

Der Luftverkehr geht beim Klimaschutz vergessen

Vom Weg, den der Bundesrat im Klimaschutz eingeschlagen hat, profitiert entgegen der Absicht des CO₂-Gesetzes die Fliegerei: Sie muss weder die CO₂-Abgabe noch den Klimarappen zahlen.

Von **Bruno Vanoni, Bern**

Die Schweiz soll bis ins Jahr 2010 den Verbrauch fossiler Treibstoffe unter den Stand von 1990 senken. Dies verlangt das CO₂-Gesetz, das nunmehr seit fünf Jahren gilt. Die Vorgabe gilt nicht nur für Benzin und Diesel, sondern ausdrücklich auch für Flugtreibstoff – sofern dieser nicht für internationale Flüge eingesetzt wird.

Um das ferne Reduktionsziel zu erreichen, hat der Bundesrat eine CO₂-Abgabe erwogen. Damit wäre gesetzeskonform auch der Treibstoff für den inländischen Flugverkehr verteuert worden, bestätigt das Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (Buwal). Doch auf Druck von Wirtschafts-, Öl- und Autoverbänden hat der Bundesrat eine CO₂-Abgabe auf Treibstoffen vorerst abgelehnt. Er will stattdessen einer privaten «Stiftung Klimarappen» erlauben, 1,3 bis 1,9 Rappen pro Liter Treibstoff einzukassieren, um damit Klimaschutzprojekte zu finanzieren.

Fürs Buwal nicht «oberste Priorität»

Von diesen Klimarappen aber wird der inländische Luftverkehr nicht erfasst. Dies bestätigt Armin Heitzer von der Erdöl-Vereinigung, die das Konzept des Klimarappens entwickelt hat. Der inländische Luftverkehr sei dabei «nie ein Thema gewesen». Er sei folglich auch «nicht Gegenstand der Vereinbarung», die Ende August mit dem Bund abgeschlossen werden soll. Das wird paradoxe Folgen haben: Wer mit dem Auto von Zürich nach Genf fährt, belastet das Klima schnell einmal mit 50 Kilogramm CO₂ – und soll dafür künftig via

Benzinpreis 30 bis 40 Rappen an die Klimarappen-Stiftung zahlen. Wer aber von Zürich nach Genf fliegt, verursacht als Fluggast deutlich mehr CO₂ – und muss gleichwohl keinen roten (Klima-) Rappen bezahlen. Zum Vergleich: Die CO₂-Abgabe hätte die gleiche Strecke per Auto um 6 Franken verteuert, per Flugzeug wohl um einiges mehr.

Dass die Fliegerei nach dem bundesrätlichen Schwenk von der CO₂-Abgabe zum Klimarappen durch die Maschen der CO₂-Politik fällt, wird im Buwal nicht bestritten, aber relativiert: Der inländische Flugverkehr verursache nur einen sehr kleinen Teil der CO₂-Emissionen aus Treibstoffen, sagt Thomas Stadler. Gemäss Statistik sind es knapp 1,4 Prozent. Deshalb hätten die Reduktionsbemühungen in diesem Bereich «nicht gerade oberste Priorität», sagt Stadler. Zudem sei der Treibstoffverbrauch für den inländischen Luftverkehr seit 1990 um 20 Prozent zurückgegangen – viel stärker als vom gesamten Treibstoffverbrauch verlangt. Allerdings ist dieser Trend zum grossen Teil auf das Militär zurückzuführen, das in seinem letzten Umweltbericht einen Rückgang des Kerosinverbrauchs um 40 Prozent innert zehn Jahren vermeldete.

Auftrag auch für internationale Flüge

Seit 1999 nimmt der Verbrauch der inländischen Fliegerei wieder zu. Ihr Dachverband Aerosuisse hat sich in der Vernehmlassung gegen eine CO₂-Abgabe gewehrt. Sein Sekretär Kurt Howald reagiert denn auch erfreut auf die Nachricht, dass die Luftfahrt nicht einmal mit dem Klimarappen belastet wird. Beim WWF beklagt Klimaexperte Patrick Hofstetter grundsätzlich, dass der Bund bisher «keinerlei Massnahmen beschlossen» hat, um – wie es das Gesetz verlangt – den CO₂-Ausstoss auch der internationalen Flüge zu reduzieren. Diese fallen ins Gewicht: Wie der Bundesrat selber anerkannt hat, sind sie schuld an 13 Prozent des gesamten CO₂-Ausstosses der Schweiz.

