, wenn der Schnee ausbleibt und sie sich auf neue Gäste ausrichten müssen.

CVP-Ständerat Vonlanthen wehrt derartige Ideen präventiv ab: «Solche Wünsche werden wohl kommen, aber da bin ich sehr skeptisch.» Die Abgaben müssten eingesetzt werden, um den CO₂-Ausstoss und die Erderwärmung zu bremsen. BDP-Kollege Luginbühl pflichtet ihm bei: «Bei den Subventionen dürfen wir die Büchse der Pandora keinesfalls öffnen, sonst können wir sie nie mehr schliessen.»