

Düsseldorf, den 10. Oktober 2016

Generalversammlung der Internationalen Luftfahrtorganisation ICAO

Breidenbach: Klimavereinbarung unzureichend

Am 6.10.2016 hat die Generalversammlung der Internationalen Luftfahrtorganisation ICAO entschieden, dass der Treibhausgas-Ausstoß des internationalen Luftverkehrs ab 2021 auf dem Stand des Vorjahres eingefroren werden soll. Die Airlines müssen künftig Lizenzen für den Ausstoß des Treibhausgases Kohlendioxid (CO₂) vorweisen, wobei auch Klimaprojekte außerhalb des Luftverkehrs (sog. „Offsets“) finanziert werden können. Die Vereinbarung der UN-Organisation soll zunächst auf freiwilliger Basis umgesetzt werden und erst ab 2027 verpflichtend sein. Dazu erklärt **Helmut Breidenbach**, Präsident der Bundesvereinigung gegen Fluglärm:

„Auch wenn grundsätzlich zu begrüßen ist, dass es erstmals ein globales Abkommen für eine stärkere Beteiligung der Luftfahrtbranche am Klimaschutz gibt - das ICAO-Abkommen greift viel zu spät. Bis 2026 fehlt es an der nötigen Verbindlichkeit. Außerdem liegt das zu Grunde gelegte CO₂-Niveau des Jahres 2020 als Obergrenze viel zu hoch. Die darüber hinausgehenden CO₂-Emissionen müssen auch nicht vom Luftverkehr vermieden werden, sondern die Fluggesellschaften können sich durch Klimaprojekte außerhalb des Luftverkehrs aus ihrer Verantwortung für den Klimaschutz freikaufen. Außerdem fehlt eine Einbeziehung von weiteren Emissionen wie Wasserdampf und Stickoxide, die zwei Drittel der Klimaschädlichkeit des Flugverkehrs ausmachen.

So lässt sich das Ziel des Pariser Klimaabkommens, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 Grad Celsius zu begrenzen, nicht erreichen. Der Luftverkehr ist aber einer der am schnellsten wachsenden Treibhausgasquellen. Prognosen zufolge liegen im Jahr 2020 die Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr um 70 Prozent über denen des Jahres 2005.

Daher ist es umso wichtiger, bereits heute Maßnahmen zu mehr Klimaschutz im Luftverkehr zu ergreifen. Dem ständigen Ruf der Luftverkehrslobby nach einer Abschaffung der Luftverkehrssteuer muss eine klare Absage erteilt werden. Vielmehr sollte die Luftverkehrssteuer noch stärker nach Streckenlängen und Kerosinverbrauch differenziert werden, um die ökologische Lenkungswirkung zu verstärken.“