

Zeitschrift: Energie & Umwelt : das Magazin der Schweizerischen Energie-Stiftung SES
Herausgeber: Schweizerische Energie-Stiftung
Band: - (2007)
Heft: 1: Fahren und Fliegen

Artikel: Flugpolitik ist für das Klima blind
Autor: Stockar, Sabine von
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-586191>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 12.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Flugpolitik ist für das Klima blind

Klimaschädliche Treibhausgase und Luftschadstoffe aus dem Flugverkehr nehmen dramatisch zu. Bleibt der Flugverkehr von Klimamassnahmen verschont, werden die Flugemissionen die Kyotoziele zunichte machen. Die internationale Flugverkehrsplattform ICAO ist jedoch wirtschaftsgesteuert und unterbindet wirksame Umweltmassnahmen.



Von **SABINE VON STOCKAR**
SES-Projektleiterin Atomenergie
sabine.vonstockar@energiestiftung.ch

Der neue IPCC-Bericht (Intergovernmental Panel on Climate Change der UNEP) könnte nicht klarer sein: Die Temperaturerhöhungen sind vom Menschen verursacht. Das Thema Klimaerwärmung findet endlich seinen Weg auf die Tagesordnung der Politik. Die Kyotofrist rückt näher: bis 2012 sollen die CO₂-Emissionen unter das Niveau von 1990 sinken.

Eine sorgenregende CO₂-Quelle wird jedoch ignoriert: der Luftverkehr. Dieser ist von jeglicher Abgabe befreit und aus den konkreten Reduktionszielen des Kyoto-Protokolls ausgeklammert. Werden beim Flugverkehr jedoch nicht endlich griffige Abgaben erhoben, so werden die Flugemissionen die in anderen Bereichen hart erkämpften CO₂-Einsparungen wieder zunichte machen (siehe Grafik).

Einzelkind Flugverkehr

Im Gegensatz zum Schienen- und Autoverkehr ist der Luftverkehr von allen Treibstoffabgaben (auf Kerosin) befreit. Während die anderen Verkehrsträger Mehrwertsteuer sowie eine Mineralöl- und Ökosteuern zahlen (über 50% des Benzinpreises sind Steuern), wird der Flugverkehr in vielen Ländern noch zusätzlich subventioniert. Es wird also ausgerechnet jenes Verkehrsmittel unterstützt, welches die Umwelt mit klimarelevanten Emissionen besonders stark belastet.

Die «Chicago Convention» als Hindernis

Noch bevor jemand das Wort «Globalisierung» ausgesprochen hatte, rief die Flugwirtschaft 1944 die «Chicago Convention» ins Leben, um die weltweite Entwicklung der zivilen Luftfahrt zu vereinheitlichen und zu kontrollieren. Die ICAO (International Civil Aviation Organisation), die internationale Flugverkehrsplattform, beruht auf diesem Abkommen. Darin liegt der Hund der unverrückbaren Steuerbefreiung und unmöglichen Einführung einer Umweltabgabe im Flugverkehr begraben.

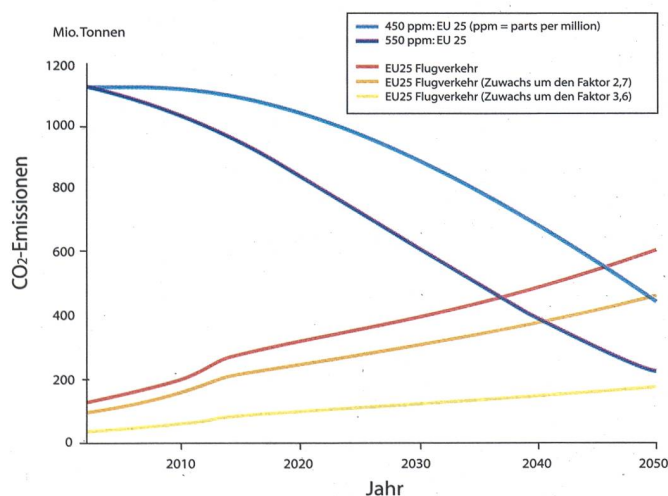
Die ICAO-Bremse

Die ICAO behauptet, sie sei die geeignete Plattform zur Einführung von Umweltmassnahmen. Die ICAO steht jedoch stark unter Einfluss der Wirtschaft und befindet sich in einem Interessenkonflikt.

Einer ihrer Tricks Abgaben zu vermeiden ist, sich auf die Vereinheitlichungsziele des Chicagoabkommens zu berufen. Faktisch müssen sich 189 Staaten einigen: der Todesstoss für Klimainitiativen. Als Norwegen vor einigen Jahren als erstes Land eine CO₂-Taxe auf Kerosin eingeführt hat, wurde die Abgabe zurückgepfiffen mit der Begründung, dass Einzelinitiativen bezüglich Kerosinbesteuerung die ICAO-Prinzipien verletzen würden.

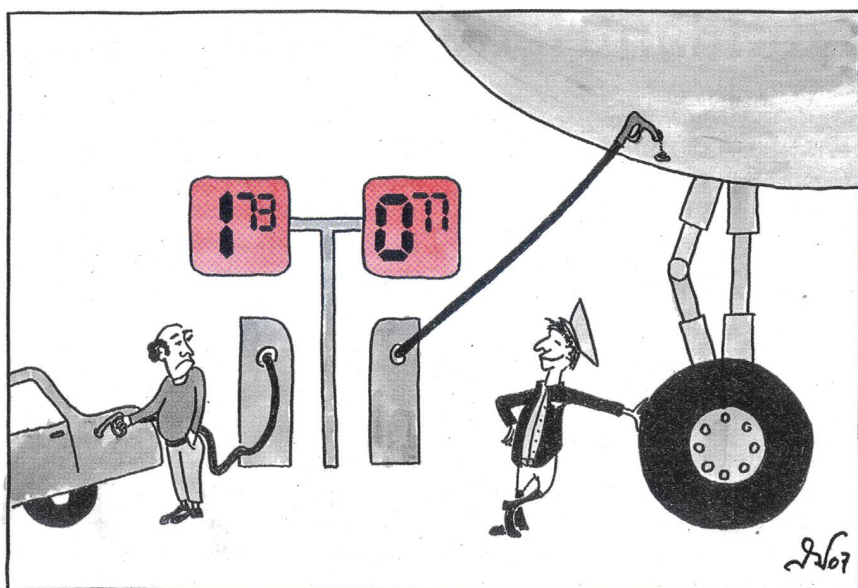
Weitere Deckmäntel der ICAO sind Sicherheit und Wirtschaftlichkeit: das Motiv Emissionsabgabe verschwand von der Traktandenliste einer ICAO-Versammlung, die kurz nach «9/11» stattfand. Seither wurde das Thema nie mehr aufgenommen. Ausserdem jammern die Airlines bei der ICAO, eine Abgabe würden sie wirtschaftlich nicht ertragen. Die Erdölpreiserhöhung widerspiegelt sich aber keineswegs in der Nachfrage, und der Wettbewerbsnachteil der anderen Verkehrszweige wird dabei verschwiegen.

CO₂-Emissionsverlauf (in Mio. Tonnen CO₂) in der EU



Blaue Linien: Verlauf der CO₂-Emissionen mit Einsparungen nach Kyoto-Protokoll.
Rot-gelbe Linien: Flugemissionenentwicklung ohne Umweltmassnahmen nach 3 verschiedenen Zuwachsraten des Flugverkehrs.

Grafik: Groth Scenarios for EUGUK Aviation.



Karikatur: David Weisstein

Schwächere Massnahmen sind beliebter

«Das Thema Abgabe ist bei der ICAO zurzeit auf Stand-by», meint Daniel Göring, Pressesprecher des BAZL (Bundesamt für Zivilluftfahrt). Nach Göring unterstützt die EU, trotz Widerstand aus Kanada und den USA, eine marktorientierte Massnahme. So machte das CAEP (Committee on Aviation Environmental Protection) im Herbst 2006 den Vorschlag, den Flugverkehr in das Emissionshandelssystem zu integrieren (siehe Box). «Ein Emissionshandelssystem kann ein wirkungsvoller Schritt für den Klimaschutz im Flugverkehr sein», äussert sich dazu die Stiftung myclimate. «Nur dürfen die Emissionsrechte nicht lasch verteilt werden – wie in der ersten Phase des Emissionshandelssystems für die Industrie. Die Gesamtemissionsmenge muss tiefer gesetzt werden, damit es zu einer wirkungsvollen Reduktion an klimaschädlichen Emissionen kommt». Demgegenüber schreibt die internationale Dachorganisation T&E (Transport & Environment), dass das Emissionshandelssystem, im Vergleich zu einer Abgabe, weder wirtschaftlich noch ökonomisch effizienter sei.

Ausserhalb der EU stösst aber sogar dieser Vorschlag auf Widerstand. Ein Konsens besteht lediglich bei technischen Massnahmen: aerodynamischere Flugzeuge und technische Optimierungen sind wegen der Einsparpotenziale

auch für Airlines attraktiv. Gemäss BAZL gibt es weitere Potenziale beim Flugmanagement. Es ist nämlich weder wirtschaftlich noch ökologisch, über drei Zwischenhalte von Zürich nach Madrid zu fliegen.

«Über den Wolken muss die Freiheit grenzenlos sein»

Die Luftverkehrslobby, die unseren «Klimaraum» nutzt und Schaden «vor Ort» anrichtet, ist dem Thema Klima gegenüber rücksichtslos. Trotz wilden Klimadebatten kann sich die desaströse Umweltpolitik im Flugverkehr (noch) in den Wolken verstecken.

Emissionshandelssystem – so funktioniert es

Proportional zu ihren Emissionen bekommen die Unternehmen (Airlines) Zertifikate. Steigen die Emissionen an, müssen diese entweder Entschädigungen bezahlen oder weitere Zertifikate kaufen. Andersherum kann jedes Unternehmen nicht genutzte CO₂-Emissionsrechte als CO₂-Zertifikate verkaufen und daran verdienen. Das Emissionshandelssystem wurde 2005 in der Industrie eingeführt. Der Flugverkehr blieb einmal mehr davon ausgeklammert.

Quelle: Drs Alice Bows, Paul Upham, Kevin Anderson «Growth Scenarios for EU&UK Aviation: contradictions with climate policy»; Tyndall Centre for Climate Change, 16. April 2005, University of Manchester.

A Crude Awakening

«A Crude Awakening – The Oil Crash» kommt in die Schweizer Kinos. Das Schmiermittel der Wirtschaft deckt heute 40 % des weltweiten Primärenergieverbrauchs ab. Doch der Kampf ums schwarze Gold hat längst begonnen: Je mehr der kostbare Saft zur Neige geht, desto mehr drohen Krisen, Konflikte und Kriege. Die Journalisten und Filmemacher Basil Gelpke und Ray McCormack rollen in ihrem Dokumentarfilm «A Crude Awakening – The Oil Crash» die Geschichte der Ölgewinnung auf und wagen einen Ausblick in die nur noch kurze Zukunft des Rohstoffes Erdöl.

Unterstützt durch eine kraftvolle Mischung aus Archivmaterial, NASA-Aufnahmen und historischen Filmausschnitten – so etwa Werbeaufnahmen aus den 50er und 60er Jahren, welche die damals ungebrochene Wachstumseuphorie illustrieren, führt der vielfach preisgekrönte Dokumentarfilm rund um die Welt – Texas, Caracas, den Maracaibo-See, das Orinoco-Delta, die zentralasiatische verschlossene Republik Azerbaijan mit ihrer ehemaligen Hauptstadt Baku und den Casparischen See, Shanghai, Hong Kong und London – und lässt namhafte Wirtschafts- und EnergieexpertInnen zu Wort kommen.



Der Dokumentarfilm «A Crude Awakening – The Oil Crash» konfrontiert uns mit der beunruhigenden Tatsache, dass die Erdölvorkommen weltweit schneller aufgebraucht sein werden, als uns vielleicht lieb ist. Der «Peak Oil» ist bedrohlich nahe, aber niemand reagiert. In ihrer grossen Recherche zeigen Gelpke und McCormack die fatale Abhängigkeit der Weltwirtschaft vom schwarzen Gold exemplarisch auf. Eine Abhängigkeit, die sich immer wieder in blutigen Kriegen entlädt. Sie gehen auf die Schwierigkeit der Substitution bei ständig wachsendem Energiedurst ein. «A Crude Awakening – The Oil Crash», der unter anderem den Zürcher Filmpreis 2006 erhielt, ist eine umfassende Analyse, eine aktuelle Botschaft und intelligente Unterhaltung. Ab Mitte April läuft er in den Schweizer Kinos. Gehen Sie hin!

Mehr Informationen und Hintergründe unter www.oilcrashmovie.com