

Der Preis des Fliegens

Die Flugabgabe wäre Teil einer ernstgemeinten Klimapolitik und sie würde Wettbewerbsverzerrungen ausgleichen

Dr. Veronika Huber arbeitet als wissenschaftliche Referentin am Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung e.V. (PIK) in Potsdam. Foto: privat

Von Veronika Huber

Die Pläne der Bundesregierung, eine Flugabgabe einzuführen, sind ein Lichtblick in der Finsternis des Koalitionsstreits der vergangenen Wochen und Monate. Konsequenterweise wären sie weit mehr als eine Maßnahme zum Stopfen der Haushaltslöcher. Sie wären Teil einer ernst gemeinten Klimapolitik. Die Flugabgabe ist zu begrüßen – zumindest bis der Luftverkehr in den europäischen Emissionshandel einbezogen ist.

Trotzdem geht ein Aufschrei der Empörung durch die Republik. Die Luftfahrtindustrie fürchtet Wachstumseinbußen und malt das Schreckgespenst der Arbeitsplatzvernichtung an die Wand. Der Weltluftfahrtverband wird zitiert mit den Worten, die Pläne der Bundesregierung seien „kurzsichtige und unverantwortliche Politik übelster Art“. Von den Verbraucherschutzverbänden hört man, das Ganze sei eine ökologische Mogelpackung und nur der Finanzminister freue sich über die Abgabe. Prompt reagiert die FDP auf dieses Geschrei und fordert Änderungen am Gesetzentwurf. Man höre und staune – eine Wettbewerbsverzerrung zugunsten von Bahn und Auto müsse verhindert werden.

Man kann nur hoffen, dass sich die Bundesregierung nicht von ihrem anfänglich eingeschlagenen Kurs abbringen lässt. Der Luftverkehr macht derzeit etwa zwei Prozent der globalen Kohlendioxidemissionen aus. Das ist nur etwa die Hälfte der Emissionen, die allein bei der Zementproduktion entstehen. Das Fliegen wirkt aber nicht nur durch Kohlendioxidemissionen aufs Klima, sondern auch durch Stickoxide, Kondensstreifen und seinen Einfluss auf die Wolkenbildung. Berücksichtigt man dies, ergibt sich ein Anteil von vier bis neun Prozent am menschlichen Klimaeinfluss.

In Zukunft wird dieser Anteil mit großer Sicherheit noch zunehmen. Seit 1990 hat sich das Flugpassagieraufkommen in

Deutschland mehr als verdoppelt. Nach neuesten Prognosen der Branche wird sich dieser Trend fortsetzen und in anderen Regionen der Welt noch beschleunigen. So wird in den nächsten 20 Jahren weltweit mit einer Zunahme des Luftverkehrsaufkommens um 150 Prozent gerechnet. Ohne wirksame Gegenmaßnahmen könnte der Luftverkehrssektor Mitte des Jahrhunderts 40 bis 100 Prozent der Emissionsrechte verbrauchen, die bei konsequent umgesetztem Klimaschutz allen Sektoren zur Verfügung stünden.

Ob aus globaler oder nationaler Perspektive, das Flugzeug ist das Fortbewegungsmittel der Reichen. Bei der Diskussion um die Luftverkehrsteuer dürfen wichtige Gerechtigkeitsaspekte deswegen nicht aus den Augen verloren werden. Soll der Klimawandel in beherrschbaren Grenzen gehalten werden, steht der Menschheit nur noch ein begrenztes Kohlenstoff-Budget zur Verfügung. Nicht mehr als etwa 750 Milliarden Tonnen Kohlendioxid dürfen in den nächsten 40 Jahren die Atmosphäre erreichen. Wenn man dieses Budget gleichmäßig auf die gesamte Weltbevölkerung verteilen würde, dürfte jeder Mensch pro Jahr nur noch etwas mehr als zweieinhalb Tonnen Kohlendioxidemissionen verursachen. Aber allein eine Flugreise von Berlin nach New York und zurück beeinflusst das Klima entsprechend der Emission von gut vier Tonnen Kohlendioxid.

Mit anderen Worten überziehen wir unser Klima-Konto jedes Mal, wenn wir einen Langstreckenflug antreten. Und das bedeutet auch, dass Menschen in den ärmsten Ländern, die heute pro Kopf weit weniger als zweieinhalb Tonnen Kohlendioxidemissionen verursachen, den ihnen zugeteilten Budgetanteil niemals ausschöpfen können. Im Klartext: Jeder Flug verschärft die Ungerechtigkeit im Treibhaus.

Heute schon ist die Luftfahrtindustrie bemüht, emissionsärmeres Fliegen zu ermöglichen. Im Bereich der Effizienz und der Entwicklung von Biokraftstoffen sind bereits nennenswerte Erfolge erzielt worden. Eine Erneuerung des Luftverkehrsmanagements, um Umwege und Warteschleifen zu verringern, ist auf den Weg gebracht. Bei der Internationalen Luftfahrtmesse in Berlin hob zum ersten Mal ein Kleinflugzeug ab, dessen Motoren reinen Algensprit verbrannten. Aber

erst wenn Treibhausgase nicht mehr kostenlos in die Atmosphäre gepumpt werden dürfen, wird sich zeigen, welches wahre Innovationspotential in der Branche steckt.

Von 2012 an wird der Luftverkehrssektor in den Emissionshandel der Europäischen Union einbezogen. Das ist gut so, denn die effizienteste Klimaschutzmaßnahme ist und bleibt, allen Emissionen einen einheitlichen und hohen Preis zu geben. Jede Tonne Kohlendioxid, die in der atmosphärischen Halde landet, sollte vom Verursacher bezahlt werden. Nur dann würden Emissionen immer dort reduziert, wo die Kosten der Vermeidung am niedrigsten sind. Unter optimalen Bedingungen bedürfte es keiner zusätzlichen Maßnahmen für einzelne Sektoren – auch nicht für den Luftverkehr.

Aber bis 2012 und solange die verschiedenen Verkehrsträger ungleich behandelt werden, ist die von der Bundesregierung vorgeschlagene Flugabgabe eine sinnvolle Zusatzmaßnahme. Man vergesse nicht, wie hoch die Luftfahrt derzeit subventioniert ist. Während jeder Autofahrer an der Zapfsäule Mineralölsteuer bezahlt, tankt ein Flugzeug Kerosin vollkommen steuerfrei. Internationale Flugtickets sind von der Mehrwertsteuer ausgenommen. Und wenn man dann noch bedenkt, dass die Bahn über ihre eigene Stromproduktion bereits Teilnehmer am Emissionshandel ist, kann man angesichts der jüngsten Äußerungen der FDP-Bundestagsfraktion nur noch den Kopf schütteln. Wenn man von Wettbewerbsverzerrung redet, dann doch bitte von der zugunsten des Luftverkehrs.

Ende August soll der Gesetzesvorschlag zur Flugabgabe vorliegen. Es bleibt genug Zeit, um die Luftverkehrssteuer zu einem noch konsequenteren und gerechteren Klimaschutzinstrument zu machen. Zumindest ein Teil der vom Finanzministerium erwarteten Mehreinnahmen in Höhe von einer Milliarde Euro sollte zur Unterstützung von Vermeidungs- und Anpassungsmaßnahmen in Entwicklungsländern eingesetzt werden. So könnte man den bei der Weltklimakonferenz in Kopenhagen gemachten Versprechungen nachkommen, zusätzliche Finanzmittel für Klimaschutz in Entwicklungsländern zur Verfügung zu stellen. Über diese Art der Luftverkehrsbesteuerung würde sich dann sicherlich nicht nur der Finanzminister freuen.