



Sprit sparen, Flugwege verkürzen, Emissionen handeln

Schweiz engagiert sich für umfassenden Ansatz gegen Klimaerwärmung

In seinem Bericht über die Luftfahrtpolitik von Ende 2004 hat der Bundesrat das Prinzip der Nachhaltigkeit verankert und eine Reihe von Anforderungen in den drei Dimensionen wirtschaftliche Effizienz, gesellschaftliche Solidarität und Schutz der Umwelt definiert. Im Umweltbereich steht unter anderem, dass sich die Schweiz für international koordinierte Massnahmen zur Reduktion der Treibhausgase einsetzt.

In Ergänzung zum luftfahrtpolitischen Bericht veröffentlichte das BAZL 2008 die Resultate einer Studie aus der Bundesverwaltung über die Nachhaltigkeit des schweizerischen Luftfahrtsystems. Diese kam unter anderem zum Schluss, dass sich die Umweltbelastung gegenüber früheren Analysen mehrheitlich verbessert hat. Als grösstes Problem schälten sich neben den Lärmauswirkungen die negativen Einwirkungen des Luftverkehrs auf das Klima durch den fossilen Energieverbrauch (insbesondere CO₂-Emissionen) heraus. Dies, obwohl der Anteil des Luftverkehrs am globalen CO₂-Ausstoss nur rund 2 Prozent beträgt.

Es braucht einen mehrstufigen Ansatz

In jüngster Zeit hat die Klimaerwärmung sowohl in der gesellschaftlichen Diskussion als auch in den politischen Agenden an Bedeutung und Dringlichkeit gewonnen. Auf den Luftverkehr bezogen sind vor allem angesichts des prognostizierten Verkehrswachstums von jährlich bis zu 5 Prozent für das nächste Jahrzehnt Massnahmen zur Reduktion der Klimagase angezeigt. Da eine wirkungsvolle Reduktion der Klimafolgen des Luftverkehrs nicht durch isolierte Vorkehrungen einzelner Länder, sondern nur über einen ganzheitlichen Ansatz möglich ist, braucht es ein auf internationaler Ebene koordiniertes Vorgehen. Diese Erkenntnis zeigte sich auch an einem Umweltdialog der EU und der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz, den die Schweiz im vergangenen November in Genf organisierte. Die Schweiz setzt sich international denn auch seit Jahren in verschiedenen Fachgremien für einen mehrstufigen Ansatz ein. Dieser besteht aus folgenden Elementen:

- Beschleunigung des technischen Fortschritts bei den Flugzeugen
- Einfachere Luftraumstrukturen, direktere Flugwege, effizientere Operationen auf Flughäfen (Reduktion des Einsatzes von Hilfsaggregaten der Flugzeuge und optimierte Rollverfahren)
- Ökonomische Massnahmen (emissionsabhängige Gebühren, Emissionshandel)

Sparsamere Flugzeuge...

Im Bereich des technischen Fortschritts verspricht die Umsetzung ambitionierter Forschungsziele und damit verbundener Entwicklungsprogramme eine kontinuierliche Verbesserung der Treibstoffeffizienz neuer Flugzeuge. Diese Verbesserungen liegen in einer Grössenordnung von jährlich bis zu mehr als 1 Prozent. Die vollständige Wirkung solcher Fortschritte dauert auf Grund der eher langsamen Erneuerung der Flugzeugflotten bei den Airlines erfahrungsgemäss aber immer einige Jahre. Die Schweiz unterstützt über ihre Beteiligungen an den Forschungsprogrammen der EU diese technischen Fortschritte direkt.

...effizientere Infrastruktur und...

Bei der Luftrauminfrastruktur können vor allem direktere Flugwege die Effizienz deutlich steigern. Das Potenzial lässt sich am Beispiel des Projekts für einen gemeinsam betriebenen Luftraum ablesen, an dem sechs zentraleuropäische Länder – darunter die Schweiz – beteiligt sind (siehe Seite 4). Global betrachtet liegt die Effizienz des Luftraumsystems zur Zeit bei zirka 92 bis 94 Prozent. Langfristiges Ziel ist es, die Effizienz trotz wachsenden Verkehrs auf 95 bis 98 Prozent zu steigern. Insbesondere in Europa mit seinen stark fragmentierten Lufträumen stellt diese Absicht eine grosse Herausforderung dar. Projekte mit länderübergreifenden Lufträumen können hier in den nächsten Jahren wesentliche Verbesserungen bringen.



...ökonomische Massnahmen

Als ökonomische Massnahmen hat die EU im November 2008 nach langem Hin und Her beschlossen, ab 2012 sämtliche Flüge mit Start- oder Zielort auf ihrem Gebiet in das bestehende europäische Emissionshandelssystem zu integrieren. Ziel der EU ist es, die CO₂-Emissionen des Luftverkehrs bis ins Jahr 2020 auf 95 Prozent des durchschnittlichen Ausstosses in den Jahren 2004 bis 2006 zu begrenzen. Die Bestrebungen der EU werfen natürlich die Frage auf, ob und wie sich die Schweiz daran beteiligen soll. Eine nahe liegende Lösung wäre der Einbezug der Schweizer Flugverkehrsemissionen in das europäische Handelssystem. Denkbar sind allerdings auch andere Optionen. So besteht grundsätzlich die Möglichkeit, den Flugverkehr in das bestehende schweizerische Emissionshandelssystem einzubeziehen oder aber diesen zu einer vollumfänglichen, eventuell teilweisen Kompensation seines CO₂-Ausstosses zu verpflichten. Um die volkswirtschaftlichen Auswirkungen der verschiedenen möglichen Massnahmen zu analysieren, hat das BAZL eine Studie in Auftrag gegeben. Basierend auf den Resultaten, die noch im laufenden Jahr vorliegen sollen, wird dann der politische Entscheidungsprozess anlaufen können.

Im Bereich der emissionsabhängigen Gebühren arbeitet das BAZL zusammen mit den internationalen Flughäfen der Schweiz derzeit an einem Ersatz des bestehenden und nicht mehr zeitgemässen Gebührenmodells. Es soll durch ein europaweit harmonisiertes Modell abgelöst werden, bei welchem die Menge der von einzelnen Flugzeugen ausgestossenen Schadstoffe direkt Eingang in die Berechnung der individuellen Landetaxe findet. Der Wechsel soll bis Ende 2010 abgeschlossen sein.