

Antrag

der Abgeordneten Annalena Baerbock, Stephan Kühn (Dresden), Bärbel Höhn, Oliver Krischer, Sylvia Kotting-Uhl, Christian Kühn (Tübingen), Steffi Lemke, Peter Meiwald, Dr. Julia Verlinden, Harald Ebner, Matthias Gastel, Nicole Maisch, Friedrich Ostendorff, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Klare CO₂-Reduktionen im Flugverkehr schaffen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Weltgemeinschaft hat sich auf der Pariser Klimakonferenz der Vereinten Nationen dazu verpflichtet, dass der „Anstieg der durchschnittlichen Erdtemperatur deutlich unter 2 °C über dem vorindustriellen Niveau gehalten wird und Anstrengungen unternommen werden, um den Temperaturanstieg auf 1,5 °C über dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen“.

Bisher ist der internationale Flugverkehr ein blinder Fleck in der globalen Klimapolitik. Dabei haben sich die Emissionen in diesem Bereich allein zwischen 1990 und 2006 mehr als verdoppelt. Prognosen zufolge liegen die CO₂-Emissionen der zivilen Luftfahrt im Jahr 2020 um 70 Prozent über denen von 2005, Tendenz weiter steigend. Um die in Paris vereinbarte Begrenzung des globalen Temperaturanstiegs zu erreichen, muss auch der Luftverkehr seinen Beitrag leisten und seine Treibhausgasemissionen senken.

Doch statt eines wirksamen Klimaschutzinstruments hat die International Civil Aviation Organisation (ICAO) nun in Montreal lediglich ein Offsetting-System zur Kompensation von Luftfahrt-Emissionen beschlossen, das den Anforderungen der Klimaschutzvereinbarung von Paris nicht gerecht wird.

So soll ab 2020 allein das Wachstum der Branche klimaneutral erfolgen, so dass Fluggesellschaften lediglich dazu angehalten werden, ihre Emissionen über dem Sockelbetrag von 2020 mit Emissionsgutschriften aus Klimaschutzprojekten zu kompensieren.

Zudem soll die Implementierung nach den Beschlüssen der ICAO in drei Phasen erfolgen, wobei die Teilnahme an den ersten beiden Phasen freiwillig ist und den Staaten darüber hinaus ermöglicht, jederzeit aus dem System auszusteigen. Erst ab 2027 soll eine verbindliche Phase gelten, die dann jedoch lediglich 90 Prozent der wachstumsbedingten Emissionen abdecken wird. Auch wird die Dauer des Systems auf einen Zeitraum bis 2035 beschränkt.

Zusätzlich zu den langwierigen Implementierungsphasen bestehen weitere Schlupflöcher: Das System adressiert nur CO₂-Emissionen. Außen vor bleiben jedoch die ebenfalls bedeutsamen Nicht-CO₂-Emissionen und sonstige Klimawirkungen des

Luftverkehrs. Fluggesellschaften mit jährlich weniger als 10.000 Tonnen CO₂-Emissionen und Flugzeuge mit einem maximalen Abfluggewicht von weniger als 5.700 kg sollen ausgenommen werden. Neue Fluggesellschaften sollen sogar drei Jahre ganz von dem System befreit werden.

Die Beschlüsse der ICAO stellen somit keinen wirksamen Beitrag der Luftfahrt zum Klimaschutz dar. Darüber hinaus schaffen sie keinerlei Innovationsanreize für effizienten oder gar klima-neutralen Luftverkehr. Viele Projekte, mit denen Emissionen kompensiert werden sollen, sind zudem meist gar nicht zusätzlich, sodass kaum von einem Ausgleich gesprochen werden kann, mit dem die CO₂-Emissionen tatsächlich kompensiert werden, und dazu häufig ökologisch fragwürdig. Auch der ICAO-Beschluss definiert die angelegten Kriterien völlig unzureichend und schafft ein bedenkliches Parallelsystem zu internationalen Standards. Das Kontrollsystem zur Überwachung des Offset-Mechanismus ist weiterhin nicht geklärt.

Angesichts dieses unbefriedigenden Ergebnisses müssen nun sämtliche Flüge mit ihren CO₂-Emissionen, die im Hoheitsgebiet des Europäischen Wirtschaftsraumes starten oder landen, in den europäischen Emissionshandel einbezogen werden, so wie dies ursprünglich im Rahmen der europäischen Emissionshandelsrichtlinie auch angelegt war und die bis 2020 zumindest eine absolute Reduzierung der Gesamtemissionen auf 95 Prozent vorsieht. Die sog. „Stop-the-Clock“-Entscheidung der EU-Kommission, welche aufgrund des Widerstands aus den USA sowie von China, Indien, Russland, Brasilien und anderen ab 2013 alle Interkontinentalflüge aus und in die EU vorübergehend von dieser Pflicht befreit hatte, hat keine Grundlage mehr. Schließlich wurde diese Einschränkung des europäischen Emissionshandels damit begründet, dass die ICAO bis 2016 ein Rahmenwerk für einen globalen marktbasierten Mechanismus zur Reduzierung der CO₂-Emissionen im internationalen Luftverkehr entwickeln werde. Zu wirklichen Minderungen von CO₂-Emissionen führt dieser Mechanismus aber nicht. Zudem will China im Jahr 2017 ein nationales Emissionshandelssystem einführen, welches auch den nationalen Flugverkehr umfassen soll. Hierdurch entsteht die Möglichkeit zur Kopplung der Handelssysteme, welche auch dem internationalen Flugverkehr eine klima-neutrale Perspektive aufzeigen könnte.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. sich dafür einzusetzen, die bis Ende 2016 geltende vorübergehende „Stop-the-Clock“-Entscheidung ersatzlos auslaufen zu lassen und damit die gültige Emissionshandelsrichtlinie wieder in Kraft zu setzen, da sich die Internationale Zivilluftfahrtbehörde ICAO nicht auf ein wirksames System zur Senkung der CO₂-Emissionen aus der Luftfahrt geeinigt hat,
2. sich dafür einzusetzen, dass im Zuge der Weiterentwicklung des europäischen Emissionshandels für die Zeit nach 2020 auch der Luftverkehr einen wirksamen Beitrag zu Senkung seiner Treibhausgasemissionen leistet,
3. sich auf internationaler Ebene für ein robustes Klima-Regime samt verbindlichem CO₂-Reduktionspfad der internationalen Luftfahrt einzusetzen, das statt fragwürdiger Kompensationszahlungen für das Luftverkehrswachstum reale Emissionsminderungen bei den Gesamtemissionen schafft und klimafreundlichen Luftverkehr anreizt,
4. die klimaschädliche und wettbewerbsverzerrende Steuerbefreiung von Kerosin in der EU anzugehen und auf Inlandsflügen endlich zu beenden und damit Anreize für mehr Effizienz und klimafreundliche Antriebstechnologien zu setzen,
5. die Forschungsaktivitäten im Bereich klimafreundlicher Kraftstoffe und Antriebstechnologien zu verstärken und dabei insbesondere die Möglichkeiten von Power-to-Liquid zu untersuchen, um Konkurrenzen bei Kraftstoffen auf Basis von Biomasse zu reduzieren,

6. nationale Reduktionszielvorgaben für den Luftfahrtsektor festzulegen und entsprechende konkrete Maßnahmen für mehr Klimaschutz im Luftverkehr in den Klimaschutzplan 2050 aufzunehmen.

Berlin, den 27. September 2016

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

