

Seitenblick des Präsidenten

Regard en coin du président



Matthias Samuel Jauslin
president@aeroclub.ch

Zentralpräsident
Aero-Club der Schweiz
Président central
Aéro-Club de Suisse

Feindbild Luftfahrt

Seit der emotionalen Nationalratsdebatte um das neue CO₂-Gesetz Ende 2018 wird die Luftfahrt immer mehr als Feindbild dargestellt. War in der ursprünglichen Bundesratsvorlage noch keine Rede von einer Flugticketabgabe, ist diese versteckte Steuer zum Pièce de Résistance geworden. So soll zusätzlich zum Programm CORSIA und zur Einbindung des Luftverkehrs in das europäische Emissionshandelssystem dem Fluggast die Lust am Fliegen genommen werden. Abgaben, die innerhalb Europas koordiniert sind, finden sogar weit ins bürgerliche Lager Anhänger und Luftfahrtunternehmungen haben den grundsätzlichen Widerstand aufgegeben.

Doch wer den kleinen Finger gibt, dem wird die ganze Hand genommen. So hat die grüne Nationalrätin Regula Ritz ein Werbeverbot für die Luftfahrt ins Spiel gebracht und ihre Parteikollegin Lisa Mazzona aus Genf hat einen Vorstoss im Bundesparlament eingereicht, der ein Verbot von Inlandflügen fordert. Mazzona moniert, dass ab Genf besonders häufig Zürich angefliegen werde und 2018 mehr als 622 000 Personen auf dem Luftweg zwischen diesen beiden Städten gereist seien. Dabei unterschlägt sie, dass die Passagiere ab Genf oft aufgrund fehlender Direktverbindungen zu ihrer Wunschdestination via Zürich fliegen. So steigen über 85 Prozent aller Inlandpassagiere in Zürich auf einen Anschlussflug um. Gemäss bundesrätlicher Antwort würden aber bei einem Verbot von Inlandflügen Transitpassagiere aller Wahrscheinlichkeit nach nicht auf den Zug ausweichen, sondern eher einen Flug über einen anderen Umsteige-flughafen buchen. Der Bundesrat erwartet bei einem Verbot von Inlandflügen keine massgebliche Einsparung an CO₂ und auch keine Reduktion der Schadstoff- und Lärmbelastung. Im Gegenteil könnten Umsteige Flüge über weiter entfernte Drehkreuze sogar zu einer Zunahme des CO₂-Ausstosses führen.

Wollen wir in Zürich weiterhin direkte Anbindungen an die interkontinentalen Wirtschaftszentren, so ist die Drehkreuzfunktion auch mit inländischen Umsteigepassagieren zu bedienen. Zugegeben – schon heute gibt es innerhalb Europas gute Reisealternativen. In den schnellen, schienengebundenen Fernverkehr soll selbstverständlich weiter kräftig investiert werden. Dabei die Luftfahrt als Feindbild darzustellen, ist jedoch der falsche Weg. Um praktikable und partnerschaftliche Lösungen zu erarbeiten, braucht es alle Verkehrsträger.

L'aviation diabolisée

Depuis le débat émotionnel au Conseil national autour de la nouvelle loi sur le CO₂ fin 2018, l'aviation est toujours davantage diabolisée. Alors que dans le projet du Conseil fédéral il n'était pas encore question d'une redevance sur le billet d'avion, cet impôt caché est devenu la pièce de résistance. Ainsi, en plus du programme CORSIA et de l'intégration du trafic aérien dans le système européen de commerce des émissions, cela doit décourager le passager de prendre l'avion. Les redevances, qui sont coordonnées au sein de l'Europe, trouvent des partisans même au plus profond du camp bourgeois et les compagnies aériennes ont abandonné la résistance de principe.

Mais quand on donne un doigt, c'est la main entière qui est prise. Ainsi, Regula Ritz, conseillère nationale des Verts, a fait jouer une interdiction de publicité pour l'aviation et sa collègue de parti Lisa Mazzona, de Genève, a soumis une intervention au Parlement fédéral qui exige une interdiction des vols intérieurs. Madame Mazzona critique le fait que des vols entre Genève et Zurich ont lieu particulièrement souvent et qu'en 2018 plus de 622'000 personnes ont voyagé par la voie aérienne entre ces deux villes. Elle omet de dire que les passagers au départ de Genève s'envolent souvent vers leur destination via Zurich, en raison de l'absence de liaisons directes. Ainsi, plus de 85% des passagers intérieurs prennent une correspondance à Zurich. Mais, selon la réponse du Conseil fédéral, en cas d'interdiction des vols intérieurs, selon toute vraisemblance les passagers en transit ne se reporteraient pas sur le train, mais réserveraient plutôt un vol par un autre aéroport pour la correspondance. En cas d'interdiction des vols intérieurs, le Conseil fédéral ne s'attend pas à une économie déterminante de CO₂, ni à une réduction des nuisances sonores et de la pollution. Au contraire, les vols de correspondance par des plaques tournantes plus éloignées pourraient même entraîner une augmentation des émissions de CO₂.

Si nous voulons maintenir à Zurich des liaisons directes vers les centres économiques intercontinentaux, la fonction de plaque tournante doit être exercée également avec des passagers de correspondance intérieure. Il existe certes d'ores et déjà de bonnes solutions de rechange pour les voyages à l'intérieur de l'Europe. Il faut bien entendu continuer à investir fortement dans le trafic ferroviaire rapide à grande distance. Toutefois, il est faux de diaboliser l'aviation ce faisant. Pour élaborer des solutions praticables et partenariales, il faut tous les vecteurs de transport.