

AKTUELL

Abfall, Chemie & Emissionen	8
Klima & Energie	10
Konsum, Gesundheit & Verbraucherschutz	13
Landwirtschaft & Gentechnik	14
Naturschutz & Biodiversität	16
Tierschutz & Ethik	19
Umweltpolitik & Umweltrecht	19
Verkehr & Tourismus	22
Wasser & Meere	23
Wirtschaft & Ressourcen	24

VERBÄNDE



Thema: Fixfest	26
DNR intern	27
Aus den Verbänden	27
Preise & Ausschreibungen	28
Impressum	28

ökopädNEWS

ANU-Informationsdienst Umweltbildung	29
Schwerpunkt: Genuss	

THEMEN DES MONATS

Internationale Meerespolitik

Heutiges Handeln entscheidet Zukunft

Schnellere Eisschmelze, höhere Meeresspiegel und ein neues Ozeanklima verdeutlichen die Klimakrise

Seite 2

Luftverkehr

Bruchlandung im Klimaschutz droht

Ein klimaverträglicher Flugverkehr ist weltweit und in Deutschland nur mit weniger Fliegen erreichbar

Seite 4

Wirtschaft und Umwelt

Grünes Wachstum allein reicht nicht

Vorsorgende Klima- und Wirtschaftspolitik muss die Abhängigkeit vom Wirtschaftswachstum überwinden

Seite 6

Interview: Christoph Then zu Neuer Gentechnik

„Der Gentechnik klare Grenzen setzen“

Seite 15

Luftverkehr

Eine Bruchlandung im Klimaschutz droht

Ein klimaverträglicher Flugverkehr ist weltweit und in Deutschland nur mit weniger Fliegen erreichbar

Der Flugverkehr ist für die Umweltverbände seit Langem ein Klimasünder. Auch die „Fridays for Future“-Aktivitäten rücken ihn jetzt in den Mittelpunkt der öffentlichen Debatte. Gemeinsames Ziel ist es, den Flugverkehr zu reduzieren, oder neu-deutsch „degrowth“. Hier werden internationale Klimaschutzmaßnahmen und die Verlagerung von Kurzstreckenflügen diskutiert und Wege zu weniger Flugverkehr aufgezeigt. ■ VON WERNER REH, SPRECHER BUND-AK FLUGVERKEHR

Die deutsche Luftverkehrslobby, der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL), feiert sich als Klimaschutzchampion: „Luftverkehr ist der einzige Verkehrsträger, für den es internationale weitreichende Instrumente zur CO₂-Bepreisung und CO₂-Reduzierung gibt.“ Und: „In Europa ist der Luftverkehr bereits seit 2012 als einziger Verkehrsträger in den Europäischen Emissionshandel einbezogen.“ Ja, das stimmt. Was aber bringen diese Instrumente für den Klimaschutz?

Am 4. Oktober 2019 endete die 40. Vollversammlung der ICAO, der Internationalen Zivilen Luftfahrtorganisation. Sie soll im Auftrag der UNO Klimaschutz im internationalen Luftverkehr sicherstellen. Aber sie lehnte Kerosinsteuern, Emissionsabgaben und einen globalen Emissionshandel im Luftverkehr ab. Erst 2016 beschloss sie die Einführung des marktbasierenden Mechanismus CORSIA zur CO₂-Einsparung und -Kompensation (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation). Damit will sie die wachstumsbedingten CO₂-Emissionen des Luftverkehrs ab 2020 durch Projekte in anderen Sektoren kompensieren („Carbon Neutral Growth“). Dieses Ziel ist bereits heute gerissen. Denn zu wenige Länder nehmen an der freiwilligen Phase bis 2026 teil. Im Luftverkehr selbst spart CORSIA zudem keine einzige Tonne CO₂ ein. Die Emissionen aus den Triebwerken steigen ungebremst an. CORSIA ist eine Lizenz für Wachstum. Und die Kompensationsprojekte mindern CO₂ in der Atmosphäre nur dann, wenn durch eine strikte Auswahl und Kontrolle deren Umweltintegrität gesichert wird. Dazu müsste die ICAO gegenüber souveränen Ländern durchsetzen, dass diese

Projekte zusätzlich, realistisch kalkuliert, permanent, nicht doppelt gezählt und ohne negative ökologische und soziale Nebenwirkungen sind. Aktuell sind Kompensationsprojekte für 50 Cent je Tonne CO₂ zu kaufen. Im 19-köpfigen Gremium zur Überwachung der Auswahl und Kontrolle der Ausgleichsprojekte ist mit Frankreich nur ein EU-Mitgliedsland. Arabische, südamerikanische, afrikanische und asiatische Länder, die mehr Luftverkehrswachstum wollen, dominieren. Von 2021 bis 2035 müsste CORSIA die unvorstellbare Menge von 2,7 Milliarden Tonnen CO₂ kompensieren. Die Umweltverbände fordern deshalb, CORSIA zu stoppen.

Teufel mit Beelzebub austreiben: Biokerosin ohne Nachhaltigkeit

Global wächst der Luftverkehr um 4 bis 5 Prozent jedes Jahr, die CO₂-Emissionen um 3 Prozent, weil die Verbesserung der Treibstoffeffizienz 1,5 Prozent beträgt. Der Gesamtanteil der CO₂-Emissionen des Luftverkehrs liegt global bei 2,5 bis 3 Prozent. Zählt man die Nicht-CO₂-Emissionen hinzu, die das Zwei- bis Dreifache des CO₂-Ausstoßes ausmachen, sind es 5 Prozent.

Die ICAO hat auf der 40. Vollversammlung beschlossen, ein langfristiges Klimaschutzziel für die Luftfahrt zu erarbeiten. Das muss sich am Pariser Klimaabkommen ausrichten. Zugleich will die ICAO in „alternative Kraftstoffe“ einsteigen. Als Königsweg sieht sie Anbaubiomasse. Der ökonomisch günstigste Produktionspfad basiert auf Palmöl, weil er preislich am ehesten mit fossilem Kerosin konkurrieren kann. Entsprechend hat die ICAO im Herbst 2017 sämtliche

Nachhaltigkeitskriterien für den Einsatz von Biokerosin für die CORSIA-Phase bis 2016 gestrichen.

Synthetische Kraftstoffe als Alternative

Die Umweltverbände lehnen Biokerosin aus Anbaubiomasse ab. Denn Energiepflanzen zur Gewinnung von Biokraftstoffen gefährden den Regenwald direkt durch Brandrodungen oder indirekt durch Landverdrängungseffekte. Und sie stehen in Konflikt mit der Lebensmittelerzeugung. Anders sieht es mit synthetischen Kraftstoffen auf der Basis erneuerbaren Stroms („Power to Liquid“, PtL) aus. Wenn sie nachhaltig erzeugt werden und gegenüber fossilem Kerosin die Treibhausgase um mindestens 70 Prozent reduzieren, könnte über eine Beimischungsquote von 10 Prozent PtL für Langstreckenflüge, die in Deutschland starten, nachgedacht werden. Die Bundesrepublik sollte Vorreiter für die nachhaltige Herstellung von PtL in industriellem Maßstab werden.

EU-Emissionshandel weiter ausbauen

Die Integration des innereuropäischen Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel seit 2012 ist derzeit das einzige potenziell wirksame Klimaschutzinstrument im Luftverkehr. Durch die Reformen 2017 stieg der Zertifikatspreis für jede Tonne CO₂ von 5 auf etwa 30 Euro. Der Emissionsdeckel senkt das CO₂ bis 2030 um 20 Prozent gegenüber 2020, um 43 Prozent gegenüber 1990 ab. Das ist zu wenig mit Blick auf das Pariser Abkommen, kehrt aber den permanenten Emissionsanstieg im Luftverkehr um. Reformen sind nötig. Unter anderem müssen künftig 100 Prozent der Zertifikate statt bisher nur

15 Prozent versteigert werden. Die seit 2013 damals auf Druck von China und Airbus ausgesetzten internationalen Flüge sollten wieder integriert und Europa zum Vorreiter eines globalen Emissionshandels werden. Der EU-Emissionshandel ist CORSIA weit überlegen.

Die Niederlande und skandinavische Länder drängen seit Monaten auf die Einführung einer nationalen und internationalen Besteuerung des Kerosins. Auch das wäre eine Alternative, wenngleich sich dem Luftverkehr keine Obergrenze setzen kann. Ein Economy-Flug mit einer treibstoffeffizienten Boeing 767/300 bei 2,5 Liter Verbrauch pro 100 Passagierkilometer würde bei einer Besteuerung 205 Euro pro Rückflugticket, ein Businessflug 385 Euro kosten.

Ultrakurzstreckenflüge auf die Schiene

Ein schnell gangbarer Schritt zu weniger Flugverkehr ist die Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene. Als Kurzstreckenflüge gelten Strecken bis 1.500 Kilometer, Ultrakurzstreckenflüge bis 600 Kilometer. Bahnreisezeiten von vier Stunden sind heute in der Fachwelt akzeptiert als akzeptable Reisezeit für Geschäftsleute zu Konferenzen oder Besprechungen und als Kriterium für den Umstieg vom Flieger auf die Bahn. Hintergrund ist, dass An- und Abreise an einem Tag erfolgen, um Kosten für Überstunden und Übernachtungen zu vermeiden. Realistisch betrachtet, beträgt die Reisezeit von Kurzstreckenflügen einschließlich Fahrten zu und von Flughäfen, Check-in, Handgepäckkontrolle, Boarding und Wartezeiten auch selten weniger als vier Stunden.

2018 fanden nach Daten des Statistischen Bundesamts 311.000 innerdeutsche Flüge statt. Für 155.000 bis 173.000 Flüge gibt es eine Bahnalternative mit einer Reisedauer von vier Stunden oder weniger. Mehr als die Hälfte der Kurzstreckenflüge von und nach deutschen Flughäfen könnten also ohne Komfort- und Zeitverlust sofort auf die Schiene verlagert werden. Das entspricht 14 bis 17 Millionen Fluggästen (24 Millionen flogen im Jahr 2018 insgesamt innerdeutsch). Dabei sind auch inter-

nationale Flüge der Flughäfen Amsterdam, Brüssel, Paris, Wien und Zürich einbezogen. Diese Städte sind gut mit Zügen aus Deutschland erreichbar.

Hat die Deutsche Bahn dafür die nötigen Kapazitäten? Heute transportiert sie 150 Millionen Fahrgäste im Fernverkehr und plant einen Anstieg auf 200 Millionen in 2030. Die Auslastung liegt bei 56 Prozent. Die Bahn muss diese Zielgruppe gezielt bewerben, höchste Pünktlichkeit und guten Service anbieten. Davon profitieren alle KundInnen. Die Verlagerung hat einen klaren Klimavorteil. Die CO₂-Emissionen von Kurzstreckenflügen sind zehnmal höher als bei Bahnfernreisen. Und die Bahn fährt heute schon mit etwa 60 Prozent erneuerbaren Energien.

Was muss die Politik für die Verlagerung tun?

Schnellere Züge allein reichen nicht. Nach der Eröffnung der Hochgeschwindigkeitsstrecke Berlin-München im Dezember 2017 mit einer auf 3 Stunden 55 Minuten verkürzten Reisezeit nahmen die Flugpassagiere auf dieser Strecke nur um 4 Prozent zu. Wieso? Easyjet und die Lufthansa-Tochter Eurowings boten Dumpingpreise von 30 Euro für den einfachen Flug an.

Antidumpingmaßnahmen müssen Flugtickets unter den Kosten für die Sicherheitsgebühren und Landeentgelten verhindern. So steht es jetzt auch im Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung. Die Umweltverbände fordern darüber hinaus die Verdreifachung der Luftverkehrssteuer in einer neuen Distanzklasse für Ultrakurzstreckenflüge unter 600 Kilometern von ursprünglich 8 auf 24 Euro und die volle Bepreisung von Zubringerflügen. Damit wären Flugpreise unter 50 Euro unmöglich. Interessant: Die CDU hatte in ihrem Bundesvorstandsbeschluss vom 16. September 2019 gefordert: „Wir wollen diese Ticketabgabe für alle Inlandsflüge verdoppeln und für die Kurzstreckenflüge im Inland unter 400 Kilometern verdreifachen.“

Übrig blieb im Klimaschutzprogramm 2030 vom 9. Oktober 2019 noch die Erhöhung der Luftverkehrssteuer, um die Ab-

senkung der Mehrwertsteuer für Fernzüge der Bahn gegenzufinanzieren. Es wäre nur logisch, diese komplette Erhöhung den Kurzstreckenflügen anzulasten. Stattdessen hat das Bundeskabinett im Oktober eine Preiserhöhung für Tickets innerdeutscher und europäischer Flüge auf maximal 13,03 Euro beschlossen. Ein Anreiz für die Verlagerung sieht anders aus.

Weitere, hier nicht näher zu beschreibende Maßnahmen wären die Einführung einer Anschluss-Fluggarantie für ausgewiesene Zubringerzüge (sogenanntes Codeshare) und ein Gepäckservice, der bei Bedarf das aufzubegebende Handgepäck am Vortag der Reise zu Hause abholt und bis zum Flugziel durchcheckt. Nach dem ersten Schritt der Verlagerung von Flügen mit Bahnalternativen unter vier Stunden bis 2025 können nach Bahnoptimierung und Ausbau des Videoconferencing bis 2030 alle Ultrakurzstreckenflüge bis 600 Kilometer auf die Schiene verlagert werden.

Fazit

Die ICAO hat im Klimaschutz versagt. CORSIA reduziert die Treibhausgase des Flugverkehrs nicht, kann durch nicht umweltintegrierte Kompensationsprojekte und Biokerosin erhebliche Schäden anrichten. Mit dem hier vorgeschlagenen Mix von internationalen und nationalen Maßnahmen kann der klimapolitisch notwendige Paradigmenwechsel zu weniger Flugverkehr herbeigeführt werden. Wegen des Versagens und der nicht behebbaren klimapolitischen Handlungsunfähigkeit internationaler Organisationen muss verstärkt auf europäische Lösungen gesetzt werden. Deutschland kann Vorreiter sein, muss seine Maßnahmen aber mit seinen progressiven Nachbarländern abstimmen.

Dr. Werner Reh ist stellvertretender Sprecher des BUND-Arbeitskreises Verkehr und Luftverkehrsexperte.

Kontakt:
Telefon: 0176-45719292,
E-Mail:
rehwerner2@gmail.com

