



Input am 21.10.2015

Unterschätzen wir weiterhin den Beitrag des Luftverkehrs auf die Atmosphäre und den Treibhauseffekt?

Dr. Manfred Treber

Klima- und Verkehrsreferent Germanwatch



Starkes Wachstum im Flugverkehr

- **Sättigung der Nachfrage bei Flugverkehr nicht in Sicht**
- **Erwärmungswirkung nicht nur durch CO₂, sondern noch mehr durch Kondensstreifen und Cirruswolken** - bisher unberücksichtigt , auch bei Agrofuels und H₂.
[hierzu müssen Gegenmaßnahmen ergriffen werden!]
- Globale Szenarien für den Flugverkehr bis 2050 sehen gegen 1990 Wachstum der Verkehrsleistung (global 5%/a oft erreicht) um das 6 - 20-fache, der CO₂-Emissionen (+3%/a) um das 5 - 10-fache.

- I. Die ICAO hat – trotz Kyoto-Protokoll (1997) – bisher keine wirksame Emissionsminderungsmaßnahme in Kraft gesetzt**

- II. Der internationale Flug- (und auch der See-)verkehr zählen weiterhin zu den größten Trittbrettfahrern im Klimaschutz**

- III. Die derzeitigen Verhandlungen bei ICAO um ein Abkommen für 2016 gehen um die schwächste Lösung „offsetting ohne Finanzierungskomponente“ – suboptimal**

Maßnahmen der EU hinsichtlich Flugverkehr und Klimaschutz

**Nach Inaktivität der ICAO hinsichtlich Klimaschutz
Ankündigung der EU, selbst Maßnahmen zu
ergreifen**

- **> Einbezug von Flugverkehr in ETS**
- Beginn 1. Januar 2012, vehemente Widerstände zentraler Staaten von USA über Russland, China bis Indien und vieler anderer; EU muss einknicken.
- Aussage: Aufschieben des Einbezugs internationaler Flüge jenseits innereuropäischer Destinationen bis zur ICAO Vollversammlung 2016
- **EU Parlament soll sich für wirkungsvolle Maßnahmen einsetzen, wenn das ICAO-Ergebnis 2016 nicht wirksam genug ausfällt**

Ziel im Paris-Abkommen:

Die Erwärmung **unter 2 bzw. 1,5 Grad** zu belassen

d.h. Ausstieg aus den fossilen Energieträgern
... bis 2050 (CAN) oder 2070 (Weltklimarat IPCC)

- Kampf, den Flugverkehr überhaupt in das Abkommen aufzunehmen (sieht derzeit nicht gut aus)
- Vorreiter und flankierende Maßnahmen dazu notwendig

Für **Kurz- und Mittelstreckenverkehr** (300 – 2.000 km) ist der Schienenverkehr das nachhaltige Verkehrsmittel der Wahl

- Alternativen dafür beim Personenverkehr:

Weißbuch Verkehr vom 28. März 2011

(hier zu Alternativen zum Kurz- und Mittelstreckenflugverkehr)

Emissionsminderungen im Verkehr bis zum Jahr 2050 um mindestens 60 % gegenüber 1990 erforderlich

Alternative 1 zum Kurz- und Mittelstreckenflugverkehr

Vollendung eines europäischen

Hochgeschwindigkeits-schiennetzes bis 2050.

Verdreifachung der Länge des bestehenden Netzes bis 2030 und Aufrechterhaltung eines dichten

Schiennetzes in allen Mitgliedstaaten.

Bis 2050 sollte der Großteil der Personenbeförderung über mittlere Entfernungen auf die Eisenbahn entfallen

Zweite Alternative zu Kurz- und Mittelstrecken-Flugverkehr

Europaweite Nachtzüge

- Diese werden europaweit immer mehr gestrichen (eine Fehlregulierung, da ein nachhaltiger Verkehrsträger verschwindet)
- Problem für die Wirtschaftlichkeit: die Trassenpreise (sind oft ca. Hälfte der Kosten)
- Externe Kosten des Wettbewerbers in der Luft sind nicht internalisiert
- Die **Politik** ist **auf EU-Ebene** gefordert zur Herstellung fairer Wettbewerbsbedingungen

Maßnahme zur Förderung Europaweiter Nachtzüge als zweite Alternative zu Kurz- und Mittelstrecken-Flugverkehr

Für die Trassenpreise der Nachtzüge sollen die Grenzkosten zur Anwendung kommen

- Die Differenz zu den regulären Preisen werden von einem neu einzurichtenden Fonds der EU an die Schienennetzbetreiber bezahlt.
- Ziel dieses Fonds ist, ein Gegengewicht zu den ungleichen Wettbewerbsbedingungen im Vergleich mit dem Flugverkehr zu bilden und ein Grundangebot europäischer Nachtzüge als ein Nachhaltiger Verkehrsträger im Mittelstreckenverkehr zu ermöglichen.

**Vielen Dank
für
Ihre Aufmerksamkeit**

Klimakosten von CO₂

Empfehlungen des Umweltbundesamtes zur Quantifizierung der zu erwartenden Kosten des vom Menschen verursachten Klimawandel (in €₂₀₁₀/t CO_{2eq})
(UBA 2014, S.7)

Tabelle B1: UBA-Empfehlung zu den Klimakosten (in €₂₀₁₀ / t CO₂)

	Klimakosten in € ₂₀₁₀ / t CO ₂		
	Kurzfristig 2010	Mittelfristig 2030	Langfristig 2050
Unterer Wert	40	70	130
Mittlerer Wert	80	145	260
Oberer Wert	120	215	390

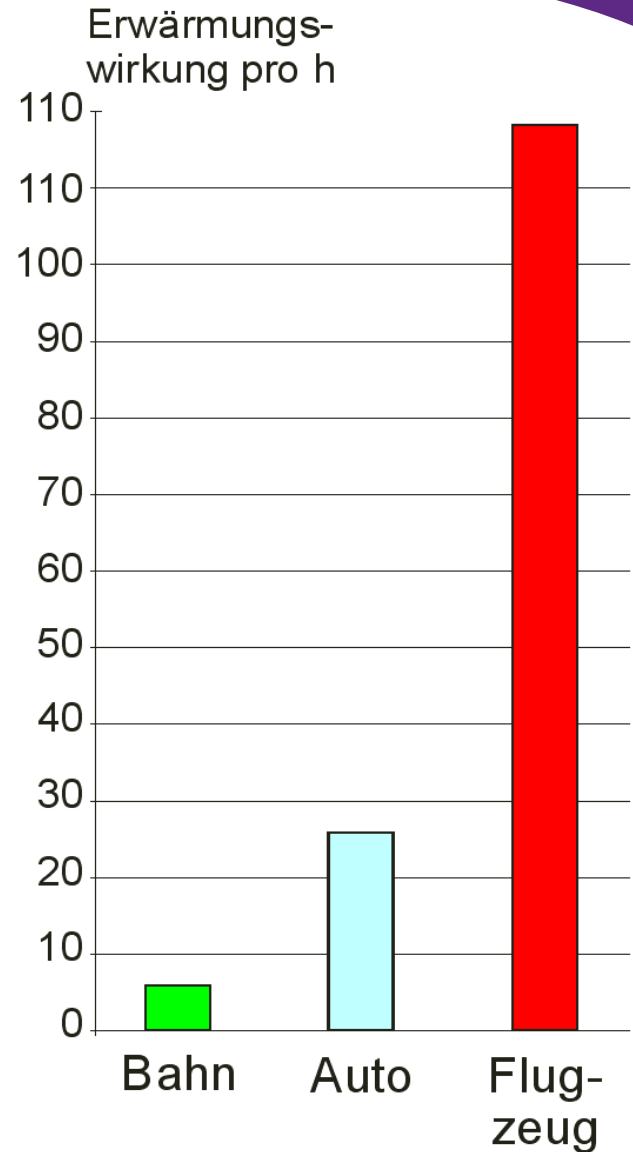
Fliegen gefährdet das Klima

**Ein Passagier eines durchschnittlichen
Zivilflugzeuges
verursacht mit *jeder Stunde Flugzeit*
ebenso viele
Treibhausgasemissionen
wie eine durchschnittliche *Person in*
Bangladesch
innerhalb eines Jahres durch alle ihre
Aktivitäten zusammen.**

Fliegen gefährdet das Klima

Beitrag zur Erderwärmung bezogen auf die Reisezeit ...

- ... ist beim Flugverkehr im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln eklatant.
- Reisezeitbudget der Menschen bleibt (im Durchschnitt) konstant. Damit wird Geschwindigkeitszunahme zur dominanten Ursache des Treibhausgasanstiegs im Verkehr



Weitere Informationen:

www.germanwatch.org

oder bei:

Manfred Treber

Germanwatch e.V.

Kaiserstr. 201

53113 Bonn

Tel: 0228-60492-14, Fax: -19

treber@germanwatch.org