

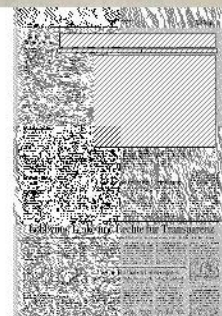
Warnung vor mehr Flugverkehr

Durch eine **Verteuerung des Flugbenzins** in der EU könnte die Schweiz als Hub für die Branche attraktiver werden



Flugbenzin belastet die Umwelt. Welchen Preis das haben darf, ist die Frage.

MARTIN RUETSCHI/KEYSTONE



Argus Ref 36552114

Die Schweiz muss entscheiden, ob sie zum Schutz des Klimas internationale Flüge verteuern will. Der Bundesrat sagt Ja, die Umweltverbände befürchten, er werde zu spät kommen.

DANIEL FRIEDLI

Es tönt paradox. Der Flugverkehr in der Schweiz könnte in den nächsten Jahren erheblich zunehmen, warnen die Umweltverbände, mit entsprechend mehr Lärm-, Luft- und Klimabelastung. Und dies wegen einer derzeit heiss diskutierten Frage, die eigentlich genau auf das Gegenteil zielt: Wie erreicht man, dass der Luftverkehr, heute einer der grössten Klimasünder, seinen Treibhausgasausstoss senkt?

Anschluss bringt am meisten

Der Grund für die Sorgen liegt bei den unterschiedlichen Antworten, die es dazu derzeit gibt. Die EU führt per 2012 ein Emissionshandelssystem für den Luftverkehr ein, das den Verbrauch von Kerosin verteuern und so die Emissionen reduzieren soll. Die Airlines werden das Recht erhalten, eine begrenzte Quote von Emissionen gratis auszustossen. Was darüber hinausgeht, müssen sie an einer Börse ersteigern oder mit dem Kauf von Verschmutzungsgutscheinen kompensieren.

Die Schweiz hingegen weiss bisher vor allem, was sie nicht will. Mit

106 zu 66 Stimmen hat der Nationalrat gestern als Zweitrat den Wunsch des Kantons Bern abgelehnt, zum Schutz des Klimas auf allen internationalen Flügen eine Kerosinsteuer einzuführen. Solche Flüge müssten laut Uno-Abkommen steuerfrei bleiben, befand eine Mehrheit.

Welches die Alternativen dazu sind, hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) nun in einer Studie untersuchen lassen, die dem «Bund» vorliegt. Geprüft werden darin grob zusammengefasst folgende Fragen: Soll sich die Schweiz dem EU-System anschliessen oder soll sie eine eigene Lösung suchen? Und soll sie sämtliche Flüge verteuern oder nur jene in die EU?

Die Schlüsse sind je nach Blickwinkel verschieden. Für den Luftfahrtsektor hätte es finanzielle Vorteile, die Schweiz würde selber aktiv und sie würde nur EU-Flüge belasten. Aus umweltpolitischer Sicht sieht es anders aus. Die stärkste Emissionsreduktion wäre bei einem vollen Anschluss ans EU-System zu erreichen.

Für die Umweltverbände ist denn auch klar, dass dieser Schritt nun getan werden muss. Sie fordern, dass die Schweiz im EU-System von Beginn weg mitmacht und sämtliche Flüge dem Emissionshandel unterstellt. Sonst wäre es für Airlines aus Übersee plötzlich billiger, Interkontinentalflüge via Schweiz zu führen als via EU-Länder. «Die Schweiz würde so zum

Hub von ganz Europa», befürchtet Patrick Hofstetter vom WWF.

Anders sieht dies die Luftfahrtbranche, die auf eine Verbesserung ihrer Wettbewerbsfähigkeit hofft. Die Frage der Flugemissionen müsse global angepackt werden, sagt Paul Kurrus, Präsident des Dachverbands Aerosuisse. Die Schweiz dürfe jetzt nicht überstürzt auf den europäischen Sonderzug aufspringen. Zudem kommen für ihn Anreize wie ein Emissionshandel erst in letzter Priorität. Man könne den Treibstoffverbrauch auch anders senken – durch technische Neuerungen, direktere Flugrouten und eine effizientere Infrastruktur.

Spielt Bazl auf Zeit?

Wer letztlich obsiegen wird, ist noch offen. Zwar bekräftigte Umweltminister Moritz Leuenberger gestern, der Bundesrat wolle sich dem Handelssystem der EU anschliessen. Über das Wie äussert man sich im Bazl aber noch sehr vorsichtig. Zunächst müsse nun der Optionenbericht analysiert werden, dann sei die politische Diskussion zu führen. Fraglich bleibt damit auch, ob die Schweiz rechtzeitig auf den Einführungs termin 2012 bereit sein wird. Genau dies kritisiert der WWF. Er glaubt, dass das Bazl auf Zeit spiele – und die Schweiz in drei Jahren so automatisch mehr Flugverkehr erhalte.

Leuenberger wirbt für Lärmschutz

Bundesrat Moritz Leuenberger hat gestern einen Abstimmungskampf eröffnet, der aus seiner Sicht gar kein richtiger sein wird. Er warb für ein Ja zur Spezialfinanzierung Luftverkehr, über die am 29. November abgestimmt wird. Sie sieht vor, dass jene Erträge aus der inländischen Kerosinsteuer, die heute in den Strassenbau gehen, künftig dem Luftverkehr zufließen. Die 40 Millionen

Franken sollen dazu dienen, die Sicherheit zu verbessern und Lärmschutzmassnahmen umzusetzen. Auch die Flugsicherung auf Regionalflugplätzen würde damit finanziert.

Leuenberger gab seiner Hoffnung Ausdruck, die Vorlage möge gewissermassen im Schatten der Minarett-Initiative schlank durchgehen. Widerstand sei noch nicht in Sicht, und er spreche si-

cher auch im Namen der Umweltverbände. Damit hat sich der Umweltminister allerdings etwas gar weit vorgewagt. Der Verkehrsclub der Schweiz (VCS) ist noch unschlüssig, und beim WWF hiess es, für das Randthema werde man keine Abstimmungsparole fassen. Die Grünen sagen Nein zur Vorlage, weil sie darin eine weitere Subventionierung des Luftverkehrs sehen. (fri)