

Grenzenloses Wachstum über den Wolken?

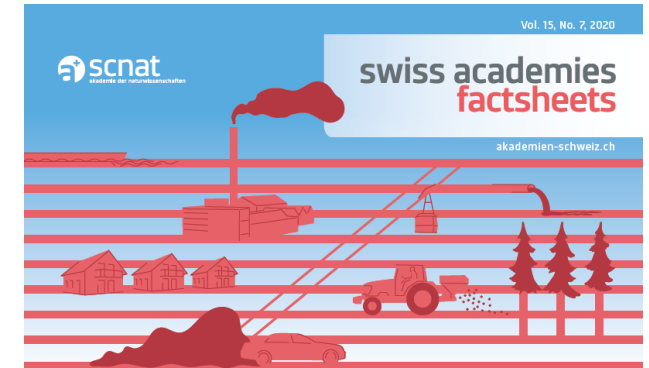
26. November 2021

Irmis Seidl

umverkehR
Zug statt Flug: Wohin geht die Reise?

Inhalt

1. Öffentliche Förderung des Luftverkehrs
2. Kosten Dritter durch Luftverkehr
3. Wer profitiert von Subventionen?
4. Abschaffung der Subventionen möglich?
5. Subventionen - Wachstum im Flugsektor
6. Politische Ansatzpunkte



Biodiversitätsschädigende Subventionen in der Schweiz

Der Bund, die Kantone und Gemeinden finanzieren seit vielen Jahren Massnahmen zur Förderung der Biodiversität in der Schweiz. Trotzdem ist der Zustand der Biodiversität kritisch. Ein wichtiger Grund dafür ist die Vielzahl von Subventionen und finanziellen Fehlanreizen der öffentlichen Hand, die Aktivitäten fördern, die die Biodiversität teilweise stark schädigen. Die Strategie Biodiversität Schweiz des Bundesrates hat zum Ziel, die negativen Auswirkungen solcher Förderungen zu identifizieren und die schädigenden Subventionen abzuschaffen, abzubauen oder umzugestalten. Die hier präsentierte Studie identifiziert 162 biodiversitätsschädigende Subventionen und gibt Empfehlungen, wie sie abgeschafft oder umgestaltet werden können.

Die Biodiversität der Schweiz nimmt seit Jahrzehnten kontinuierlich ab – ein Trend, der bisher nicht aufgehalten werden konnte. Mehr als ein Drittel aller Tier- und Pflanzenarten und fast die Hälfte aller Lebensraumtypen sind inzwischen gefährdet. Um den Scheitern der Naturvielfalt zu bremsen, finanziert der Staat zahlreiche Instrumente, Massnahmen und Förderprogramme. Gleichzeitig jedoch ermöglicht er mit einem Vielfachen an Mitteln Aktivitäten, welche Biodiversität direkt oder indirekt beeinträchtigen, beispielsweise weil dadurch Lebensräume verloren gehen, verschmutzt, gestört oder zerschitten werden.

Im Rahmen der Biodiversitätskonvention hat sich die Schweiz dazu verpflichtet, biodiversitätsschädigende Subventionen abzuschaffen, umzuleiten oder umzugestalten. Der Bundesrat hat dieses Ziel in die Strategie Biodiversität Schweiz aufgenommen.

Biodiversitätsschädigende Subventionen sind ökologisch problematisch. Doch nicht nur das: Sie sind auch ökonomisch ineffizient. Zunächst verursachen sie zusätzliche Kosten, denn oftmals müssen Schäden – mit öffentlichen Mitteln – behoben werden. Weiter senken sie oft den Preis biodiversitätsschädigender Produkte. In der Folge müssen biodiversitätsfördernde Produktionsweisen und Produkte subventioniert werden, um diese zu marktfähigen Preisen anbieten zu können. Schliesslich beeinträchtigen Subventionen die Preisbildung auf dem Markt. Folglich spiegelt sich der Rückgang natürlicher Ressourcen nur unzureichend im Preis, so dass die Nutzung der Ressourcen nicht ihrer Knappheit entspricht.

Dieses Faktenblatt stellt die wichtigsten Resultate der gleichnamigen Studie von Gubler et al. (2020) vor, die von der Eidgenössischen Forschungsanstalt WSL und dem Forum Biodiversität Schweiz (SfNW) erarbeitet wurde. Es gibt zuerst einen Überblick über die Subventionsthematik, danach folgen Beschreibungen der einzelnen Sektoren und ihrer Subventionssituation, inklusive ausgewählter Subventionsbeispiele.

1. Öffentliche Förderung des Luftverkehrs

Mineralölsteuerbefreiung (Chicagoer Abkommen 1947)

1'711 Mio. Fr./a (Steuer analog Treibstoffsteuer)

CO₂-Abgabebefreiung

520 Mio. Fr./a (Abgabe analog BrennstoffCO₂-Abgabe)

Fehlende/kostenlose Einbindung ins **Emissionshandelssystem** (seit 2020 im EU EHS)

46 Mio. Fr/a (t CO₂: 8.55 Fr.)

MwSt-Befreiung für internationalen + teils nationalen Flugverkehr

40 Mio. Fr./a + 10 Mio. Fr./a (2010)

Abgabebefreiung **Versicherungsprämien** für Kaskoversicherungen (ausl. Transport)

40 Mio Fr./a (2004)

1. Öffentliche Förderung des Luftverkehrs

Subventionierung der regionalen **Fluginfrastruktur**

- 18 Mio. Fr./a – Spezialfinanzierung Luftverkehr; ursprünglich Militär
- teilweise kantonale Unterstützung

Subventionierung der grossen CH **Flughäfen** über Jahrzehnte

Im Ausland zusätzlich:

Staatliche Subventionen an **Flugzeughersteller**

- gemäss WTO wurden Boeing und Airbus «illegal» subventioniert (z.B. EU->Airbus: 20 Mrd. €) (Rechtsstreit 2004-2021)

2. Kosten Dritter durch Luftverkehr

Externe Kosten des Flugverkehrs/Jahr (Gesundheits-, Unfall-, Umweltkosten)

Gemäss ARE: 1'230 Mio. Fr (2015)

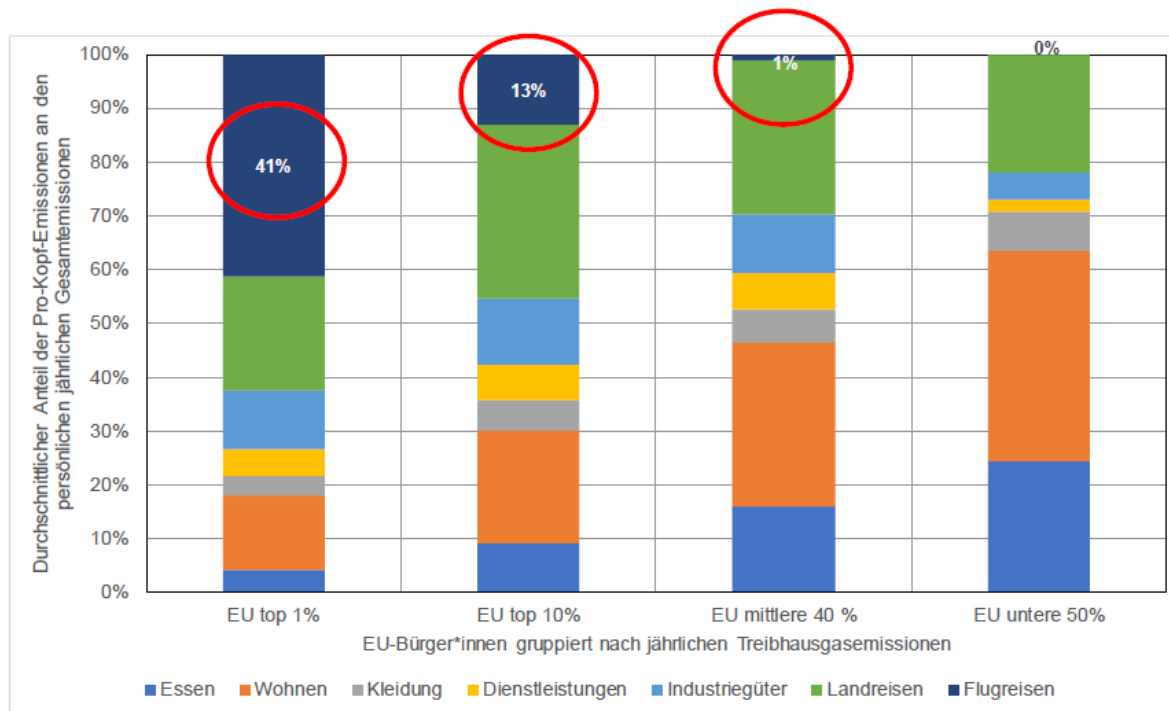
Gemäss BFS: 1'242 Mio. Fr. (2016)

Berechnungen sind Momentaufnahmen, beziehen nur monetär Bewertbares ein.
Tatsächliche externe Kosten höher! (Klima, Biodiversität etc. kaum berücksichtigt).

3. Wer profitiert von Subventionen?

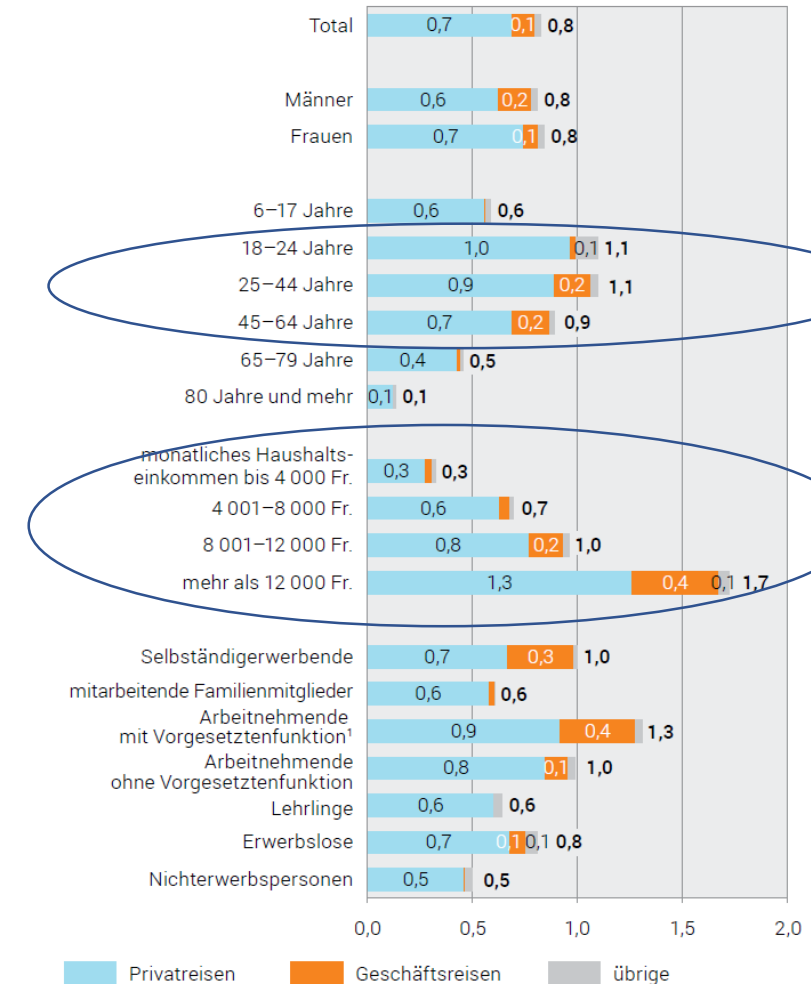
Flugindustrie bzw. Vielflieger: Jüngere, Bessergebildete, Personen mit höherem Einkommen

Abbildung 5: Anteil des Luftverkehrs an den jährlichen Gesamtemissionen pro Kopf in der EU, gruppiert nach Höhe der gesamten Emissionen



Quelle: Eigene Darstellung auf der Basis von Ivanova und Wood 2020, S. 7

Anzahl Flugreisen pro Person und Jahr nach Bevölkerungsgruppen und Zweck, 2015 G 3.7.3.1



BfS 2017: Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015



3. Wer profitiert von Subventionen?

- Geschäftsreisende (rd. 14%), Privatreisende (rd. 86%)
- Erst- und Businessclass-Reisende mit 3, 9, 15 x höheren CO₂-Ausstoss als economy
- Europareisende (80%)
- Langstreckenreisende (EU: 6% Fluggäste → 50% Emissionen)
- Personen in Flughafennähe
- “major share of aviation emissions is generated by a very small share of very high emitters who are geographically located in a few countries” (Gössling, S., Humpe, A. (2020). "The global scale, distribution and growth of aviation: Implications for climate change." Global Environmental Change 65: 102194).

4. Abschaffung von Subventionen?

Mineralölsteuerbefreiung (Chicagoer Abkommen) ==> Vertragsneuaushandlung mit allen Vertragsstaaten

MwSt-Befreiung ==> Schweizer Gesetzgebung

CO2-Abgabebefreiung ==> Schweizer Gesetzgebung

Kostenlose Einbindung ins Emissionshandelssystem ==> Schweizer Gesetzgebung

Abgabebefreiung auf Versicherungsprämien ==> Schweizer Gesetzgebung

Subventionierung der regionalen Fluginfrastruktur ==> Kantonale Politiken



5. Subventionen – Wachstum im Flugsektor

Reduzierte Kosten und vergünstigte Preise (durch Subventionen) kurbeln Wachstum an!

Argumente pro Wachstum

| allgemein | Flugsektor |
|----------------------|--|
| Arbeitsplätze | Arbeitsplätze (gut bezahlt) |
| Wettbewerbsfähigkeit | Wettbewerbsfähigkeit/Standortvorteile/ Industrieförderung/Marktzugang |
| Steuereinnahmen | Steuereinnahmen, v.a. kantonale; Erträge für Kanton/Stadt etc. |

5. Subventionen – Wachstum im Flugsektor

Wachstumsgrenzen

| Allgemein | Flugsektor |
|-----------------------------|---|
| Nachfragesättigung | --- Stagnation Flugbewegungen |
| Kaufkraft / Verschuldung | Einigermassen preiseleastische Nachfrage |
| Demographie | -- |
| Konsumpraktiken/Wertewandel | Post-Corona-Praktiken; Gruppen, die weniger fliegen; Flugscham etc. |
| Ressourcenverfügbarkeit | Kapazitätsgrenzen (Flughafengrösse, Lärm, Nachtflugverbot etc.) Ökologische Grenzen (Klimawirkung) |

5. Subventionen – Wachstum im Flugsektor

Wachstumstreibende Merkmale des Sektors

- Globaler Markt – hoher Wettbewerb (v.a. Preiswettbewerb)
- Schnell wachsender Markt
- Profitorientierung, shareholder value
- Grosses Management
- Hohe Zahl Mitarbeitende
- Hohe Investitionen / Kapitalbindung
- Langfristige Investitionen

6. Politische Ansatzpunkte für Verlagerung Zug statt Flug

- Abschaffen Subventionen
- Internalisieren externer Kosten
- Begrenzungen von Kapazitätserhöhungen
- Wechsel in ganzen Gruppen (z.B. Wissenschaft)
- Verbot Kurzstreckenflüge
- Schließung von Regionalflughäfen
- Werbeverbot für umweltschädigende Produkte
- Verbot Nachfrageförderung (z.B. Vielfliegerprogramme)

Danke für die Aufmerksamkeit?

Fragen?