

**Tonnenweise CO<sub>2</sub>:**  
Fluggesellschaften  
müssen sich jetzt  
vorbereiten, um ab  
2012 jährlich einen  
Emissionsbericht  
vorlegen zu können.

FOTOS: ISTOCKPHOTO, PR

# Formelsuche der Himmels

Höchste Zeit:  
Bis Ende August  
müssen alle Airlines,  
die in der EU fliegen,  
zeigen, dass sie fit  
sind für den  
Emissionshandel.  
Sonst wird es  
richtig teuer.

RITA MÜNCK

**E**U-Umweltkommissar Stavros Dimas ist eines sicher nicht: ein Freund der Fliegerei. Im Gegenteil. Er will die Airlines schröpfen um Millionensummen. Der Grund: Obwohl sie derzeit nur etwa zwei Prozent der weltweiten CO<sub>2</sub>-Emissionen verursachen, gelten sie in Dimas Augen als größte Umweltverschmutzer unter den Verkehrsträgern. Deshalb sollen sie, so hat es der Grieche nach langem Gezerre im Herbst 2008 verordnet, ab 2012 am EU-Emissionshandel (ETS) teilnehmen.

Was noch Lichtjahre entfernt erscheint, sollte jetzt bei den Fluggesellschaften auf der Agenda stehen: Exakt bis zum 3. August

2009 müssen alle, die an den Airports der EU starten und landen, belegen, dass sie fit für den Handel sind. Nur wer bis dahin sogenannte Monitoring- und Reporting-Pläne vorweisen kann, den wird die EU bei der Vergabe von kostenfreien Emissionszertifikaten berücksichtigen. Alle anderen müssen zahlen. „Und das kann sehr, sehr teuer werden“, sagt Raphael von Heereman, Leiter der Politikabteilung von TUIfly (siehe Interview Seite 80).

**Der Countdown läuft.** Bleiben die Fluggesellschaften tatenlos, riskieren sie einen Knock-out. Zumindest aber erhebliche Nachteile gegenüber der Konkurrenz. „Noch im Februar hatte sich jeder fünfte be-

Handwritten text:  $t \text{ Kerolin} = t \text{ CO}_2$



# stürmer

troffene Carrier nicht einmal mit dem Thema beschäftigt“, zitierte Gerd Pontius von der Beratung Prologis jüngst während eines Workshops in Frankfurt aus einer Studie. Nicht nur Fluggesellschaften außerhalb der EU gehörten dazu. „Auch namhafte deutsche“, ergänzt ein Branchen-Insider.

Was denen ab 2012 blüht, lässt sich in eine einfache Formel packen: Pro Tonne Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>), die sie auf einem Flug in die EU oder innerhalb der EU-Grenzen ausstoßen, müssen sie ein CO<sub>2</sub>-Zertifikat vorlegen. Das kostet derzeit an der Börse zwölf Euro. Können sie die geforderten Nachweise nicht bringen, wird es noch teurer: Als Strafgebühr hat die EU 100 Euro pro Tonne ausgestoßenem CO<sub>2</sub> festgelegt. ▶

## Dabeisein ist Pflicht

Fakten zum Handel mit Verschmutzungszertifikaten für Airlines

**Der Beschluss:** Die EU hat alle Fluggesellschaften mit Starts und Landungen in der Europäischen Union dazu verdonnert, ab Anfang 2012 Zertifikate für den Kohlendioxid-Ausstoß (CO<sub>2</sub>) vorzuweisen.

**Das Ziel:** Mithilfe des Beschlusses sollen die CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Luftfahrt reduziert werden. Ab 2012 dürfen die Airlines deshalb nur 97 Prozent der Menge emittieren, die sie im Schnitt zwischen 2004 und 2006 ausgestoßen haben. Für 79 Prozent können sie Freizertifikate von der EU bekommen. Ihr Wachstum in jüngster Zeit bleibt dabei quasi unberücksichtigt (siehe Diagramm unten).

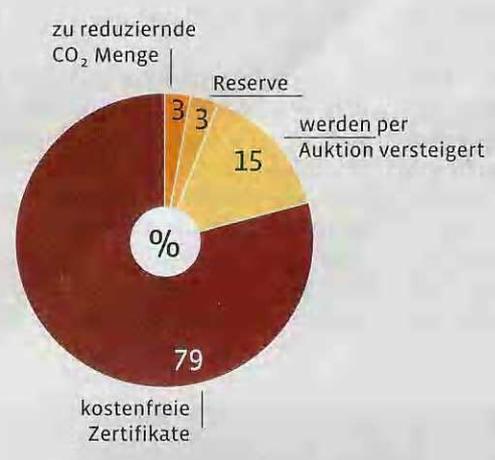
**Die Mehrkosten:** Da die Airlines fast alle auch Zertifikate kaufen müssen, entstehen Kosten. Die trägt letztlich der Kunde. Nach Schätzungen der EU müssen die Endverbraucher mindestens drei Euro pro Flugstrecke innerhalb Europas und bis zu 40 Euro bei Überseeflügen draufzahlen.

**Die Einnahmen:** Sie fließen direkt in die Kassen der jeweiligen EU-Mitgliedsstaaten. Diese müssen die EU-ETS-Verordnung innerhalb von 2009 in nationales Recht umwandeln und eine entsprechende Kontrollbehörde schaffen. In Deutschland ist das die Deutsche Emissionshandelsstelle (DEHSt). Drittstaaten-Carrier müssen sich an das EU-Mitgliedsland wenden, das sie am häufigsten anfliegen. Die Lufthansa-Tochter Swiss muss sich daher in Großbritannien registrieren, ihre Charterairline Edelweiss in Spanien. Theoretisch soll das Geld der Bekämpfung des Klimawandels zugutekommen.

**Die Ausnahmen:** Alle kommerziellen Airlines, die jährlich mehr als 10.000 Tonnen CO<sub>2</sub> ausstoßen, sind zum Handel verpflichtet. Außen vor bleiben: Trainingsflüge, Flüge mit Königen und Staatsoberhäuptern, Militär- und Polizeieinsätze, Forschungsflüge und humanitäre Hilfstransporte.

## Brüssel verteilt die Tortenstücke

Für Wachstum müssen Airlines draufzahlen



Die von der EU an die Airlines zu verteilende Menge an CO<sub>2</sub>-Zertifikaten basiert auf den durchschnittlichen Emissionen der Jahre 2004–2006 minus drei Prozent. 2013 soll die Menge dann sogar um fünf Prozent sinken.

**Kostenfrei verteilt** werden schon im ersten Jahr faktisch nur 79 Prozent. Den Rest müssen die Airlines ersteigern beziehungsweise an der Börse kaufen.

Quelle: TUfly

**Raphael von Heereman, Bereichsleiter Verkehrspolitik bei TUIfly, zum baldigen Start des EU-Emissionshandels für Fluggesellschaften**



## „Viele Fluggesellschaften sind noch unvorbereitet“

**Der EU-Emissionshandel rückt näher. Wer nicht bis zum 31.8. seine Konzepte fertig hat, bekommt keine Freizertifikate. Wie weit ist TUIfly?**

Wir beschäftigen uns seit mehr als zwei Jahren ganz aktiv mit dem Thema und haben uns mit vielen Politikern in Brüssel getroffen und so versucht, die Entscheidungen mit zu beeinflussen. Andernfalls wäre der Handel für die Airlines vermutlich noch wesentlich teurer geworden.

**Ist der Stichtag ein Problem?**

Wir haben vor gut acht Monaten begonnen, den geforderten Monitoring- und Reporting-Plan nach den uns vorliegenden Informationen auszuarbeiten. Der steht im Wesentlichen. Ende Juni kommt die Endfassung. Im

Mai werden wir einen Testlauf unternehmen und dann die Unterlagen bei der zuständigen Deutschen Emissionsstelle diskutieren.

**Was raten Sie einer Airline, die noch nicht so weit ist?**

Es gibt viele, die sich nach wie vor nicht mit dem Thema beschäftigt haben. Man kann letztlich nur allen Carriern raten, so schnell wie möglich die nötigen Schritte einzuleiten, um sich möglichst viele der zu verteilenden Freizertifikate zu sichern.

**Womit müssen die Carrier andernfalls rechnen?**

Die Airlines müssten für den gesamten Zeitraum 2012 bis 2020 alle Emissionszertifikate selbst finanzieren. Das könnte für eine Airline mitt-

lerer Größe schnell Zusatzkosten von 30 Mill. Euro jährlich bedeuten.

**Noch weigern sich die Amerikaner teilzunehmen. Was könnte das für Folgen haben?**

Bleiben die US-Carrier dabei und verweigern die Teilnahme, droht ihnen hier theoretisch ein Flugverbot. Es ist aber fraglich, ob die EU das wirklich umsetzen würde.

**Gibt es weitere offene Fragen, die politisch zu klären sind?**

In der Tat. Ein großer Knackpunkt ist, dass die neuen, im Januar verabschiedeten EU-Regeln noch nirgendwo nationales Gesetz sind. Dafür hätten die Mitgliedsstaaten theoretisch auch zwölf Monate Zeit. Der 31.8. ist aber quasi schon morgen.

**Ist es daher denkbar, dass der Termin verschoben wird?**

Das glaube ich nicht.

**So oder so werden auf die Airlines Kosten zukommen. In welchem Umfang?**

TUIfly rechnet damit, gut die Hälfte der benötigten Zertifikate kostenfrei zu bekommen. Den Rest müssten wir zukaufen – vermutlich für einen niedrigen zweistelligen Millionenbetrag. Die Höhe hängt letztlich davon ab, wie teuer dann die Zertifikate an der Börse sind.

**Der Kunde muss also 2012 mit Preiserhöhungen rechnen.**

Vermutlich ja. Aber das Maß ist noch schwer zu bestimmen. Es bleibt auch abzuwarten, ob Erhöhungen dann durchsetzbar sind.

„Mit zunehmender Nachfrage wird der Preis der Zertifikate ab 2012 steigen – auf mindestens 20 Euro“, ist CO<sub>2</sub>-Experte von Heereman überzeugt: „Wer sich jetzt keine Freizertifikate sichert, ist daher schnell mit Zusatzbelastungen in Millionenhöhe dabei.“ Für den Charter- und Low-Cost-Flieger TUIfly, der jährlich 500.000 Tonnen Kerosin verbraucht, würden Extrakosten von etwa 30 Mill. Euro entstehen. Mithilfe der kostenfrei verteilten Zertifikate der EU komme TUIfly vermutlich mit der Hälfte hin.

Die Zusatzkosten in Millionenhöhe landen – zumindest theoretisch – beim Fluggast. Und der ist ziemlich preissensibel ge-

worden. Bevor ein Urlauber oder Geschäftsreisender für eine Flugreise mehr bezahlt, bleibt er lieber, wo er ist. Ein Plus von zehn Prozent auf den Ticketpreis hat bei Touristen schnell ein Nachfrageminus von 15 Prozent zur Folge.

„Die Fluggesellschaften haben keine andere Wahl: Wollen sie kein Geld verlieren, sind sie gezwungen, den Vorgaben der EU zu folgen und jetzt zu handeln“, warnt Prologis-Mann Pontius. Im Grunde sind es genau zwei Pläne, die die Airlines bis Ende August ihren zuständigen nationalen Behörden, in Deutschland ist das die Deutsche Emissionshandelsstelle, vorlegen müssen:

■ **Plan 1** ist eine Dokumentation der bezahlten Tonnen-Kilometer und ist die Basis für den Erhalt freier Zertifikate – und zwar für den gesamten Handelszeitraum 2012 bis 2020.

■ **Plan 2** muss deutlich machen, wie die Fluggesellschaft die von ihr verbrauchte Treibstoffmenge nachvollziehbar und nicht manipulierbar messen will. Daraus folgt der sogenannte Emissionsbericht, wobei eine Tonne verbranntes Kerosin 3,15 Tonnen CO<sub>2</sub> zur Folge hat. Problem: Die Pläne müssen auditiert werden. Wer das darf, hat die EU noch nicht festgelegt. Wirtschaftsprüfer wie PWC stehen aber parat.

## Jede Tonne Kerosin zählt

Je länger die Strecke, desto höher die Zusatzkosten pro Flug

### Beispielrechnung:

So ermittelt man den CO<sub>2</sub>-Ausstoß für einen Flug Düsseldorf-Palma. Grundlage ist der Kerosinverbrauch. Der beträgt bei einem Zweistundenflug mit einer Boeing B-737-800 etwa 5390 Liter beziehungsweise 4,3 Tonnen Kerosin. Daraus folgt:

■ 4,3 t Kerosin x 3,15 Emissionsfaktor = 13,6 t CO<sub>2</sub>

Für jede Tonne CO<sub>2</sub> muss die Airline Emissionszertifikate vorhalten. Deren Stückpreis liegt derzeit beispielsweise an der Energiebörse Leipzig bei 12 Euro, könnte aber Experten zufolge ab 2012/13 auf 30 Euro steigen:

■ 13,6 t CO<sub>2</sub> x 12 Euro pro Zertifikat = 163,20 Euro

■ 13,6 t CO<sub>2</sub> x 30 Euro pro Zertifikat = 408 Euro

Pro Palma-Flug würden der Airline im Beispiel also Zusatzkosten von 163,20/408 Euro für CO<sub>2</sub>-Rechte entstehen – vorausgesetzt, sie hat keinerlei Freizertifikate.

„Auch wenn eine Fluggesellschaft heute noch nicht in die EU fliegt, dies aber plant, sollte sie deshalb die erforderlichen Pläne ausarbeiten“, rät Pontius. Noch gehören seine Prologis AG und Lufthansa Consulting zu den wenigen Beratungsunternehmen, die den Airlines bei der Formelsuche behilflich sind. Dabei dürfte der Bedarf groß sein: „Kaum eine kommerzielle Airline kommt an der ETS-Teilnahme vorbei. Es sei denn, sie emittiert weniger als 10.000 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr“, sagt CO<sub>2</sub>-Fachfrau und Prologis-Senior-Consultant Sonja Waltering.

**Es sind die Nicht-EU-Carrier**, die die Verordnung besonders wurmt. „Da kommen eine Menge Kosten auf uns zu, nicht nur für die Zertifikate, auch für die IT und Personal“, merkte ein Airliner aus dem russischen St. Katharinenburg während des Workshops in Frankfurt an. Für ihn sei es unbegreiflich, dass seine Airline künftig für die gesamte Strecke St. Katharinenburg-Frankfurt Zertifikate vorweisen soll. Schließlich verlaufe nur ein Viertel über EU-Territorium.

Eine Kritik, mit der der Russe nicht alleine dasteht. So weigern sich bis dato sämtliche US-Fluggesellschaften, am EU-ETS teilzunehmen. Sollten sie daran festhalten, droht der Entzug von Landerechten. Ob die EU sich aber gegenüber den Amerikanern so weit aus dem Fenster lehnen würde, bezweifeln die meisten Experten. Es wäre der Startschuss zu einem möglichen Handelskrieg zwischen den USA und Europa.

So erscheint die Kritik der Lobbyisten berechtigt, dass die europäische Luftverkehrsbranche in Folge des EU-Alleingangs Wettbewerbsnachteile zu erwarten hat. Insbesondere der lukrative Langstreckenverkehr zwischen dem Asien-Pazifik-Raum und Nordamerika könnte dann an Europa vorbeigehen. „Die EU-Insellösung spielt den Expansionsplänen der Golf-Airline in die Hände. Deren Routen bleiben vom CO<sub>2</sub>-Handel verschont. Dabei fällt dort aufgrund der Streckenlängen deutlich mehr CO<sub>2</sub> an“, beklagt etwa die Lufthansa in einem ihrer jüngsten Politikbriefe und fordert einen globalen Ansatz.

Doch die Welt ist groß, und das Thema Klimaschutz genießt aktuell längst nicht überall eine so hohe Priorität wie in Europa. Die Vereinigten Arabischen Emirate sind dafür das beste Beispiel. „In Dubai“, verrät Pontius, „diskutieren sie derzeit ernsthaft, auf dem Weg nach Europa einen Zwi-

schenstopp in der Türkei einzulegen.“ Dann, so das Kalkül, würden die Carrier nur für den Abschnitt zwischen der Türkei und dem EU-Endziel CO<sub>2</sub>-Zertifikate nachweisen müssen. Dass der Zwischenstopp-Flug erheblich mehr Emissionen zur Folge hätte als die Nonstop-Variante, spielt in der Rechnung keine Rolle.

fvw

# Bäst.

Oder **das Beste**, wie man auf Deutsch sagt. Ihre Kunden machen das Beste aus ihrer Zeit und genießen in unserer Business Klasse die komfortabelste und zeitsparendste Art zu fliegen. Der bevorzugte **Business Check-in**, **kürzeste Strecken** nach Asien und in die USA sowie **pünktliche Landungen\*** garantieren **effizientes Reisen**.



Kopenhagen Stockholm Chicago New York  
Seattle Washington Bangkok Peking Tokio

[www.sassalesinfo.com](http://www.sassalesinfo.com)

A STAR ALLIANCE

\*SAS ist die pünktlichste europäische Fluggesellschaft laut AEA-Report vom 05. Dezember