

Von Flugscham keine Spur

Klimaschädlicher Tourismus Übers Wochenende nach Lissabon oder für einen Kurztrip nach Dubai: Die viel beschworene Flugscham ist bei der Schweizer Bevölkerung bisher kein Thema.

Bianca Lüthy und
Alexandra Aregger

Übers Wochenende ins pittoreske Lissabon, eine Woche Frühlingserien im sonnigen Dubai oder zwei Wochen Badeferien auf den Malediven. Seit Ende der Corona-Pandemie hat der Flugverkehr wieder Hochkonjunktur. Und das trotz der hohen Preise bei den Flugtickets und der anhaltenden Debatte über den Klimawandel.

Seit Beginn der Pandemie haben sich Flugreisen um fast zwei Drittel verteuert, wie aus dem monatlich erhobenen Landesindex für Konsumentenpreise im Luftverkehr hervorgeht. Allein in den vergangenen zwölf Monaten betrug das Plus rund 27 Prozent.

Warum führen hohe Flugpreise und Flugscham nicht zu einem nachhaltigen Verhalten? Das mag erstaunen, zumal Schweizerinnen und Schweizer bei anderen Themen durchaus sensibel auf einen kleinen Aufpreis reagieren und umweltfreundlicher konsumieren.

Das zeigt das Beispiel der Plastiksäcke, die im Detailhandel angeboten werden. Seit sie fünf Rappen kosten, greift kaum noch jemand danach. Ihr Verbrauch ist dem Detailhandelsverband Swiss Retail Federation zufolge in den letzten sechs Jahren um 88 Prozent zurückgegangen. Dabei handelt es sich bei den Kosten für die Plastiksäcke um wesentlich kleinere Beträge als bei den Ausgaben für eine Flugreise.

Soziale Medien verstärken die Sehnsucht nach Ferne

Nach Einschätzung von Monika Bandi Tanner spielen beim Thema Ferien ganz andere Komponenten eine Rolle. Sie ist Leiterin der Forschungsstelle Tourismus der Universität Bern. «Über Preisfaktoren lässt sich die Nachfrage im Tourismus nicht allein steuern, da hier Vorlieben, Prestige und das Bedürfnis nach Ferne hinzukommen», sagt Tanner.

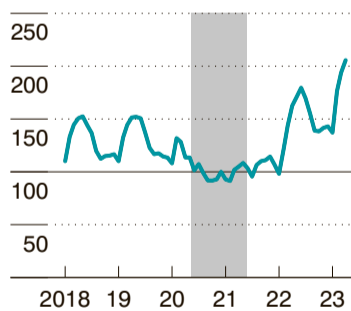
So ähnlich erklärt das auch Thomas Brudermann, Psychologe und Professor für Innovations- und Nachhaltigkeitsforschung an der Universität Graz: Das Fliegen sei stark in unserem Lebensstil verankert und omnipräsent, täglich werden wir in den sozialen Medien damit konfrontiert. Influ-



Warum führen die hohen Flugpreise nicht zu einem nachhaltigen Verhalten? Ferienbeginn am Flughafen Zürich im April 2023. Foto: Sabina Bobst

Fliegen kostet mehr als vor der Pandemie

Monatlicher Landesindex der Konsumentenpreise im Luftverkehr (Dezember 2020 = 100)



Die fehlenden Preise (Pandemie) wurden anhand eines statistischen Modells geschätzt.
Grafik: aa, vif, mre / Quelle: BFS

encer posten Strandbilder aus den Malediven, die Reichen und Schönen zeigen sich in traumhaften Ferienresorts – das verstärkt laut Brudermann die Sehnsucht nach Ferne.

Und auch die latente Krisenstimmung der vergangenen Jahre dürfte nach Einschätzung des Psychologen zu einer verstärkten Nachfrage nach Flugreisen beitragen. «Viele Unsicherheiten haben unser Leben die letzten Jahre geprägt und auch jetzt noch, darum denkt sich der Mensch: Ich muss jetzt leben und geniessen, wer weiss, wie lange das noch möglich ist», sagt Brudermann.

Dieser fehlende Zukunftsoptimismus trage dazu bei, kurzfristig zu denken. «Wäre die ak-

tuelle Zeit nicht so stark von Krisen geprägt, würde der Mensch einfacher Dinge in die Zukunft schieben können.»

Es werde erst dann weniger gereist, wenn die Menschen unmittelbar von Naturkatastrophen, Krieg oder einer Rezession betroffen seien.

Plastikmüll schafft eine ganz andere Art von Betroffenheit

Aus Sicht der Konsumentinnen und Konsumenten kommt hinzu, dass die negativen Auswirkungen von Flugreisen auf das Klima nicht unmittelbar sichtbar sind. Beim Thema Plastikmüll ist das jedoch anders. So kursieren in den Medien immer wieder Bilder von riesigen Plastikinseln in den Ozeanen oder Abfallbergen

an Waldrändern. Das schaffe eine ganz andere Art von Betroffenheit, erklärt Tourismusforscherin Bandi Tanner. Bei der Luftqualität ist die CO₂-Belastung aber kaum sichtbar und für den Konsumenten darum schwerer nachzuvollziehen.

Dabei wäre der Verzicht auf Flugreisen nach Einschätzung von Nachhaltigkeitsforscher Brudermann rein aus Klimasicht viel angebrachter. Plastik werde zwar oft als der Sündenbock Nummer eins dargestellt. In Studien zeige sich aber, dass der Verzicht auf Plastik im Alltag und die damit verbundenen positiven Folgen auf die Umwelt stark überschätzt würden. «Rein aus Sicht des Klimaschutzes nützt das nicht viel.»

Anders sei das beim Fliegen: «Ein Flug von Zürich nach Griechenland und zurück verursacht pro Person 800 bis 900 Kilogramm CO₂-Äquivalente.» Unter CO₂-Äquivalenten versteht man die Summe von tatsächlich ausgestossenem CO₂ und anderen Treibhausgasen, die in CO₂ umgerechnet werden. Beim Beispiel dieses Fluges entfällt rund ein Drittel der Klimawirkung auf Kohlendioxid und zwei Drittel auf andere Treibhausgase sowie Kondensstreifen.

Zum Vergleich: Für dieselbe Menge Emissionen könnte man sein Haus ein paar Hundert Jahre lang mit Licht versorgen. «Man könnte auch bis ans Ende seines Lebens täglich mehrere Plastiksäcke verbrauchen und würde nicht den gleichen Fussabdruck wie mit einem Langstreckenflug verursachen», so der Nachhaltigkeitsforscher.

Doch auch wenn Plastik nicht einen derart grossen CO₂-Abdruck verursacht, ist beim Kunststoff das Problem, dass er kaum abbaubar ist. Eine Plastiktüte braucht laut Umweltverbänden 20 Jahre, bis sie sich zersetzt. Das Mikroplastik, das dabei entsteht, bleibt noch viel länger in der Atmosphäre.

«Leider sind sehr viele dieser Zertifikate wertlos»

Die viel beschworene Flugscham ist kein Thema der Masse: «Damit beschäftigen sich nur Personen, die sich stark mit dem Klimawandel auseinandersetzen», so Brudermann. Deshalb kompensierten auch wenig Leute ihren Flug mit CO₂-Zertifikaten. «Wer sich nicht fürs Klima interessiert, zahlt auch keine Abgaben», sagt der Nachhaltigkeitsforscher.

Überdies sieht Brudermann die Zertifikate kritisch: «Leider sind sehr viele dieser Zertifikate wertlos. Dass zum Beispiel Bäume gepflanzt werden, kann den Abdruck allein nicht wettmachen. Eine Buche braucht 80 Jahre, um eine Tonne CO₂ zu binden.» Zudem versuche sich der Konsument so von seinem schlechten Gewissen freizukaufen und für sein problematisches Verhalten zu bezahlen. Prinzipiell sei es gut, für Umweltschäden zu zahlen, besser wäre es aber, man würde sie gar nicht erst verursachen.

50 Franken Aufschlag für den Klimaschutz? Nur 3 von 100 Swiss-Passagieren wählen neuen Ökotarif

Wer über Pfingsten spontan einen Kurztrip plant oder gerade seine Sommerferien am Strand bucht, kann bei der Fluggesellschaft Swiss eine neue Buchungskategorie wählen: Seit Februar bietet die Lufthansa-Gruppe, zu der die Swiss gehört, für alle Europaflüge einen Green-Tarif an.

Die Mehrkosten in der Economy gegenüber dem Classic-Tarif betragen pro Flug rund 50 Franken, wie eine Abfrage verschiedener Europaflüge in den kommenden Wochen zeigt. Dafür erhalten die Passagiere gegenüber dem Vergleichstarif die Möglichkeit einer kostenlosen Umbuchung.

Vor allem aber verspricht die Swiss, mit dem zusätzlichen Geld

das Klima zu schützen: einerseits, indem sie weniger CO₂ in die Atmosphäre ausstösse. Und andererseits, indem sie jenes, das sie trotzdem produziere, in den Folgejahren komplett kompensiere.

CO₂-Emission 80 Prozent tiefer als bei Kerosin

Die Vermeidung von Emissionen geschieht zu einem Fünftel über einen neuen Treibstoff: Der Gast mit Green-Tarif finanziert mit, dass nicht bloss mit Kerosin geflogen wird. Stattdessen kauft die Swiss sogenanntes Sustainable Aviation Fuel (deutsch: nachhaltiger Flugtreibstoff, kurz SAF) ein und mischt dieses der Tankfüllung bei. Dieses wird aus Biomasse

wie genutzten Speiseölen oder -fetten oder pflanzlichen Abfällen hergestellt, die zuvor CO₂ aus der Atmosphäre absorbiert und gespeichert haben. Darum liegen die Emissionen beim Verbrennen von SAF bis zu 80 Prozent unter jenen von herkömmlichem Kerosin. Dass es nicht 100 Prozent sind, liegt daran, dass die Verarbeitung ebenfalls Emissionen verursacht.

Den Rest des Ausstosses jener Flugreisenden, die den Ökotarif gebucht haben, kompensiert die Swiss mit diversen Initiativen: So fördert sie im Kanton Solothurn ein Projekt für «klimaoptimierte Waldbewirtschaftung». In Nepal bringt sie Frauen dazu, zum Kochen statt auf Holz auf Biogas zu

setzen, in Uganda sollen Haushalte ihr Trinkwasser mit moderneren Methoden als über dem Feuer reinigen: All das verringere die Abholzung, so das Versprechen.

Eine Minderheit bucht direkt bei der Swiss

Allerdings fliegt bislang eine kleine Minderheit der Passagiere mit dem neuen Tarif. «Insgesamt sind rund 3 von 100 Fluggästen gewillt, einen Klimaschutzbeitrag zu leisten», schreibt eine Sprecherin der Swiss. Die Zahlen für den Green-Tarif liegen noch tiefer, gehören doch zu den 3 Prozent auch Personen, die andernorts im Buchungsprozess freiwillig einzeln für SAF oder Klimaschutzprojek-

te einzahlen. Allerdings erfolgen die meisten Buchungen über Portale und Reisebüros, die den Green-Tarif gar nicht anbieten. Misst man dagegen nur jene Passagiere, die über die Swiss-Website buchen, wird bei jeder zehnten gebuchten Flugstrecke ein entsprechender Beitrag geleistet.

Die Herausforderung bei SAF besteht erstens darin, dass es im Moment noch knapp ist – und darum deutlich teurer als Kerosin. Fachpersonen erwarten, dass sich das in den nächsten Jahren ändert. Zweitens sind die Vermischung von SAF mit klassischem Kerosin und die Betankung eines Flugzeugs technisch zwar kein Problem, doch fehlt in der Schweiz die

Lieferkette für den Ökotreibstoff. «Zurzeit gibt es in der Schweiz keine Lieferanten, welche SAF anbieten, ebenfalls findet keine SAF-Produktion statt», erklärt die Swiss-Sprecherin. «Aus beiden Gründen betanken wir SAF daher in Wien und Frankfurt.»

Wer für einen Flug ab Zürich also den Green-Tarif bucht, dessen Flugzeug stösst trotzdem die volle Ladung CO₂ aus. Dafür wird für einen anderen Flug der Swiss ab Wien oder Frankfurt entsprechend mehr SAF eingespritzt. Für das Klima spielt es schliesslich keine Rolle, wo auf der Welt Treibhausgase ausgestossen werden.

Konrad Staehelin