

Zeitschrift: Zeitlupe : für Menschen mit Lebenserfahrung
Herausgeber: Pro Senectute Schweiz
Band: 97 (2019)
Heft: 3

Artikel: Braucht es eine Umweltabgabe auf Flugtickets?
Autor: Sahdeva, Nina / Koller, Thomas O.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1086805>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 05.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Braucht es eine Umweltabgabe auf Flugtickets?

Laut einer repräsentativen Umfrage des Medienkonzerns Tamedia würden 70 Prozent der Befragten einen CO₂-Preiszuschlag auf Privatflüge begrüßen. Im Parlament wurde die Idee im vergangenen Dezember jedoch abgelehnt.

DAFÜR



● Nina Sahdeva

Redaktorin beim Reiseportal «Fair unterwegs», www.fairunterwegs.org

Die Schweizer Bevölkerung fliegt fast doppelt so viel im Vergleich zu ihren Nachbarländern – wo die Umweltabgabe auf Flugtickets mehrheitlich eingeführt ist. Doch unser Nationalrat hat im Dezember mit knappen fünf Stimmen Differenz eine CO₂-Abgabe auf Flugtickets abgelehnt. Die Schülerinnen und Schüler haben recht mit ihren Streiks und Demos: Die Klimaerwärmung ist eine Krise, das «Weiter wie bisher» die falsche Antwort.

Weiter wie bisher heisst, die Verantwortung der Branche oder den Konsumentinnen und Konsumenten überlassen. Aber die Flugbranche bewegt sich so langsam, dass die Erde längst zur Wüste geworden sein wird, bis ihre Massnahmen greifen. Als Konsumentin kann ich eine freiwillige Kompensation zahlen, also über Organisationen wie Myclimate in Klimaschutzprojekte investieren, die unter dem Strich so viel CO₂ einsparen, wie ich mit meinem Flug zu verantworten habe. Das tut 1 Prozent der Fliegenden auch. Für die übrigen 99 Prozent sind aber niedrige Flugpreise und (vermeintlich) kürzere Reisezeiten ausschlaggebend.

Acht von zehn Flügen haben ein Ziel in Europa. Gute Zugverbindungen wie Nachtzüge sind dafür die bessere Alternative. Aber die Bahn ist meist teurer als der Flug. Fliegen ist zu billig, weil es von der CO₂-Abgabe, der Kerosinsteuer und der Mehrwertsteuer befreit ist und die öffentliche Hand auch noch in die Flughäfen investiert hat – eine unsinnige und marktverzerrende Bevorzugung. Die Politik muss besser steuern: Damit das Verbraucherprinzip auch beim Fliegen gilt, sind die hohen Umweltkosten mit einer Flugticketabgabe in den Preis einzurechnen. *

DAGEGEN



● Thomas O. Koller

Geschäftsführer Komitee «Weltoffenes Zürich» und Aviasuisse, Vorstandsmitglied bei Aerosuisse, dem Dachverband der Schweizerischen Luft- und Raumfahrt

Die Reiselust mit Abgaben auf Schweizer Flugtickets zu bremsen, ist vielleicht gut gemeint – aber wirkungslos. Gut gemeint deshalb, weil Luftverkehr (wie jeder Verkehr) Umweltauswirkungen hat. Wirkungslos darum, weil die Umweltbelastung aus der Luftfahrt nur auf globaler Ebene gebremst werden kann.

Die gesamte Branche ist in diesem Sinne aktiv: Ihre Initiative «Corsia» verpflichtet die Fluggesellschaften, das Verkehrswachstum ab nächstem Jahr CO₂-neutral zu gestalten. Das ist eine Pionierleistung der Branche. Mit jeder neuen Triebwerkgeneration senken die Triebwerkhersteller Verbrauch, Lärm und Schadstoffausstoss. Die Flugverkehrsleitungen bemühen sich laufend, den Verkehr am Boden und in der Luft effizient zu gestalten.

Betriebliche Optimierungen wären noch wirksamer, wenn die Politik diese nicht oft – und dem Sankt-Florians-Prinzip folgend – sabotieren würde (Stichwort: deutsche Anflugbeschränkungen auf Kloten). Schliesslich tragen auch effizientere Treibstoffe Früchte. Die Wirkung aller dieser Anstrengungen ist messbar. Um nur ein Beispiel anzuführen: Der spezifische Verbrauch der Swiss-Flotte wurde seit 2003 um rund 30% gesenkt. Das vermag keine Ticketabgabe zu leisten. Und noch etwas spricht dagegen: Der Schuss kann nach hinten losgehen! Erfahrungen aus Holland, Dänemark und Österreich zeigen, dass der Verkehr trotz Abgaben nicht abnimmt. Er wandert bloss ins nahe Ausland ab. Das Problem wird nicht gelöst, nur verlagert. Fazit: Global wirksame Massnahmen bringen echte, messbare Verbesserungen. Nationale Ticketabgaben sind eine teure Alibiübung zulasten der Schweizer Reisenden. *