

# Auch wer im Privatjet fliegt, soll zahlen

- 28.09.2019
- Tages-Anzeiger
- Stefan Häne

Klimaabgabe Fliegen dürfte künftig auch für jene teurer werden, die nicht mit der Linienmaschine unterwegs sind. Doch der Beschluss des Ständerats hat Tücken. Privatflugzeuge sollen pro Abflug einen Pauschalbetrag von 500 Franken zahlen. Foto: Keystone Stefan Häne Thomas Minder hat - vielleicht mehr als andere Politiker - ein Gespür für Stimmungen in der Bevölkerung. Mit der Abzockerinitiative, die er lanciert hatte und beim Volk 2013 durchbrachte, landete er einen Erfolg über das Wirtschaftsestablishment.

Jetzt tritt der parteilose Schaffhauser Ständerat wieder gegen «die da oben» an, und zwar auch buchstäblich gemeint: Hebt zum Beispiel ein Scheich in seinem Privatjet oder ein Geschäftsmann im Flieger seiner Firma von einem Flughafen in der Schweiz ab, soll künftig eine pauschale Abgabe von 500 Franken pro Start fällig werden. Bei Minders Vorschlag zählt einzig, dass der Jet abhebt - nicht aber, wie weit er fliegt und wie viele Passagiere an Bord sind. Die vorberatende Kommission des Ständerats hatte dem Rat am Mittwoch nur eine Flugticketabgabe für gewöhnliche Linienflüge vorgeschlagen. Um mindestens 30 und maximal 120 Franken soll sich der Flug für das Gros der Bevölkerung in Zukunft verteuern. Unbehelligt lassen wollte die Kommission dagegen jene kleine Schicht, die mit einem Privatjet fliegt.

Dies aber, mahnte Minder, würde im Volk «niemand verstehen». In irgendeiner Form müsse auch diese Gruppe eine CO<sub>2</sub>-Taxe bezahlen. Privatflüge machen in der Schweiz drei bis vier Prozent der Flugemissionen aus, wie das Bundesamt für Umwelt (Bafu) schätzt. Wie viele es sind, wird statistisch nicht erfasst. Minder geht von mehreren Tausend aus, rund 1500 seien es allein schon während des letzten Weltwirtschaftsforums in Davos gewesen.

Sommarugas Alternative Die vorberatende Kommission hatte den Einbezug der Privatflüge geprüft, aber verworfen. Kommissionssprecher Damian Müller (FDP) warnt vor einem «Bürokratiemonster», etwa bei der Erhebung der Abgabe bei Flugzeughaltern ohne Schweizer Domizil. Als problematisch stuft die Kommission die Abgabe auch wegen ihres pauschalen Charakters ein. Hinzu kommt die Schwierigkeit, die Flüge vollständig zu erfassen. Für Privatflieger, die innerhalb der Schweiz unterwegs sind, gibt es keinen offiziellen Flugplan.

Es ist somit wie mit dem Auto: Man fährt los und ist niemandem Rechenschaft über Fahrdauer und -ziel schuldig. Wie soll es unter diesen Umständen gelingen, die Abgabe sauber zu erheben? Auf diesen Punkt wies Simonetta Sommaruga im Ständerat hin. Die Umweltministerin attestierte Minder zwar, den Finger «auf einen wunden Punkt» zu legen, machte aber klar, dass es womöglich eine bessere Lösung gebe, etwa eine Erhöhung der Mineralölsteuer für Businessjets. Diese sei ein einfaches Instrument, sagte die Umweltministerin: «Wenn Sie weit und viel fliegen, ist es teurer.» Ein Fingerzeig der SP-Magistratin an den Nationalrat, der nach den Wahlen vom 20.

Oktober das CO<sub>2</sub>-Gesetz und damit diese Frage behandeln wird. In der grossen Kammer dürfte die neue Regelung umstritten sein. Darauf deutet der knappe Ausgang im Ständerat hin: Minders Antrag stimmten 18 Ständeräte zu, 16 waren dagegen, 6 enthielten sich der Stimme. Thomas Hurter (SVP) qualifiziert das Anliegen als «populistisch»: Ständerat Minder habe noch nicht begriffen, dass es nicht um gut betuchte Klientel gehe, sondern um Unternehmer in der Schweiz, die Flugplätze anflögen, die zum Beispiel keine oder praktisch keine Linienflugzeuge ansteuerten. «Auch bringt die neue Regel dem Klima nichts», sagt der Nationalrat, der Aerosuisse präsidiert,

den Dachverband der Schweizerischen Luft- und Raumfahrt.

Die Geschäftsfliegerei werde einfach ins grenznahe Ausland ausweichen. Spürbar würden dagegen die Folgen für die Schweizer Regionalflughäfen sein, so Hurter. Deren Finanzierung ist seit Jahren ein Problem. 2018 flössen über 30 Millionen Franken Bundesgelder an die nationalen Regionalflughäfen. «Zieht die Geschäftsfliegerei ab, werden die Regionalflughäfen in existenzielle Nöte geraten», befürchtet Hurter.

Branchenvertreter unterstreichen die Bedeutung der Geschäftsluftfahrt in der Schweiz mit Zahlen. Der Umsatz pro Jahr beträgt 14,6 Milliarden Franken. Direkt oder indirekt davon abhängig: 34 000 Arbeitsplätze. Lenkungswirkung ist gering. Dass die Abgabe die erhoffte Lenkungswirkung entfaltet, also zu einem Rückgang der Flugzahlen führt, daran zweifelt selbst Minder. «Mir ist bewusst, dass die Lenkungswirkung bei dieser gut betuchten Klientel nicht riesig sein wird.

» Zur Einordnung: Ein Flug in einem Privatjet von Zürich nach London kostet je nach Flugzeugtyp schnell einmal 20 000 bis 30 000 Franken, also ein x-Faches der geplanten Abgabe von 500 Franken. Minder geht es denn auch primär um etwas anderes, wie er klarmacht: eine drohende Ungerechtigkeit zu vermeiden. Ob die neue Regel die Chancen des CO<sub>2</sub>-Gesetzes in einer etwaigen Abstimmung erhöht, ist unklar. Möglicherweise ist die Zustimmung grösser, wenn die Bevölkerung sieht, dass alle zur Kasse gebeten werden. Doch die Regel könnte auch neue Angriffsfläche bieten.

Widerstand könnte aus den Tourismusregionen kommen, da die Abgabe auch touristische Flüge erfassen soll, also etwa Flüge rund ums Matterhorn oder Helikopterflüge für Heliskiing. «Wenn das so kommt, wäre das eine Katastrophe», sagt Gerold Biner, Chef der Air Zermatt, die ebensolche Flüge anbietet. «Wir müssten nach alternativen Finanzierungsmöglichkeiten zur Deckung der defizitären Rettungsflüge suchen.» Sinke als Folge der neuen Abgabe die Nachfrage nach diesen Angeboten, müsse die Air Zermatt Restrukturierungen vornehmen - es würde wohl ein Personalabbau nötig. 1 Milliarde Franken pro Jahr. Künftig soll auf Flugtickets eine Abgabe von mindestens 30 und höchstens 120 Franken fällig werden; so will es der Ständerat.

Übersteht dieser Vorschlag die weitere parlamentarische Beratung sowie eine etwaige Volksabstimmung, wird das Fliegen teurer. Wie sehr im Einzelfall, müsste nach dem Vorschlag des Ständerats der Bundesrat festlegen, «gestaffelt» nach Reisedistanz und Buchungsklassen. Die Abgabe, als Lenkungsabgabe konzipiert, dürfte Einnahmen im Umfang von rund 1 Milliarde Franken pro Jahr generieren, (sth).