

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. Werner Reh BUND

Thesen von Werner Reh zum Podium IV: Flugzeuge

1. Auch ohne Wiedereinführung des Prangers als Strafwerkzeug sollte der **Luftverkehrssektor** öffentlich **darlegen, wie er in den nächsten Jahren seinen Beitrag zur globalen Erwärmung begrenzen und auf lange Sicht reduzieren wird**. Obwohl Europa und die USA derzeit 80% der globalen Luftverkehrsleistung verantworten, wuchsen auch diese Märkte jährlich um 4-5 %. Heute schon verursacht der Luftverkehr 3,5% des von Menschen ausgelösten Treibhauseffekts (IPCC 1999). Heute weiß man zudem, dass die Erwärmungswirkungen der Contrail-Zirren stark unterschätzt wurden. Dadurch droht der Luftverkehr mindestens langfristig zum Klimakiller Nr. 1 im Verkehrssektor zu werden. Alternative Kraftstoffe oder Antriebe stehen dem Luftverkehr noch weniger zur Verfügung als dem Autoverkehr. Ölverteuerung und –verknappung (Peak Oil) treffen den Luftverkehr deutlich härter.
2. Ziele: Die von der Industrie mitgetragenen **ACARE-Ziele** (Advisory Council of Aeronautical Research in Europe), bis 2020 die CO₂-Emissionen neuer Flugzeuge gegenüber vergleichbaren heute verkauften Fliegern um 50%, die Stickoxidemissionen um 80% und die Lärmemissionen um 50% abzusenken sind sehr anspruchsvoll. Ob sie gleichzeitig erreicht werden können ist sehr fraglich. Dazu sind wohl zusätzliche flankierende Maßnahmen nötig. Wegen der langen Lebensdauer der Flugzeuge gibt es eine ACARE-konforme Flotte erst 2045. ACARE kann die Klimaverträglichkeit des Luftverkehrs also nicht sicherstellen, wird durch das derzeitige Flugverkehrswachstum sogar überkompensiert.
3. **Lösungen**. Vier Maßnahmen: Vor allem Anreize zur Internalisierung der externen Kosten und ein klimaverträgliches Flughafenkonzept führen zu klimaverträglichem Flugverkehr:
 - 3.1 Die Einbeziehung des Flugverkehrs in den **EU-Emissionshandelssystem (ETS)** erfolgte leider mit seinen CO₂-Auswirkungen obwohl laut UBA 2008 die vollen Klimawirkungen das 2-5fache von CO₂ betragen. Im Zuge der für 2009 geplanten Einbeziehung von Stickoxiden sollten hier Änderungen vorgenommen werden. Eine volle Bepreisung der Klimawirkungen im ETS würde zu einem Flugrouten- und Flughöhenmanagement führen, dass die Entstehung von Zirruswolken minimiert.

- 3.2 Aus Gründen des Subventionsabbaus und der Wettbewerbsangleichung sollte die Kerosinsteuerbefreiung des gewerblichen Luftverkehrs abgeschafft oder alternativ Ticketabgaben in entsprechender Höhe eingeführt werden.
- 3.3 Die **emissionsdifferenzierten Landeentgelte** (Frankfurt/M., München, künftig: Köln/Bonn) bepreisen Stickoxide bisher zu niedrig und vernachlässigen Feinstäube (PM₁₀).
- 3.4 Ein **Flughafenkonzept**, das diesen Namen verdient, kann durch eine durchgreifende Effizienzsteigerung an den Drehkreuzflughäfen, Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Bahn und ggf. Flughafenkooperationen auch den künftigen Bedarf ohne Ausbau erfüllt.