

Neue Zürcher Zeitung

«Flugscham» für Zürichs Stadtpersonal – wie Politiker mit Verboten radikale Klimaziele erreichen wollen

«Flugscham» heisst das Wort der Stunde – auch in der Zürcher Stadtverwaltung. Mit Flugverboten wollen Politiker den Energieverbrauch senken. Doch eine breite politische Allianz hat noch viel radikalere Ziele.

Fabian Baumgartner, Nils Pfändler
6.5.2019, 05:00 Uhr

Selten war Scham so chic wie heute. Ursprünglich in Schweden geprägt, ist der Begriff «Flugscham» mit der Welle von Klimaprotesten inzwischen auch in der Schweiz angekommen. Sich fürs Fliegen genieren und deshalb auf ökologischere Transportmittel umsteigen, lautet das Credo. Auf das konkrete Handeln der Menschen hat sich das Wort hierzulande jedoch noch nicht ausgewirkt. Die Buchungen steigen trotz Demonstrationen, der Flugverkehr nimmt Jahr für Jahr zu.

Politiker wollen den Worten nun aber Taten folgen lassen und die schwedische «flygskam» in der Verwaltung implementieren. Die beiden Stadtzürcher GLP-Gemeinderäte Guido Hüni und Ronny Siev haben im April eine entsprechende Anfrage an den Stadtrat gestellt. Sie verlangen darin Antworten zur Zahl der Flugreisen der städtischen Angestellten und Behördenmitglieder in den letzten vier Jahren. Eine Antwort der Regierung ist derzeit noch hängig. Die Begründung für den Vorstoss ist simpel: «Fliegen ist die klimaschädlichste Art zu reisen.»

Verbot wie beim Rauchen

Für Hüni ist klar, dass Flüge von städtischen Angestellten innerhalb Europas in Zukunft auf ein Minimum reduziert werden müssen. Immerhin sei der Flugverkehr hierzulande für satte 18 Prozent des CO₂-Ausstosses verantwortlich. «Für eine Reise von der Schweiz ins europäische Ausland braucht man mit dem Flugzeug fast fünfmal so viel Energie, wie wenn die vergleichbare Strecke mit dem Hochgeschwindigkeitszug zurückgelegt würde.»

Der Gemeinderat plädiert deshalb für ein Flugverbot auf Strecken, bei denen es ökologisch sinnvolle Alternativen gibt. Die bisherige Regelung der Stadt, die keine Verbote vorsieht, hält er für zahnlos. Als Vorbild für das Vorgehen nennt der Parlamentarier das Rauchen in Gaststätten. «Bei der Einführung gab es einen lauten Aufschrei, mittlerweile trauert niemand mehr verrauchten Lokalen nach.»

Die Forderungen der beiden GLP-Politiker sind indes nicht neu. Bereits im Dezember 2013 hatte der Grüne Bernhard Piller eine ähnliche Anfrage gestellt und danach zusammen mit seinem Parteikollegen Matthias Probst in einem Postulat eine Einschränkung der Flugreisen gefordert. Denn die damalige Antwort des Stadtrats zeigte, dass die Staatsangestellten häufig auch für kurze Strecken ins Flugzeug steigen.

So wurden für die städtischen Angestellten und Behördenmitglieder im Jahr 2013 insgesamt 676 Flüge gebucht. 579 gingen über eine Distanz von weniger als 1000 Kilometern. 219 Flüge hatten ein Ziel, das weniger als 500 Kilometer von Zürich entfernt liegt. Der Stadtrat begründete dies damals damit, dass eine Vielzahl dieser Kurzflüge Zwischenstopps seien bei Reisen an weiter entfernte Destinationen.

Bald keine Businessclass mehr?

Gemäss dem Zürcher Stadtrat nimmt die Stadtverwaltung in Umwelt- und Gesundheitsfragen eine Vorbildfunktion ein. Die Angestellten sollen als Beispiel vorangehen für eine Bevölkerung, die 2008 an der Urne beschlossen hat, die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft in der Gemeindeordnung zu verankern.

In einem Bericht an den Stadtrat wurden vor zwei Jahren Empfehlungen für das Erreichen dieser Ziele abgegeben. Der Flugverkehr nimmt dabei eine zentrale Stellung ein. «Rund 25 Prozent des gesamten Reduktionspotenzials bei Energie und Treibhausgasen liegen bei der Mobilität», heisst es im Bericht. «Ein Grossteil ist dem Flugverkehr zuzuordnen.» Als Gegenmassnahmen werden unter anderen CO₂-abhängige Start- und Landeentgelte, eine CO₂-Kontingentierung pro Flughafen, Treibstoffzölle oder die Einbindung des Flugverkehrs in den CO₂-Emissions-Handel vorgeschlagen.

Die Art der Reisen von städtischen Angestellten wird in Zürich heute in den Ausführungsbestimmungen zum Personalrecht geregelt. Seit 2008 sind darin entsprechende Empfehlungen festgehalten. «Die Benützung des Flugzeugs auf Kurz- und Mittelstrecken ist zu vermeiden», heisst es etwa. Relevant ist jedoch nicht die Entfernung, sondern die Reisedauer: «Bis zu einer Reisezeit von sechs Stunden soll wenn möglich die Bahn benutzt werden. Ausnahmen sind gegenüber der Departementsleitung zu begründen.» Ausserdem sollen für alle Flüge die CO₂-Emissionen mittels eines Klimatickets einer anerkannten Organisation kompensiert werden.

Beim zuständigen Finanzdepartement heisst es auf Anfrage, der Stadtrat prüfe mit Blick auf die aktuellen Herausforderungen, ob strikere Regeln notwendig seien.

Für Matthias Probst gehen die jetzigen Regelungen jedenfalls zu wenig weit. Der grüne Politiker will wie der GLP-Mann Hüni die Vorgaben für die Flugreisen weiter verschärfen. Je nachdem, wie die Antwort des Stadtrats über den aktuellen Flugverkehr der Angestellten ausfalle, ziehe er weitere Vorstösse in Betracht. So zum Beispiel eine Bahnpflicht für Destinationen mit einer Direktverbindung.

Bereits jetzt erklärt Probst, künftig Businessclass-Flüge von Staatsangestellten verhindern zu wollen. Heute werden bei Flügen, die länger dauern als zehn Stunden, Businessclass-Tickets vergütet. «Natürlich ist es komfortabel, wenn man die Beine strecken kann. Aber es braucht auch viermal mehr Platz und damit viermal mehr Energie», sagt Probst.

Radikale Forderungen folgen

Bei Flugverboten will es eine breite politische Allianz aus SP, Grünen, AL, EVP und GLP jedoch nicht belassen. Die Parteien verfügen im Städtzürcher Gemeinderat über eine komfortable Mehrheit. Die Grünliberalen wollen in den nächsten Wochen mehrere Vorstösse einreichen, die auf den Wärme- und Mobilitätssektor zielen, wie Hüni sagt. «Dort liegt das grösste Einsparpotenzial. Mittels neuer Anreizmodelle kann die Stadt hier vorwärtskommen.»

Noch viel radikalere Vorschläge präsentieren die Parteien in einem gemeinsam eingereichten Vorstoss. Mit diesem soll in der Gemeindeordnung neu festgelegt sein, dass Zürcherinnen und Zürcher den CO₂-Ausstoss bis 2030 auf netto null beschränken sollen.

Auch FDP-Präsident Severin Pflüger ist grundsätzlich der Ansicht, dass städtische Angestellte zu viel fliegen. Der Sinn solcher Reisen sei nicht immer ganz klar, manche seien gar komplett unnötig, sagt er. Der Austausch mit anderen Städten sei zwar wichtig und gehöre in gewissem Grade dazu. Es gelte neben den ökologischen aber auch die finanziellen Aspekte zu beachten. Wichtig sei ein sorgsamer Umgang mit den Steuergeldern.

Vom Ziel von 2030 null CO₂ hält Pflüger dagegen herzlich wenig. «Wir brauchen neben Paris und der 2000-Watt-Gesellschaft keine neuen, unerreichbaren Ziele. Wir brauchen Massnahmen.»

Seine Partei hat kürzlich ein ganzes Bündel von Vorschlägen präsentiert. Die Freisinnigen fordern dabei etwa, die bürokratischen Hürden bei der energetischen Sanierung von Häusern und beim Bau von Solaranlagen zu senken. Zudem sollen im Energiebereich neue Technologien eingesetzt werden, beispielsweise die Herstellung von CO₂-neutralem Methan mit überschüssigem Strom, das später wieder dem Erdgas beigemischt werden kann.

Andere Städte, gleiche Fragen

Die Diskussion um die Flugreisen von Staatsangestellten werden nicht nur in Zürich geführt. In Bern wurde bereits 2017 eine Mobilitäts-Policy für die Stadtverwaltung eingeführt, welche Bahnreisen fördern soll. Im letzten November forderten zwei grüne Politikerinnen zudem eine Einschränkung für Kurzstreckenflüge sowie Transparenz bei der Anzahl Buchungen.

In Basel wurde im April dieses Jahres eine Motion eingereicht, mit der eine Reihe von Politikern fordert, dass Geschäftsreisen im Radius von 1000 Kilometern künftig mit dem Zug zurückgelegt werden sollen. Und im Kanton Genf hat der Rat einen Vorstoss der Grünen Delphine Klopfenstein Broggin überwiesen. Diese fordert, dass Angestellte der kantonalen Verwaltung für Dienstreisen künftig erst ab Strecken von über 1200 Kilometern ins Flugzeug steigen dürfen.

«Fliegen ist einfach viel zu billig.»

Matthias Probst (gp.)

Für Matthias Probst führt kein Weg daran vorbei, den Flugverkehr einzudämmen. Die stetige Zunahme liege vor allem an den Ticketpreisen. «Fliegen ist einfach viel zu billig», sagt der Gemeinderat. Zurzeit herrsche ein Wettbewerb auf Kosten des Klimas. «Was wir wirklich brauchen, ist eine internationale Kerosinsteuer.» Dies sei aber nur in einer internationalen Zusammenarbeit umsetzbar.

Zunächst gelte es deshalb, lokal zu optimieren, was man direkt beeinflussen könne. Als Kommissionspräsident habe er eine Weiterbildungsreise nach Ljubljana organisiert. «Fliegen kommt dabei nicht infrage», sagt Probst. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer – unter ihnen auch zwei Stadträte – reisen alle im Nachtzug nach Slowenien. Der Entscheid kam jedoch nicht bei allen gut an. Ein Teil der Kommission bleibt aus Protest zu Hause.

INTERVIEW

«Jeder Flug, den ich mache, verkürzt das Leben eines anderen Menschen» – «Die Diskussion ist nicht ehrlich»

Muss sich wirklich schämen, wer in die Ferien fliegt? Swiss-Manager Jean-Pierre Tappy und Patrick Hofstetter vom WWF über Luftfahrt in Zeiten der Klimadiskussion.

Michael von Ledebur / 22.4.2019, 05:00



KOMMENTAR

Fliegen ist zu billig

Die Vielfliegerei ist zum Lifestyle der modernen Menschen geworden – und für das Klima zur Belastung. Man weiss, wie schädlich das Fliegen ist, und tut es trotzdem. Und jetzt soll die Politik einen Ausweg aus dem Gewissensdilemma offerieren.

Helmut Stalder / 20.3.2019, 06:42

