

Klimapolitik im Flugverkehr Legislaturperiode 2019-2023

Der Klimawandel ist wohl die grösste Herausforderung, vor welcher die Menschheit zur Zeit steht. Während Wissenschaftler*innen schon vor Jahrzehnten vor der dramatisch zunehmenden Zunahme der – notabene menschengemachten – globalen Erwärmung warnten, hat diese Erkenntnis nun endlich die breite Masse erreicht - den Klimademos und Greta sei Dank! Alle Parteien ausser die SVP, versuchen nun Antworten gegen den Klimawandel zu finden. Zum Teil trägt die grüne Welle auch gar wunderliche Früchte. Ich hoffe, diese verderben dann nicht wieder nach den Wahlen.

Für mich persönlich waren neben den sozialen Aspekten die ökologischen Anliegen ebenfalls ein Grund, um der SP beizutreten. Es ist nun ganz entscheidend, dass die ökologischen Kräfte im Herbst massiv zulegen und die rechts-bürgerliche Mehrheit brechen. Wir haben keine Zeit mehr. Es ist nicht fünf vor, sondern fünf nach zwölf! Oder in den Worten von Greta Thunberg: Das Haus brennt.

Die Schweiz hat das Klimaabkommen von Paris unterzeichnet, das 1,5-Grad-Ziel ist sportlich, aber technisch absolut machbar, allein der politische Wille fehlte bis jetzt. Dabei ist die Schweiz geradezu prädestiniert, eine Vorreiterrolle in aktivem Klimaschutz zu übernehmen: Wir haben mit der ETH eine der besten technischen Hochschulen weltweit, Know-how ist also da. Zudem verfügen wir als wohlhabendes, sicheres Land über die nötigen Voraussetzungen, die wissenschaftlichen Erkenntnisse und technischen Massnahmen erfolgreich in die Tat umzusetzen. Es braucht jetzt endlich ein viel beherzteres Vorgehen, die Energiestrategie 2050 und die Pariser Klimaziele wirksam umzusetzen. Die SP hat gezeigt, wie das geht, zum Beispiel durch einen massiven Ausbau der Solarstromproduktion, Elektrifizierung der Mobilität und noch mehr Energieeffizienz im Gebäudebereich.

Während für 26% der Treibhausgasemissionen der Gebäudebereich verantwortlich ist, sind es beim Verkehr 29%. Hier sind also grosse Hebel, bei denen effektiv angesetzt werden kann. Die Technologien dafür sind vorhanden. Nicht eingerechnet ist hier aber der Flugverkehr, der es auf ca. 18% bringt, wenn der Klimaeffekt mit einbezogen wird in der obersten Schicht der Troposphäre.

Seit 20 Jahren beschäftige ich mich mit dem Flugverkehr, seit 3 Jahren auch als Co-Präsidentin der nationalen [Koalition Luftverkehr, Umwelt und Gesundheit \(KLUG\)](#). In den ersten Jahren standen vorwiegend die Lärmemissionen im Vordergrund, in letzter Zeit geht es aber ausschliesslich um die klimaschädliche Wirkung des Flugverkehrs. Ich stelle darum mit Genugtuung fest, dass nun auch das übermässige Fliegen in den Fokus der öffentlichen Wahrnehmung geraten ist. Und gerade wir Schweizer*innen müssen uns da an der eigenen Nase nehmen: Wir sind ein Volk von Vielfliegern. Dabei liegen 80% der angeflogenen Destinationen in Europa und könnten problemlos mit dem Zug erreicht werden, aber fliegen ist momentan geradezu obszön billig. Damit sich unser Mobilitätsverhalten ändert, braucht es nun dringend eine Flugticketabgabe, eine internationale Kerosinbesteuerung und einen Ausbau der Bahnverbindungen in die wichtigsten europäischen Städte.

Die Wende Richtung effektivem Klimaschutz muss uns jetzt gelingen – lieber heute als morgen. Das sind wir den nächsten Generationen gegenüber einfach schuldig.

Forderungen:

1. Einführung einer Flugticketabgabe

Falls es nicht gelingen sollte, im Rahmen der Beratungen zur CO₂-Gesetz-Revision eine lenkungswirksame Flugticketabgabe einzuführen, braucht es eine Nachbesserung zwingend in Form eines parlamentarischen Vorstosses. Diese Abgabe sollte je nach Streckenlänge mindestens zwischen 30 und 500 Fr. betragen und vollumfänglich oder teilweise der Bevölkerung zurückerstattet werden.

Begründung:

Der internationale Flugverkehr ist besonders klimaschädlich, weil er neben immensen Mengen CO₂ auch weitere Treibhausgase verursacht. Verursachergerechte, lenkende Massnahmen sind also dringend angezeigt. Alle Nachbarstaaten der Schweiz haben eine Form der Flugticketabgabe, das Argument der Verlagerung der Passagiere ins Ausland verfängt also nicht. Grossbritannien nimmt übrigens durch die Ticketabgabe jährlich 3 bis 4 Milliarden Fr. pro Jahr ein (siehe dazu auch [Pressekonferenz von KLUG vom 27. November 2018](#))

Eine Flugticketabgabe ist das einzige klimapolitische Instrument, das die Schweiz sofort und selbständig einführen kann.

2. Ausbau der Verbindungen in die europäischen Städte und des Nachtzug-Angebots

Umsteigen auf den Bahnverkehr lässt sich nur, wenn auch attraktive Zugverbindungen vorhanden sind. Es braucht hier eine Offensive der Schweiz, damit Verbindungen in die näheren Metropolen von Europa ausgebaut und schneller erreichbar werden. Besonders das Nachtzug-Angebot muss wieder erweitert und ausgebaut werden.

Begründung:

Keine Stadt innerhalb eines 1500 km-Radius sollte mit dem Flugzeug bereist werden. Das bedingt, dass der [Zugverkehr](#) aber auch eine wirkliche Alternative darstellt, verbindungstechnisch wie auch preislich.

Obwohl SBB-Chef Andreas Meyer unlängst noch betonte, dass Nachtzüge kein «business case» für die SBB seien, zeigt das Reiseverhalten vieler Leute in den letzten Monaten deutlich in eine andere Richtung: Der Nachtzug ist wieder beliebt und muss ausgebaut werden. Das hat nun auch die SBB anerkannt.

3. Internationale Kerosinbesteuerung

Die Schweiz setzt sich auf internationaler Ebene für eine Kerosinsteuer ein. Dieses Bekenntnis wird aktiv kommuniziert, national wie international.

Begründung:

Das [Chicagoer Abkommen](#) von 1944 muss dringend revidiert. Damals hat man den Flugverkehr bewusst von Abgaben befreit, um ihn «zum Fliegen» zu bringen. Dieses Ziel ist nun mehr als erreicht, es leuchtet darum nicht ein, warum der Flugverkehr weiterhin künstlich subventioniert und gegenüber allen anderen Verkehrsträgern bevorzugt werden soll.