

6. «Klimaneutrales Fliegen»: Ein Fazit in Form von Thesen und Forderungen

THESEN	FORDERUNGEN
ZIELSETZUNG EINES KLIMAVERTRÄGLICHEN FLUGVERKEHRS	
<p>1) «Netto Null 2050» im Flugverkehr ist eine Rechnung mit X Unbekannten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wieviel wächst der Flugverkehr bis 2050? - Kann der Flugverkehr die benötigten Inputs für die Produktion von SAF für sich allein beanspruchen? - Bis wann ist wieviel SAF produzier- und kommerziell einsetzbar? - Welche CO₂-Bilanz werden die verschiedenen SAF haben? - Wer trägt die Kosten für die dauerhafte Beseitigung der überschüssenden CO₂- und Nicht-CO₂-Emissionen? <p>Im Gegensatz zu diesen nur spekulativ beantwortbaren Fragen lässt sich relativ genau bestimmen, welches Emissionsbudget dem Flugverkehr noch zusteht, um eine politisch vereinbarte Klimaüberhitzung (+1,5°C?, +1,7°C?, +2,0°C?) bis 2050 nicht zu überschreiten.</p> <p>Selbst bei einer Überhitzungsgrenze von +2,0°C lässt das Emissionsbudget ein ungebremstes Wachstum des Flugverkehrs nicht zu – erst recht nicht, wenn die Nicht-CO₂-Emissionen berücksichtigt werden.</p>	<p>1a) Die Politik hat sich nicht an «Netto Null» in 25 Jahren zu orientieren, sondern hier und heute an einem Emissionsbudget, welches</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Einhaltung der politisch vereinbarten Überhitzungsgrenze mit grosser Wahrscheinlichkeit gewährleistet, - das Ausmass der Restemissionen so begrenzt, dass der Ausgleich mittels Negativemissionstechnologien (NET) praktikabel und finanzierbar bleibt. <p>1b) Die Politik hat einen Emissionspfad festzulegen, der sich an der Einhaltung der Überhitzungsgrenze orientiert. Dazu gehören Zwischenziele sowie ein Mechanismus, der bei unerwünschten Abweichungen vom Emissionspfad eine Verschärfung der Massnahmen auslöst.</p> <p>1c) Die Entwicklung des Flugverkehrs (inkl. die Priorisierung der Zwecke, denen der Flugverkehr dienen soll) hat sich am politisch festgelegten Emissionspfad zu orientieren.</p>
SAF ALS MITTEL ZUR ZIELERREICHUNG	
<p>2) Synthetische SAF und alternative Antriebssysteme (Elektro-, Wasserstoffantrieb) werden kurzfristig (bis 2040) keinen signifikanten Beitrag leisten, um das zulässige Emissionsbudget des Flugverkehrs einzuhalten.</p>	<p>2a) Die Politik soll knappe Mittel nicht für die Förderung von Massnahmen einsetzen, die erst nach 2040 einen wesentlichen Beitrag zur Einhaltung des Emissionsbudgets leisten.</p> <p>2b) Die Entwicklung und Finanzierung von Technologien wie synthetische SAF und alternative Antriebssysteme ist Sache der Wirtschaft.</p> <p>2c) Die Politik muss – z.B. mithilfe von Beimischquoten – Bedingungen schaffen, welche die Luftfahrt- und Tourismusanbieter (bzw. deren Kund*innen) in die Pflicht nehmen, die Entwicklungskosten mitzutragen.</p>
<p>3) Biogene SAF können kurzfristig (bis 2030/35) dazu beitragen, das zulässige Emissionsbudget des Flugverkehrs einzuhalten. Allerdings ist das Potenzial nachhaltiger produzierbarer SAF mit guter CO₂-Bilanz sehr begrenzt.</p>	<p>3a) Die Politik muss sicherstellen, dass Produktion und Nutzung biogener SAF strengen Kriterien für die CO₂-Bilanz und die Nachhaltigkeit der Beschaffung der Ausgangsstoffe genügen.</p> <p>3b) Die Luftfahrt- und Tourismusanbieter (bzw. deren Kund*innen) haben die Mehrkosten – z.B. via die Umsetzung von Beimischquoten – zu tragen.</p>

WEITERE MASSNAHMEN ZUR ZIELERREICHUNG	
<p>4) Verschiedene kurzfristige umsetzbare Massnahmen können signifikant zur Einhaltung des Emissionsbudgets bzw. -pfads des Flugverkehrs beitragen, z.B.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anpassung der Flugrouten zur Vermeidung von Kondensstreifen, - Abgaben auf Tickets (in Abhängigkeit von der Emissionsintensität), - Steuern auf Treibstoff (in Abhängigkeit von der CO₂-Bilanz), - Einschränkungen des Angebots (Flughafenkapazitäten, Sperrzeiten...) bzw. Förderung von Alternativen zum Fliegen (Zug, Bus, Online-Kommunikation). 	<p>4a) Die Politik soll kurzfristig verfügbare Potenziale zur Emissionsreduktion prioritär angehen durch verbindliche Vorgaben bezüglich der Flugroutenplanung, durch die verursachergerechte Generierung von Mitteln zur Finanzierung von Fördermassnahmen für SAF, NET, Alternativen zum Fliegen sowie durch die quantitative Begrenzung des Flugverkehrs.</p> <p>4b) Die Förderung eines klimaverträglichen Flugverkehrs darf nicht auf Kosten der Förderung klimaverträglicherer Alternativen gehen.</p>
<p>5) Negativemissionstechnologien (NET) sind eine wichtige Rückversicherung für den Fall, dass das vorgegebene Emissionsbudget nicht eingehalten wird.</p>	<p>5a) Die Politik soll die Entwicklung sicherer, zuverlässiger und nachhaltiger Strukturen und Verfahren zur Nutzung von NET fördern.</p> <p>5b) Die Luftfahrt- und der Tourismusindustrie soll mittels Rückstellungen an die Finanzierung von NET beitragen.</p>
ROLLE DER SCHWEIZ	
<p>6) Die Schweiz belegt einen Spitzenplatz, was das Fliegen betrifft. Gemessen an den Pro-Kopf-Emissionen, trägt sie weit überproportional zur durch den Luftverkehr verursachten Klimaüberhitzung bei.</p>	<p>6) Die Schweiz muss mehr Verantwortung übernehmen – ihre Mitläuferrolle bei ICAO und im EU-Emissionshandel genügt nicht. Sie soll ihre Mittel und Möglichkeiten einsetzen, um bei der Erreichung von «Netto Null» im Flugverkehr eine Vorläufer- und Vorbildrolle zu spielen. Die oben aufgeführten Massnahmen zur Zielerreichung weisen den Weg.</p>
BEITRÄGE DER TOURISMUSINDUSTRIE	
<p>7) Die Tourismusindustrie ist ein Haupttreiber der Flugverkehrsemissionen. Sie wirbt mit Nachhaltigkeit und fördert gleichzeitig den emissionsintensiven Ferntourismus als massentaugliches Freizeitvergnügen. Dieses Verhalten ist aus Sicht des Klimaschutzes verantwortungslos.</p>	<p>7) Die Tourismusindustrie soll ihr Kerngeschäft auf klimaverträgliche Angebote in der Nähe ausrichten und v.a. diese attraktiv präsentieren, solange für Fernziele keine entsprechenden Alternativen bestehen. Ferntourismus hat als Nischenangebot eine Berechtigung, sofern er seine Klimaschadenskosten vollumfänglich trägt. In allen Angeboten sollen im Minimum die anteiligen Kosten für hochwertige SAF standardmässig enthalten sein.</p>
KOMMUNIKATION ÜBER SAF UND KLIMANEUTRALES FLIEGEN	
<p>8) SAF sind unter den heutigen Bedingungen – d.h. ohne Anwendung strenger Kriterien bezüglich (ganzheitliche) CO₂-Bilanz und Nachhaltigkeit der Produktion – weder nachhaltig, noch ermöglichen sie klimaneutrales Fliegen.</p>	<p>8a) Die in der Schweiz bestehenden Bestimmungen gegen unlauteren Wettbewerb und irreführende Klimaversprechen müssen durchgesetzt und allenfalls weiter präzisiert werden.</p> <p>8b) Politik und Verwaltung sollen dafür sorgen, dass das Bewusstsein für Fliegen als klimaschädlichste Form der Fortbewegung wächst.</p>