

Einspruch

Flugwirtschaft ist erwacht

Von Madeleine Göschke-Chiquet

Im Rahmen der Klimadebatte verteidigt Paul Kurrus in der *BaZ* die Flugwirtschaft. Das ist sein gutes Recht, aber bei seinen Zahlen und Behauptungen hört unser Verständnis auf. Laut Herr Kurrus trägt die europäische Luftfahrt nur 0,1 Prozent zum gesamten CO₂-Ausstoss bei. Woher diese Zahl? Schon vor zehn Jahren bezifferte die IATA den weltweiten CO₂-Beitrag der Luftfahrt mit 2 Prozent. In einem Einspruchstext der *BaZ* vom 15.1. 2019 wurde vorgerechnet, dass der Beitrag des Flugverkehrs zur Schweizer CO₂-Produktion im Jahr 2030 rund 30 Prozent betragen wird, dies auf Grund offizieller Zahlen.

Mit dem UNO-Abkommen zur Begrenzung des CO₂-Ausstosses der Luftfahrt meint Herr Kurrus wohl das Corsia-Abkommen. Wie wenig wert dieses PR-Unternehmen der Flugwirtschaft für das Klima ist, steht ebenfalls im erwähnten *BaZ*-Artikel. Das zahnlose Klimaabkommen von Katowitz feiert Herr Kurrus als «Riesenleistung». Kein Wunder, denn der Flugverkehr kommt darin fast ungeschoren davon.

Wochenendflüge dominieren

«Die einseitige Fokussierung auf die Luftfahrt» gibt es nicht. Es ist vielmehr so, dass die Flugwirtschaft erst seit wenigen Monaten in die Klimadiskussion einbezogen wird. Ihre Klimabelastung erfolgte bisher von der Öffentlichkeit weitgehend unbemerkt.

Die Basler Wirtschaft braucht das vorausgesagte Passagier-Wachstum des EuroAirport (EAP) von 66 Prozent bis zum Jahr 2030 nicht. Nur 18 Prozent der Basler easyJet-Passagiere sind Geschäftsleute. Dominiert wird das Basler Geschäft von Wochenendflügen, etwa für 70 Franken nach Mallorca, hin und zurück. Gemäss einer Leserumfrage der *BaZ* vom 14.2. ist eine Mehrheit bereit, dem Klima zuliebe auf Billigflüge zu verzichten.

Aber im Konzeptteil des Intraplan Luftverkehr von 2018 fordert der Bundesrat ein «attraktives Netz von Kurzstreckenflügen». Derselbe Bundesrat hat in Beantwortung der Interpellation von Nationalrat Barazzone 2017 eingeräumt, dass zwischen Fluglärm und Herzinfarkt eine ursächliche Beziehung besteht.

Es braucht Einschränkungen

Das Interview mit Herrn Kurrus gipfelt im Satz: «Die Umweltbelastung ist ganz klar der Preis, den wir für das Fliegen bezahlen müssen.» Auch die Flugwirtschaft muss ihren Beitrag an die international beschlossenen Klimaziele leisten: 50-prozentige Reduktion der CO₂-Immission bis 2030 und möglichst vollständige Ausschaltung bis 2050. Das ist nur mit Einschränkungen des Flugverkehrs möglich, denn die elektrifizierten Flugzeuge stehen in zehn Jahren kaum bereit.

Volksbewegungen entstehen weltweit immer dann, wenn Parlamente und Regierungen ihre Pflicht vernachlässigen. Dies gilt auch für die aktuelle Klimabewegung. Der Entscheid des Nationalrats gegen wirksame Klimamassnahmen passt ebenso in dieses Bild wie die erwähnte widersprüchliche Haltung des Bundesrats.

Madeleine Göschke-Chiquet, Präsidentin Schutzverband, alt Landrätin, Binningen