Das Dilemma mit der Fliegerei

Ferienstart in Bern Zahlreiche Bernerinnen und Berner fliegen in die Ferne. Trotz Klimawandel. Wie lässt sich das vereinbaren?

Simone Klemenz und **Regina Schneeberger**

Noch ist es ruhig am Flughafen Bern-Belp. Es geht auch erst in gut zwei Stunden los. Kurz nach zehn Uhr morgens wird der Flug 2L222 der Helvetic nach Palma de Mallorca abheben. Familie Mumenthaler aus Lyss hat es sich bereits in der Abflughalle gemütlich gemacht. Mutter Katrin und Vater Stefan trinken einen Kaffee in der Lounge. Die Palme in der Ecke verströmt schon etwas Ferienflair. Tochter Finnja zieht sich derweil ihre Pandamaske über die Augen. «Ich schlafe jetzt», sagt die Sechsjährige. Lange währt die Ruhe aber nicht. Die Halle füllt sich. Der Flug ist relativ gut gebucht, 85 der 110 Plätze sind besetzt.

Die Sommerferien haben begonnen, und die Bernerinnen und Berner sind reisehungrig. Vom Flughafen in Belp werden in den kommenden Wochen rund 25'000 Passagiere in die Ferne reisen. Nebst den Balearen sind auch Zypern und Griechenland begehrte Destinationen. Die Flüge verbuchen eine Auslastung zwischen 70 und 85 Prozent. Urs Ryf, Chef des Flughafens, ist zufrieden. «Es läuft gut», sagt er. Wenn auch nicht ganz so gut wie im Vorjahr. Damals sei der Nachholbedarf nach den pandemiebedingten Einschränkungen noch grösser gewesen. Und: «Der Krieg in der Ukraine und die Inflation sorgen bei manchen für Verunsicherung.»

Trotzdem lassen sich die meisten die Lust am Reisen nicht nehmen. Gesamtschweizerisch fliegen wieder fast gleich viele Leute wie vor der Pandemie. Obschon sich Flugreisen um fast zwei Drittel verteuert haben. Viele Menschen greifen für die Auszeit im Ausland also tief ins Portemonnaie. Und das in Zeiten, in denen der Klimawandel immer sichtbarer wird: extreme Dürre in Spanien, Hochwasserkatastrophen in Italien, riesige Waldbrände in Kanada.

Flugscham und Vorfreude

Dass Fliegen den Klimawandel ankurbelt, ist nicht neu. So wird bei einem Flug rund zehnmal so viel CO_2 ausgestossen wie bei einer gleich weiten Zugfahrt. Oder anders gesagt: Wer sich ein Jahr lang vegetarisch ernährt, macht die Treibhausgasersparnisse mit einem einzigen Retourflug nach Neapel zunichte.

Warum steigen die Bernerinnen und Berner also trotzdem ins Flugzeug? Fliegt das schlechte Gewissen mit? Und wie gehen Menschen, die sich das Fliegen zum Beruf gemacht haben, mit dem Thema Flugscham um?

In der Halle des Flughafens herrscht bereits Ferienstimmung. Die Leute plaudern, lachen, freuen sich sichtlich auf die Tage am Meer. Trotz sorgloser Stimmung: Viele machen sich durchaus Gedanken zum ressourcenintensiven Transportmittel, das sie gewählt haben. So auch Katrin Mumenthaler. «Das ist ein Luxus, den wir uns hier gönnen.» Die Familie fliegt nur noch alle zwei Jahre. Früher, Anfang 20, habe sie auch für kurze Städtetrips das Flugzeug genommen, sei dreibis viermal pro Jahr so verreist. «Heute überlege ich mir viel mehr, ob es wirklich nötig ist.» Wenn es mit dem Zug machbar sei, wähle sie diesen Weg.

Die muntere Reisegruppe nebenan kommt beim Thema Flugscham ebenfalls ins Sinnieren. Das werde wohl seine letzte Flugreise sein, sagt Viktor Frech. «Der Moossee ist ja eigentlich genauso schön wie das Meer.» Nun habe er sich aber von der Gruppe überzeugen lassen. «Es muss sich jeder selber an der Nase nehmen», findet Monika Schaniel. Sie esse beispielsweise kein Fleisch, fahre nicht Hunderte Kilometer mit dem Auto. Und Monika Sollberger ergänzt: Sie sei gerne daheim, in Spiez am See, das sei fast wie Ferien machen. «Aber manchmal braucht es einfach einen Tapetenwechsel.»

Die Reiselust ist gross

Auch den Reiseprofi trifft man an diesem Vormittag zufälligerweise am Flughafen an. Globetrotter-Chef André Lüthi hat aber keine Zeit für einen Kaffee in der Wartehalle. Denn: Erst beim Check-in merkt er, dass seine Identitätskarte seit einem Monat abgelaufen ist. Er muss seinen Pass daheim holen gehen. Dank rascher Kehrtwende nach Bern klappt es dann doch noch. Er fliege geschäftlich für ein Treffen nach Mallorca, sagt er. Geht das heute nicht auch digital? «Oftmals schon, aber nicht immer. Manchmal ist es wichtig, die Leute persönlich zu treffen und ihnen in die Augen zu schauen», sagt Lüthi. Er fliege etwa gleich viel wie vor der Pandemie – das bringe sein Beruf mit sich. Das Reisen und das Entdecken der Welt steckten in uns Menschen. «Wir können das Fliegen nicht verbieten, aber wir müssen die Mobilität sauberer machen.»

> «Manchmal braucht es einfach einen Tapetenwechsel.»
>
> **Monika Sollberger**
> Passagierin



Viktor Frech (Zweiter von links) diskutiert mit seinen Begleiterinnen Monika Schaniel (links) und Monika Sollberger (rechts). Foto: Adrian Moser



Tabea Pfäffli kam soeben aus Rom zurück. Foto: Sabina Bobst



Stefan und Katrin Mumenthaler reisen mit Tochter Finnja nach Palma. Ein Luxus, den sie sich nicht mehr jährlich gönnen. Foto: Adrian Moser

Mit dem Tapetenwechsel ein Geschäft macht Paul Gosteli. Er hat sich auf Reisen mit einem Flug ab Bern-Belp und Fernreisen spezialisiert. Gosteli führt Reisebüros in Wabern, Spiez, Interlaken und Thun. In letzterem locken zahlreiche Kataloge mit nahen und fernen Destinationen. Auf einem Kühlschrank kleben gelbe Achtung-Känguru-Schilder. Beim Eingang steht die Nachahmung einer griechischen Säule. Es ist der Versuch, etwas Exotik bis nach Thun zu holen.

Die Reiselust seiner Kundschaft hat Gosteli in den letzten Wochen deutlich gespürt. Rege lief der Betrieb an allen Standorten. «Die Leute wollen in die Ferien», sagt er. Es könnte gar das beste Jahr seit Beginn des Büros werden. Übernommen hat er Geo Tours 2009.

Wie erklärt er sich den diesjährigen Boom? Vor allem auch mit der hiesigen Lebensweise. Mit dem Druck, der auf jedem Einzelnen lastet. Den vielen Arbeitsstunden pro Woche. Die Menschen flögen in die Ferien, um sich für ihre Leistungen zu belohnen. «Es ist ein Ausbrechen in fremde Kulturen.»

Zur Belohnung auf die Insel

Besonders gefragt sind diesen Sommer auch bei Gosteli Badeferien auf einer netten Insel wie Mallorca oder Kreta. Auch Fernreisen sind populär. Die Leute planen wieder. Buchen aber lieber etwas Authentisches fernab der Zivilisation, als sich in der Masse zu tummeln. Corona? Längst vergessen. Und der Klimawandel?

Wer zu Gosteli ins Reisebüro kommt, scheut Flugreisen in der Regel nicht. «Da das Oberland vom Ferntourismus lebt, sieht man das Reisen mit dem Flugzeug hier wohl etwas gelassener.» Dass er selbst Flugreisen ankurbelt, ist für ihn kein Problem. Wäre es eines, «so müsste ich meine Firma sofort aufgeben». Für Gosteli wäre das sehr schwer. Zu verwoben ist sein Leben mit dem Tourismus. Er ist in einem Hotel aufgewachsen und verbringt heute bis zu zwei Monate pro Jahr beruflich und privat im Ausland.

Dass gewisse Bereiche im Tourismus nie hundertprozentig nachhaltig sein würden, damit müsse man in dieser Branche leben. Der Trend, die Angebote so klimafreundlich wie möglich zu gestalten, werde sich aber halten. Denn auch wenn die Kundschaft nicht auf Fliegen verzichten will, stellt Gosteli auch bei ihr ein höheres Bewusstsein für Umweltthemen fest. «Viele machen sich mehr Gedanken über die Dauer des Aufenthaltes.» Wer einen Langstreckenflug bucht, bleibt meist länger an einer Destination.

Ein Leben in der Luft

Das ist für Tabea Pfäffli meist nicht möglich. Ihr letzter Langstreckenflug bis nach Hongkong dauerte 13 Stunden. Sie blieb zwei Tage und Nächte in der Metropole. Und flog dann wieder 13 Stunden zurück. Tabea Pfäffli ist Flugbegleiterin bei der Swiss.



Die Badesachen sind gepackt: Die Koffer reisen im Bauch des Flugzeuges mit nach Mallorca. Foto: Adrian Moser

Sie ist eine von über 3500 Kabinenmitarbeitenden, die für die Swiss täglich in die Lüfte steigen. Meistens ist die Bernerin auf Langstreckenflügen mit grösseren Maschinen im Einsatz. Am Tag des Gesprächs war Pfäffli aber noch «kurz in Rom».

Das Fliegen ist ihr Traumberuf. Seit 15 Jahren ist sie bei der Swiss. «Meinen Arbeitsort über den Wolken zu haben, fasziniert mich», sagt sie. Dass man dank des Flugzeuges innerhalb weniger Stunden in völlig neue Welten eintauchen kann, ebenfalls. In jedem Flieger sitzen neue Menschen, man lernt andere Kulturen kennen.

Die Gäste haben sich über die Jahre verändert. Sie seien teilweise fordernder geworden, sagt Pfäffli. Haben eine grosse Erwartungshaltung oder auch mal Extrawünsche. Anderseits habe man gerade nach der Pandemie bei vielen Gästen auch eine sehr grosse Dankbarkeit und Freude gespürt, überhaupt wieder fliegen zu dürfen.

Fliegen gehört zum Alltag

Tabea Pfäffli lebt in der Stadt Bern. Sie arbeitet neben dem Fliegen auch noch in einer Primarschule. Von ihrem Zweitjob weiss sie: Fast jedes Kind ist heute schon mal in einem Flugzeug gesessen. Fliegen ist etwas Alltägliches geworden. Und doch hat es seine Faszination offenbar nicht verloren: «Wenn ich sage, was ich arbeite, sind die Leute neugierig und wollen mehr wissen.»

Kritische Fragen kommen kaum. Pfäffli erklärt sich das so: «Die Menschen verbinden das Fliegen mit etwas Schönem, da es meist in die Ferien oder zu Familienmitgliedern, die in der Ferne wohnen, geht.»

Macht sie sich selbst wegen der Vielfliegerei ein Gewissen? «Ich mache mir schon Gedanken zum Thema Umwelt, aber ich arbeite sehr gerne in meinem Beruf.» Eine Flugscham verspürt die Bernerin daher nicht. Sie begrüsst aber die Massnahmen der Swiss in Bezug auf die Nachhaltigkeit. Modernere Flugzeuge mit weniger Emissionen. Das Einsetzen von nachhaltigem Treibstoff und das Fördern neuer Technologien. Aufgeklebte Folien auf der Flugzeugoberfläche, welche die strömungsgünstigen Eigenschaften einer Haifischhaut imitieren und den Treibstoffverbrauch reduzieren.

> «Da das Oberland vom Ferntourismus lebt, sieht man das Reisen mit dem Flugzeug hier wohl etwas gelassener.»
>
> **Paul Gosteli**
> Reisebüro-Inhaber

Am Samstag wird Tabea Pfäffli mit ihrem Rollkoffer wieder durch Bern schreiten und nach Zürich fahren. Sie wird erneut abheben. Es geht einmal mehr nach Hongkong. Es ist fast schon ein Heimkommen.

Das schlechte Gewissen

Was die befragten Bernerinnen und Berner über ihren Umgang mit der Fliegerei schildern, passt ins schweizerische Gesamtbild. Laut einer Umfrage empfinden 60 Prozent der Schweizerinnen und Schweizer keine Flugscham. Die Befragung wurde im Juni von Tamedia und «20 Minuten» durchgeführt. Bei den Frauen ist das schlechte Gewissen dabei etwas ausgeprägter als bei den Männern.

Wer ins Ausland verreist, tut dies in 50 Prozent der Fälle mit dem Flieger. Das Bewusstsein, dass dies der Umwelt schadet, sei bereits ein erster kleiner Schritt in Richtung Verhaltensänderung, sagt Bernadette Sütterlin. Sie ist Expertin für nachhaltiges Konsumverhalten und forscht an der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften. Dass der Mensch trotz dieses Bewusstseins fliegt, habe unter anderem mit seiner Denkweise zu tun: Sein Fokus liegt stark auf dem Hier und Jetzt.

Wer auf einen Flug verzichtet, könne die positiven Auswirkungen seines Verzichts nicht sofort sehen – sie erfolgen verzögert und sind dazu noch ungewiss. Das mit dem Fliegen verbundene unmittelbare Konsumerlebnis sei daher attraktiver. Der Mensch nehme den Klimawandel allgemein als ein abstraktes Phänomen wahr, das zeitlich und räumlich weit entfernt sei und von dem er nicht betroffen sei.

Geht es um Ferien, wird der Nutzen als so gross empfunden, dass die Preise das Verhalten nicht in einem derartigen Masse steuern können wie beispielsweise bei den Plastiksäcken im Detailhandel. Seit diese fünf Rappen kosten, ist ihr Verbrauch deutlich zurückgegangen.

Wer fliegt, sucht zudem gerne eine Legitimation für sein Verhalten. Zum Beispiel: Man nehme ja sonst immer den ÖV. Sütterlin sagt dazu: «Umweltfreundliches Verhalten kann dazu führen, dass man sich dadurch als moralisch legitimiert erachtet, sich in anderen Verhaltensweisen weniger umweltfreundlich zu zeigen.» Diese Denkweise sei insofern problematisch, als dadurch die positive Wirkung der einen Handlung durch die andere teilweise oder gar ganz zunichtegemacht werden könne.

Die Branche ist im Wandel

So schwierig es ist, die Menschen zu einem nachhaltigen Reiseverhalten zu bewegen – unmöglich ist es nicht. Die Reisebranche befindet sich bereits im Wandel. So werden beispielsweise Nachtzugverbindungen wieder gefördert. Für Sütterlin ist das Anbieten von attraktiven und einfach zugänglichen klimafreundlichen Alternativen zentral. Nur so kann es langfristig zu Verhaltensänderungen kommen.

Ganz vom Fliegen weg kommen die Schweizerinnen und Schweizer deshalb sicherlich nicht. Globetrotter-Chef André Lüthi plädiert stattdessen für eine weltweite CO_2-Abgabe auf Flugtickets. Das Geld sollte dann in die Entwicklung neuer, umweltfreundlicherer Technologien investiert werden.

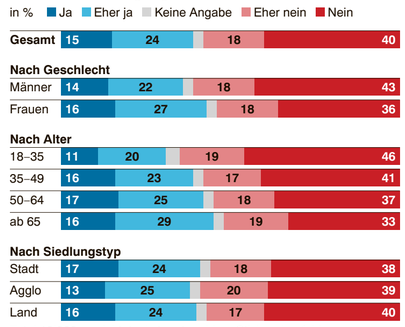
Manche gibt es schon, sie kommen aber nicht grossflächig zum Einsatz. Synthetisches Kerosin könnte die Emissionen minimieren. Derzeit ist dieses aber um ein Vielfaches teurer als der herkömmliche Treibstoff. Nichtsdestotrotz müssen Airlines in Europa ab 2025 jeder Tankfüllung synthetisches Kerosin beimischen. So verlangt es die EU. Bis 2050 sollen 70 Prozent des Treibstoffes nachhaltig sein.

Auch an elektrischen Antrieben wird getüftelt. Während bereits elektrische Zweisitzer unterwegs sind, geht es bei Passagierflugzeugen langsamer vorwärts. Noch sind die Batterien zu schwer und haben zu wenig Leistung, wie Zukunftsforscher Morell Westermann kürzlich gegenüber SRF sagte.

Zurück in die Gegenwart: In Belp geht es Richtung Abflug. Anders als an den grossen Flughäfen spazieren die Leute hier zum Flugzeug. Manche schiessen schon jetzt die ersten Erinnerungsfotos. Bald sind alle an ihren Plätzen. Die Turbinen beginnen zu rotieren, die Luft unter dem Bug flimmert. Die Maschine des Typs Embraer 190 rollt, beschleunigt, hebt ab. Innert kurzer Zeit verschwindet sie am Horizont.

Mehrheit kennt keine Flugscham

Frage: Finden Sie, dass man ein schlechtes Gewissen haben sollte, wenn man mit dem Flugzeug in die Ferien reist?



Total 13'660 gewichtete Antworten. Max. Stichprobenfehlerbereich: +/– 1,6 Prozentpunkte. Umfrage in Zusammenarbeit mit der Leewas GmbH. Repräsentativ für Stimmberechtigte.

Grafik: mrue, can, bal / Quelle: «20 Minuten»-/Tamedia-Onlineumfrage

Einst flogen deutlich mehr Leute ab Bern

Gut 50'000 Leute nutzten im vergangenen Jahr den Flughafen im Belpmoos. Zum Vergleich: Zürich verzeichnete 22,6 Millionen Passagiere. Der Berner Regionalflughafen setzt auf Charterflüge während der Feriensaison und auf Businessjets. 13 Destinationen werden angeflogen. Unter anderen von der sogenannt virtuellen Berner Airline Flybair, die zwar über kein Flugzeug verfügt, aber Flüge bestellt und vermarktet. Als der Flughafen mit Skywork noch eine eigene Airline hatte, herrschte deutlich mehr Verkehr. In den besten Jahren flogen damals über 200'000 Leute ab und nach Belp. Im August 2018 musste Skywork Konkurs anmelden. *(rsc)*

Kann eine Solaranlage den Lärmkonflikt lösen?

Jagdschiessanlage Schützen und Gemeinde Wohlen prüfen Mehrzweck-Schallschutz.

Das Problem besteht seit Jahrzehnten: Die Jagdschiessanlage Bergfeld in Hinterkappelen wird intensiv genutzt, das heisst, es wird dort häufig geschossen. Der Lärm ist nicht nur in Hinterkappelen, sondern auch in Wohlen und Uettligen gut zu hören. Rund 7000 Einwohnerinnen und Einwohner seien betroffen, sagt Gemeindepräsident Bänz Müller (SP plus).

Nun könnte sich eine Lösung für den Lärmkonflikt abzeichnen: «Eine Machbarkeitsstudie soll aufzeigen, welche baulichen Massnahmen zu weniger Lärm führen», sagt Müller. «Diese Bauten sollen auch für eine möglichst grosse Fotovoltaikanlage genutzt werden.» Die Anlage soll einen «relevanten Beitrag» zur Energieversorgung leisten. Durch die Verbindung von Lärmschutz und Stromproduktion könnte sich die verfahrene Situation zwischen Anwohnenden und Schiesssportbegeisterten entspannen – so die Hoffnung.

Der Wohlener Gemeinderat hat für die Studie einen Kredit von 50'000 Franken bewilligt. Am Anfang stand ein runder Tisch zwischen den Anwohnenden, den Jagdschützen und der Gemeinde. Die Gespräche leitete das Regierungsstatthalteramt.

Ausnahmebewilligung nötig

Die Suche nach einem möglichen Investor führte zur BKW. Der Energiekonzern signalisierte Interesse und unterstützt die Studie finanziell. Zudem will das kantonale Amt für Umwelt und Energie einen Förderbeitrag in Höhe von 30'000 Franken sprechen. Die Studie soll zu Beginn des nächsten Jahres vorliegen.

Das Areal, auf dem sich die Jagdschiessanlage befindet, liegt in der Landwirtschaftszone. Das führt zu einer rechtlichen Hürde im Bewilligungsprozess. «Damit der Kanton eine Ausnahmebewilligung erteilen kann, braucht es eine signifikante Reduktion des Lärms», sagt Müller.

Zuletzt verbuchten Gegnerinnen und Gegner des Schiesslärms einen Teilerfolg auf der rechtlichen Ebene: Nach einer Beschwerde gegen die geplante neue Rollhasenanlage entschied die Baudirektion des Kantons Bern, dass das Baugesuch der Jagdschützen Bern überarbeitet werden muss. Die Berechnung der Immissionsgrenzwerte sei nicht korrekt erfolgt.

Das ganze Gelände der Jagdschiessanlage umfasst rund 40'000 Quadratmeter – einschliesslich eines Waldstücks. Allenfalls überdacht würde aber wohl nur ein Teil davon im Bereich der heutigen Gebäude und des Parkplatzes. Zudem könnten die Schallschutzwände genutzt werden. Doch zuerst müsse die Machbarkeitsstudie positiv ausfallen, sagt Müller. «Ist dies der Fall, so hoffe ich, dass die Beteiligten die Pläne dann auch weiterverfolgen und umsetzen.»

Man stehe dem Projekt positiv gegenüber, teilt die BKW auf Anfrage mit. «Sollte die Fotovoltaikanlage realisiert werden, dürfte sie gemäss Einschätzungen der BKW eine installierte Leistung im einstelligen Megawattbereich haben.» Für Fragen zur genauen Grösse sei es aber noch zu früh.

Rentiert die Anlage?

Die Jagdschützen seien stark an einem guten Auskommen mit den Anwohnerinnen und Anwohnern interessiert, sagt Dominic Merz, Präsident der Jagdschützen Bern. Er betont aber auch, dass die geltenden Vorschriften zum Lärmschutz eingehalten würden.

> «Damit der Kanton eine Ausnahmebewilligung erteilen kann, braucht es eine signifikante Reduktion des Lärms.»
>
> **Bänz Müller**
> Gemeindepräsident Wohlen

Die Jagdschützen brachten die Idee mit der Energieproduktion ursprünglich ins Spiel: «Wir stellen den Boden für die Fotovoltaikanlage zur Verfügung und verzichten auf Pacht und Zins», so Merz. «Dafür integriert der Investor den Schallschutz in die Anlage.» Bei den Sitzungen mit der BKW habe sich aber gezeigt, dass ein komplexerer Unterbau für die Solarpanels die Wirtschaftlichkeit schmälere.

Die Realisierung der Pläne dürfte also nicht ganz einfach werden. Denn trotz starkem Bekenntnis der Politik zur Energiewende stünden die Investoren nicht Schlange. Die Rendite gehe vor. Sicher ist für die Jagdschützen laut Merz aber eines: «Ein solches Projekt können wir nicht aus unseren finanziellen Mitteln stemmen.»

Simon Wälti



Die Schiessanlage Bergfeld in Hinterkappelen: Anwohnende fühlen sich vom Schiesslärm gestört. Foto: Adrian Moser