

# Initiative will Vielflieger zur Kasse bitten

Für jeden Kurzstreckenflug soll eine Gebühr von mindestens 30 Franken anfallen – sogar ein HSG-Professor engagiert sich dafür

DAVID VONPLON

Die Schweiz gilt als Volk von Bahnfahrern. Man könnte allerdings ebenso gut sagen, dass sie ein Volk von Vielfliegern ist. Denn Schweizerinnen und Schweizer legen deutlich mehr Kilometer im Flugzeug zurück als im Zug: gegen 10 000 Kilometer jährlich in der Luft und rund 2500 Kilometer auf der Schiene. Ein Kurztrip nach Barcelona, London oder Kopenhagen ist für viele längst zur Normalität geworden.

Wie sehr die Lust am Fliegen gewachsen ist, zeigt auch die Statistik: 2025 verzeichneten die Flughäfen Zürich, Genf und Basel im Linien- und Charterverkehr zusammen 60 Millionen ankommende und abfliegende Passagiere. Das sind 4 Prozent mehr als im Vorjahr und ein neuer Rekord. Sogar die Werte von vor der Corona-Pandemie sind damit übertroffen.

## Die grösste CO<sub>2</sub>-Schleuder

Die boomende Fliegerei hat indes eine Schattenseite. Der Luftverkehr gehört zu den klimaschädlichsten Formen der Mobilität. Laut dem Bundesamt für Umwelt verursachte der Flugverkehr 2023 gut 5 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>. Das entspricht 11 Prozent der gesamten Schweizer Treibhausgasemissionen. Da die Emissionen des Flugverkehrs in grosser Höhe anfallen, ist ihre schädliche Klimawirkung gemäss wissenschaftlichen Erkenntnissen bis zu dreimal höher.

Der Bundesrat kam aus diesem Grund 2019 zum Schluss, dass der Anteil des Flugverkehrs an den Emissionen rund 27 Prozent beträgt. Das ist mehr, als jeder andere Sektor in der Schweiz ausstösst. Dieser Anteil dürfte in den kommenden Jahren noch steigen. Denn weder geht der Flugverkehr zurück, noch zeichnet sich durch nachhaltige Treibstoffe bald eine substantielle Entlastung ab.

Den Flugverkehr ins Visier nehmen will deshalb nun ein neues Volksbegehren, für das ab Ende April Unterschriften gesammelt werden. Die Kernforderung der Initiative: Die Schweiz soll eine Abgabe auf Flugtickets einführen. Für Kurzstreckenflüge soll diese pro Ticket mindestens 30 Franken betragen, für Langstreckenflüge gemäss Verursacherprinzip mehr. Für Flüge mit Privatjets soll eine Gebühr von mindestens 500 Franken anfallen. Die Einnahmen aus der Abgabe – gemäss den Initianten jährlich rund 1,5 Milliarden Franken – sollen mehrheitlich an die Bevölkerung zurückfliessen und zugleich den öffentlichen Verkehr stärken.

Lanciert hat die Mobilitätsbon-Initiative der Verein Umverkehr, der sich für eine ökologische Verkehrspolitik einsetzt. Dessen Co-Präsidentin, die



Hochbetrieb am Flughafen Zürich. 2025 wurden 32,6 Millionen Passagiere abgefertigt, ein neuer Rekord.

ENNIO LEANZA / KEYSTONE

grüne Nationalrätin Franziska Ryser, sagt: «Der Flugverkehr ist heute für den grössten Anteil des Klimaeffekts in der Schweiz verantwortlich. Es braucht darum neue Massnahmen, um eine grundlegende Korrektur herbeizuführen.» Schliesslich stehe auch der Flugverkehr in der Pflicht, seine Emissionen bis 2050 auf netto null zu senken.

Ryser kritisiert, dass das Fliegen heute vom Staat begünstigt werde, da weder

## Mindestens zwei Drittel der Einnahmen sollen in Form von Gutscheinen für Bahn und Bus im Volk verteilt werden.

eine Mineralölsteuer noch die Mehrwertsteuer auf Kerosin erhoben würden. «Während im Schienenverkehr die Preise angehoben werden, wird der Flugverkehr künstlich verbilligt. Mit der Einführung der Flugticketabgabe wollen wir diese Marktverzerrung beseitigen.»

Laut Ryser profitierten ungefähr 90 Prozent der Bevölkerung finanziell

von der Erhebung der Abgabe: Gemäss Initiative sollen mindestens zwei Drittel der Einnahmen – etwa eine Milliarde Franken – direkt ausbezahlt werden. Damit erhielte jede Person pro Jahr 110 Franken in Form von Gutscheinen für Bahn und Bus. Das verbleibende Drittel – rund 400 bis 500 Millionen Franken – soll mehrheitlich in den internationalen Bahnverkehr fliessen, etwa in den Ausbau der Infrastruktur, ins Rollmaterial oder in Betriebsbeiträge.

Für eine vierköpfige Familie, die einmal im Jahr nach Mallorca in die Ferien fliegt, würde die Rechnung aus Sicht der Initianten trotzdem aufgehen: Sie müsste zwar viermal 30 Franken für die Flugticketabgabe bezahlen, erhielte jedoch vier Mobilitätsgutscheine von je 110 Franken. «Unter dem Strich resultiert für den Haushalt ein Plus von 320 Franken pro Jahr», sagt Ryser. Das Nachsehen hätten dagegen jene 10 Prozent, die sehr viel fliegen – beruflich oder privat.

Die Initianten stützen sich bei diesen Berechnungen auf Zahlen des Bundes, der 2021 mit dem CO<sub>2</sub>-Gesetz eine Flugticketabgabe in ähnlicher Höhe einführen wollte. Die Vorlage scheiterte damals knapp an der Urne. Gemäss den Nachwahlbefragungen zählte die Flugticketabgabe jedoch nicht zu den Hauptgründen für die Ablehnung. Eine repräsentative Umfrage von GfS Bern ergab

ein Jahr nach der Abstimmung, dass rund 70 Prozent der Bevölkerung eine Flugticketabgabe befürwortet hätten.

Im Parlament waren Vorstösse für eine Flugticketabgabe oder eine Besteuerung von Kerosin stets chancenlos. Namentlich Verkehrsminister Albert Rösti lehnt eine solche Abgabe ab. Er befürchtet, dass Schweizer Fluggesellschaften gegenüber der ausländischen Konkurrenz benachteiligt würden, falls die Schweiz im Alleingang solche Massnahmen einführt. Der Bundesrat orientiert sich an der EU: Seit 2025 gilt eine Beimischpflicht für nachhaltige Treibstoffe. Deren Anteil soll bis 2050 schrittweise von heute 2 auf 70 Prozent erhöht werden. Auch das werde sich nach und nach auf die Ticketpreise auswirken, argumentiert Rösti.

## «Ein urliberales Anliegen»

Für die Initiative engagieren sich neben dem Verein Umverkehr, dem Verkehrsclub der Schweiz sowie SP und Grüne auch Exponenten, die nicht aus dem links-grünen Lager stammen. Im Komitee sitzen etwa die Mitte-Nationalrätin Priska Wismer-Felder und die GLP-Nationalrätin Kathrin Bertschy. Auch Rolf Wüstenhagen, Professor für Management erneuerbarer Energien an der Universität St. Gallen, unterstützt

das Volksbegehren. «Beim Fliegen sind die Auswirkungen auf Klima und Umwelt heute nicht eingepreist», sagt der Ökonom. «Mit der Abgabe wird Kostenwahrheit hergestellt. Das ist ein urliberales Anliegen.»

Wie gross die Lenkungswirkung einer solchen Abgabe wäre, hängt laut Wüstenhagen stark davon ab, wie das Parlament die Initiative konkret ausgestaltet. Im Initiativtext seien lediglich Mindesthöhen für die Abgabe festgelegt. Tendenziell gelte: Je höher die Abgabe angesetzt werde, desto grösser sei der Klimaeffekt.

Für das gescheiterte CO<sub>2</sub>-Gesetz berechnete der ETH-Professor Philippe Thalmann 2021 in einer Studie, wie stark sich die Treibhausgasemissionen durch die Einführung einer Flugticketabgabe reduzieren liessen. Er kam zu dem Schluss, dass sich die Passagierzahlen um bis zu 21 Prozent verringern liessen, was eine Reduktion der Treibhausgasemissionen um 16 Prozent bewirken würde.

## Eine starke Wirkung

«Das ist ein beträchtlicher Klimaeffekt für eine einzelne Massnahme», betont Wüstenhagen. «Im Mobilitätsbereich gibt es kaum eine andere Einzelmassnahme, die eine so starke Wirkung entfaltet.» Würde zudem ein Teil der Einnahmen in den Ausbau des internationalen Schienenverkehrs investiert, stiegen laut Wüstenhagen die Chancen, dass mehr Passagiere vom Flugzeug auf die Bahn umstiegen. «Die hohe Auslastung der Züge von Zürich nach Paris zeigt, dass die Bahn eine Alternative zum Flugzeug sein kann.»

Wie hoch die Abgabe angesetzt werden müsste, um die realen Klimakosten des Fliegens abzubilden, ist in der Forschung umstritten. Je nachdem, wie stark künftige Klimaschäden diskontiert werden, variieren die Schätzungen deutlich. Im EU-Emissionshandel beträgt der Preis pro Tonne CO<sub>2</sub> derzeit etwa 70 Franken. Aktuelle US-Studien hingegen veranschlagen die gesellschaftlichen Kosten pro Tonne auf 145 bis 220 Franken. Für einen Hin- und Rückflug von Zürich nach London in der Economyklasse – bei dem der CO<sub>2</sub>-Ausstoss pro Passagier laut Myclimate 0,42 Tonnen beträgt – müsste die Abgabe je nach Berechnung rund 30 Franken oder 60 bis 90 Franken betragen.

Fliegen sei in den vergangenen Jahren für viele Menschen zur Selbstverständlichkeit geworden, sagt Wüstenhagen. Die Mobilitätsbon-Initiative könne deshalb nicht nur eine Lenkungswirkung entfalten, sondern auch das Problembewusstsein schärfen. In einer Zeit, in der die Internationale Energieagentur vor einer Treibstoffknappheit warne, gelte das erst recht.