



Stefan Ehrbar

«Kommen Sie zurück!» Diese Botschaft impfen die **SBB** und Co. ihren Kunden derzeit ein. Ganzseitige Zeitungsinserate, Erinnerungsbriefe an frühere GA-Inhaber und Radiospots sollen bewirken, dass sich die Züge, Trams und Busse wieder füllen.

Mit dem Coronazertifikat und Öffnungsschritten in vielen europäischen Ländern rücken auch internationale Zugverbindungen wieder in den Fokus. Vergangene Woche gaben die **SBB** bekannt, dass das Angebot nach Italien wieder ausgebaut wird. Auch nach Frankreich sind wieder mehr Züge unterwegs als noch vor wenigen Wochen.

Ende 2019 hatten die **SBB** und ihre Partner einen deutlichen Ausbau angekündigt: Mehr internationale Verbindungen mit neuen Zügen und schnelleren Reisezeiten wurden versprochen. Dann kam Corona. Jetzt muss die Bahn dort anknüpfen, wo sie aufgehört hat. Das Klima spielt dabei eine entscheidende Rolle. Die Sorgen um den Klimawandel sind nicht verschwun-

den. Immer mehr Menschen ist es wichtig, klimaschonend zu reisen. Dabei ist die Bahn im Vorteil. Das belegt eine neue Studie von Infracore, die dieser Zeitung vorliegt. Im Auftrag von TGV Lyria, der für den TGV-Verkehr zwischen der Schweiz und Frankreich zuständigen Firma,

«Der Klimavorteil ist die aktuelle Trumpfkarte, welche die Bahnbranche spielen muss.»



Timo Ohnmacht
Verkehrssoziologe

Die Bahn kämpft mit dem Klima um Kunden

Eine neue, umfassende Studie belegt: Die Fernreise mit dem Zug schlägt in Sachen Klimabilanz selbst jene mit dem Elektroauto um Längen. Doch reicht das, um die Züge zu füllen?

berechnete das Zürcher Beratungsunternehmen die Emissionen verschiedener Verkehrsträger auf fünf Verbindungen von der Schweiz nach Frankreich.

«Es gibt fast keinen Grund mehr für das Flugzeug»

Das Büro untersuchte, wie viele sogenannte CO₂-Äquivalente pro Person bei Fahrten mit verschiedenen Verkehrsträgern entstehen. In dieser Kennzahl sind auch andere Treibhausgase als CO₂ enthalten. Die Forscher berücksichtigten Emissionen, die bei der Herstellung von Autos entstehen, aber auch beim Bau von Infrastruktur für Eisenbahnen oder bei der Stromerzeugung für Elektroautos. Ebenfalls einberechnet haben sie die Anfahrt zum Bahnhof oder Flughafen und die Weiterfahrt ans wirkliche Reiseziel, das selten der Bahnhof oder Flughafen selbst ist.

Die Experten verglichen verschiedene Routen: vom Stadtzentrum in Genf ins Pariser Zentrum, von der Zürcher Innenstadt in den Pariser Vorort Boulogne-Billancourt oder von



Reinach ins Pariser Stadtzentrum. Die Fahrt mit einem TGV von Genf nach Paris verursacht vier- bis sechsmal weniger Emissionen als die Fahrt mit dem Fernbus – je nachdem, ob es sich um einen neuen oder älteren Zug handelt. Die Fahrt mit dem Elektroauto löst acht- bis zwölfmal mehr Emissionen aus, jene mit dem konventionellen Auto 18- bis 28-mal mehr und der Flug 19- bis 28-mal mehr als der Zug. Besonders schlecht schneiden Geschäftsautos ab, weil in ihnen durchschnittlich weniger Menschen sitzen. Dasselbe Bild zeigt sich auf allen untersuchten Relationen. Die Fahrt von Zürich nach Boulogne-Billancourt schlägt im neuen TGV mit 4,3 Kilogramm CO₂-Äquivalenten zu Buche, mit dem Auto werden 103 Kilogramm fällig und mit dem Flugzeug 112.

TGV Lyria hofft, dass das Klimaargument bei Frankreichreisenden zu einem Umdenken führt. «Es gibt fast keinen Grund mehr, das Flugzeug zwischen der Schweiz und Paris zu nehmen», sagt Lyria-CEO Fabien Soulet. «Um die Fahrgäste vom

Flugzeug oder der Strasse auf die Schiene zu bringen, will TGV Lyria das Umweltkriterium zu einem grundlegenden Auswahlkriterium machen.» Hinzu komme, dass TGV Lyria in normalen Zeiten jeden Tag fast 18 000 Plätze sowie «extrem wettbewerbsfähige Preise» anbiete.

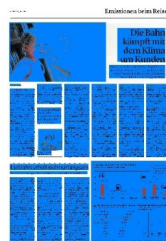
Ökobilanzdaten sind für Konsumenten abstrakt

Doch reicht das Klimaargument aus? Der Verkehrssoziologe Timo Ohnmacht von der Hochschule Luzern sagt, die wichtigsten Faktoren für die Wahl eines Verkehrsmittels seien die Fahrzeit, der Komfort und der Preis. Ebenfalls entscheidend sei, wie gut ein Verkehrsmittel zugänglich und erreichbar sei. Erst danach folgten das Prestige, die Konformität mit dem sozialen Umfeld und das Verantwortungsbewusstsein zum Beispiel für die Umwelt.

Ökobilanzdaten seien sehr abstrakt für die Konsumenten – anders als etwa die zurückgelegten Distanzen oder der Benzinverbrauch. «Wir sind noch am Punkt, wo wir die Bevölkerung

darüber aufklären müssen, was viel ist und was wenig», sagt Ohnmacht. Vergleichsstudien wie jene von Infras seien kommunikativ sehr nützlich – genauso wie Klimabilanzrechner, die auf Buchungsplattformen aufgeschaltet werden. Mit einem solchen Rechner könne die Bahn Kunden mit einem «ausgeprägten Umweltbewusstsein» und bei nicht routinemässigen Entscheiden gewinnen. Das sind vor allem Ferienreisen, bei denen sich Kunden fragen, ob sie etwa nach Wien fliegen oder den Nachtzug nehmen sollen.

Klar sei aber auch: Ein tiefer Preis ist das wichtigste Argument. «Die Hebel sind am grössten, wenn sich die Ökobilanz im Kaufpreis bereits niederschlägt», sagt Timo Ohnmacht. Beim grenzüberschreitenden Flugverkehr werde das Kerosin aber nicht besteuert. Eine Flugticketabgabe könne Transparenz schaffen. «Solange aber die Kostenwahrheit bei den Flugstrecken noch nicht gegeben ist, ist der Klimavorteil die aktuelle Trumpfkarte, welche die Bahnbranche spielen muss.»



Luftfahrt erholt sich nur langsam

An den Flughäfen geht es aufwärts. Kommen bald die Amerikaner?

Aviatic Die Augen der Passagiere müssen am Flughafen Zürich wieder weiter wandern. Reichte dem grössten Airport des Landes vor einigen Wochen eine Anzeigetafel, um alle Abflüge eines Tages aufzuzählen, sind die Bildschirme wieder gut gefüllt. Die Zahl der Starts und Landungen nimmt stetig zu. Am vergangenen Sonntag zählte der Flughafen 373 Bewegungen – der höchste Wert seit dem 16. August 2020. Vom Vorkrisenwert ist das aber noch weit entfernt: Am gleichen Sonntag vor zwei Jahren waren es 790.

Ähnlich sieht es am Basler Euroairport aus. Knapp 9700 Menschen flogen am Sonntag über Basel – der höchste Wert seit über sechs Monaten. Vor zwei Jahren allerdings waren es am gleichen Sonntag 31 000 Menschen gewesen.

Die Normalität ist im Flugverkehr also noch weit weg. So sieht es auch eine Sprecherin der Swiss: «Insgesamt liegen die Bu-

chungsbestände immer noch deutlich unter dem Niveau der Zeit von vor der Pandemie», sagt sie. «Eine strukturelle Erholung der Luftfahrt ist aktuell noch nicht zu erkennen.»

Viele Länder erleichtern Geimpften die Einreise

In den letzten Wochen habe die Airline aber Buchungszuwächse für die Sommersaison verzeichnet und sie gehe davon aus, dass die Buchungen weiter zunehmen. Besonders beliebt sei der Mittelmeerraum mit Spanien, Portugal, Griechenland und Italien. Stärker nachgefragt seien auch klassische Städtedestinationen wie London oder Berlin und auch auf den USA-Strecken nach Miami und New York sowie auf den Flügen nach Dubai würden wieder mehr Buchungen verzeichnet.

Immer mehr europäische Länder vereinfachen die Einreise zumindest für vollständig Geimpfte. Laut einer Übersicht des

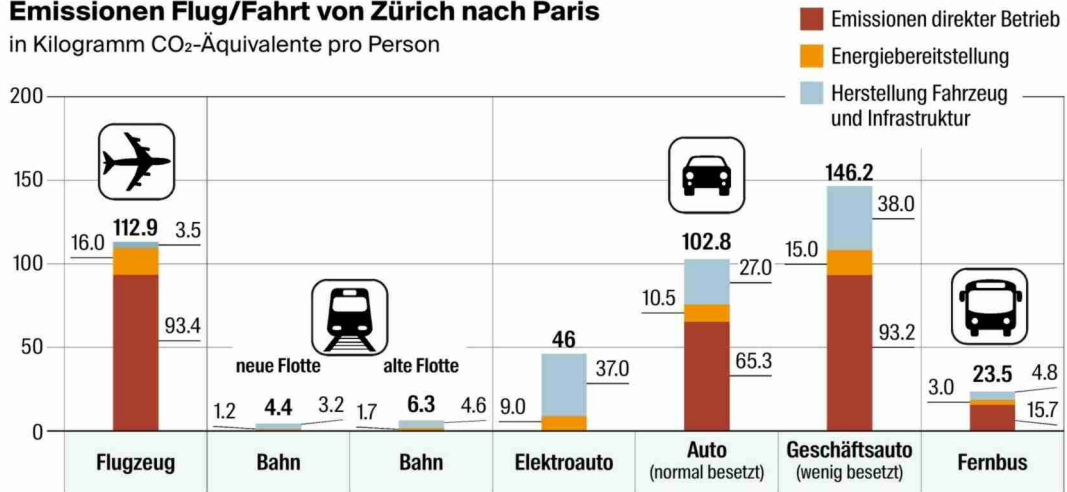
Portals «travelnews.ch» können Geimpfte etwa ohne Quarantäne oder Tests nach Dänemark einreisen. Seit gestern dürfen Geimpfte und Genesene auch wieder nach Frankreich. Dieselbe Regelung gilt in Griechenland und Kroatien. Einfacher geworden ist die Einreise auch nach Deutschland – zumindest für Einwohner der Kantone Aargau, beider Basel, Graubünden, Solothurn, Tessin, Zug und Zürich, die nicht mehr auf der Risikoliste stehen.

Mehr Flugpassagiere könnte es auch wieder auf Reisen in die Schweiz geben. Die USA haben diese Woche die Schweiz in ihrer Risikoeinschätzung abgestuft und warnen nun nicht mehr vor der Einreise. Die US-Amerikaner sind eine wachsende und wichtige Gruppe für den hiesigen Tourismus. Laut dem «Blick» könnte der Bundesrat noch diese Woche die letzten Hürden für die Einreise geimpfter Amerikaner beseitigen. (chs)



Emissionen Flug/Fahrt von Zürich nach Paris

in Kilogramm CO₂-Äquivalente pro Person



Beliebteste Kurzstreckendestinationen

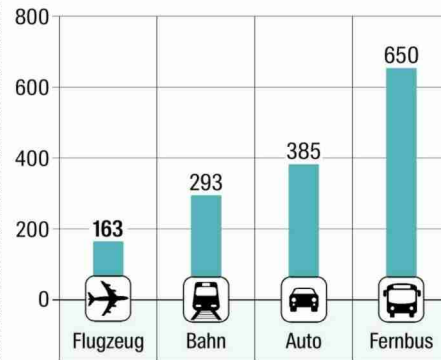
Flugpassagiere aus der Schweiz, 2019

London Heathrow	1 255 566
Amsterdam Schiphol	1 066 357
Berlin*	904 264
Barcelona	826 073
Paris Charles de Gaulle	787 881
Wien	754 469
Madrid	724 572
Lissabon	654 330
Frankfurt	642 452
London Gatwick	634 101

*damalige Flughäfen Schönefeld und Tegel

Reisezeit der Verkehrsmittel

in Minuten, von Zürich nach Paris (Boulogne-Billancourt)



Quellen: Infras, Bundesamt für Statistik/Grafik: Oliver Marx