

Ständerat

14.3202

Interpellation Diener Lenz

Äquivalente Massnahmen in der Luftfahrt

Wortlaut der Interpellation vom 20. März 2014

Ich bitte den Bundesrat folgende Fragen zu beantworten:

1. Stimmen die Medienberichte, wonach die Verhandlungen zum Anschluss der Schweiz an das europäische Emissionshandelssystem sistiert wurden?
2. Kann der letztjährige Beschluss der internationalen Luftfahrtbehörde (ICAO) dahingehend verstanden werden, dass ein globales Regime zur Dämpfung des Wachstums der luftverkehrsbedingten Treibhausgasemissionen im besten Fall 2020 in Kraft tritt?
3. Ist es richtig, dass die Emissionen von Treibhausgasen der Schweizer Luftfahrt in den 10 Jahren von 2002 bis 2011 um rund 15% gestiegen sind und eine Trendumkehr nicht in Sicht ist?
4. Der Bundesrat hatte in der Botschaft zum CO₂-Gesetz angekündigt, dass falls der Anschluss ans EU Emissionshandelssystem nicht realisiert wird, äquivalente Massnahmen ergriffen werden. Welche äquivalenten Varianten wird der Bundesrat nun zur Einführung vorschlagen? Wann können diese in Kraft treten? Welche jährliche Klimaschutzwirkung ist zu erwarten?

Begründung

Der Anteil der Treibhausgasemissionen aus der Luftfahrt an den restlichen Treibhausgasemissionen der Schweiz sind weltmeisterlich hoch. Dank den eingeleiteten Emissionsreduktionen in den Bereichen Gebäude und Wirtschaft wird der Anteil der Luftfahrt weiter steigen, selbst wenn die Emissionen der Luftfahrt stabilisiert würden. Diese Stabilisierung führt jedoch trotz technischen Verbesserungen und grösseren Flugzeugen nicht statt. Die Flughäfen der Schweiz sind so attraktiv, dass sich zahlreiche Billigfluglinien angesiedelt haben und in Zürich gar ein Hub im Hub entsteht. Dies generiert sowohl Umsteige-, Umweg- wie auch Zusatzverkehr mit entsprechenden negativen Konsequenzen im Bereich Klima- und auch Lärmschutz. Da der Bundesrat diese Entwicklung schon 2009 in seiner Botschaft zum CO₂-Gesetz erkannt hat, scheint der Zeitpunkt richtig, nun angemessene Massnahmen zu treffen.

Antwort des Bundesrates

1. Aufgrund des Ergebnisses der eidgenössischen Volksabstimmung vom 9. Februar 2014 hat die Europäische Kommission beschlossen, die Verhandlungen über die Verknüpfung des schweizerischen Emissionshandelssystems mit demjenigen der EU vorläufig zu sistieren (Stand April 2014). Nachdem der Bundesrat am 30. April 2014 eine Lösung für die kontingentierte Zulassung von kroatischen Bürgerinnen und Bürgern zum Schweizer Arbeitsmarkt beschlossen und die EU am 6. Mai 2014 das insti-

tutionelle Verhandlungsmandat verabschiedet hat, können die ETS-Verhandlungen wieder aufgenommen werden.

2. Gemäss dem Entscheid, der an der Generalversammlung im Herbst 2013 getroffen wurde, hat die ICAO die Entwicklung eines globalen, marktbasierten Systems an die Hand genommen, welches es erlauben soll, die CO₂-Emissionen der internationalen Zivilluftfahrt zu begrenzen. Die Arbeiten dazu sollen bis zur nächsten ICAO-Generalversammlung im Herbst 2016 abgeschlossen sein. Angestrebt wird eine Einführung des Systems im Jahr 2020.

3. Bei der Erstellung des Inventars der Treibgasemissionen der schweizerischen Zivilluftfahrt kann nach zwei Methoden vorgegangen werden, nämlich nach dem Territorialprinzip und dem Absatzprinzip. Letzteres besagt, dass der Treibstoffverbrauch und damit die CO₂-Emissionen der Inlandflüge sowie der internationalen Flüge bis zum Bestimmungsort berücksichtigt werden.

Die entsprechenden Zahlen schwanken sehr stark von Jahr zu Jahr. Wie die beigelegte Grafik zeigt, wachsen in der Schweiz die Emissionen der Auslandflüge (auf die 96 % aller Emissionen aus der Luftfahrt entfallen) nicht kontinuierlich, sondern variieren je nach Konjunktur und Verfassung der Branche. Angesichts der in den nächsten Jahren zu erwartenden technischen Verbesserungen und der begrenzten Kapazitäten der schweizerischen Flughäfen wird nicht mit einer wesentlichen Zunahme der Emissionen gerechnet.

4. Die Botschaft zum CO₂-Gesetz sieht in der Tat vor, dass äquivalente Massnahmen ergriffen werden, dies allerdings nur in dem Fall, dass die Verhandlungen zwischen der Schweiz und der EU über die Verknüpfung ihrer Emissionshandelssysteme, welche die Schweizer Zivilluftfahrt mit einbinden soll, scheitern sollten. Die Frage nach internen Massnahmen stellt sich daher derzeit nicht.

Darüber hinaus werden die laufenden Arbeiten der ICAO von den Schweizerischen Behörden aufmerksam verfolgt. Die Schweiz bevorzugt Massnahmen, die weltweit (d. h. von der ICAO) anerkannt und umgesetzt werden. Einseitig von der Schweiz beschlossene Massnahmen wären aus den oben genannten Gründen wahrscheinlich nur auf den inländischen Flugverkehr anwendbar. Ihr Nutzen für die Umwelt wäre sehr bescheiden.

Veränderung des Treibstoffverbrauchs und des direkt damit verbundenen CO₂-Ausstosses der Schweizer Zivilluftfahrt 1990 – 2012, nach Absatzprinzip

