

Seitenblick des Präsidenten

Regard en coin du président



Matthias Samuel Jauslin
president@aeroclub.ch

Zentralpräsident
Aero-Club der Schweiz
Président central
Aéro-Club de Suisse

Aus Prinzip die NEIN-Taste drücken

Eigentlich eine abstruse Situation: Da will der Nationalrat nach der Ablehnung des CO₂-Gesetzes die künftigen klimapolitischen Massnahmen im Flugverkehr grundlegend diskutieren und überweist in der Frühlingssession ein Postulat, aber die SVP hält hartnäckig dagegen. Unverständlich daher, weil es nun lediglich darum geht, in einem Bericht aufzuzeigen, ob überhaupt ein CO₂-neutrales Fliegen bis 2050 möglich ist. Die SVP-Sprecherin, Monika Rüegger, scheint das Problem nicht erkannt zu haben. Obwohl der Bundesrat einen solchen Bericht erarbeiten will und explizit darauf hinweist, dass die Einführung einer Flugticketabgabe oder einer internationalen Kerosinsteuer für Bundesrat und Parlament nicht mehr im Vordergrund steht, argumentiert Rüegger völlig zusammenhangslos mit der Missachtung des Volkswillens. Rüegger im Nationalrat wörtlich: «Schliesslich hat das Volk dem CO₂-Gesetz eine Abfuhr erteilt und eine höhere Treibstoffabgaben, eine Flugticketabgabe sowie die Lenkungsziele abgelehnt. Man kann nun entweder den Volkswillen respektieren oder die vom Volk abgelehnten Ziele über Umwege, durch das «Hintertürli», wieder einführen.»

Diese Schlussfolgerung ist im Zusammenhang mit der Reduktion von CO₂-Emissionen schlicht falsch. Der Luftverkehr will schon heute seinen Beitrag zum Klimaschutz leisten, sei dies mit besserem Flugmaterial oder neuen Flugverfahren. Die Umweltkommission des Nationalrats anerkennt, dass die Branche Verantwortung übernommen hat und mit der Vereinbarung CORSIA (Carbon Offsetting Reduction Scheme International Aviation) aufzeigt, welche Massnahmen im Vordergrund stehen. Damit wird jedoch das Ziel vom CO₂-neutralen Fliegen noch nicht erreicht. Der Nationalrat verlangt nun vom Bundesrat, dass er seine Vorstellungen zur Zielerreichung auflistet. So stellt sich beispielsweise die Frage, wie die Herstellung von synthetischen Treibstoffen vorangetrieben oder wie die Finanzierung gesichert werden kann. Ebenfalls von Interesse ist, wie der Bundesrat gedenkt, Massnahmen international zu harmonisieren.

Der Branche hilft es, wenn die Überlegungen zu Rahmenbedingungen bekannt sind und dadurch Investitionssicherheit geschaffen wird. Nur mit entsprechender Forschung und Entwicklung ist es möglich, gemeinsam das Klimaziel zu erreichen. Genau das ist der Inhalt des diskutierten Postulats und nichts anderes.

Es ist mir ein Rätsel, warum selbst bei solcher klarer Ausgangslage eine Volkspartei einfach mal geschlossen die Nein-Taste drückt. Oder hat man schlicht kein Interesse an neuen Technologien?

Appuyer sur la touche NON par principe

Une situation abstruse, en fait: Après le rejet de la loi sur le CO₂, le Conseil national veut discuter exhaustivement des futures mesures de politique climatique sur le trafic aérien et, lors de la session de printemps, adresse un postulat, l'UDC s'y oppose farouchement. Incompréhensible, car il s'agit simplement d'examiner, au moyen d'un rapport, la possibilité de voler neutre en CO₂ d'ici à 2050. La porte-parole de l'UDC, Monika Rüegger, ne semble pas avoir cerné le problème. Bien que le Conseil fédéral veuille établir un tel rapport et indique clairement que l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion ou d'un impôt international sur le kérosène n'est plus prioritaire pour lui, ni pour le Parlement, M. Rüegger argumente sans cohérence sur le non-respect de la volonté populaire. Voici ses propos au Conseil national: «Le peuple a catégoriquement rejeté la loi sur le CO₂ et a refusé une augmentation des taxes sur les carburants, une taxe sur les billets d'avion et les objectifs d'incitation. Maintenant on peut, soit respecter sa volonté, soit passer par la «porte de derrière» et réintroduire les objectifs qu'il avait rejetés.»

Cette conclusion est fautive dans le contexte de la réduction des émissions de CO₂. Aujourd'hui déjà, le transport aérien veut contribuer à la protection du climat. Que ce soit avec du matériel de vol meilleur ou de nouvelles procédures. La Commission de l'environnement du Conseil national reconnaît que l'aéronautique a pris ses responsabilités et qu'elle montre, avec l'accord CORSIA (Carbon Offsetting Reduction Scheme International Aviation), les mesures prioritaires. Mais cela ne permet pas encore d'atteindre l'objectif d'un trafic aérien neutre en CO₂. Le Conseil national exige du Conseil fédéral une énumération des idées, qui permettront d'atteindre ce but. Par exemple de savoir comment la production de carburants synthétiques peut progresser ou comment son financement peut être assuré. Il est aussi intéressant de savoir comment le Conseil fédéral pense harmoniser les mesures au niveau international.

Il est utile pour le secteur aéronautique, de connaître les réflexions sur les conditions-cadres pour obtenir une sécurité d'investissement. Ce n'est qu'avec une recherche et un développement appropriés qu'il sera possible d'atteindre ensemble le but climatique. C'est précisément le contenu du postulat discuté, ni plus, ni moins.

Je ne comprends pas pourquoi, même dans une situation aussi claire, un «parti populaire» appuie à l'unanimité sur la touche «non». Ou n'est-on simplement pas intéressé par les nouvelles technologies?