



Initiative gegen Fluglärm im Vordertaunus Bad Soden, Eschborn, Kelkheim, Liederbach, Schwalbach und Sulzbach

10.10.2016

Zivilluftfahrtorganisation ICAO gibt Luftverkehr Freifahrtschein für noch mehr CO2 Emissionen

In allen bisherigen Klimaschutzübereinkünften bekam der Luftverkehr immer eine privilegierte Rolle zugewiesen. So wurde bereits im Kyoto Protokoll von 1997 die Umsetzung der angestrebten Begrenzung und Reduzierung der Treibhausgasemissionen des Luftverkehrs vertrauensvoll in die Hände der ICAO gelegt. In Artikel 44 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt hat es sich die ICAO übrigens als Ziel gesetzt „ein sicheres und geordnetes Wachsen der Internationalen Zivilluftfahrt in der ganzen Welt zu gewährleisten“ .

So kann es nicht verwundern, dass die ICAO bis zum Pariser Klimaschutzgipfel 2015 noch keine Vorschläge für die Reduzierung der CO2 Emissionen des Luftverkehrs liefern konnte oder wollte. Trotzdem wurde der Luftverkehr im Pariser Abkommen weiterhin zu nichts verpflichtet, man setzte wiederum auf die Freiwilligkeit der Branche Beiträge zum Klimaschutz zu leisten.

Nach immerhin fast 20 Jahren war es vergangene Woche so weit. Die Hauptversammlung der ICAO hat in Montreal einem globalen Klimaabkommen zugestimmt. Wie soll nun die Umsetzung der versprochenen Reduzierung der Emissionen aussehen?

Das Abkommen zielt nicht primär auf eine Reduzierung der Treibhausgasemissionen. Es geht davon aus, dass der Schadstoffausstoß der Luftfahrt weiter ansteigen wird. Diesen Ausstoß will man mit Hilfe sogenannter Klimaschutzprojekte kompensieren. Dafür soll ein marktbasierendes Klimaschutzinstrument (Offsetting-System CORSIA) geschaffen werden, dessen genaue Ausgestaltung noch nicht bekannt ist. Nach Verlautbarung der Europäischen Kommission müssen Airlines Lizenzen für den Ausstoß von CO2 vorweisen.

Ob eine Gesamtbewertung sogenannter Klimaschutzprojekte und eine belastbare Überprüfung von Kompensationszertifikaten stattfinden – man denke an Staudambauten zur Stromerzeugung mit Vertreibung der Bevölkerung, Aufforstungsgebieten, die später wieder vernichtet werden und das gespeicherte CO2 erneut freisetzen – bleibt offen.

Die Errichtung eines parallelen Zertifikatesystems zu dem des Pariser Klimaschutzabkommens erscheint fragwürdig (Stichwort: double counting von Emissionsreduktionen).



Initiative gegen Fluglärm im Vordertaunus Bad Soden, Eschborn, Kelkheim, Liederbach, Schwalbach und Sulzbach

Bis 2020 unterliegen die CO₂ Emissionen der Luftfahrt allerdings keinen Beschränkungen. Erst der Stand der Emissionen in 2020 dient als Basislinie für ein dann folgendes „kohlenstoffneutrales“ Wachstum des Luftverkehrs. Ab 2021 soll dann das Offsetting-System die weiter anwachsenden Emissionen „neutralisieren“.

Bis 2026 ist die Teilnahme am Programm ohnehin freiwillig. Ob und wie weit die Luftfahrtgesellschaften die Gewinnmaximierung dem Klimaschutz unterordnen werden, bleibt offen.

Ab 2027 sind die Vorgaben des bis 2035 geltenden Abkommens verpflichtend, was danach kommt, bleibt offen.

Nach Ansicht der Initiative gegen Fluglärm im Vordertaunus liegt die Luftfahrtbranche beim Klimaschutz auf der gleichen Linie wie beim Lärmschutz. Verringerungen von Lärm- oder Schadstoffemissionen am einzelnen Flugzeug werden durch das erwartete weitere Wachstum des Luftverkehrs zunichte gemacht. Beim Lärm sind nur die Menschen im Umfeld der Flughäfen massiv betroffen, bei den Treibhausgasemissionen sind die Auswirkungen global. Der Schadstoffausstoß (CO₂, Feinstaub, NO_x, etc.) vor Ort – auch im Vordertaunus - steigt weiter, die virtuelle Mogelpackung weit entfernter Kompensationsmaßnahmen löst dieses Gesundheitsproblem nicht.

Stefan Baumann, Händelstraße 43, 65812 Bad Soden

info@fluglaerm-vordertaunus.de

für die Initiative gegen Fluglärm im Vordertaunus www.fluglaerm-vordertaunus.de