

Klimaschutz im Luftverkehr – CORSIA und der EU-ETS

Bereits 2010 hat die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) erstmals ihr Ziel formuliert, die CO₂-Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr ab 2020 stabil zu halten. Dazu nutzt sie verschiedene Maßnahmen: Neben Fortschritten in der Luftfahrttechnik, operationalen Verbesserungen und dem Einsatz von nachhaltigen Treibstoffen ist CORSIA Teil dieses Pakets. Das Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation, kurz CORSIA, wurde 2016 als globale, marktbasierende Klimaschutzmaßnahme zur Begrenzung der Emissionen beschlossen. In diesem System sollen die CO₂-Emissionen internationaler Flüge mit Projektgutschriften (sogenannte Offsets) kompensiert werden.



Wer nimmt an CORSIA teil?

Teilnehmer sind Luftfahrzeugbetreiber mit mehr als 10.000 Tonnen CO₂-Emissionen aus internationalen Flügen mit Flugzeugen, die ein Höchstabfluggewicht von mehr als 5,7 Tonnen haben.

Wie funktioniert CORSIA?

Die Grundidee von CORSIA ist ein Kompensationsmodell: Luftfahrzeugbetreiber müssen ihre Wachstumsemisionen ab 2021 ausgleichen. Mitte 2018 verabschiedete die ICAO dazu ihr maßgebliches Regelwerk, die sogenannten Standards and Recommended Practices (SARPs). Diese legen die Überwachungs-, Berichterstattungs- und Verifizierungsregeln sowie die Regeln zur Löschung der Offsets fest.

Bereits seit dem 01.01.2019 sind die Luftfahrzeugbetreiber aus allen ICAO-Vertragsstaaten (unabhängig von der Teilnahme des Staats an CORSIA) zu einem Monitoring ihrer CO₂-Emissionen verpflichtet. Dazu musste bis zum 31.03.2019 ein Monitoringkonzept an die nationale Behörde übermittelt werden. Die Deutsche Emissionshandelsstelle im Umweltbundesamt ist die in Deutschland zuständige Behörde.

Seit 2021 besteht für Emissionen, die über die Emissionen von 2019 hinausgehen, die

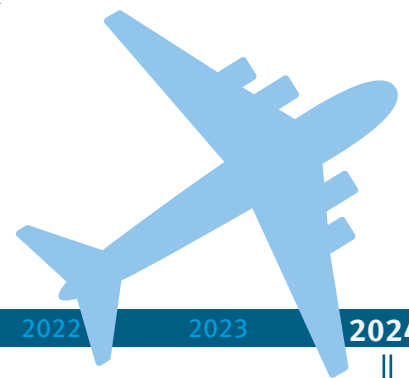
EINFÜHRUNG VON CORSIA IN MEHREREN PHASEN:

- ▶ **2019–2020:** Monitoring zur Bestimmung der Emissions-Baseline
- ▶ **2021–2023:** Pilotphase (freiwillige Teilnahme der Staaten)
- ▶ **2024–2026:** Phase 1 (freiwillige Teilnahme der Staaten)
- ▶ **2027–2035:** Phase 2 (verpflichtende Teilnahme für alle Staaten, deren Luftfahrzeugbetreiber mehr als 0,5 Prozent der globalen Luftverkehrsleistung im Jahr 2018 verursachten, bei Sicherstellung, dass mindestens 90 Prozent der globalen Luftverkehrsleistung abgedeckt sind)

Momentan haben bereits **119 Staaten** eine freiwillige Teilnahme zwischen 2022 und 2026 zugesagt. Diese Staaten repräsentieren mehr als drei Viertel der globalen Luftverkehrsleistung auf internationalen Routen. Dazu gehören alle europäischen Staaten und somit auch Deutschland. Ausnahmen für die verpflichtende Teilnahme bestehen für am wenigsten entwickelte Länder (LDCs), kleine Inselentwicklungsländer (SIDS) und Entwicklungsländer ohne Meereszugang (LLDCs).

Pflicht zur Löschung einer entsprechenden Zahl von Offsets (nach Abzug des Einsatzes nachhaltiger Treibstoffe). In den Jahren 2021 bis 2023 blieben die Emissionen jedoch aufgrund der COVID-Pandemie unter denen des Jahres 2019. Daher wird die Baseline ab 2024 um 15 Prozent abgesenkt. Die Formel zur Berechnung der Kompensationsmenge berücksichtigt bis 2032 nur das Wachstum der gesamten Branche.

Erst ab 2033 spielt das konkrete Wachstum des jeweiligen Luftfahrzeugbetreibers eine größere Rolle.



Welche Offsets sind für CORSIA nutzbar?

Die Löschungspflicht kann nur mit Emissionsminderungseinheiten erfolgen, die nach einem ICAO-internen Bewertungsverfahren vom ICAO Council für zulässig erklärt wurden. Die CORSIA SARPs legen für diese Bewertung Qualitätskriterien fest, beispielsweise:

- ▶ Gutschriften müssen zusätzliche Emissionsminderungen repräsentieren (Additionalität)
- ▶ Es muss gewährleistet sein, dass die in CORSIA genutzten Offsets nicht auch für die Zielerreichung des Gastgeberstaats angerechnet werden (Vermeidung von Doppelzählung).
- ▶ Projekte dürfen nicht gegen lokale/regionale/nationale Regeln verstoßen und sollen nachweisen, dass soziale Belange und Umwelanforderungen gewahrt werden (zum Beispiel mit Blick auf Umsiedlungen durch Staudammprojekte).

Sowohl die nach UN-Regeln durchgeführten Offsetprogramme wie der Clean Development Mechanism (CDM) oder künftige Marktmechanismen unter dem Übereinkommen von Paris als auch freiwillige Standards unter der Aufsicht der jeweiligen privatrechtlichen Organisation und nationale Offsetprogramme können sich für die Nutzung unter CORSIA bewerben. Eine Arbeitsgruppe der ICAO prüft dann anhand der Qualitätskriterien deren Eignung zur Nutzung unter CORSIA. Eine Liste der aktuell durch das ICAO Council zugelassenen Programme finden Sie unter: www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-Emissions-Units.aspx

CORSIA als erster Schritt

CORSIA ist das erste Klimaschutzinstrument mit globalem Anwendungsbereich – damit ist es ein wichtiger Baustein zum Klimaschutz im Luftverkehr. Aber in seiner aktuellen Ausgestaltung ist es doch nur ein erster Schritt, dem weitere folgen müssen. Dazu soll insbesondere ein alle drei Jahre stattfindender Review-Prozess beitragen. Das Ziel muss sein, die nahezu vollständige Dekarbonisierung des internationalen Luftverkehrs bis 2050 festzuschreiben und zu erreichen. Dazu gehört, dass sich bei den alternativen Treibstoffen nachhaltige Optionen durchsetzen müssen, zum Beispiel aus erneuerbarem Strom produziertes Power-to-Liquid (PtL). Zudem trägt der Luftverkehr nicht nur mit CO₂-Emissionen zur Klimaveränderung bei. Auch Emissionen von Wasserdampf, Partikeln, Stickstoff- und Schwefelverbindungen führen zu einer Veränderung des globalen Strahlungshaushalts und damit zur Klimaänderung. Auch diese sogenannten Nicht-CO₂-Klimaeffekte des Luftverkehrs müssen baldmöglichst mit berücksichtigt werden.



Wie verhalten sich CORSIA und der EU-ETS zueinander?

In der EU unterliegen derzeit alle Flüge innerhalb des europäischen Wirtschaftsraums (EWR) dem EU-Emissionshandel (EU-ETS). Die Einführung von CORSIA führt daher zu einem parallelen Bestehen zweier Systeme, die sich teilweise hinsichtlich internationaler Flüge innerhalb des EWR überschneiden (siehe Grafik). Die Flüge unter dem EU-ETS unterliegen allerdings einem anspruchsvolleren Klimaschutzziel als unter CORSIA.

Deutschland hat den CORSIA-Regelungen bei der ICAO zugestimmt und sich völkerrechtlich verpflichtet. Die Umsetzung von CORSIA erfolgt über die EU, zur schnellen und einheitlichen Umsetzung für alle Mitgliedstaaten. So wurden durch eine Änderung der Monitoring-Verordnung vom 31.12.2018 die Monitoring-Methoden für den EU-ETS und für CORSIA angeglichen, damit Luftfahrzeugbetreiber für beide Systeme nur ein einheitliches Monitoringkonzept vorweisen müssen. Der von den Luftfahrzeugbetreibern im Rahmen des EU-ETS jährlich zu übermittelnde Emissionsbericht diente 2019 und 2020 auch der Berichterstattung zur Ermittlung der CORSIA-Baseline-Emissionen.

Die Rechte und Pflichten des EU-ETS, inklusive Fristen und Abgabeverpflichtung, bleiben bis auf Weiteres unberührt.

Ausblick

Im Rahmen des „Fit for 55“-Pakets wurden eine Reihe von politischen Maßnahmen beschlossen, die das energie- und klimapolitische Instrumentarium auf das neue Klimaziel einer Emissionsminderung um mind. 55 Prozent gegenüber 1990 bis 2030 ausrichten sollen. Hierin enthalten ist unter anderem die seit 17.05.2023 gültige Novellierung der Emissionshandelsrichtlinie, die Änderungen für den Luftverkehr enthält. Eine ausführliche Darstellung dieser Maßnahme und Informationen zu anderen Elementen des „Fit for 55“-Pakets finden Sie unter: www.umweltbundesamt.de/dokument/aenderungen-im-luftverkehr-ets-corsia

