

2016 – 09 – 26

188. Montagsdemo im Terminal 1 Frankfurter Flughafen (Rhein-Main-Airport, FRA)

Monika Lege, ROBIN WOOD e.V., Flugverkehr, Wald und Klimaschutz

Morgen beginnt die Hauptversammlung der ICAO, der Internationalen Zivilen Luftfahrtorganisation, in Montréal.

Flugverkehr ist einerseits die am schnellsten wachsende Quelle von Treibhausgasemissionen.

Andererseits ist die Luftfahrt einer von nur zwei Sektoren¹, für den es keine Klimaziele der Vereinten Nationen gibt.

Auf dem Klimagipfel in Paris im vergangenen Dezember beschloss die Weltgesellschaft, alles zu tun, um den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur bis zum Jahr 2050 auf deutlich unter 2 Grad Celsius, möglichst unter 1,5 Grad zu begrenzen.

Heute ist der Luftverkehr für rund fünf Prozent der menschengemachten Klimaerwärmung verantwortlich. Das klingt wenig. Aber noch immer nutzt nur ein Zehntel der Menschheit überhaupt Flugzeuge. Und von diesem Zehntel fliegt ein kleiner Teil immer häufiger. Vor diesem Hintergrund ist der Anteil einer kleinen Minderheit am globalen Klimawandel enorm.

Die ICAO erwartet ein Wachstum des Flugverkehrs bis 2050 um 300 bis 700 Prozent². Selbst wenn alle anderen Sektoren bis 2050 keine Treibhausgase mehr in die Luft blasen, würde der Flugverkehr bei einem „weiter so“ die in Paris vereinbarten Klimaziele verhindern.

Das erste globale Klimaabkommen, das Kyoto-Protokoll wurde vor fast zwanzig Jahren³ beschlossen. Es beauftragte die ICAO, eine UN-Sonderorganisation von

¹ Der andere ist – noch – die Schifffahrt

² Quelle: Europäische Kommission, <http://ec.europa/clima/policies/transport/aviation/>

³ 1997

Regierungen UND Luftfahrtindustrie, mit der „Begrenzung oder Reduktion der Emissionen von Treibhausgasen aus dem Luftverkehr“⁴.

16 Jahre tat die ICAO – NICHTS. Erst die Ausweitung des Europäischen Emissionshandels auf den Luftverkehr erzeugte den nötigen Druck. Die ICAO versprach bei ihrer letzten Hauptversammlung 2013, globale Maßnahmen im Sinne des Kyoto-Protokolls zu entwickeln. Im Gegenzug setzte die EU den Emissionshandel für internationale Flüge aus.

Ab morgen muss die ICAO also liefern (ihre Hauptversammlungen finden nur alle 3 Jahre statt).

Der Rat hat ein Konzept entwickelt, das die Hauptversammlung beschließen soll. Es heißt „Carbon neutral growth“, Kohlendioxidneutrales Wachstum, für die Luftfahrt. Viel geredet wird über technische Verbesserungen und alternative Kraftstoffe. Doch diese machen nur einen Bruchteil des Maßnahmen aus. Das wichtigste Instrument nennt sich „Offsetting“.

Offsetting heißt: Fluggesellschaften kaufen für einen minimalen Teil ihrer aus dem Kerosinverbrauch errechneten Kohlendioxid-Abgase Zertifikate für Kohlendioxid-Einsparungen. Das Kohlendioxid aus den Turbinen sollen Menschen in anderen Wirtschaftsbereichen als der Luftfahrt und in anderen Ländern als den Firmensitzen der Fluglinien oder Flughäfen wieder einsparen.

Klingt kompliziert. Ist es auch.

Der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft, BDL, erklärt es ganz einfach:

„Kohlendioxid-Emissionen, die durch Wachstum im Luftverkehr entstehen, sollen ab 2020 an anderer Stelle kompensiert werden. Dazu werden Klimaschutzprojekte aufgesetzt, etwa zum Umstieg von fossilen Energien auf erneuerbare Energien in einem lateinamerikanischen Dorf.“⁵

Der Flugzeug-Sprit Kerosin wird aus Erdöl gewonnen. Es gibt keine nennenswerte Alternative aus Pflanzen, Wind oder Sonne. Fliegen gehört zu

⁴ Art.2 Abs.2 Kyoto-Protokoll

⁵ Quelle: BDL Luftfahrt aktuell 4/2016

einem Lebensstil mit einem maximalen Ressourcenverbrauch. Wir können auch sagen: Einem Lebensstil aufgrund vielleicht nicht individuellen, aber gesellschaftlichem Reichtum. Der grassiert vermutlich nicht in dem vom BDL angeführten „lateinamerikanischen Dorf“. Vielmehr lässt das Dorf auf einen bäuerlichen, naturnahen Lebensstil schließen. Ich kann Ihnen nicht vorrechnen, wie viele Familien ihre Kohleöfen und Dieseltrecker dekarbonisieren müssten, um die Treibhausgas-Emissionen einer einzigen Boeing 747 für 400 Leute auszugleichen. Ich vermute aber mal, dass es nicht genug Trecker dafür gibt.

Allein der bürokratische Aufwand für das Offsetting-System wäre enorm. Wofür?

Es soll erst 2027, also in 11 Jahren, verpflichtend beginnen.

Es soll nur das Wachstum des Flugverkehrs erfassen – und auch das erst ab 2020. Das ist als Basis viel zu viel und viel zu spät.

Es spart nicht ein einziges Gramm des Treibhausgases Kohlendioxid im Luftfahrtsektor selbst ein.

Es erfasst nur die Klimawirkung des aus dem Kerosinverbrauch errechneten Kohlendioxids am Boden. Es erfasst nicht die Klimawirkung der weiteren Abgase, insbesondere des Wasserdampfs und die Bedeutung der Flughöhe für die Klimawirkung. Dafür müssten die CO₂-Emissionen nach wissenschaftlichem Minimalkonsens mindestens mal 2 genommen werden.⁶

Wem nützt das?

Schon jetzt bewirbt der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft den erwarteten ICAO-Beschluss als „Klimaschutzinstrument“. Der Verband fordert, deswegen die Luftverkehrsteuer abzuschaffen und alle Flüge aus dem Europäischen Emissionshandel rauszunehmen.

Den Airlines nützt das ICAO-Abkommen als „Greenwashing“, als grünes Mäntelchen mit dem Gütesiegel der Vereinten Nationen, um ihr Image als Klimakiller loszuwerden und trotzdem weiter zu machen wie bisher. Es ist eine

⁶ Quelle: DLR 2015: Die Einbeziehung des Luftverkehrs in internationale Klimaschutzprotokolle (AviClim). Abschlussbericht.

Lizenz zum Wachsen. Mit Maßnahmen, die möglichst undurchsichtig sind, möglichst spät beginnen und möglichst wenig kosten.

Diesen Image-Gewinn will Robin Wood und wollen viele Umwelt- und Klimaschützer_innen weltweit verhindern.

„Carbon neutral growth“ und „Offsetting“ wird keine Treibhausgase reduzieren. Eine ökologisch oder sozial sinnvolle Qualität von Projekten oder Zertifikaten zum Ausgleich der klimaschädlichen Emissionen ist angesichts der von den Airlines verursachten Mengen und des angestrebten Wachstums nicht einmal ansatzweise möglich – geschweige denn gerecht.

Zertifikate auf Wälder und landwirtschaftliche Flächen als Offsetting-Projekte für Fluggesellschaften würden die globale Konkurrenz um Flächen auf Kosten von Ernährung, bäuerlicher Landwirtschaft, naturnaher Waldwirtschaft und Wildnis noch einmal enorm verschärfen. Die Kluft zwischen arm und reich würde größer.

Flugreisen schädigen das Klima maximal bei minimalem Zeitaufwand.
Deswegen wir

Flughafenneu- und ausbau stoppen – kein Terminal 3

Kerosin besteuern

Eine globale Klimaabgabe für Fluggesellschaften

Ein modernes Nachtzugnetz für ganz Europa als Alternative zum Fliegen.

Das Klima schützt, wer weniger fliegt. Alles andere ist Quark.

www.robinwood.de/flug

www.robinwood.de/eisschmelze-stoppen

<https://www.youtube.com/watch?v=QYcJkxZ5HMY>

