Anleitung zum (besseren Umgang mit) Fliegen

Autor(en): **Brunner, Florian**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Energie & Umwelt : das Magazin der Schweizerischen Energie-Stiftung SES**

Band (Jahr): **- (2018)**

Heft 4: **Die Bombe als Treiber der Atomkraft**

PDF erstellt am: **26.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-813957

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Anleitung zum (besseren Umgang mit) Fliegen

Der Flugverkehr ist ein Bestandteil der globalen, vernetzten Welt. Doch am Himmel wird es immer enger. Seit 2006 hat sich die Anzahl Flugpassagiere beinahe verdoppelt. Hauptgrund hierfür ist der wachsende Markt der Billigfluggesellschaften. Mit dem enormen Wachstum werden auch die Probleme des Flugverkehrs immer deutlicher. Eine Analyse zum Stand der Dinge.

Von ***Florian Brunner***
SES-Projektleiter Fossile Energien & Klima,
florian.brunner@energiestiftung.ch

Nur 5% aller Menschen sassen je in einem Flugzeug. Wir Schweizerinnen und Schweizer sind hingegen extreme Vielflieger. Zwischen 2010 und 2016 sind die privaten Flugreisen um 56% angestiegen. Statistisch gesehen fliegen wir doppelt so oft wie die BewohnerInnen in unseren Nachbarländern, durchschnittlich 9000 Kilometer pro Jahr. Laut Prognosen[1] für 2030 beträgt das Passagieraufkommen der Schweizer Flughäfen 78 Millionen Personen. Das sind 28 Millionen mehr als heute.

Weltweit betrachtet stellen Flugpassagiere eine Minderheit dar, die jedoch enorme Emissionen verursacht. Ein einziger Flug ist schädlicher für das Klima als ein Jahr lang Auto fahren und das Haus mit Erdöl heizen zusammen. Zurück in der Schweiz: Hier macht das Fliegen bereits 20% der Klimaemissionen aus, Tendenz steigend.

Klimaschutz beim Flugverkehr notwendig

Die Schweiz hat sich beim Pariser Klimaabkommen verpflichtet, die Treibhausgase markant zu reduzieren. Doch der Flugverkehr legt weiterhin Jahr für Jahr um 5% zu. Und so steigen die Pro-Kopf-Emissionen des Flugverkehrs weiter an, Lärm- und Klimaschutz bleiben auf der Strecke. Die Umwelt- und Lärmschäden sind in den Billettpreisen nicht ansatzweise berücksichtigt. Diese Situation ist nicht tragbar. Fliegen muss teurer werden!

«Grünes Fliegen» gibt es nicht

Flugzeuge werden immer leiser und effizienter. Diese Entwicklung wird jedoch von den hohen Wachstumsraten übertroffen, die Flugleistung insgesamt wird höher. Und die Flugzeuge werden grösser und schwerer. Das frisst die Einsparungen, die sich aus den effizienteren Motoren ergeben, wieder auf. Die Verwendung von alternativen Kraftstoffen wie «Bio Fuels» im Flugverkehr ist beschränkt. Die Entwicklung von Elektro-Flugzeugen läuft, das reicht aber nicht, um einen Ausgleich zu schaffen.

Freiwilligkeit funktioniert nicht

Der Flugverkehr schadet der Umwelt so massiv, dass sich die Grundsatzfrage stellt: Freund oder Feind? Während es relativ einfach ist, beim Einkauf keine Plastiktüten zu verwenden, scheint es uns schwer zu fallen, auf Flugreisen zu verzichten. Den CO_2-Ausstoss eines Flugs kann man mit einem Aufschlag auf das Flugticket kompensieren. Doch Schweizer Flugpassagiere kompensieren nur gerade 1% ihrer CO_2-Emissionen.

Freiwillige Massnahmen werden es nicht richten. Eine repräsentative Umfrage[2] der SES von 2017 hat gezeigt, dass das Wissen um die Klimaschädlichkeit des Flugverkehrs nicht ausreicht, um das individuelle Mobilitätsverhalten zu ändern. Lenkende Eingriffe sind notwendig und von der Bevölkerung sogar erwünscht[3].

Fliegen muss teurer werden

Ausgerechnet der Flugverkehr ist vom Pariser Klimaabkommen ausgenommen. Die Emissionen müssen weder kompensiert, geschweige denn reduziert werden. Was zum Hauptproblem führt: Der Flugverkehr wird heute in keinerlei Weise mit Steuern belegt. Grund dafür ist ein altes Abkommen: Laut Chicago-Konvention von 1944 darf auf Kerosinverbrauch des internationalen Flugverkehrs keine Besteuerung erfolgen. Fliegen ist zudem massiv billiger geworden. Das treibt die Nachfrage an.

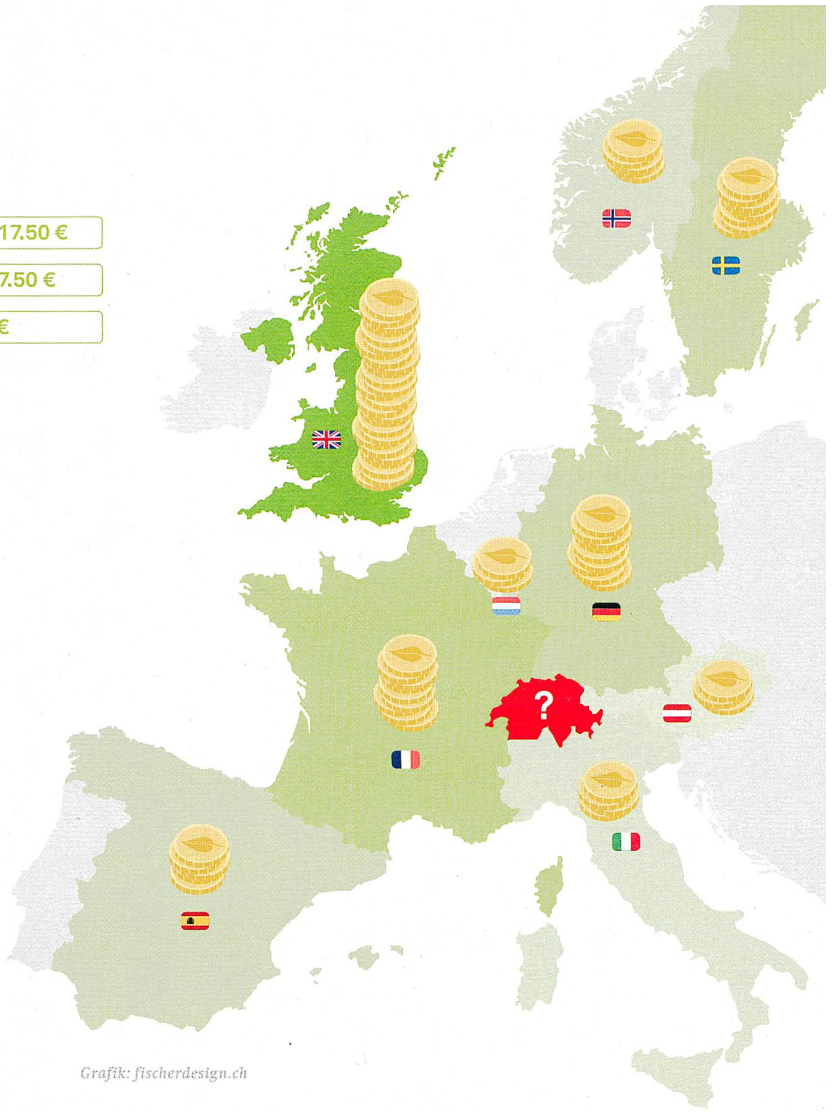
Fliegen ist schlicht zu billig

Mit den Flugpreisen stimmt einiges nicht: Das Personal, die Sicherheitsvorkehrungen, die Produktion, der Kauf und Unterhalt der Flugzeuge, der Bau der Flughafengebäude und deren Instandhaltung, Strom, Kerosin, Marketing und vieles mehr: Rechnet man diese Kosten zusammen, ist klar, dass Flugtickets massiv zu günstig sind. Steuerliche Bevorzugungen vergünstigen diese zusätzlich.

Fliegen ist schlicht zu billig, weil die Flugbranche verschont wird, wo es nur geht. Sie ist befreit von der Mineralölsteuer und zahlt auch keine Mehrwertsteuer. Eine Wende zum Positiven ist nicht in Sicht. Es muss sich politisch etwas bewegen. Es bedarf dringend und rasch einer angemessenen Besteuerung der Flüge.

Flugticketabgaben in Europa

8.50 €	14.6 – 175 €	3.50 – 17.50 €
6.10 – 41 €	3.80 €	6.50 – 7.50 €
7.38 – 41.49 €	1.1 – 45.50 €	2 – 10 €



Grafik: fischerdesign.ch

Verursacherprinzip mittels Flugticketabgabe

In der Schweiz untersteht die Luftfahrt aktuell keiner klimapolitischen Massnahme. Eine vom BAFU in Auftrag gegebene Studie[4] schätzt, dass sich die CO_2-Emissionen der Schweizer Landesflughäfen zwischen 2014 und 2030 verdoppeln werden, selbst wenn die weitgehend unwirksamen Instrumente Corsia[5] und die Verknüpfung der Emissionshandelssysteme eingeführt werden.

Die Bundesverfassung schreibt vor, dass der Bund Vorschriften erlässt, um Mensch und Umwelt vor schädlichen Einwirkungen zu schützen. Die Kosten zur Vermeidung tragen die VerursacherInnen[6]. Beim Flugverkehr ist dies jedoch bei weitem nicht der Fall. Es braucht deshalb in einem ersten Schritt eine Flugticketabgabe, welche die Umwelt- und Klimakosten den Verursachern (Fluggästen) auferlegt.

Kein Umwegverkehr, kein Alleingang

In der Schweiz würde die Abgabe in einem ersten Schritt Umwegverkehr abbauen. Denn es würde sich nicht mehr lohnen, so viele Passagiere nach Zürich zu locken, um grössere Flugzeuge für den Weiterflug z.B. nach Übersee zu füllen. Alle Nachbarstaaten rund um die Schweiz haben bereits eine Flugticketabgabe (siehe Abbildung), die eine lenkende Wirkung haben. Zu einer spürbaren Verlagerung der Passagiere ins Ausland wird es deshalb nicht kommen. Eine «Passagierflucht» in die Schweiz war im Gegenzug auch nicht festzustellen.

Eine Flugticketabgabe wäre auch kein Schweizer Alleingang, sondern vielmehr ein Nachziehen mit anderen Ländern und ein logischer erster Schritt in Richtung Kostenwahrheit beim Flugverkehr. Kommt hinzu, dass über 80% der Flüge aus der Schweiz einen Zielort innerhalb von Europa haben. Diese Reisen könnten auch mit dem Zug, insbesondere Nachtzüge, zurückgelegt werden. Hier besteht ein grosses Reduktionspotenzial. Die massiv zu tiefen Preise für Flugtickets bedeuten für die klimafreundlichen Nachtzüge jedoch einen markanten Wettbewerbsnachteil.

Wie geht es weiter?

Klimaverträglich wäre nur der Verzicht aufs Fliegen. Gerade für Kurzstrecken gibt es eine klimaverträglichere und oftmals schnellere Alternative, nämlich Zug oder Bus. Noch besser ist es, eine Reise zu vermeiden. Mit den heutigen Möglichkeiten für Telefon- und Videokonferenzen sind Flüge zu Geschäftspartnern oft gar nicht mehr nötig.

Aktuell wird die Flugticketabgabe bei der Revision des CO_2-Gesetzes behandelt. Ende Oktober 2018 sprach sich die Umweltkommission des Nationalrats mit dreizehn zu zwölf Stimmen knapp gegen die Einführung einer Abgabe aus. Ob ein Minderheitsantrag im Nationalratsplenum durchkommen wird, ist fraglich. Die SES wird sich jedenfalls stark dafür einsetzen. ‹

1 *Intraplan Consult GmbH (2015): Entwicklung des Luftverkehrs in der Schweiz bis 2030.*
2 *www.energiestiftung.ch/publikation-studien/flugverkehr-umfrage-von-gfs-zuerich.html*
3 *Eine Ticketabgabe wurde in der Studie «Univox Umwelt 2016» von fast drei Vierteln (72 %) der Befragten begrüsst.*
4 *INFRAS 2016 im Auftrag des BAFU: Auswirkungen eines EHS-Linking für den Bereich Luftfahrt - Aktualisierung für die Schweiz. Schlussbericht.*
5 *Abkommen der UNO-Luftfahrtbehörde*
6 *Bundesverfassung, Art. 74 Abs. 1 & 2*