

CO₂-neutrale Luftfahrt bis 2050

Position von AEROSUISSE

Stand: 15.09.2022

Unsere Position

Wir, der Dachverband der Schweizer Luft- und Raumfahrt und seine Mitglieder, wollen die CO₂-Neutralität der Luftfahrt bis 2050 erreichen. Das zu revidierende CO₂-Gesetz für die Zeit von 2025 bis 2030 unterstützt mit einem regulatorischen Rahmen die Anstrengungen der Branche für erneuerbare Flugtreibstoffe, effizientere Flugzeuge, optimierte An- und Abflugverfahren und eine nachhaltige Weiterentwicklung der Flughafeninfrastruktur. Ein umsichtig ausgestaltetes CO₂-Gesetz trägt dazu bei, CO₂-Emissionen des Luftverkehrs effektiv zu reduzieren und eine CO₂-Verlagerung ins Ausland (Carbon Leakage) zu begrenzen. Neben der Beimischpflicht für erneuerbare Flugtreibstoffe, welche im Gleichschritt mit der EU in der Schweiz eingeführt werden soll, spielen Förderprogramme des Bundes im revidierten CO₂-Gesetz für Pilotanlagen zur Herstellung von synthetischen Flugtreibstoffen eine zentrale Rolle.

Unser Engagement

Über die letzten 30 Jahre hat die Branche den Treibstoffverbrauch markant reduziert. Seit den 1990er Jahren sind dank der Modernisierung der Flugzeugflotten die CO₂-Emissionen pro Flug um 43% gesunken. Der Handlungsbedarf bleibt jedoch gross. Um das ambitionierte Ziel von netto-null CO₂-Emissionen bis 2050 zu erreichen, setzen die Branchenteilnehmer mit Nachdruck Massnahmen um. Diese finden sich u.a. in folgenden Bereichen:

- Effizientere Flugzeuge
- Treibstoffeffizientere Abwicklung des Flugverkehrs am Boden und in der Luft
- Entwicklung von optimierten Flugverfahren und Routen
- Schrittweiser Ersatz von fossilem Kerosin durch nachhaltige Flugtreibstoffe
- Einsatz von ökonomischen Instrumenten (freiwillige CO₂- Kompensation, Teilnahme am EU-ETS und CORSIA sowie Carbon Removal Projects zur Reduktion der verbleibenden Emissionen)
- Energieeffiziente Gebäude und Gebäudeenergie aus erneuerbaren Quellen
- Förderung der Elektro- und Wasserstoffmobilität im Verkehr an sowie von und zu Flughäfen

Unsere Vorschläge

Damit unser Engagement im Klimabereich Wirkung erzielt, sind wir auf geeignete regulatorische Rahmenbedingungen angewiesen:

1. Faire Wettbewerbsbedingungen durch internationale Harmonisierung

Investitionen in die Reduktion von CO₂-Emissionen kosten Geld. Nur wirtschaftlich gesunde Unternehmen verfügen über die notwendige Investitionskraft, um beispielsweise die Flottenerneuerung kontinuierlich voranzutreiben. Die aktuell geplante Verschärfung des ETS sowie die Einführung einer SAF-Beimischpflicht an europäischen Flughäfen wird für heimische Fluggesellschaften zu einer massiven Mehrbelastung führen und Wettbewerbsnachteile gegenüber aussereuropäischen Gesellschaften schaffen. Vor diesem Hintergrund ist auf zusätzlich wettbewerbsverzerrende Belastungen durch nationale Alleingänge zu verzichten. Unilaterale Schweizer Lösungen gefährden die Investitionskraft von Schweizer Fluggesellschaften massiv und verhindern auf diese Weise weitere Investitionen in den Klimaschutz.

AEROSUISSE betont, dass die Einführung einer Beimischpflicht für nachhaltige Flugtreibstoffe mindestens mit der EU harmonisiert sein muss. Das Prinzip der internationalen Harmonisierung ist auch bei der Weiterentwicklung des Emissionshandels und bei der Einfuhr sowie Nutzung von alternativen Treibstoffen zu berücksichtigen.

Aussereuropäische Fluggesellschaften können europäische und insbesondere schweizerische Auflagen weitgehend umfliegen und damit Passagierströme umleiten mit dem Resultat Carbon Leakage. Um die Konnektivität zu den volkswirtschaftlich bedeutsamen Langstreckendestinationen aus der Schweiz sicherzustellen, ist der Bundesrat gefordert, mit geeigneten Massnahmen die Wettbewerbsfähigkeit der lokal ansässigen Fluggesellschaften gegenüber nicht-europäischen Fluggesellschaften zu gewährleisten und Mechanismen gegen Carbon-Leakage zu definieren. Die Konzepte und Vorgaben sind idealerweise im Einklang mit der EU zu entwickeln.

2. Zweckbindung für die Erlöse aus den ETS-Zertifikatsversteigerungen

Im revidierten CO₂-Gesetz (Vorschlag des UVEK) ist nicht vorgesehen, dass die Erlöse aus den ETS-Zertifikatsversteigerungen für CO₂-Reduktionsmassnahmen in der Luftfahrt eingesetzt werden. AEROSUISSE schlägt vor, dass diese ETS-Erlöse zur Förderung erneuerbarer Flugtreibstoffe und für die Forschung und Innovation des Luftfahrtstandortes Schweiz eingesetzt werden. Damit kann die Anwendung erneuerbarer Flugtreibstoffe zusätzlich beschleunigt werden.

3. Keine Flugticketabgabe und weitere Abgaben

Nationale Flugticketabgaben sind keine effektiven klimapolitischen Instrumente für eine globale Branche. Abgaben, die weder international noch europäisch harmonisiert sind, verlagern den Verkehr und verursachen zusätzliche CO₂-Emissionen. Sie bevorteilen ausländische Wettbewerber und schwächen unseren Standort. Entweder wird auf angrenzende Flughäfen ausgewichen, oder man nimmt anstelle eines Nonstop Fluges aus der Schweiz einen Flug mit einem Stopp über einen anderen Hub. Ein solches Reiseverhalten führt dazu, dass das Angebot an Direktverbindungen, die für unsere Wirtschaft unerlässlich sind, eingeschränkt wird.

Probleme gäbe die Einführung einer nicht mit Frankreich harmonisierten Schweizer Flugticketabgabe insbesondere am Flughafen Basel-Mulhouse, da Airlines mit dem Wechsel von Schweizer auf französische Verkehrsrechte die Abgabe leicht umgehen könnten. Zudem würde insbesondere den heimischen Fluggesellschaften Geld entzogen, da sie die meisten Abflüge haben und die Abgabe aufgrund der herrschenden Marktmechanismen nicht eins zu eins den Passagieren weiterverrechnen können. Damit wird kein Reduktionsziel erreicht, sondern zusätzlich nötige Investitionen in die Dekarbonisierung des Sektors verhindert.

Demgegenüber leisten ein starker Schweizer Beitrag zu einer international koordinierten SAF Förderung sowie international harmonisierte, marktbasierende CO₂-Mechanismen einen effektiven Beitrag, um die Dekarbonisierung des Luftverkehrs weltweit voranzubringen. AEROSUISSE lehnt wiederaufkommende Forderungen nach einer nationalen Flugticketabgabe deshalb klar ab und unterstützt stattdessen die marktbasierenden Mechanismen, wie sie vom UVEK im zu revidierenden CO₂-Gesetz vorgeschlagen werden.

Zusammenfassung

Unsere Branche will bis 2050 CO₂-neutral werden. Dafür sind wir auf politische Unterstützung und zweckmässige rechtliche Rahmenbedingungen angewiesen. Das revidierte CO₂-Gesetz, welches das UVEK zur Vernehmlassung vorgelegt hat, gehört dazu. Der Entwurf des revidierten CO₂-Gesetzes schafft für unsere Unternehmen einen Rahmen, um in energieeffizientere Flugzeuge und klimaneutralen Treibstoff zu investieren. Raum für Verbesserung bietet der Entwurf mit Blick auf die Intensivierung der Forschung und Innovation in der Luftfahrt. Mit einer Zweckbindung der Erlöse aus den EU ETS-Zertifikatsversteigerungen kann der Standort Schweiz gestärkt werden.