

Auf den Punkt gebracht

Von Thomas Hurter, Nationalrat (SVP), Präsident Aerosuisse

CO₂-Gesetz als Startschuss für klimafreundliches Fliegen



→ Über den Autor: Thomas Hurter (*1963), seit 2007 Nationalrat, ist aktuell Präsident der Aerosuisse. Von 2011 bis 2017 war er Präsident des Aero-Clubs der Schweiz. Als ehemaliger Berufsmilitärpilot und Fluglehrer bei der Luftwaffe (1986–1993), Staffelpilot auf Mirage und Tiger F5 (bis 2005), Simulatorinstructor bei Swissair/Swiss (1996–2012) und aktuell SPHAIR-Inspektor und Milizpilot der Luftwaffe sowie Linienspilot bei Swiss kennt er die Gegebenheiten der Luftfahrt sehr genau. Nebst seinem Engagement für die Luftfahrt ist Hurter unter anderem auch in der Automobilbranche aktiv als Zentralpräsident des Auto Gewerbe Verbands Schweiz (AGVS) sowie als Zentralpräsident des Automobil Clubs der Schweiz (ACS).

In der Frühlingsession 2024 verabschiedete das Parlament ein neues CO₂-Gesetz. Das Ziel: den CO₂-Ausstoss der Schweiz bis 2030 im Vergleich zu 1990 zu halbieren. Unsere Branche engagierte sich dafür, dass eine Beimischquote für synthetischen Treibstoff (SAF-Quote) die CO₂-Emissionen schneller reduziert als Verbote, Steuern und Abgaben für die Luftfahrt. Zusammen mit allen Akteuren der Luftfahrt gelang es dem Dachverband der Branche, der Aerosuisse, eine Abgabe für die allgemeine Luftfahrt, sprich eine Privatjetabgabe, abzuwehren und stattdessen eine europäisch harmonisierte SAF-Quote im Gesetz zu verankern.

Eine Quote allein macht aber noch keinen Frühling: Der Solartreibstoff ist noch nicht in grossen Mengen verfügbar. 2021 wurden weltweit rund 80 000 Tonnen SAF synthetisch hergestellt. Das entspricht 0,04 Prozent des Kerosinbedarfs aller Fluggesellschaften im Jahr 2021. Hinzu kommt, dass SAF drei- bis achtmal so viel kostet wie herkömmliches Kerosin. Zum Glück gelang es der Branche, einen Teil der Einnahmen des Bundes aus der Versteigerung von CO₂-Zertifikaten für die Luftfahrt anstelle der Subventionierung von Nachtzügen für die Produktion von SAF einzusetzen. Um die Mehrheit des

Kerosinbedarfs im Jahr 2050 abdecken zu können, muss die Produktion von SAF jährlich um rund 30 Prozent zunehmen. Dafür sind globale Investitionen von jährlich rund 100 Milliarden Franken notwendig. Die Hindernisse: Beim Hochfahren der Produktionskapazitäten hinkt die Branche hinterher, regulatorische Vorschriften stoppen den grossflächigen Einsatz und gleichzeitig fehlt das Risikokapital. Das grösste Handicap der synthetischen und nicht biogen hergestellten Treibstoffe: Sie brauchen grosse Mengen an sauberem Strom.

Mit dem neuen CO₂-Gesetz hat es die Luftfahrt selbst in der Hand, der Politik und der Gesellschaft zu zeigen, dass der Weg zum CO₂-neutralen Fliegen mit den richtigen regulatorischen Bedingungen und Anreizen zum Ziel führt. Die Beimischquote zwingt die Branche zu Investitionen. Das Geld dafür muss in einem globalen Geschäft erwirtschaftet werden, wo die Konkurrenz ausserhalb von Europa ohne Beimischquote fliegt und so dank niedrigeren Treibstoffkosten einen Wettbewerbsvorteil hat. Was die Branche nicht braucht, ist eine Politik, die schon vor dem Inkrafttreten des neuen CO₂-Gesetzes die Alarmglocke läutet und ein weiteres Mal Steuern auf Flugtickets fordert.

Kooperationen, Partner und Inserenten von «Cockpit»

Das Luft- und Raumfahrtmagazin «Cockpit» ist Verbandsorgan der **Swiss Helicopter Association** (www.sha-swiss.ch), Partner der **AAA Alpine Air Ambulance AG** (www.lionsairgroup.ch), des **Akademischen Aviatik-Vereins Zürich** (www.aviatikverein.ch) sowie Medienpartner von **ARIS** (Akademische Raumfahrt Initiative Schweiz, www.aris-space.ch), **#clearedtoland** (www.clearedtoland.ch) und des **Electrifly-In Switzerland – eTrophy & Symposium** (www.electrifly-in.ch). Kooperationen und partnerschaftliche Zusammenarbeiten bestehen ausserdem mit folgenden Institutionen, Verbänden und Unternehmen (in alphabetischer Reihenfolge): **ZassistU** (www.zassistu.ch), **Aero-Club der Schweiz** (www.aero-club.ch), **Center for Aviation Competence CFAC** (www.cfac.ch), **EUROPEAN ROTORS – Die VTOL Show und Safety Conference** (www.europeanrotors.eu), **Flugschule Grenchen** (www.flieden.ch), **Foundation for Aviation Competence FFAC** (www.ffac.ch), **Horizon SFA** (www.horizon-sfa.ch), **IGOL** (<http://aecos.ch/startseite/startseite-igol>), **Motorflug-Veteranen des AeCS** (<https://motorflug-veteranen.ch>), **Patrouille Suisse Fanclub** (www.patrouillesuisse.ch), **Schweizerische Vereinigung für Flugwissenschaften SVFW** (www.svfw.ch) und **Stiftung Pro Aero** (www.proaero.ch).

Wir danken herzlich unseren Inserenten in dieser Ausgabe (in alphabetischer Reihenfolge):

- Centaurium Aviation Ltd., www.centaurium-aviation.com
- Europavia (Suisse) SA, www.europavia.ch
- European Rotors, www.europeanrotors.eu
- Hamilton, www.hamiltonwatch.com
- Horizon Swiss Flight Academy, www.horizon-sfa.ch
- MT-Propeller, www.mt-propeller.com
- SOS 144, www.144.ch
- teammedia.ch/books
- www.wingscout.net