

BDL-Forum zum Klimaschutz im Luftverkehr: viel geredet und zu kurz ge-griffen

Zur aktuellen Ratifizierung des weltweiten im Dezember 2015 verabschiedeten Weltklimaabkommens wurde auf der Veranstaltung des BDL am 21.04.2016 kaum Neues zum konkreten Klimaschutz vor Ort geboten – auch wenn das Format zunächst Hoffnung machte.

Gebetsmühlenartig wurde immer wieder auf die globale Verantwortung der Luftverkehrsbranche hingewiesen. Es wird lediglich auf die Vorvereinbarungen zum ICAO-Vorschlag im Mai in Montreal gehofft, bei dem die Weichen für ein marktbasierendes Klimaschutzinstrument (Global Market-Based Measure GMBM als globales Offsetting-System) für den Herbst 2016 vorbereitet werden soll und die dem Luftverkehr ein CO₂-neutrales Wachstum ab 2020 ermöglichen soll.

Doch reicht dies wirklich aus? Wir meinen nein! Gerade die Deutsche Luftverkehrswirtschaft hat Vorbildfunktion und sollte daher mit nationalen Maßnahmen schon heute voranschreiten und damit auch unsere Gesundheit und unseren Lebensraum schützen.

Auch wenn für die deutschen Luftverkehrsgesellschaften die Entkopplung vom Wachstum und dem Treibstoffverbrauch und damit vom CO₂-Ausstoß durch den BDL betont wird, so bleiben doch die Erfolge für einen effektiven Klima- und Umweltschutz auf der Strecke. Schon allein die Masse der Flugbewegungen in Deutschland wirken möglichen Erfolgen entgegen.

Leider wurde auf der Veranstaltung weder das unter Beteiligung der BVF erarbeitete NGO-Luftverkehrskonzept, noch das Luftverkehrskonzept Berlin und Brandenburg des BUND erwähnt oder diskutiert. Eine vertane Gelegenheit, denn hier zeigen sich gute Chancen am Beispiel des Berliner Flughafens. Allein die Höhe der CO₂-Emissionen des Flughafens Tegel in der Bundeshauptstadt hat etwa einen Anteil von 19% an den gesamten Berliner Verkehrsemissionen. Die Umweltverbände halten es im Ergebnis für geboten und möglich, dass bis zu 55.000 innerdeutsche Kurzstreckenflüge pro Jahr aus Berlin beim Verlagern auf die Bahn eingespart werden können. Weitere Maßnahmen, die einen lärmärmeren und klimaschonenden Betrieb schon jetzt ermöglichen, sind vielfältig, so zum Beispiel:

eine bessere Lärmdifferenzierung in weiteren Stufen insbesondere in den Nacht- und den Tagesrandzeiten oder

zusätzliche Aufschläge für Kurzstreckenflüge oder

die Anhebung der Start- und Landegebühren durch eine klimabezogene Komponente, als verpflichtende CO₂-Kompensation. Dieses ist u.a. für alle Flüge ab den Berliner Flughäfen im Berliner Energie- und Klimaschutzkonzept (BEK) des Berliner Senats angeregt.

Wir brauchen endlich ein Umdenken, ein umweltbewusstes Luftverkehrskonzept des Bundes, operative Lärm- und Klimaschutzmaßnahmen bei Flugverfahren, eine freiwillige Teilnahme der deutschen Luftverkehrswirtschaft am Emissionshandel und eine zukunftsfähige Verkehrswende !

Rainer Teschner-Steinhardt