

Kooperation mit Myclimate - Freiwillige CO₂-Abgabe am Euro-Airport kommt noch 2021

<https://www.bazonline.ch/freiwillige-co2-abgabe-am-euro-airport-kommt-noch-2021-322631632999>

BaZ, Kurt Tschan, 5.08.2021

Der Flughafen Basel-Mulhouse will 20 Jahre früher als geplant klimaneutral sein. Nach dem Nein zum CO₂-Gesetz schafft er die Voraussetzungen, damit Passagiere auf fakultativer Ebene etwas für das Klima tun können.



Während im Passagierflugverkehr schon viel für das Klima getan wird, hinkt die Luftfracht bei der Klimaverträglichkeit auch am Euro-Airport noch hinterher. Foto: Kurt Tschan

Der [Euro-Airport](#) (EAP) reagiert auf die Ablehnung des CO₂-Gesetzes durch das Schweizer Stimmvolk am 13. Juni dieses Jahres. Der Flughafen wolle die Passagiere dazu animieren, ihren Klimaausstoss freiwillig zu kompensieren und in entsprechende Projekte zu investieren, sagt Flughafensprecherin Walburga Bur. «Genau dies ist das Ziel des Projekts, das der Flughafen und die Stiftung [Myclimate](#) seit 2019 gemeinsamen erarbeiten», so Bur. Das Projekt soll noch in diesem Jahr am Flughafen umgesetzt werden.

«Aus heutiger Sicht ist keine baldige Erhöhung der ‹Eco-Taxe› vorgesehen.»

Walburga Bur, Sprecherin des Flughafens Basel-Mulhouse

Damit reagiert der EAP schnell auf das Nein zum CO₂-Gesetz. An der Urne hatten Mitte Juni 51,6 Prozent der Stimmberechtigten das Gesetz versenkt. Details über die konkrete Ausgestaltung des Projekts macht der Flughafen noch nicht. Dieses war bereits vor zwei Jahren in Angriff genommen worden.

In politischer Hinsicht war das Thema auf die Traktandenliste des Grossen Rats gerückt, nachdem sich der liberale Grossrat [Michael Hug](#) in einem Anzug nach einer freiwilligen Abgabe auf Flugtickets erkundigt hatte. Für Hug ist klar, dass nach dem Nein an der Urne eine freiwillige Klimaabgabe auf Flugtickets in den Fokus rückt.

Easyjet und Air France kompensieren voll

Bezogen auf den gesamten weltweiten Verbrauch von fossilen Brennstoffen, hat die Luftfahrt einen Anteil von zwei Prozent am CO₂-Ausstoss. 2018 betrug die globalen Emissionen des zivilen Luftverkehrs 918 Millionen Tonnen Kohlendioxid (CO₂). Wegen der Corona-Pandemie waren nach Angaben von Eurocontrol 2020 die CO₂-Emissionen von Flügen in Europa im Vergleich zu 2019 um rund 57 Prozent rückläufig.

Gemäss Bur werden am EAP bereits heute die meisten CO₂-Emissionen der Passagiere kompensiert. Easyjet als grösste Airline mit einem Marktanteil von 60 Prozent kompensiert seit Ende 2019 die Emissionen sämtlicher ihrer Flüge. Dies gilt auch für Air France seit dem 1. Januar 2020 für ihre «Vols domestics».

Ambitiös ist der Flughafen bei jenen Emissionen, die er selbst verursacht. Er will 20 Jahre früher als ursprünglich geplant und damit bereits 2030 klimaneutral sein. Dafür ist er auch aktiv am [Programm ACA](#) beteiligt, dessen Ziel es ist, auf sämtlichen europäischen Flughäfen die CO₂-Belastung zu reduzieren. Vorgesehen war, die Emissionen pro Passagier zwischen 2015 und 2022 um 20 Prozent zu senken. «Dieses Ziel wurde bereits vor Ausbruch von Covid-19 erreicht», sagt Bur.

Kein Schweizer Alleingang

Da das Klima global sei, müssten die Massnahmen, um es zu schützen, so weit wie möglich international abgestimmt werden, sagt Bur. Mit der «Eco-Taxe» erhebe Frankreich bereits seit 2020 eine Solidaritätsabgabe. Diese beläuft sich in der Economy Class innerhalb Europas auf 2,63 Euro. Betroffen sind allerdings nur Flüge im französischen Sektor, die acht Prozent aller Flüge ausmachen. Für die Einführung einer Abgabe im Schweizer Sektor fehlt dagegen weiterhin die gesetzliche Grundlage auf Bundesebene.

«Aus heutiger Sicht ist keine baldige Erhöhung der «Eco-Taxe» vorgesehen», sagt Bur. Eine höhere Abgabe in der Schweiz betrachtet sie mit gemischten Gefühlen. Die Folge wäre nämlich eine Verlagerung des Luftverkehrs in den französischen Sektor. Dadurch könnte sich zwischen dem Euro-Airport und Zürich-Kloten «eine nicht unerhebliche und aus Sicht des EAP unerwünschte Wettbewerbsverzerrung» ergeben. Konkret käme es wohl zu Verkehrsverlagerungen von Zürich in den französischen Sektor des EAP und damit zu einer unerwünschten Zunahme des Luftverkehrs ab Basel-Mulhouse.

Um solche Effekte zu vermeiden, sei deshalb für den Verwaltungsrat des Flughafens eine zwischen der Schweiz und Frankreich harmonisierte CO₂-Abgabe eine praktikable Lösung. Der EAP sei nämlich der klaren Auffassung, dass auch der Luftverkehr einen Beitrag zum Klimaschutz leisten müsse.

Myclimate: www.myclimate.org

<https://de.wikipedia.org/wiki/Myclimate>

Note de l'ADRA, B. Wollenschneider :

Des vols « neutres en carbone » ?

La compensation n'est pas une idée nouvelle. Easyjet a annoncé en novembre 2019 qu'elle va compenser l'ensemble de ses vols pour un montant estimé à 22 millions € en 2020, qui servira à financer des projets de reforestation et de développement des énergies renouvelables (https://fr.wikipedia.org/wiki/EasyJet#cite_note-45). En septembre 2019, Air France avait annoncé une mesure similaire pour ses vols intérieurs uniquement.

La compensation apparaît comme n'étant pas une bonne solution, elle s'apparente plutôt à du green-washing.

Même si Myclimate est sérieux et bien noté selon Wikipédia, la compensation d'émission de CO2 maintient au mieux la quantité de gaz à effet de serre dans l'atmosphère, mais ne « réparera » jamais l'ensemble des dégâts causés à l'environnement par l'ensemble des émissions des avions. Car la compensation de CO2 n'a aucun effet sur l'ensemble des polluants et du bruit émis par le trafic aérien. Au pire la compensation ne fait que générer la bonne conscience dans l'esprit des utilisateurs, qui continueront d'utiliser l'avion au-delà du nécessaire.

En outre, au stade actuel, il est urgent de diminuer globalement nos émissions de GES.

Stay Grounded et la compensation :

Les mesures relatives au transport aérien du plan européen « Fit for 55 » sont insuffisantes et trop lentes

*“**CORSIA** fait plus de mal que de bien au climat. Celui-ci a déjà subi trop de dégâts pour être réparé, et CORSIA n'est rien de plus que du greenwashing, conçu pour permettre le statu quo pour les décennies à venir. Des analyses scientifiques montrent que l'échange et la compensation des émissions ne permettront pas de réduire efficacement les émissions de l'aviation. Au lieu d'offrir aux pollueurs la possibilité de se soustraire à l'engagement de réduire leurs émissions, il faut fixer des limites claires et mettre fin aux subventions”*
<https://rester-sur-terre.org/eu-fit-for-55/>

Pourquoi la compensation carbone n'est-elle pas la solution ?

La compensation ne réduit pas vraiment les émissions

Les projets de compensation génèrent souvent des problèmes d'environnement et de droits de l'homme

Les compensations sont une vente d'indulgences des temps modernes

La compensation détourne l'attention des vraies solutions

<https://rester-sur-terre.org/sinformer/#offsetting>