

# Flugscham erreicht die Schweiz

**Umwelt** Schweizer sind Vielflieger – immer öfter fliegt allerdings das schlechte Gewissen mit. Der Ruf nach freiwilligem Verzicht wird lauter. Für viele gibt es aber nur einen Ausweg aus dem Dilemma: Die alten Privilegien der Flugbranche müssen fallen.

Gregory Remez

Es liegt in der Natur von Bewegungen, dass man sie erst dann richtig wahrnimmt, wenn sie etwas bewegen – Bürger an die Urne, Unternehmen zum Umdenken, sture Machthaber von ihrem hohen Ross. Bis es allerdings soweit ist, ist es in der Regel ein weiter Weg. Auch die grössten Bewegungen kündigen sich zunächst im Kleinen an; der Mechanismus ist dabei stets derselbe: Eine Gruppe selbsternannter Vorkämpfer versucht, mit Hilfe von Protestaktionen oder Verhaltensänderungen auf einen gesellschaftlichen Missstand hinzuweisen, um ihn so ins öffentliche Bewusstsein zu rücken.

Ähnliches vollzieht sich in der Schweiz gerade in Bezug auf das Fliegen. Sichtbar wird dies an einem Phänomen, das irgendwie symptomatisch für die nervöse Entrüstungskultur des digitalen Zeitalters scheint: Die sich verschärfende Klimadebatte hat dazu geführt, dass immer mehr Menschen den weitverbreiteten Habitus der Vielfliegerei hinterfragen und den Mahnfinger gegen all jene erheben, die in aller Selbstverständlichkeit um die Welt jetten.

## Die unbeschwerten Jahre sind vorbei

In Schweden, wo dieser Trend vor ein paar Jahren einsetzte, hat sich dafür inzwischen ein Begriff etabliert: «Flygskam» oder «Flugscham». Gemeint ist damit, dass sich Menschen infolge der drohenden Anprangerung vermehrt für ihr schädliches Verhalten genieren. Zugleich werden die Stimmen lauter, die einen freiwilligen Verzicht fordern. «Die Wahrnehmung des Fliegens hat sich im letzten halben Jahr stark verändert», sagt Reto Knutti, Klimaforscher an der ETH Zürich. «2018 war in dieser Hinsicht ein besonderes Jahr. Seit dem Hitzesommer und den Klimademos hat sich das Interesse für ökologische Themen, aber auch die Suche nach Lösungen stetig verstärkt. Man könnte sagen: Die Klimadebatte ist in der Mitte der Gesellschaft angekommen.»

Nun beginnt das Phänomen Flugscham allmählich auch die Schweiz zu erfassen. Die unbeschwerten Jahre, in denen man für zwei Wochen nach Australien fliegen und damit anschliessend im Büro prahlen konnte, scheinen jedenfalls vorbei. Das bekommen vor allem diejenigen zu spüren, die sich daran gewöhnt haben, dass Sydney, Singapur oder San Diego ein paar Spielfilmlängen von Zürich entfernt liegen. Statt bewundernde Blicke zu ernten, dürften sie sich in Zukunft öfter für ihre ökologischen Spuren rechtfertigen müssen. Und die sind bekanntlich gewaltig: Nach Angaben des WWF ist der Luftverkehr in der



Junge Demonstranten bei einem Klimaprotestmarsch durch die Stadt Bern.

Bild: Peter Klaunzer/Keystone (2. Februar 2019)

Schweiz für 18,8 Prozent des menschengemachten Klimaeffekts verantwortlich (weltweiter Durchschnitt: 5 Prozent; siehe Grafik). Mit einem einfachen Flug Zürich-Kairo hat man seinen als klimaverträglich geltenden Jahresausstoss von 1000 bis 1500 Kilogramm CO<sub>2</sub> bereits erreicht. Einmal Zürich-Rio und zurück bedeutet in etwa gleich viel wie drei Jahre Auto fahren.

## CO<sub>2</sub>-Kompensationen für Flugtickets steigen

In Schweden hat sich die neue Scham in Bezug auf das Fliegen bereits auf das Verhalten der Bevölkerung ausgewirkt. So nahmen die Schweden zuletzt immer häufiger den Zug und buchten weniger Flüge: Nach jahrelangem Wachstum der Passagierzahlen stagnierten diese 2018 und gingen in den ersten drei Monaten 2019 gar um 3 bis 4 Prozent zurück. Mit etwas Verspätung deutet sich ein solcher Gesinnungswandel nun auch in der Schweiz an. Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) zum Beispiel, die die Nachzuglinien in der Schweiz betreibt, haben im letzten Jahr eine Zunahme der Fahrgäste verzeichnet. Genaue Zahlen zu den Verbindungen wollen die ÖBB nicht nennen, lediglich, dass die Strecken Zürich-Wien und Zürich-Hamburg in-

zwischen europaweit zu den beliebtesten gehören. Ebenfalls gestiegen ist im Vorjahr der Verkauf von Interrail-Tickets, wie es auf Anfrage heisst. Und obwohl die Zahl der Inlandflüge in der Schweiz momentan noch stabil ist (rund 50 pro Tag), kündigt sich auch dort eine Veränderung an. Dafür spricht etwa ein Vorstoss des Baselbieter Grünen-Präsidenten Bálint Csontos, der sich im vergangenen Sommer für ein generelles Verbot von Kurzstreckenflügen in Europa ausgesprochen und überraschend viel Zuspruch geerntet hat – in den Nullerjahren hätte eine solche radikale Forderung noch einem politischen Selbstmord geglichen.

Ein weiteres Indiz für die sich verändernde Stimmung ist die zunehmende Bereitschaft der Schweizer, ihren ökologischen Fussabdruck freiwillig zu kompensieren. Die 2002 gegründete Zürcher Stiftung Myclimate, die CO<sub>2</sub>-Kompensationen für Flugtickets anbietet, hat ein Rekordjahr hinter sich. «Die Zugriffszahlen auf unserer Seite, aber auch die effektiven Zahlungen steigen seit Jahren, haben 2018 aber einen nie da gewesenen Schub erhalten: Die Kompensationen stiegen um fast 70 Prozent und erreichten ein Volumen von fast 32 000 Tonnen CO<sub>2</sub>», sagt Myclimate-Sprecher Kai Landwehr.

Auch wenn die wenigsten etwas mit CO<sub>2</sub>-Emissionszahlen anfangen können und erst ein Prozent der Flüge kompensiert wird: Inzwischen dämmert allen, dass die Vielfliegerei Gift für die Umwelt ist. Trotzdem wurde in den vergangenen Jahren munter weitergefliegen, allen voran in der Schweiz. 2018 beförderten die drei Flughäfen Zürich, Genf und Basel-Mülhausen 57,6 Millionen Passagiere; im Vergleich zu 2005 entspricht dies einer Zunahme von 73 Prozent. Weltweit fliegen nur die Norweger öfter als die Schweizer, wobei sie dies aufgrund der zersplitterten Besiedlung ihres Landes hauptsächlich im Inland tun.

## Politik soll klaren Rahmen vorgeben

Es dürfte kaum überraschen, dass die seit Jahren sinkenden Ticketpreise der Fliegerei in den kaufkräftigsten Ländern den grössten Boom beschert haben. Das ganze Dilemma offenbart sich bereits am Namen eines Unternehmens, das nicht nur das Lebensgefühl einer Generation geprägt hat, sondern zu so etwas wie einem Synonym für das Fliegen zu Spottpreisen geworden ist: «Easy Jet». Tatsächlich war es nie einfacher als heute, irgendwohin zu jetten. Die Fliegerei hat die Welt zu einem Dorf gemacht. Den Preis dafür

zahlen momentan aber nicht die Verantwortlichen, sondern das Klima. Damit solle nun endlich Schluss sein, fordern nebst Experten und Aktivisten auch vermehrt all jene, denen das zum Teil rücksichtslose Flugverhalten ihrer Mitmenschen sauer aufstösst. Fliegen sei zu billig geworden, so der Konsens. Deshalb müsse die Politik reagieren und einen Ausweg aus dem Gewissensdilemma weisen.

Zu den beliebtesten Massnahmen, den ökologischen Kosten Rechnung zu tragen, gehört eine Besteuerung der Fluglinien. «Letztlich wird es nur über den Preis gehen», sagt Klimaforscher Knutti. «Im Moment kostet es dreimal mehr, nicht zu fliegen. Folglich gibt es auch kaum Alternativen. Einige werden freiwillig etwas tun, aber die grosse Masse wird sich aus meiner Sicht nur bewegen, wenn die Politik einen klaren Rahmen vorgibt, ähnlich wie man das mit der CO<sub>2</sub>-Abgabe gemacht hat. Vergangene Umweltprobleme wie Abfallentsorgung, Wasserqualität oder Luftreinhaltung hat man alle nicht über freiwillige Beiträge oder den Markt gelöst, sondern über verbindliche Rahmenbedingungen.»

## Von Mehrwert- und Kerosinsteuer befreit

Was Knutti mit Rahmenbedingungen meint, wird deutlich, wenn man sich die Privilegien vor Augen führt, die die Flugbranche seit Jahrzehnten genießt. Im Gegensatz zum Auto- oder Bahnverkehr muss diese weder Beiträge an den Klimaschutz noch Steuern zahlen: Während heute beim Kauf eines Zugbillets die Mehrwertsteuer fällig wird, wird diese auf internationale Flugtickets nicht erhoben; zudem ist der internationale Flugverkehr von der Kerosinsteuer befreit – eine Massnahme, die 1944 ergriffen wurde, um die damals noch junge Branche anzukurbeln. «Die Fliegerei kommt so viel günstiger weg als andere Mobilitätsformen», sagt ETH-Umweltökonomin Renate Schubert. Hinzu komme, dass das Verursacherprinzip missachtet werde. «Die Kosten der Vielfliegerei werden einfach auf die Allgemeinheit abgewälzt.» Höchste Zeit also, dass die alten Privilegien fallen, so die Schlussfolgerung (siehe Text unten).

Wann dies passieren wird, ist aktuell zwar noch unklar, scheint angesichts der sich zuspitzenden Debatte aber lediglich eine Frage der Zeit; mittlerweile können sich selbst manche Bürgerliche eine Abgabe auf Flugtickets vorstellen. Bis sich etwas tut, werden die Schweizer und alle anderen aber weiterfliegen wie bisher. Wenngleich sich bei vielen allmählich ein ähnliches Gefühl einstellt wie beim Kauf von Kleidung oder Fleisch: Je günstiger die Jeans oder das Steak, desto grösser die Gewissensbisse.

«Die Kosten der Vielfliegerei werden einfach auf die Allgemeinheit abgewälzt.»



Renate Schubert  
ETH-Umweltökonomin

**Klimaeffekt\* nach Verursachern**  
in der Schweiz, in Prozent, Stand 2017



\* Summe aller Treibhausgasemissionen  
\*\* globaler Durchschnitt: 5

Quelle: WWF Schweiz  
Grafik: mlu

## Globaler Ansatz als Ausweg?

**Flugverkehr** Seit Jahren fordern Klimaaktivisten und -experten in der Schweiz eine sogenannte Klimaabgabe, um den sinkenden Flugticketpreisen entgegenzuwirken. Bisher ohne Erfolg. Während einige europäische Länder (Deutschland, Österreich, Frankreich, Italien, Vereinigtes Königreich, Norwegen, Schweden, Dänemark, Niederlande und Irland) bereits eine Kerosinsteuer unter dem Deckmantel der Flugticketabgabe eingeführt haben, kennt die Schweiz keine derartige Massnahme.

Die Fluggesellschaft Swiss ist zwar nicht per se gegen höhere Ticketpreise, verweist jedoch auf den starken internationalen Konkurrenzdruck. «Wenn es nur um Kurzstrecken ginge, wäre dies machbar. Das Problem sind die Lang-

strecken. Dort hätte eine Ticketabgabe keinen Einfluss auf den Klimaschutz, sondern würde einzig den Standort Zürich schwächen», sagte Swiss-Manager Jean-Pierre Tappy kürzlich in einem Gespräch mit der NZZ. Es brauche daher zwingend einen globalen Ansatz.

Und dieser ist im Anflug. So hat die UNO-Luftfahrtorganisation Icao, zu der auch die Schweiz gehört, 2016 beschlossen, das globale CO<sub>2</sub>-Kompensationssystem Corsia (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) als Klimainstrument einzuführen. Es sieht vor, dass die Emissionen bis 2050 auf die Hälfte des Ausstosses von 2005 fallen. Für die Umsetzung ist in der Schweiz das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) zuständig. «Mit der Einführung

sind wir auf Kurs. Noch ist die Teilnahme freiwillig, ab 2021 müssen aber alle Luftfahrtbetriebe, welche auf internationalen Flügen mehr als 10 000 Tonnen CO<sub>2</sub> ausstossen, einen Teil ihrer Emissionen durch den Zukauf von Zertifikaten ausgleichen», sagt Bazl-Sprecher Christian Schubert auf Anfrage.

Dieser Ansatz stösst allerdings nicht überall auf Zustimmung. WWF Schweiz etwa moniert, dass die Preise für die Emissionszertifikate derart tief seien, dass man nicht von einem Effekt sprechen könne. «Corsia ist gleich doppelt gefährlich: Es ist nicht nur unwirksam beim Klimaschutz, es gibt der Fluglobby auch noch ein Argument gegen effektive Massnahmen», sagt Philip Gehri von der Fachgruppe Klima und Energie WWF Schweiz. (gr)