

Grünes Fliegen

– gibt es das?

Kurzzusammenfassung der Broschüre



Die Flugindustrie kündigt an, zukünftig grüner zu werden. Halten die Strategien, was sie versprechen?
Ist CO₂-neutrales Wachstum realistisch?

Flugverkehr: Der schnellste Weg, die Erde aufzuheizen

Fliegen ist die klimaschädlichste Transportform (siehe GRAFIK 2). Kohlendioxid (CO₂) macht dabei nur einen Teil der Klimawirkung des Fliegens aus (siehe GRAFIK 1). Wenn Luftfahrt ein Land wäre, würde sie zu den Top 10 Emittenten gehören.

Emissionen aus dem Luftverkehr wachsen schneller als von jedem anderen Sektor. In den nächsten 20 Jahren soll sich die Zahl an Flugzeugen und geflogenen Passagierkilometern verdoppeln – wofür derzeit weltweit über 550 Flughäfen (aus-)gebaut werden sollen (86 davon in Europa). Bis 2050 könnten sich dadurch die Treibhausgasemissionen der Luftfahrt vervier- bis achtfachen.

Schätzungen vom Beginn des 21. Jahrhunderts gehen von einem Anteil von weniger als 5 % der Weltbevölkerung aus, der überhaupt je in einem Flugzeug saß. Die Konsequenzen tragen andere: von Lärm, Verschmutzung oder Umsiedlung betroffene Flughafen-Anrainer*innen, Ökosysteme, zukünftige Generationen und diejenigen im Globalen Süden, die unter der Klimakrise schon jetzt besonders stark leiden.

Strategien der Flugindustrie: Grünes Wachstum oder Greenwashing?

Der Druck auf die Industrie steigt von vielen Seiten. Die Luftfahrt kann sich dahr nicht mehr von den weltweiten

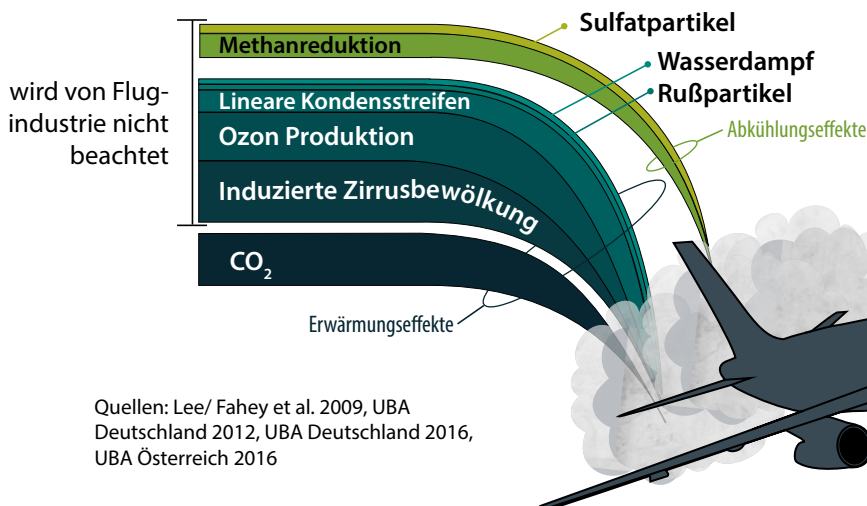
Bemühungen zur Begrenzung der Klimakrise drücken. Die Broschüre „Grünes Fliegen – gibt es das?“ untersucht die aktuellen grünen Strategien auf ihre Wirksamkeit:

Technologische Fluginnovationen: Für grüne Flüge wären Quantensprünge notwendig. Selbst die Flugindustrie geht von wenigstens 25 Jahren aus, bis die technische Reife entwickelt ist. Da Flugzeuge eine Lebensdauer von etwa 25 Jahren haben, bleiben energieintensive Maschinen also mindestens bis in die 2060er Jahre im Einsatz.

Nachhaltige alternative Treibstoffe: Ein möglichst hoher Anteil konventionellen Kerosins soll durch Agrartreibstoffe ersetzt werden. Die Pläne sind unrealistisch, würden riesige Mengen Land verbrauchen und damit die Lebensmittelversorgung gefährden, zu Landraub führen und zudem kaum positive Auswirkungen auf das Klima haben.

Klimastrategie der internationalen Luftfahrt CORSIA: 2016 verabschiedete die ICAO (International Civil Aviation Organisation) das Maßnahmenpaket Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation. Damit behauptet die Luftfahrt, ab 2020 CO₂-neutral wachsen zu wollen. Im Zentrum steht das Konzept der Kompensation der Emissionen durch Einsparungen Anderer anderswo (siehe BOX).

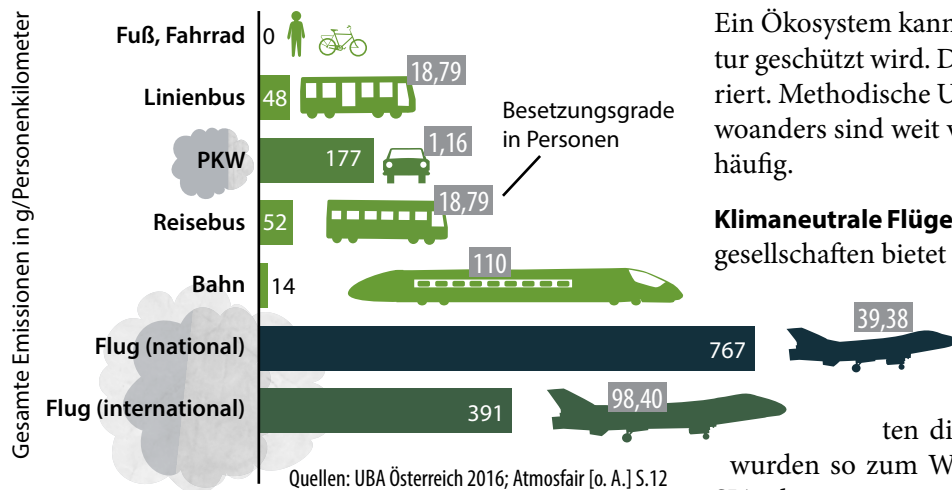
Airport Carbon Accreditation: Flughäfen stellen sich zunehmend grün dar, besonders, wenn ihnen Gegenwind droht bei geplanten Erweiterungen wie neue Pisten. Über



GRAFIK 1: Klimawirkung der Luftfahrt

Beim Fliegen werden neben CO₂ weitere Substanzen freigesetzt, die eine unterschiedlich hohe erwärmende oder kühlende Wirkung haben. In der Summe erhöhen sie jedoch die Klimawirkung des Fliegens.

Quellen: Lee/ Fahey et al. 2009, UBA Deutschland 2012, UBA Deutschland 2016, UBA Österreich 2016



GRAFIK 2. Verkehrsmittel im Vergleich

Nicht sichtbar wird in der Grafik, dass sich der Klimaeffekt je nach Flugstrecke und Flughöhe ändert. Je länger der Flug, desto schädlicher. Kurzstreckenflüge sind dennoch besonders schädlich: Der kerosinintensive Steigflug fällt stärker ins Gewicht.

das Zertifizierungssystem ACA können sie in vier Schritten zu CO₂-neutralen Flughäfen werden. Auch hier wird Emissionskompensation betrieben. Ein Flughafen darf sich CO₂-neutral nennen, obwohl die Flüge und damit etwa 95 % der Emissionen dabei unbeachtet bleiben.

Biodiversitäts-Kompensation: Da Flughäfen große Landflächen beanspruchen, die für Biodiversität und Anrainer*innen wichtig sind, ist der Druck groß bzw. gibt es teilweise eine gesetzliche Verpflichtung zur Kompensation:

Kompensation von Emissionen: moderner Ablasshandel

Bei Kompensations- bzw. Offset-Projekten handelt es sich z. B. um Energieerzeugung aus Methan, das bei der industriellen Viehhaltung in großen Mengen anfällt, oder dem Bau von Wasserkraftwerken, die vorgeben, die Energieerzeugung aus fossilen Brennstoffen zu verhindern. Auch Waldschutzprojekte oder Betreiber von Baumplantagen können die angeblich vorgenommenen Emissionseinsparungen als Gutschriften an die Flugindustrie verkaufen.

Studien belegen, dass der Großteil der Projekte die Einsparung zu hoch berechnet. Das Öko-Institut untersuchte für die Europäische Kommission bestehende Kompensationsprojekte und fand heraus, dass nur 2 % der CDM-Projekte (UN-Kompensationsmechanismus) mit hoher Wahrscheinlichkeit zu zusätzlicher Emissionsminderung führen. Wenn z. B. ein Wasserkraftwerk ohnehin gebaut oder ein Wald ohnehin nicht abgeholzt wird, sollten diese keine Emissionsgutschriften verkaufen dürfen – denn diese geben andere das Recht, mehr zu verschmutzen.

Zudem verursachen die fast ausschließlich im Globalen Süden beheimateten Projekte häufig lokale Konflikte oder führen gar zu Landraub – insbesondere bei land- und waldbasierten Projekten wie REDD+. Letzten Endes ist Kompensation im Kern ungerecht. Damit ein kleiner Teil der Weltbevölkerung immer öfter mit gutem Klimagewissen fliegen kann, sollen andere im Globalen Süden die Treibhausgase reduzieren.

Ein Ökosystem kann zerstört werden, wenn woanders Natur geschützt wird. Die sozialen Folgen werden dabei ignoriert. Methodische Ungereimtheiten im „Ersatz“ der Natur woanders sind weit verbreitet, die Kompensation scheitert häufig.

Klimaneutrale Flüge von Airlines: Fast ein Drittel der Fluggesellschaften bietet ihren Kund*innen an, CO₂-neutral zu fliegen. Dies nährt seit Jahren die Illusion, grünes Fliegen und Kompensation seien möglich. Individuelle Kompensationsangebote machten diese Praxis erst gesellschaftsfähig und wurden so zum Wegbereiter für Programme wie CORSIA, die einen ganzen Industriezweig aus der Verantwortung für die Minderung von Treibhausgasemissionen entlassen.

Was es wirklich braucht: Weniger statt mehr Flugverkehr

Die Broschüre zeigt: 1. CO₂-neutrales Wachstum bleibt eine Illusion. 2. Die grünen Strategien führen gar zu neuen Problemen und sind neo-kolonial. 3. Sie dienen der Industrie als Ablasshandel und Ablenkungsmanöver. Sie polieren deren Image in der Öffentlichkeit auf und beugen damit effektiveren, die Flugindustrie in ihrer Macht einschneidenden Strategien vor oder verhindern diese. Doch genau die braucht es dringend, um der Klimakrise effektiv und auf gerechte Art und Weise Einhalt zu gebieten.

Es ist daher endlich notwendig, die Privilegien der Luftfahrt abzuschaffen: Kerosin darf nicht länger unbesteuert bleiben, ebenso wie Flugtickets oder Flughafengrundstücke. Allein in der EU belaufen sich die staatlichen Einnahmeverluste durch solche Subventionen auf 30 bis 40 Milliarden Euro jährlich.

Wenn zudem Nachtzüge eingestellt und länderübergreifende Zugsbuchungen erschwert werden oder die einzigen Transatlantik-Passagierschiffe Luxusdampfer sind, wird das Flugzeug eine beliebte Option bleiben. Sich für diese Alternativen einzusetzen, ist daher enorm wichtig. Gleichzeitig kann der Widerstand gegen Flughafenprojekte verhindern, dass eine emissionsintensive, zerstörerische Mobilitätsform für die nächsten Jahrzehnte in Zement gegossen wird.

Immer mehr Akteure vernetzen sich, um gemeinsam Druck aufzubauen und Veränderungen zu erwirken – einige davon werden in der Broschüre vorgestellt.