

GASTKOMMENTAR zur Luftfahrt im Zeichen des Klimawandels

# Aviatik zu Unrecht am Pranger

Noch selten waren sich so viele Politiker einig, mit gut gemeinten, aber wirkungslosen Rezepten den Einfluss der Luftfahrt auf das Klima bekämpfen zu wollen. Warum plötzlich dieser Aktivismus? Hat man doch im Pariser Klimaabkommen von 2015 und COP 24 2018 die nötigen Ziele und Massnahmen zur Begrenzung der Klimaerwärmung beschlossen. Zweifellos haben der trockene Sommer 2018 und Schülerproteste dem Thema Aktualität verliehen. Allerdings entfernt sich der öffentliche Diskurs zuweilen von den Fakten.

Im öffentlichen Diskurs wird beispielsweise kolportiert, dass die Luftfahrt die klimaschädlichste Transportart überhaupt sei. Das Fliegen sei viel zu billig. Deshalb würden die Leute massenhaft unnötig fliegen. Jetzt müsse man endlich mal ein Zeichen setzen und den Flugpassagieren mit neuen Steuern und Abgaben die Lust aufs Fliegen dämpfen. Ja, von Flugscham ist sogar die Rede. Die Fliegerei ist zum veritablen Prügelknaben in der Klimadebatte geworden. Was ist davon zu halten? Was sind die Fakten? Welchen Beitrag leistet die Aviatik zum Klimawandel und zu dessen Bekämpfung?

Gemäss den Grundlagen der UNO (IPCC) ist der zivile Luftverkehr mit rund 2% am weltweiten Verbrauch von fossiler Energie beteiligt. Daraus resultiert auch ein Anteil von rund 2% am menschenverursachten CO<sub>2</sub>-Ausstoss. Obschon beim Kampf gegen den Klimawandel das CO<sub>2</sub> im Vordergrund steht, tragen auch andere Treibhausgase zum Klimawandel bei. Gemäss dem Bericht «Aviation and the Global Atmosphere» der UNEP und WMO trägt der weltweite Luftverkehr deshalb geschätzte 3,5% zum menschenverursachten Treibhauseffekt bei. Dieser Anteil könnte gemäss IPCC mit zunehmendem Luftverkehr auf etwa 5% im Jahr 2050 anwachsen. Langfristig wird der Klimaeinfluss jedoch durch die CO<sub>2</sub>-Emissionen dominiert.

Im Vergleich dazu wird der Einfluss anderer Sektoren auf das Klima konstant unterschätzt. So trägt beispielsweise die Informatik derzeit 3,7% zum Treibhauseffekt bei. Dieser Anteil wird für das Jahr 2025 auf 8% geschätzt. Der Strassenverkehr ist mit 18% am globalen anthropogenen CO<sub>2</sub>-Ausstoss beteiligt. Auch die Hochseeschifffahrt übertrifft mit ihrem CO<sub>2</sub>-Ausstoss die Fliege-



Paul Kurrus

Der Alt-FDP-Nationalrat und ehemalige Linienpilot aus Arlesheim ist Ehrenpräsident von Aerosuisse, dem Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt.

rei deutlich. Und schliesslich darf nicht vergessen werden, dass die Landwirtschaft, gemäss IPCC mit 31% am Ausstoss von Klimagasen beteiligt ist.

Vor diesem Hintergrund erstaunt es schon, dass die Luftfahrt derart einseitig als Klimasünder am Pranger steht. Belasten doch andere Sektoren das Klima in viel grösserem Ausmass. Wenn jeder Sektor, entsprechend seinem Anteil am Klimawandel, zu Massnahmen verpflichtet würde, wäre dem Klima mehr gedient, als wenn man einseitig von einem kleinen Emittenten massive Einschränkungen erwartete.

Trotz relativ bescheidenem Beitrag der Aviatik zum Klimawandel hat die Luftfahrt in den vergangenen Jahren grosse Anstrengungen unternommen, um ihren Beitrag im Kampf gegen den Klimawandel zu leisten. Bereits eingeführt ist die Teilnahme der Luftfahrt am europäischen Emissionshandelssystem (EU ETS). Da der Klimawandel aber ein globales Problem ist, braucht es auch weltweit wirkende Massnahmen. Nationale oder regionale Alleingänge nützen nichts. Im Gegenteil, wegen Ausweichverkehr und den damit verbundenen weiteren Flugwegen schaden sie dem Klima sogar zusätzlich. Vor diesem Hintergrund

ist es der Luftfahrt, nach 15 Jahren intensiver Verhandlungen mit dem sogenannten Corsia-Abkommen der UNO, als erstem und einzigem Sektor gelungen, ab 2020 ein weltweites System zur Begrenzung des (Netto-)CO<sub>2</sub>-Ausstosses der Luftfahrt einzuführen. Die Schweiz hat übrigens massgeblich am Zustandekommen dieses Abkommens mit Modellcharakter mitgewirkt.

Die derzeit herumgebotenen Rezepte zur Bekämpfung der durch die Luftfahrt verursachten Klimawirkung sind von höchst zweifelhaftem Nutzen für die Umwelt. So hätte eine von der Schweiz eingeführte Flugticketabgabe voraussichtlich keinen Einfluss auf die Nachfrage, weil der Markt bekanntlich den Preis diktiert. Statt des erhofften Umweltnutzens würde eine solche Abgabe die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt massiv schwächen. Dies ist angesichts von über 190 000 Arbeitsplätzen, die gemäss Bundesrat hierzulande im Zusammenhang mit der Luftfahrt stehen, von grosser Bedeutung.

Die vorgesehene Rückerstattung der Erträge einer Flugticketabgabe an die Bevölkerung mag gut ankommen, ist aber klimapolitisch nicht unproblematisch, weil davon ausgegangen werden muss, dass die zusätzlichen Mittel in den Haushalten mindestens teilweise zu zusätzlichem CO<sub>2</sub>-Ausstoss, beispielsweise im Strassenverkehr, führt. Schliesslich wäre die Schweiz gut beraten, die ungünstigen Erfahrungen anderer Länder bei der Einführung von Steuern und Abgaben bei der Fliegerei zu berücksichtigen. So wurden die Steuern und Abgaben auf Flugreisen, beispielsweise in Dänemark, Österreich, Holland und Irland nach kurzer Zeit entweder ganz abgeschafft oder mindestens stark reduziert.

Die Luftfahrt ist bei der Bewältigung ihrer Hausaufgaben in Sachen Klimaschutz auf Kurs. Die Politik, beispielsweise in der EU, hingegen nicht. Wenn der vor 15 Jahren von der EU beschlossene «Single European Sky» heute umgesetzt wäre, könnten 10% des gesamten CO<sub>2</sub>-Ausstosses der europäischen Luftfahrt eingespart werden. Damit wäre dem Klima mehr gedient als mit neuen Steuern und Abgaben. Daher wäre die Schweiz gut beraten, statt neue zweifelhafte fiskalische Instrumente einzuführen, die bereits beschlossenen und klimawirksamen Massnahmen konsequent umzusetzen.

PERSÖNLICH

## Leere Kinosäle an bester Lage

Was ist mit der Kinokultur passiert? Die Frage stellte sich mir in den vergangenen Wochen jedes Mal, wenn ich mich in einen der Basler Säle setzte. Denn so unterschiedlich der Schweizer Nischen-Dokumentarfilm «Gateways to New York» über den Ingenieur Othmar Ammann und der Hollywood-Film «Rocket Man» über den Popmusiker Elton John formal und inhaltlich auch sind, so hatten sie doch eines gemeinsam: erschreckend wenig Zuschauer.



von Marc Krebs

«Rocket Man» sah ich am Samstag, 20.40 Uhr, Regenwetter, beste Kinozeit. Früher war der grosse Küchlin-Saal dann jeweils «brätschvoll». Tempi passati. Für «Rocket Man» wurden die Parterre-Plätze nicht mal für den Verkauf freigegeben. Offenbar rechnen die Betreiber nicht mehr damit, dass der Saal zur Hälfte voll werden könnte. So gönnt man sich als Besucher zwangsläufig einen Platz auf dem Balkon für 19 Franken und stellt fest, dass selbst hier oben die Mehrheit der Sitze leer bleibt.

Dasselbe habe ich in den vergangenen Monaten bei «A Star Is Born» und «Bohemian Rhapsody» erlebt: Hollywood-Blockbuster im prächtigen Küchlin-Hauptsaal, aber kaum Publikum in den Sesseln. Ein trister Anblick. Das lässt nichts Gutes für die Zukunft des Kinos erahnen. Denn Netflix und Home Cinema lassen sich nicht mehr zurückschlagen.

So wie sich die Zeiten ändern, war es ganz gut, dass die Basler Stimmbevölkerung vor Jahren Nein sagte zu einem Multiplex-Neubau an der Heuwaage. Denn dieser müsste wohl bald ungenutzt werden. Bleibt noch die Frage: Wie schlau ist es, im Einkaufszentrum Stüchi neue Kinosäle zu eröffnen? Lautet das Stüchi-Motto: von leer zu leer? Wenn nicht einmal mehr der «Rocket Man» im Basler Kino abhebt, wer dann?

@ marc.krebs@chmedia.ch

APROPOS

## Strandleben

Zugedeckt bis zum Kinn ruht die Person unter einem Sonnenschirm auf dem Liegestuhl. Reglos. Auf den ersten Blick ist nicht zu erkennen, ob es sich um einen Mann oder eine Frau handelt. So klapprig-dürr, so gebrechlich ist dieser Mensch. Daneben ein Rollstuhl. Ausserdem drei Frauen. Dem Alter nach zu schliessen Tochter, Enkelin und Urenkelin. Punkt 12 Uhr mittags kommt Bewegung in die Gruppe. Die drei Frauen treten zum Liegestuhl, ziehen die Decke weg, schieben den Rollstuhl noch näher heran, helfen beim Aufstehen. Jetzt wird deutlich, dass es sich um eine Frau handelt – eine sehr, sehr alte Frau. Mindestens 90 muss sie wohl sein. Vorsichtig und liebevoll helfen ihr die anderen in den Rollstuhl, schieben sie in Richtung Hotel. Mittagszeit an einem Strand irgendwo an der italienischen Adria. Noch ist Vorsaison, noch ist es ruhig; die Menschenmassen fallen erst in ein paar Wochen ein. Bei der nächsten Begegnung grüssen wir freundlich: Buongiorno! Die alte Frau lächelt, nickt kaum merklich.

Welch ein Kontrast zu den Strandschönheiten, die ihre perfekten, bereits leicht gebräunten Bodys präsentieren! Doch Platz ist hier auch für kranke und schwache Menschen; auch sie sollen Meeresluft einatmen und ein paar Sonnenstrahlen geniessen dürfen. Ein Kontrast aber auch zum Umgang mit Alten in Mitteleuropa. Ein Satz wie: «Glaub ja nicht, dass ich mich um dich kümmerne, wenn du einmal alt und pflegebedürftig bist», käme hier im Süden kaum jemandem über die Lippen.

◆ Dagmar Heuberger



ANSICHTSSACHE von Max Dohner

Natürlich ist das ein Vergnügen – und darüber hinaus? In einem Einkaufszentrum von Jakarta, Indonesien, ist eine Ausstellung zu sehen mit «Digitaler Kunst». Wie zu erwarten, verwirrt die Show etwas die Sinne und bietet Kindisches zum Spass. Man fühlt sich in einer Art dreidimensionalem Computer-Game. Genau darum ist das keine «Kunst», sondern Chilbi. Der Titel des Gezeigten verrät es deutlich:

«Zukunftspark mit Blumentieren». Die «Blumen» sind elektronische Design-Imitationen, höchst ungenau und völlig verkitscht. Ganz und gar nicht der Natur nachempfunden (sonst wären die Bilder tausendfach genauer), entsprangen sie der dünnen Erlebnisfähigkeit von Programmierern. Das ist am Ende ein visuelles Diktat und höhnt nicht zuletzt der Natur des Menschen.

FOTO: TATAN SYUFLANA/KEY