



Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit

Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable

Coalizione Traffico aereo, Ambiente e Salute

Elektronisch verschickt an:
bettina.kast@bafu.admin.ch

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bettina Kast

Bern, 25. April 2024

Stellungnahme der Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit (KLUG) zur Klimaschutz-Verordnung (KVI)

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit (KLUG) vereint 28 Schweizer Organisationen, die sich für eine Reduktion der durch den Luftverkehr verursachten Emissionen von Treibhausgasen, Luftschadstoffen und Lärm einsetzen.

Nachfolgend erhalten Sie unsere Stellungnahme zu Artikel 4 der Klimaschutz-Verordnung (KVI). Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und Vorschläge.

Mit freundlichen Grüssen

KLUG Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit

Priska Seiler Graf
Co-Präsidentin

Lisa Mazzone
Co-Präsidentin

Artikel 4 – Weitere klimawirksame Emissionen aus dem Luftverkehr

Wie im [Erläuternden Bericht](#) dargelegt, machen die CO₂-Emissionen nur rund einen Drittel der gesamten Klimawirkung der Luftfahrt aus. Deshalb ist es zwingend, die Nicht-CO₂-Klimawirkung bestmöglich mitzuerfassen. Die vorgesehene Regelung ermöglicht dies nicht, da das wichtigste Treibhausgas überhaupt, der Wasserdampf und die verursachte Wolkenbildung, nach Art. 4 Abs. 1 KIV nicht bilanziert würde.

Aufgrund einer Wesentlichkeitsanalyse ist es unabdingbar, dass die Hauptklimawirkung der Luftfahrt miterfasst wird. Die im Erläuternden Bericht erwähnten Unsicherheiten sind hier irrelevant, da nicht die Klimawirkung eines Einzelflugs an einem bestimmten Tag zu einer gewissen Uhrzeit interessiert, sondern die kumulierte jährliche Wirkung.

Wir beantragen deshalb, dass die Klimawirkung mit den generischen Faktoren der Akademie der Wissenschaften berechnet werden. Wenn das BAZL diese Analyse verfeinern will, empfehlen wir, das Berechnungstool ANCO¹ zu benutzen, welches erlaubt, für konkrete Destinationspaare jahresgemittelte Klimawirkungen zu berechnen. Dies liefert die deutlich genaueren Daten als der Vorschlag des Bundesrates, welche die Klimawirkung der Luftfahrt um einen Faktor 3 unterschätzen würde.

Anders als im Erläuternden Bericht behauptet (Seite 12: «Für eine Berücksichtigung wäre dann eine Anpassung der gesetzlichen Grundlagen notwendig»), ist das Gesetz in Art. 3 Abs. 6 eindeutig und liefert die gesetzliche Grundlage für den Einbezug der gesamten Klimawirkung von Luft- und Schifffahrt.

Zusätzlich soll explizit erwähnt werden, dass Treibstoffe, die im Schweizer Sektor des Basler Flughafens getankt werden, ebenfalls berücksichtigt werden müssen. Auch wenn dieser Flughafen auf französischem Boden liegt, wird die grosse Mehrheit der Flüge nach Schweizer Recht durchgeführt.

Änderungsantrag:

¹ Das Bundesamt für Zivilluftfahrt meldet dem BAFU jährlich die Emissionen von Stickoxiden, Russpartikeln, **Wasserdampf und** oxidierten Schwefelverbindungen, die durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in der oberen Troposphäre und in der unteren Stratosphäre durch in der Schweiz **sowie am Flughafen Basel-Mulhouse im Schweizer Sektor** getankte Treibstoffe verursacht werden.

² (...) **zu berechnen. Im Minimum ist dies mit generischen jahresgemittelten Daten für alle Flüge auszuweisen mit dem Ziel, künftig effektiv geflogene Destinationspaare als Grundlage zu verwenden.**

³ Das BAFU veröffentlicht jährlich die Ergebnisse der Berechnung nach Absatz 2 **im Rahmen der Publikation der Treibhausgasstatistik.**

¹ CE Delft (2023): [Aviation Non-CO2 estimator \(ANCO\). A tool for quantifying the non-CO2 climate impact of aviation](#), Delft.