



Der Sonntag
5401 Baden
058/ 200 53 10
www.sonntagonline.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 87'806
Erscheinungsweise: wöchentlich

Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 24
Fläche: 31'106 mm²

Swiss-Chef kritisiert «Sololauf der EU»

Harry Hohmeister kündigt teurere Flugtickets an und warnt vor den Folgen der neuen europäischen CO₂-Steuer

VON BENJAMIN WEINMANN

Seit Anfang Jahr ist das neue CO₂-Gesetz der EU in Kraft, das der Swiss jährlich 10 bis 15 Millionen Franken an Mehrkosten beschert. Die Deutsche Bank rechnet gar mit 1,1 Milliarden Euro für die Branche. Jetzt ist klar, wer diese Kosten der Swiss zu tragen hat: die Passagiere. «Wir werden die Zusatzkosten wie andere Airlines an die Kunden weitergeben müssen», sagt Swiss-Chef Harry Hohmeister gegenüber dem «Sonntag». Einzig, wie hoch diese Preiserhöhungen ausfallen werden, sei noch nicht entschieden. Die EU selber rechnet im Vorfeld mit durchschnittlich bis zu 15 Franken teureren Tickets.

Das System der EU (EU ETS) sieht den Handel von Emissions-Zertifikaten vor, um eine Senkung von CO₂-Emissionen zu erzwingen. Die Regel gilt für Starts und Landungen auf EU-Flughäfen. Für Hohmeister ist das die falsche Lösung: «Unseren Ansprüchen an ein sinnvolles ökonomisches Instrument genügt das EU ETS nicht.»

Angesichts des massiven globalen Widerstands gegen dieses System wäre es laut Hohmeister dringend angebracht, zuerst diesen internationalen Konflikt zu lösen und sich dann auf weltweit tragbare Lösungen zu einigen.

TATSÄCHLICH HABEN BEREITS US-Fluggesellschaften vor dem Europäischen Gerichtshof gegen das System geklagt. Ohne Erfolg. Und China weigert sich ganz einfach, daran zu partizipieren, was für den Swiss-CEO keine Überraschung ist:

«Die Position ist nachvollziehbar und war auch absehbar. Der internationale Widerstand ist nur das Resultat des Sololaufs der EU.» Länder wie Russland und Indien haben mit Retorsionsmassnahmen gedroht. Grundsätzlich befürworte die Swiss Massnahmen zum Klimaschutz. «Die Frage ist aber letztlich, wofür die Lenkungsabgaben verwendet werden. Werden damit ganz einfach Staatshaushalte saniert, lehne ich dies strikte ab.» Die Erlöse aus der Schweiz gehen in die britische Haushaltskasse.

Vor allem führe das EU ETS aber zu einer einseitigen, zusätzlichen Belastung für europäische Fluggesellschaften. «Wenn die Regierungen die Bedeutung

15 Mio. Fr.

So viel kostet die neue CO₂-Steuer der EU die Swiss laut Schätzungen. Bezahlen müssen dies die Kunden.

der Airline-Industrie nicht respektieren und uns unterstützen, dann werden wir gegenüber asiatischen und Middle-East-Konkurrenten zurückfallen», warnt der Swiss-Chef. Es gehe ihm nicht um finanzielle Unterstützung. «Aber wenigstens sollte man uns durch Steuern und Regulierungen, die nicht zweckmässig sind, nicht noch zusätzliche Steine in den Weg legen.» Schliesslich hat sich die Aviatik-Industrie mit ihren kleinen Renditen auch aus eigenen Anreizen selber hohe Ziele gesetzt – die Halbierung des CO₂-Verbrauchs bis 2020. Die Swiss sel-

ber hat seit ihrer Gründung 2002 den Kerosinverbrauch pro Passagier um 17 Prozent reduziert. Zudem setzt sie bei der Flottenerneuerung und -erweiterung auf leichtere Flugzeuge.

AUCH DIE KLEINE Helvetic Airways steht dem EU ETS kritisch gegenüber. Man sei mit wesentlichen Mehrkosten konfrontiert, sagt Finanzchef Tobias Pogorevc. Komme hinzu, dass in der Branche Ungewissheit bestehe, wie der Handel der CO₂-Zertifikate funktionieren soll. Die Zusatzkosten habe man bereits in die Ticketkalkulationen einbezogen.

Für Hohmeister wäre das Konzept eines einheitlichen europäischen Luftraums, des «Single European Sky», das grösste europäische Klimaschutzprojekt. Dieser würde vor allem direktere Flugrouten ermöglichen. «Hier weiss man seit Jahrzehnten, was zu tun wäre. Es geschieht aber leider viel zu wenig.»

Aus Bern erhält Hohmeister keine komplette Rückendeckung. «Wir favorisieren eine weltweite Ausgestaltung, verschliessen uns aber nicht Lösungen auf europäischer Ebene im Kampf gegen die Klimaerwärmung», sagt Daniel Göring, Sprecher vom Bundesamt für Zivilluftfahrt. 2012 werden sogar Verhandlungen weitergeführt über die Zusammenführung mit dem EU-Emissionshandel. Damit würde die Sache noch teurer, da die Schweiz bisher als Drittstaat behandelt wird. Paul Kurrus, Präsident des Dachverbands der Schweizer Luftfahrt, Aerosuisse, rechnet in diesem Szenario mit Kosten in dreistelliger Millionenhöhe.