

Klima und Luftverkehr

Die Referenten gaben einen breiten Überblick über die Rolle des Luftverkehrs in der Klimadebatte. Odette Deuber leitete ihren Vortrag mit unterschiedlichen Blickwinkeln auf die Emissionsentwicklung des Luftverkehrs ein. Der Luftverkehr spielt absolut gesehen noch eine geringe Rolle im Verhältnis zu den Gesamtreibhausgasemissionen. Das starke Wachstum hingegen, Verdoppelung der EU Luftverkehrsemissionen in 15 Jahren (zwischen 1990 und 2005), erscheint angesichts von Minderungsverpflichtungen inakzeptabel, zumal der internationale Luftverkehr nicht unter das Gesamtminderungsziel des Kyoto Protokoll fällt. Odette Deuber führte verschiedene Aspekte auf, weshalb der Luftverkehr in der Klimaschutzdebatte eine Sonderrolle einnimmt. Angefangen von luftverkehrsspezifischen Klimawirkungen über die Herausforderung, internationale Emissionen auf Nationalstaaten zuzuordnen, bis hin zur institutionellen Verantwortlichkeit auf UN-Ebene, die anders als in anderen Sektoren ausfällt. Abgerundet wurde der Vortrag durch eine Bewertung des europäischen Emissionshandelssystems im Luftverkehr, das 2012 in Kraft treten wird. Sie bewertete den europäischen Alleingang als ersten wichtigen politischen Schritt in die richtige Richtung. Kurzfristig ist jedoch die Anreizwirkung durch das System gering, ein ambitioniertes Klimaregime auf internationaler Ebene könnte diese deutlich verbessern. Odette Deuber hält die Einbeziehung des Luftverkehrs in ein post-2012 Klimaregime für unerlässlich, wenn die Erderwärmung auf einem akzeptablen Level begrenzt werden soll.

René Eschemann vertiefte die Fragestellung, inwieweit die bestehende Entwicklung der Luftverkehrsemissionen in Deutschland mit den Klimaschutzzielen der Bundesregierung in Einklang zu bringen ist. Wachstumstreiber der deutschen Luftverkehrsemissionen sind der Frachtverkehr, die hohe Zahl an Flughäfen und insbesondere der internationale Luftverkehr, der in den letzten 15 Jahren Wachstumsraten von 6% aufwies. Das sog. 2 Grad Klimaziel, eine Erderwärmung von maximal 2 Grad C gegenüber vorindustriellen Werten zuzulassen, bedeutet für die Bundesregierung bis 2020 mindestens 30-40% und bis 2050 mindestens 60-80% weniger Treibhausgasäquivalente gegenüber 1990 zu emittieren. Angesichts dieser Klimaziele wird deutlich, dass der Luftverkehr aufgrund seines Wachstums einerseits und dem Mangel an Klimaschutzzielen und -politik in diesem Sektor eine relativ extreme Bedeutungssteigerung erfahren wird. Wenn der Luftverkehr ähnliche Wachstumsraten wie in der Vergangenheit aufweist und den bestehenden Business-as-usual Luftverkehrsszenarien folgt, dann könnte er in Bezug auf die CO₂ Emissionen im Jahr 2020 den PKW-Verkehr überholen und sich bis zur Mitte des Jahrhunderts zum größten sektoralen Emittenten entwickeln. Er würde dann ca. 20 - 75 % des nationalen Emissionsbudgets in 2050 konsumieren. Es ist daher zu bezweifeln, dass die Sonderrolle, die der Sektor derzeit einnimmt, sowohl aus Gründen der intersektoralen Gerechtigkeit als auch aus der Notwendigkeit ambitionierte Klimaschutzziele einzuhalten, in der Zukunft haltbar ist.

Regina Egelhofer näherte sich dem Thema Luftverkehr und Klima aus Sicht des Flugzeugbaus. Sie erläuterte anschaulich, dass der Klimaschutz nur eine von verschiedenen Prioritäten ist, die beim Flugzeugbau eine Rolle spielen. Lange Entwicklungszeiten von Flugzeugen und der hohe Investitionsbedarf in der Entwicklung einerseits und wissenschaftliche Unsicherheiten in Bezug auf die Klimawirkungen andererseits erklären die zögerliche Haltung der Flugzeugindustrie gegenüber radikal neuen Flugzeugentwürfen.

In Bezug auf die Klimawirkungen ist gerade die Frage der Metrik, die Bewertung von kurzlebigen Klimawirkungen wie die luftverkehrsbedingte Wolkenbildung im Verhältnis zu langlebigen Treibhausgasen wie CO₂ bisher schwierig zu beantworten. Regina Egelhofer machte deutlich, dass die Klimawirkungsoptimierung von Flugzeugen die Industrie vor große, aber nicht unlösbare Herausforderungen stellt: Potenziale zur Reduzierung der gesamten Treibhausgaswirkungen liegen unter anderem auch in Bereichen, die in der Vergangenheit wenig thematisiert wurden, bzw. sogar sog. „Tabuthemen“ sind: flexible Flughöhenänderungen zur Vermeidung der luftverkehrsbedingten Wolkenbildung, geringere Fluggeschwindigkeiten und Reichweiten von Flugzeugen.

Manfred Treber stellte die Forderungen der Nichtregierungsorganisation Germanwatch für eine nachhaltige Klimapolitik im Luftverkehr vor. Er erläuterte zunächst, dass der Luftverkehrs 2 bis 4 mal so klimawirksam ist, wie die CO₂ Emissionen des Luftverkehrs. Die Erwärmungswirkung pro Stunde Reisezeit ist im Luftverkehr ein Vielfaches größer als bei anderen Verkehrsträgern. Er argumentierte, dass das Reisezeitbudget der Menschen im Durchschnitt konstant sei, so dass insbesondere die Geschwindigkeitszunahme zur dominanten Ursache des Treibhausgasanstiegs im Verkehr zählt. In seinen Thesen wies er weiterhin auf das rasante Wachstum des Sektors hin, kritisierte die direkte und indirekte Subventionierung des Sektors und machte anhand von Beispielen das Fehlen einer nachhaltigen Klimapolitik deutlich.

Maiken Winter – ein Erfahrungsbericht

Für eine Stunde herrschte eine außergewöhnliche Spannung im Foyer des Kupferbaus. Ca. 50 Menschen, zumeist junge Leute, Studenten, saßen in einem Kreis, stellten Fragen und hörten wie gebannt einer Frau namens Maiken Winter zu, die aus ihrem Leben erzählte. Jeder Mensch hat seine eigene Wahrheit. Das Leben von Maiken Winter ist auch geprägt von einer Wahrheit, einer sehr unbequemen Wahrheit, der Wahrheit über den Klimawandel. Als Ornithologin machte Maiken Winter erste Begegnungen mit dem Klimawandel: sie erkannte, dass schon jetzt die ersten Vogelzüge Tribut für die Erderwärmung zahlen. Mit dem Film „Die unbequeme Wahrheit“ von Al Gore nahm ihr Leben eine neue Wendung. Sie bewarb sich bei Al Gore`s Climate Project und wurde zu einer Multiplikatorin für Bildungsarbeit im Klimaschutz.

Ruhig, zurückhaltend, aber mit einer tiefen inneren Überzeugung berichtete Maiken Winter, wie die Bildungsarbeit über Klimawandel für sie zur Lebensaufgabe geworden ist. „Selber handeln und Verantwortung übernehmen“ das ist ihrer Meinung nach die unabdingbare Konsequenz aus dem fundierten Wissen über den Klimawandel. Sie erreicht mit ihrer Arbeit nicht die große Politik, sie erreicht die Menschen. Maiken Winter macht mit Argumenten der Naturwissenschaften und der Ethik Politik, die so unangreifbar und für jeden guten Menschverstand zugänglich ist.

Es tauchten Fragen auf, wie sie denn die Klimaproblematik vermitteln würde? Welche Zielgruppen sie ansprechen würde? Wie Kinder die Problematik aufnehmen? Wie man die Leute dazu bringen könnte zu handeln? Die Fragen schienen nicht abbrechen zu wollen. Wir stehen vor einer der größten Herausforderungen der Menschheitsgeschichte, die möglichen Folgen des Klimawandels mit allen Unsicherheiten und Wahrscheinlichkeiten sind für die Menschen schwer fassbar und berühren die Angst. Maiken Winter schaffte es jedoch aus dem Menschheitsproblem eine Vision zu entwickeln, die die Zuhörer in ihren Bann schlug. Es ist die Tatsache, dass wir Potenziale haben, den Klimawandel zu begrenzen, sei es technischer Art, sei es durch Lebensweise. Es ist eine Vision vom gemeinsamen verantwortungsvollen Handeln, vom Umdenken, vom Gestalten einer lebenswerten Zukunft für die Kinder dieser Erde.