

Die Politik versagt beim klimaschädlichsten Verkehrsmittel

Autor(en): **Nipkow, Felix**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(2017)**

Heft 4: **Verkehrspolitik in der Sackgasse?**

PDF erstellt am: **16.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-730902>

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.



Foto: www.flickr.com / Rüdiger Stehn

FLUGVERKEHR

Die Politik versagt beim klimaschädlichsten Verkehrsmittel

Wir Schweizer sind VielfliegerInnen. Besonders viel fliegen gut ausgebildete Leute, die sich über die Auswirkungen ihres Tuns sehr wohl bewusst sind. Die Politik versagt beim Flugverkehr, die Branche wird geschont. Es braucht endlich wirksame regulatorische Massnahmen.



Von **Felix Nipkow**
Projektleiter Strom & Erneuerbare,
felix.nipkow@energienstiftung.ch

Über die Hälfte der Schweizerinnen und Schweizer sind in den letzten zwei Jahren einmal oder mehrmals geflogen. Besonders Leute mit hoher Bildung und hohem Einkommen tendieren zum Vielfliegen (Abbildung 1) – und zwar nicht etwa aus beruflichen Gründen, sondern privat.

Wissen ist nicht handlungsanweisend

Nur knapp ein Viertel hat in den letzten zwei Jahren aus ökologischen Gründen auf eine Flugreise verzichtet. Und das, obwohl eine klare Mehrheit der Aussage

zustimmt, dass der Flugverkehr das Klima aufheizt (Abbildung 2) und die meisten angeben, im Alltag auf klimafreundliches Handeln zu achten (Abbildung 3). Eine repräsentative Bevölkerungsbefragung des Forschungsinstituts gfs-zürich im Auftrag der SES (siehe Seite 15) zeigt, dass zwischen Problembewusstsein und Umsetzung eine Lücke besteht. Das Wissen um die Klimaschädlichkeit reicht nicht aus, um das individuelle Verhalten zu ändern. Nur wenige steigen der Umwelt zuliebe auf klimafreundlichere Verkehrsmittel um oder steuern ein näheres Reiseziel an.

Mehrfach schädliche Emissionen

24'850 Kilometer – mehr als eine halbe Erdumrundung – legte die Schweizer Wohnbevölkerung 2015 pro Person zurück. Mehr als ein Drittel davon, 9000 km, wurden geflogen, fast 90% davon zu privaten Zwecken, Tendenz zunehmend.¹ Über den Wolken ist die Freiheit wohl grenzenlos. Doch Emissionen zählen dort gleich mehrfach. Die Abgase wirken in dieser Höhe viel

¹ Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, BFS

² FLAB, eine Publikation des Schweizerischen Schutzverband gegen Flugemissionen SSF, Frühjahr 2017

stärker auf das Klima als am Boden, zudem verursachen Flugzeuge nicht nur CO₂, sondern auch andere Treibhausgase wie Stickoxide, Russ und Wasserdampf.

Wie viel stärker, ist nicht eindeutig. Aerosol- und die Dachverband der Schweizerischen Luft- und Raumfahrt, geht von einem Radiative Forcing Index (RFI) von 1,35 aus. Das Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) geht von einem höheren Faktor aus, wobei die Auswirkungen der Bildung von Zirruswolken (Kondensstreifen) relativ unsicher ist, aber einen grossen Einfluss hat. Das deutsche Umweltbundesamt berücksichtigt diesen Effekt und nimmt einen RFI von 3 bis 5 an. Viele Umweltverbände wie der WWF Schweiz, aber auch die bekannte «Klimakompensationsorganisation» myclimate, rechnen mit einem Faktor 2. Fliegen ist in jedem Fall das klimaschädlichste Massentransportmittel, weltweit trägt es mindestens 5% zur globalen Erwärmung bei. In der Schweiz sind es sogar rund 20%.

Im Gegensatz zu anderen Bereichen wie Heizen oder Strassenverkehr, wo der CO₂-Ausstoss abnimmt, geht die Kurve beim Fliegen nur in eine Richtung: hinauf. Das Wachstum übersteigt die Effizienzgewinne bei weitem. Obwohl der Verbrauch der Flugzeuge laufend gesenkt werden kann, wird die Klimabilanz der Zivilluftfahrt jedes Jahr schlechter. Ganz einfach, weil immer mehr Flugzeuge unterwegs sind und ihre Linien an den Himmel malen.

Befreit von Steuern und Abgaben

Das müsste die Politik auf den Plan rufen, könnte man meinen. In Wirklichkeit ist das Gegenteil der Fall: Die Flugbranche wird verschont und gefördert, wo es nur geht. Für ein Zugbillet ist die Mehrwertsteuer fällig – auf Flugtickets wird diese nicht erhoben. Auch von der CO₂-Abgabe und der Mineralölsteuer, die auf Heizöl und Treibstoffen erhoben wird, ist Flugkerosin befreit.

Man setzt stattdessen auf freiwillige Massnahmen der Branche, was keine gute Idee ist, wie das Beispiel CORSIA zeigt. Im Oktober 2016 hat die UNO-Luftfahrtbehörde ICAO das «Carbon offsetting and Reduction Scheme for International Aviation» beschlossen – ein Etikettenschwindel. Emissionen müssen nicht reduziert, sondern lediglich teilweise kompensiert werden. Konkret betroffen ist nur der Emissionszuwachs ab 2020, also nur ein Bruchteil dessen, was ausgestossen wird. Und das nur auf freiwilliger Basis. Verbindlich wird CORSIA erst ab 2027 und auch dann soll es noch Ausnahmen geben.² Das ist klar ungenügend.

Umfrage im Auftrag der SES

Nur wenige verzichten bewusst aufs Fliegen

Die repräsentative Bevölkerungsumfrage wurde von gfs-zürich im Auftrag der SES durchgeführt. Vom 9. bis 28. Oktober 2017 wurden mittels Telefoninterviews 1004 Personen in der Deutsch- und Westschweiz ab 18 Jahren befragt.

Die detaillierten Umfrageergebnisse finden Sie auf www.energiestiftung.ch

Abbildung 1: Wie viele Male sind Sie in den vergangenen zwei Jahren privat geflogen?

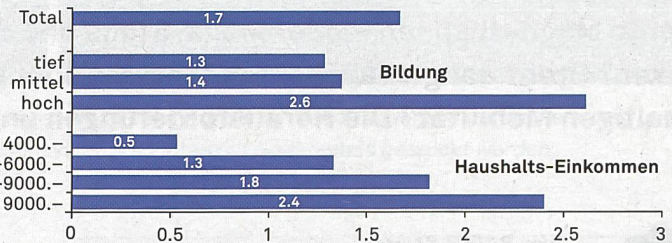


Abbildung 2: Der CO₂-Ausstoss aus der Verbrennung fossiler Energie, z.B. im Flugverkehr, heizt das Klima weltweit auf. Wie stark stimmen Sie dieser Aussage zu?

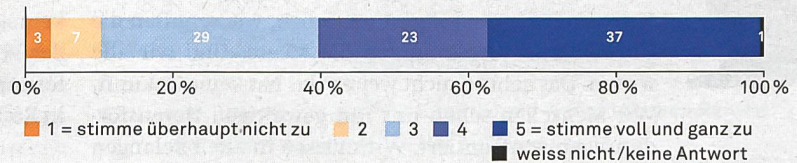
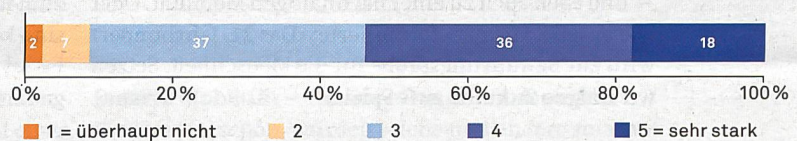


Abbildung 3: Wie stark achten Sie bei Ihren alltäglichen Handlungen und Entscheidungen darauf, dass Sie klimafreundlich handeln?



Das Ende der Freiwilligkeit ist erwünscht und dringend nötig

Im Flugverkehr fehlt es noch weitgehend an politischer Regulierung. Dabei fehlt es nicht an guten Ideen. Eine davon ist die Ticketabgabe: Flugtickets werden mit einer Abgabe belastet, die abhängig von der Länge der Flugstrecke ist. Verschiedene europäische Länder, zum Beispiel Deutschland oder Grossbritannien, kennen dieses Anreizsystem schon seit vielen Jahren. Eine solche Abgabe stösst in der Bevölkerung sogar auf grosse Zustimmung. In der Studie «Univox Umwelt 2016» von gfs-zürich haben sich fast drei Viertel der Befragten einer solchen Massnahme gegenüber positiv geäussert.

Nur mit freiwilligen Massnahmen werden die Emissionen im Flugverkehr weiter zunehmen statt sinken. Ohne einen massiven regulatorischen Eingriff, am einfachsten über den Preis, lassen sich Herr und Frau Schweizer nicht davon abbringen, ihre Feriendestinationen per Flugzeug zu erreichen. Natürlich ist Aufklärung über die Ursachen und Folgen des Klimawandels weiterhin wichtig. So kann die hohe Zustimmung der Bevölkerung zu entsprechenden Massnahmen gehalten werden. Doch das Wissen um den Klimawandel hält nur die wenigsten ab, weiterhin viel zu viel zu fliegen. <