

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundesamt für Umwelt BAFU
Abteilung Klima
Herr Reto Burkard
Leiter Sektion Klimapolitik
Papiermühlestrasse 172
3003 Bern

Männedorf, 13. Juli 2021/asü

Stellungnahme Vernehmlassung zur CO2-Verordnung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrter Herr Burkhard
Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne reichen wir zur Vernehmlassung zur CO2-Verordnung eine Stellungnahme ein. Irritiert sind wir zwar darüber, dass eine Verordnung zu einem Gesetz vernehmlassiert wird, das nicht mehr existiert – Sinn und Zweck dieses Vorgehens erschliesst sich nicht transparent. Dennoch melden wir uns hier inhaltlich zu Wort – wegen der Bedeutung des Themas und wegen des Gewichts, das die Luftfahrt ihm beimisst.

Auch für uns ist wichtig, dass trotz des Neins des Souveräns zum CO2-Gesetz vom 13. Juni 2021 das Thema Klimaschutz auf der Agenda bleibt und Lösungen vorangetrieben werden. Wir anerkennen, dass sich die Schweiz 2015 zum Pariser Klimaabkommen bekannt und sich damit verpflichtet hat, die Treibhausgasemissionen bis 2030 markant zu senken, und wir stützen, dass der Bundesrat das Netto-Null-Ziel bis 2050 verabschiedet hat. Auch die Luftfahrt muss ihren Beitrag leisten, damit die Treibhausgasemissionen gesenkt werden können. Gerne legen wir folgend dar, welche Massnahmen unserer Meinung nach priorisiert werden müssen und welche Massnahmen nicht zielführend sind.

Vorgängig kurz zu Aviationsuisse (hervorgegangen im Frühling 2021 aus Aviasuisse):

Aviationsuisse vertritt die Interessen der Passagiere und der Nutzer des Luftverkehrs. Wir, d.h. die Nutzer des Luftverkehrs, sind daran interessiert, das Angebot der Airlines zu guten Bedingungen benutzen zu können. Genauso sind wir daran interessiert, dass die Infrastrukturen, die den Luftverkehr möglich machen, mithin die Flughäfen, ihre Leistungen konkurrenzfähig erbringen können und die Anlagen auf dem neuesten Stand der Technik halten. Das Luftfahrtsystem in der Schweiz und die Rahmenbedingungen müssen so entwickelt werden, dass die strategisch und volkswirtschaftlich wichtige Anbindung der Schweiz an die Welt jederzeit nachfragegerecht sichergestellt werden kann.

Präsidiert wird Aviationsuisse von Dr. Regine Sauter, Direktorin der Zürcher Handelskammer und Nationalrätin FDP. Im Vorstand vertreten sind dazu Martine Naville, CEO der Swiss-American Chamber of Commerce, und Dr. Sebastian Deininger, Bereichsleiter Verkehr, Raumplanung, Energie und Umwelt der Handelskammer beider Basel.

Grundsätzliche Erwägungen

Die Luftfahrt ist für die Schweiz strategisch zentral wichtig, die Landesflughäfen sind Infrastrukturen von nationaler Bedeutung. Auch im Bericht 2016 über die Luftfahrtpolitik (Lupo) des Bundesrats ist richtigerweise festgehalten, dass die gute Erreichbarkeit der Schweiz mit den vielen Direktverbindungen auch in Zukunft gewährleistet werden muss. Die Landesflughäfen wickeln auch den grössten Teil der Luftfahrt-Fracht ab. Diese ist, gemessen am Wert, der wichtigste Transport-Träger des Schweizer Exports.

Explizit im Lupo erwähnt ist auch die Zielsetzung der Nachhaltigkeit. Um Zielkonflikte möglichst zu vermeiden und sowohl die gute Erreichbarkeit und eine bedarfsgerechte Entwicklung der Kapazität als auch eine Reduktion der Treibhausgasemissionen zu erreichen, müssen aus unserer Sicht bei der Bewertung einzelner konkreter Klimaschutzmassnahmen folgende Kriterien leitend sein:

- Bekämpft werden soll der CO₂-Ausstoss, nicht die Luftfahrt an sich.
- Erste Priorität müssen globale Massnahmen haben. Stösst man diesbezüglich bezüglich Machbarkeit an Grenzen, müssen in zweiter Priorität europäische Massnahmen im Vordergrund stehen.
- Mit Massnahmen, welche die Schweiz allenfalls isoliert beschliesst, darf die internationale Wettbewerbsfähigkeit des aus der Schweiz operierenden Linien- und Charterverkehrs sowie des Geschäftsverkehrs nicht gefährdet werden.
- Wichtig zu betonen ist, dass neue Massnahmen, um die CO₂-Emissionen im Luftverkehr zu reduzieren, nicht «auf der grünen Wiese» beschlossen werden. Es gibt schon ein dichtes Geflecht an Massnahmen auf globaler Ebene, in der EU und in der Schweiz. Und dieses Geflecht entwickelt sich aktuell sehr dynamisch, namentlich in der EU (Stichwort Green Deal). Bei isoliert national diskutierten Massnahmen ist darum darauf zu achten, dass sie gut in dieses Geflecht und dieses Regelwerk passen und nicht negative Auswirkungen auf Schweizer Flughäfen und / oder Airlines haben.
- Die Schweiz muss anstreben, mit ihrem starken Forschungs- und Entwicklungsplatz eine wichtige Rolle in der Entwicklung von Sustainable Aviation Fuels (SAF) einzunehmen. Dieser Bereich wird massiv an Bedeutung zunehmen – für die Schweiz bietet sich die Chance, in diesem Bereich erstens effektiven Einfluss im Bereich Klimaschutz auszuüben und zweitens sich als attraktiven Standort für Forschungs- und Entwicklung und für Startups und Unternehmen zu positionieren.

Konkrete Lösungen

Bezüglich konkreter Lösungen stehen für uns fünf Bereiche im Vordergrund.

- Ermöglichung und (Markt-)Entwicklung von Sustainable Aviation Fuels (SAF) sowie Positionierung der Schweiz als innovativen Standort für Synfuel-Forschung und -Finanzierung (Synfuel = klimaneutraler, aus erneuerbarer Energie hergestellter flüssiger Kraftstoff)
- ➔ In allen Studien ist die Nutzung von SAF der wichtigste Ansatzpunkt. Ihre Marktentwicklung muss auch in der Schweizer Strategie zentrale Bedeutung haben. Ein gewichtiger Vorteil der SAF ist, dass sie mit heute gängiger Technologie (Triebwerke) und über die etablierten Verteilsysteme (Tanklaster /

Unterflurbetankungsanlagen etc.) verwendet werden können. Es braucht also bei den Verwendern von SAF keinen Technologiesprung - der Stoff kann sofort genutzt werden, wenn er verfügbar ist. Im Vordergrund stehen müssen auch hier international abgestimmte Lösungen. Konkret verwiesen sei auf den «Green Deal» der EU und die darin enthaltene «ReFuelEU Aviation Initiative». Sie sieht vor, mittels Beimischquote einen Mindestanteil vorzuschreiben, der mit SAF beigetankt werden muss. Die Quote soll schrittweise erhöht werden und würde einen verbindlichen Rahmen bieten, auch für Produzenten und Investoren. Massnahme: Die Schweiz stützt dieses Vorhaben und stellt eine optimale nationale Einbindung in den Prozess sicher.

- ➔ Die Schweiz muss die Chance nutzen, in diesem Mega-Thema eine aktive Rolle zu besetzen – mit ihrem starken Forschungs- und Entwicklungsplatz und den starken Startups und Unternehmen. Namentlich am Innovationspark Dübendorf sind Chancen zu nutzen, auf solche Mobilitäts- und Synfuel-Themen einen Fokus zu legen und den Standort (auch) entsprechend zu positionieren.
- Anreize schaffen für den Einsatz effizienterer Flugzeuge
- ➔ Der Einsatz von treibstoffeffizienteren Flugzeugen insbesondere im Langstreckenverkehr ist mittels Anreiz-Schaffung zu fördern. Verwiesen sei darauf, dass die Swiss International Air Lines aktuell im Rahmen der grössten Flottenerneuerung ihrer Geschichte in einer Dekade über 8 Milliarden Franken in moderne und CO₂-emissionsärmere Flugzeuge investiert (Airbus A220 und A32Xneo). Dies mit dem expliziten Ziel, bis 2030 die CO₂-Emissionen gegenüber 2019 zu halbieren und bis 2050 CO₂-neutral zu fliegen. Das ist die richtige Stossrichtung.
- ➔ Mittelfristig kann der Einsatz von Elektroflugzeugen für den Kurzstreckenverkehr und von Wasserstoffflugzeugen für den Kurz- und Mittelstreckenverkehr eine Rolle spielen. In diesem Bereich ist aber noch viel technologischer Fortschritt nötig, bezüglich der Antriebssysteme und insbesondere bezüglich der Verteilung und der Lagerung des Wasserstoffs. Ein namhafter Einsatz vor 2035 ist unrealistisch.
- Operationelle Massnahmen am Boden und in der Luft
- ➔ Durch effizientere operationelle Massnahmen kann die Abwicklung des Luftverkehrs treibstoffärmer abgewickelt werden. Dabei ist von einer Reduktion der CO₂-Emissionen von 5 bis 10 Prozent auszugehen. Wichtige Bedeutung hat das Projekt Single European Sky. Dieses wird aktuell blockiert durch falsch verstandene Souveränität einzelner Staaten sowie gewerkschaftlicher Pfründenverteidigung. Die Schweiz muss darauf hinwirken, dass Effizienz und Klimaschutz in den Vordergrund rücken und das Projekt zielstrebig umgesetzt werden kann.
- Offsetting/Kompensation
- ➔ Global betrachtet hat das Programm Corsia das grösste Potenzial zur Kompensierung und Reduzierung der CO₂-Emissionen im Flugverkehr – und es minimiert die Wettbewerbsverzerrung. Um die Zielsetzung des Pariser Abkommens zu erreichen, geht Corsia aber zu wenig weit. Innerhalb der EU gibt es das ambitioniertere Emissionshandelssystem EU-ETS, das seit dem 1.1.2020 mit dem Schweizer

CH ETS verknüpft ist. Massnahme: Die Schweiz bleibt an diesem System angeschlossen und wirkt darauf hin, dass es auf die Förderung und Marktentwicklung von SAF ausgerichtet ist und wirksam weiterentwickelt wird.

- Dekarbonisierung der Bodeninfrastruktur
- ➔ Schweizer Landesflughäfen sollen bis 2050 Netto-0-Emissionen verursachen. Sie geben sich diese Zielsetzung notabene selber. Die Flughafen Zürich AG will die CO₂-Emissionen laut definiertem Ziel bis 2040 auf 10'000 Tonnen reduzieren; bis 2050 sollen sie auf Netto-Null gesenkt werden.

Die hier dargelegten Lösungsansätze sind wie auch immer gearteten nationalen Flugticketabgaben eindeutig vorzuziehen. Nationale Flugticketabgaben sind für die einheimischen Fluggesellschaften wettbewerbsverzerrend und somit untauglich. Sie schaden dem Standort allgemein, besonders akzentuiert ist dies am EuroAirport in Basel. Eine naheliegende Folge einer nationalen Abgabe wäre eine Verlagerung in den französischen Sektor des Airports, was die Wettbewerbsfähigkeit der Region Basel und den Einfluss der Eidgenossenschaft auf den Landesflughafen markant verschlechtern würde. Stattdessen müssen die hier skizzierten Lösungsansätze aus unserer Sicht fokussiert werden – sie bieten geeignete Wege in Richtung Klimaneutralität.

Vielen Dank für Ihre Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse,

Aviationsuisse



Andreas Schürer, Geschäftsführer