

Dicke Luft über den Wolken ^{18.9.4}

Europa will Flugverkehr in Emissionshandel einbeziehen

Brüssel (dr).

Wenn überarbeitete Zeitgenossen mit Fernweh in den Augen am Himmel den Kondensstreifen der Flugzeuge nachsehen, entgeht ihnen ein umweltpolitischer Sündenfall. Denn die Jets, die in über acht Kilometer Flughöhe solche Streifen bilden, schaffen auf diese Weise Schleierwolken, die die Erde 4,4-mal stärker erwärmen als alle Industrie-Emissionen.

Kein Wunder also, dass die Europäer, die gerade erst stolz das Instrument des Emissionshandels entdecken, nun auch den Flugverkehr einbeziehen wollen. Eine Maßnahme, deren ökologische Wirkung inzwischen wissenschaftlich belegt ist. Aber nur unter einer Voraussetzung: Alle machen mit. Dazu wird es aber nicht kommen. Denn bei der nächsten Sitzung der Internationalen Luftfahrtbehörde ICAO Ende September werden ausgerechnet die Vereinigten Staaten ausscheren.

Wie gegenüber dieser Zeitung von europäischen Luftfahrtexperten und aus Kreisen der EU-Kommission bestätigt wurde, bereitet Washington eine Resolution vor, die verhindern soll, dass die Luftfahrt wie auch immer „in den wirtschaftlichen, steuerlichen und globalen Emissionshandel“ einbezogen wird. Mit anderen Worten: Keine Eingriffe bitte am Him-

mel. Beharrt die EU auf ihrem Standpunkt, dürften über „ihrem“ Himmel nur noch Flieger verkehren, die der umweltpolitischen Kontrolle unterliegen. Das würde auch für US-Gesellschaften gelten, wenn sie nach Europa fliegen und sich in der übrigen Welt nicht an der grünen EU-Initiative beteiligen wollen.

Noch unklar ist, wie die EU die Emissionen der Jets überhaupt in den Griff bekommen will. Peter Schwaiger von der Generaldirektion „Verkehr“ der Europäischen Kommission: „Entweder man besteuert das Kerosin. Oder man belegt die Emissionen mit Abgaben. Oder man bezieht den gesamten Flugverkehr in den Emissionshandel ein.“ Die erste Lösung würde bedeuten, dass die großen Gesellschaften nur noch dort ihre Jets tanken würden, wo Flugkerosin nicht besteuert wird.

Im zweiten und dritten Fall müsste ein lückenloses Kontrollsystem her, falls sich nicht alle Airlines, die nach Europa fliegen, am Emissionshandel beteiligen. Am 28. September wird im kanadischen Montreal darüber verhandelt. In Kraft treten soll die Lösung, wie immer sie aussieht, ohnehin erst 2013, auswirken würde sie sich nach Expertenmeinung nicht vor 2043.