

## Die Folgen der Flugticketabgabe für den EAP

### Die Flugticketabgabe



Der Nationalrat hat in seiner Session Ende September die Flugticket-Abgabe (oder auch Klimasteuer genannt) wie erwartet beschlossen. Somit wird, vorbehaltlich eines Referendums, diese Steuer für Flüge ab den schweizerischen Flughäfen Realität.

Ob diese neue Abgabe nun dem Klima hilft? Diese Frage soll auf diesem Factsheet nicht thematisiert werden. Und ob sich deswegen die vorwiegend jüngeren Vielreisenden (die so genannte Generation Easyjet) von ihren Wochenend-Ausflügen abhalten lassen – auch das werden wir noch sehen.

Diese Steuer soll eingeführt werden, falls das hängige Referendum diese nicht verhindert und sobald die rechtlichen und operationellen Fragen geklärt sind.

### Generelle Regelungen

Aspekte	Folgen
<b>Anwendbarkeit, Höhe der Steuer</b>	<p>Die Linien- und Nichtlinienflüge werden mit zwischen 30 und 120 Franken pro Passagier, je nach Streckenlänge, belastet. One-Way und Point-to-Point. Die Höhe richtet sich nach Länge des Fluges, ist aber noch nicht endgültig festgelegt.</p> <p>Die Executive Aviation (Geschäftsfliegerei) wird mit wesentlich höheren Abgaben belastet: CHF 500 + pro Abflug.</p> <p>Die Kleinfliegerei (Stichwort: Pilotenschulung) nun nach nachdrücklicher Intervention des Aero-Clubs der Schweiz von dieser Steuer ausgeschlossen.</p>
<b>Berücksichtigung Lärm- und CO<sup>2</sup>-Emissionen</b>	<p>Die Festlegung der Abgabe erfolgt pro Passagier und Strecke, und zwar unabhängig davon, welcher Flugzeugtyp eingesetzt wird; auch die tatsächlich verursachte CO<sup>2</sup>-Emission wird überhaupt nicht berücksichtigt. Es handelt sich also um eine reine Kopfsteuer!</p> <p>Damit entfällt ein wichtiger, fürs Klima relevanter Anreiz, in verbrauchsarme, neue Flotten zu investieren und ältere Flugzeuge mit höherem Treibstoffverbrauch und Treibhausgas-Emissionen abzustossen.</p>
<b>Verwendung der Abgaben</b>	<p>Knapp die Hälfte der Einnahmen wird als „Lenkungsabgabe“ eingesetzt, was im Prinzip nichts anderes als eine Umverteilung darstellt: Diese Mittel werden an die Bevölkerung zurückgezahlt, und wer in der Referenzperiode nicht oder nur wenig geflogen ist, erhält gewissermassen eine Prämie. Damit wird auf jeden Fall kein Gramm CO<sup>2</sup> eingespart oder gar eliminiert!</p> <p>Der Rest der Einnahmen soll in Forschung fließen. Für welche Projekte muss noch definiert werden, aber es besteht die Gefahr, dass dieses Geld in irgendwelche Entwicklungshilfe-Projekte fließt, die bei der DEZA besser aufgehoben wären.</p>
<b>Klimasteuern im benachbarten Ausland</b>	<p>Die meisten umgebenden Länder haben eine Klimasteuer bereits eingeführt oder sind möglicherweise am Planen einer solchen. Zum jetzigen Zeitpunkt ist lediglich klar, dass die Schweiz international gesehen eine hohe Klimasteuer erhebt. Die Schweizer Flughäfen befinden sich somit in einem Konkurrenzkampf, und offen ist, was das für kleinere Grenzflughäfen bedeuten könnte (Lugano, Altenrhein, Sion, Grenchen).</p>

## Die Folgen der Flugticketabgabe für den EAP

### **Folgen von Passagierabwanderungen**

Im ungünstigsten Fall fliegen die Passagiere vor allem ihre Langstrecken dann halt nicht ab Zürich oder Genf, sondern fahren für einen Langstreckenflug mit dem Auto nach München, Paris, Brüssel oder Frankfurt und sparen auf diese Weise viel Geld. Oder sie fliegen Kurzstrecke dorthin und bekommen ihre Tickets ebenfalls massiv günstiger – 30 statt 120 Franken Klimasteuer pro Person. Noch nicht eingerechnet die praktisch kostenlosen Anschlussflüge!

### **Sonderfall EuroAirport**

Der EuroAirport ist bekanntlich ein binationales Konstrukt mit komplizierten juristischen und hoheitlichen Regelungen. Operationell ist er faktisch ein französischer Flughafen.

Die Schweiz darf nicht eigenmächtig ihre Gebühren ändern. Entsprechende Änderungen müssen sowohl von DGAC, der französischen Zivilluftfahrtbehörde, als auch von einer binationalen Kommission abgesegnet werden. Und an diesem Punkt sind verschiedene Szenarien möglich.

#### **Szenario 1:**

**Die Schweizerische Flugticketabgabe darf für abfliegende Passagiere ab CH-Sektor NICHT eingeführt werden**

In diesem Fall atmen nicht nur die bisher unter schweizerischen Verkehrsrechten operierenden Airlines zusammen mit ihren Passagieren auf. Eine schweizerische Flugticketabgabe darf ab dem schweizer Sektor nicht erhoben werden, obwohl die Flüge im Prinzip ab der Schweiz durchgeführt werden.

#### **Szenario 1:**

**Mögliche Konsequenzen**

Diese Situation könnte eine Signalwirkung auf Budget-Carriers haben, die bisher ab ZRH operieren. Für diese Airlines ist es nämlich ziemlich unerheblich, ob Basel im Einzugsgebiet von Zürich liegt, und ihren Passagieren ebenfalls. Hauptsache, die Flüge können günstig kalkuliert werden. Es wäre also eine realistische Annahme, dass weitere Billig-Fluggesellschaften ab Basel fliegen, und zwar mit CH-Verkehrsrechten.

#### **Szenario 2:**

**Die Schweizerische Flugticketabgabe darf für abfliegende Passagiere ab CH-Sektor eingeführt werden**

Die Kommission stimmt zu: Ab BSL können Flugticketabgaben erhoben werden. Und das wiederum führt zu zwei weiteren Unterszenarien:

#### **Szenario 2A:**

**Die Airlines sind bereit, die Flugticketabgabe für Abflüge ab der Schweiz zu bezahlen**

Damit sind Abflüge mit CH-Verkehrsrechten gegenüber französischen Traffic Rights benachteiligt: Frankreich hat eine solche Flugticketabgabe zwar schon länger, jedoch sind diese ungleich tiefer: sie variiert zwischen € 1.50 und 18. Dazu kommt die so genannte Solidaritätsabgabe für Entwicklungshilfe-Projekte in der Höhe von 1.50 und 3 Euro (Y-Klasse). Änderungen vorbehalten!

#### **Szenario 2B:**

**Die Airlines sind nicht bereit, die Flugticketabgabe für Abflüge ab der Schweiz zu bezahlen**

Ausser der Annullation dieser Flüge ab der Schweiz haben sie die Möglichkeit, mit französischen Verkehrsrechten statt ab Basel neu ab Mulhouse zu operieren. Same Place – same Story. Auf den Flugtickets steht zwar „Mulhouse“ statt „Basel“, aber die Passagiere checken an denselben Schaltern ein und ihre Flugzeuge steigen sie ebenfalls am gewohnten Ort ein. Dafür bezahlen sie statt den hohen schweizerischen Flugticket-Abgaben nun französische Gebühren inklusive Solidaritätsabgabe, die Stand heute zusammen zwischen 3 und maximal 21 Euro betragen, was locker zu verschmerzen ist.

## Die Folgen der Flugticketabgabe für den EAP

---

<b>Szenario 2B:</b> <b>Mögliche Konsequenzen</b>	<p>Den Schweizer Markt ab dem EuroAirport unter Umgehung der Flugticketabgabe zu bedienen, könnte vor allem für Low-Cost Airlines eine reizvolle Variante sein, da sie ihre Sitzplätze markant günstiger verkaufen können als ab Basel.</p> <p>Bisher ab Zürich operierende Billig-Carriers fliegen also neu ab Mulhouse. Für die klassischen Budget-Passagiere, die ihre Airline lediglich aufgrund des Tarifs ausgesucht haben, ist das kein wirkliches Hindernis – dann fahren sie eben mit dem Flixbus zuerst nach Basel.</p>
<b>Szenario 2B:</b> <b>Weitere Konsequenzen</b>	<p>Eine weitere Folge wäre dann eine statistische Zunahme der „französischen“ Passagiere (bisher 25%, zulasten der Abflüge ab der Schweiz (bisher 50% des Gesamtvolumens). Die Bedeutung des französischen Sektors nimmt markant zu.</p> <p>Damit schwindet der schweizerische Einfluss auf dem EuroAirport – politisch und operationell. Was die Folgen dafür wären – darüber kann nur spekuliert werden!</p>

---

Fazit: Die Flugticketabgabe ab der Schweiz ist beschlossene Sache, und das Referendum dürfte vom Souverän wohl nicht angenommen werden. Die Folgen der beschriebenen möglichen Verkehrsverlagerung hingegen dürfte nicht im Sinne der Flughafen-Gegnerschaft sein – Stichwort Verkehrszunahme, Nachtflugregelungen etc.