

Bericht zur Konferenz vom 18.10.2008

Klima Verkehr(t) – Was der Verkehr zum Klimaschutz beitragen muss

Begrüßung und politische Rede Fritz Kuhn, Fraktionsvorsitzender

Das Klima im 21. Jahrhundert **Prof. Dr. Anders Levermann**, PIK

Klimaschutz - Stiefkind der Verkehrspolitik **Christoph Erdmenger**, UBA

Podium IV Flugzeuge: Zu Unrecht am Pranger?

Luftverkehr zwischen Wachstum und Klimaverantwortung

Dr. Karlheinz Haag Leiter Umweltkonzepte Lufthansa

Thesen Dr. Karlheinz Haag zum Podium IV:

- 1. Der Beitrag des Luftverkehrs zum Klimawandel wird überschätzt und basiert auf falschen Annahmen und diskutablen Bewertungsmethoden.**

IPCC hat die CO₂-Emissionen des LV 1999 mit 2% geschätzt und in 2007 ebenfalls mit 2%, die Gesamtklimawirkung mit 3,5% in 1999 und in 2007 mit 3%.

Die Emissionen des LV nehmen zwar zu, aber der LV ist nicht der am stärksten wachsende Verkehrsträger (Fuglestedt et al 2008), das Wachstum ist mit dem des Schiffsverkehrs vergleichbar. Die Emissionen des gesamten LV entsprechen dem was China allein in einem Jahr an Emissionswachstum erzeugt oder was durch Vernichtung von Sumpfwäldern zur Produktion von Bio-Sprit an zusätzlichem CO₂ erzeugt wird.

Die Bewertungsmethodik RFI ist umstritten. Der Schiffsverkehr produziert mehr CO₂ als der LV, er produziert zusätzlich erhebliche Mengen Aerosole und Ruß, die in dieser Metrik aber positiv zu Buche schlagen und den Klimateffekt gering erscheinen lassen. Man muss also nur die richtigen Emissionen produzieren, um sich positiv darzustellen.

- 2. Wir sollten zunächst mit Blick auf Arbeitsplätze froh sein, dass dem LV ein Wachstumspotential zugebilligt wird, während in anderen Branchen mehr ein Rationalisierungs- und Konsolidierungspotential gesehen wird.**

Die Emissionen des LV entstehen nicht in einem luftleeren Raum. Der LV ist ein Transportsystem in einer globalisierten Welt für das keine Alternativen erkennbar sind. Deutschland als exportorientiertes Land ist auf ein solches System angewiesen. Laut Masterplan Logistik des BMV sind 35 % des Exportwertes in Deutschland vom LV abhängig. Der oft genannte Konflikt mit den Eisenbahnen ist massiv überbewertet. Die beiden Verkehrsträger können sich sehr wohl ergänzen, siehe Beispiel Frankfurt - als „HUB“ für die Bahn.

- 3. Die Fokussierung der Klimadebatte auf den Emissionshandel und die Ausgestaltung des Instruments in Europa setzt ökonomisch und ökologisch falsche Signale.**

Der Emissionshandel setzt EU-Airlines in einen Wettbewerbsnachteil, es besteht ein signifikantes carbon-leakage Risiko. Die Mehrkosten übersteigen den Gewinn der Airlines in Europa, die Überwälzung der Mehrkosten auf die Kunden ist nur zu einem geringen Teil möglich (Ernest & Young-Studie der AEA-wird derzeit überarbeitet unter Einbeziehung des carbon-leakage Aspekts). Dies geht potenziell zu Lasten der Investitionsfähigkeit in neue Technologien ebenso wie dies bei einer Kerosinsteuer der Fall wäre. Die oft beschworene Vorreiterrolle der EU ist ein schwaches Argument, das letztlich auf dem Prinzip Hoffnung basiert und in der großen Gefahr steht nur der Beruhigung des eigenen Gewissens zu dienen.

4. Jeder muss einen Beitrag leisten zur Minderung der Emissionen nach seinen Möglichkeiten, der LV tut dies und hat eine Strategie hierzu entwickelt.

Mit diesem Maßnahmenpaket bei geeigneter pol. Unterstützung kann der LV seine Vision realisieren. Der LV hat keine Alternative zu Kerosin als Brennstoff. Er hat aber mit Technologie, besserem Management der Infrastruktur und der „operations“ bereits in der Vergangenheit signifikante Effizienzsteigerungen erzielt, auch im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern. Der LV hat eine Vision entwickelt bis 2020 emissionsneutral zu wachsen und dann die Emissionen zu reduzieren. Die Umsetzung der Vision erfolgte in der auch von der ICAO positiv votierten 4-Säulenstrategie. Diese muss konsequent umgesetzt werden. Schwerpunkte sollten in der Effizienzsteigerung und Einsparung von Treibstoff liegen, die Kompensation durch freiwillige Maßnahmen oder Emissionshandel ist möglicherweise notwendig aber sollte nicht das prioritär genutzte Instrument sein. Vordringlich ist die Realisierung des Single European Sky, um die derzeitige erzwungene Ressourcenverschwendung zu beenden - eine politische Aufgabe. Zweite vordringliche Aufgabe ist die schnelle Erschließung des Potenzials alternativer Kraftstoffe. Hier ist staatliche Unterstützung notwendig, um z.B. mit den USA mithalten zu können. Denn diese beherrschen den Markt auf technologischer Ebene und gehen stark koordiniert vor. und Der Emissionshandel ist Teil des Maßnahmenpakets aber verbunden mit der Forderung einer internationalen Umsetzung zwecks Minimierung von Wettbewerbsnachteilen.
