

## Nein zum Ausbau des Flugverkehrs! Keine Klima-Scheinlösungen

Im Dezember wurde im UN Klimaabkommen von Paris vereinbart, die globale Erwärmung deutlich unter 2°C zu halten und möglichst auf 1,5°C zu begrenzen. Um das zu erreichen und somit zukünftigen Generationen ein lebenswürdiges Dasein zu ermöglichen, braucht es einen tatsächlichen Wandel – und zwar jetzt!

Die Luftfahrtbranche zählt zu den umweltschädlichsten Sektoren und ist der schnellst wachsende Emittent von Klimagasen weltweit. Dieses Problem muss dringend gelöst werden [1].

**Wir lassen uns nicht vom falschen Versprechen eines „CO<sub>2</sub>-neutralen Wachstums“ des Flugverkehrs ab 2020 täuschen.**

Die Pläne der UN- Luftfahrtbehörde ICAO, den Flugverkehr durch Greenwashing zu legitimieren, sind absurd [2]. Sie behaupten, es sei in Ordnung, ihre Emissionen zu erhöhen, wenn sie andere für die Treibhausgasreduzierung zahlen – durch sogenannte CO<sub>2</sub>-Kompensationsprojekte (Offsets).

Doch die Rechnung, dass Emissionsgutschriften neutralisieren können, geht nicht auf. Das gilt besonders für Projekte, die sich auf das Speichern von Kohlenstoff in Wäldern oder Böden beziehen [3]. Offsets verursachen mehr Probleme als sie lösen.

Sie sind ein Freibrief zum Verschmutzen. Sie führen zur Erhöhung von Emissionen, häufig auch zu Menschenrechtsverletzungen [4] und lenken von echten Lösungen ab. Emissionen müssen dort reduziert werden, wo sie entstehen.

**Deshalb ist es notwendig, dass das Flugverkehrsaufkommen nicht wächst, sondern zurückgeht. Wir wollen echte Lösungen für den Klimawandel!**

- **Keine neuen Flughäfen** oder Flughafen- ausbauten. Es gibt hunderte Neu- und Ausbau- projekte weltweit, welche Ökosysteme, landwirt- schaftliche Nutzfläche und Lebensräume zerstören. Wir können es uns nicht leisten, weiter in hochgradig zerstörerische und treib- hausgasintensive Infrastruktur zu investieren [5].
- **Keine Substituierung von Kerosin** durch Agrartreibstoffe. Diese sind alles andere als kohlenstoffneutral. Außerdem tragen sie zu Landraub und zur Verknappung von Nahrungs- mittel-Produktionsfläche bei [6].
- **Stopp der staatlichen Förderung** der Luftfahr- industrie und Flughäfen. Kerosin muss endlich besteuert werden.
- **Investitionen in bezahlbaren und attrak- tiven Bahnverkehr.** Erhalt und Ausbau von Nachtzügen für längere Distanzen.
- **Reduzierung des globalen Gütertransports** und Verlagerung des bestehenden Handels auf umweltfreundlichere Transportmöglichkeiten. Förderung der regionalen Produktion und Ver- brauch von Gütern [7].

## 50 Unterschriften zivilgesellschaftlicher Organisationen:

Antifluglärmgesellschaft AFLG (Österreich) | ASEED (Niederlande) | Attac (Österreich) | Attac (Frankreich) | AttacGraz (Österreich) | Brainforest (Gabon) | Bürgerinitiative Energie- wende Gütersloh (Deutschland) | Bürgerinitiative Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste | CADTM (Belgien) | CEE Bankwatch Network (Belgien) | Centre for Environment and De- velopment (Kamerun) | Climáximo (Portugal) | Confederation Paysanne du Congo, RDC COPACO-PRP | Coordinadora de Pueblos y Organizaciones del Oriente del Estado de Méxi- co en Defensa de la Tierra, el Agua y su Cultura | Corporate Europe Observatory (Belgien) | Crossroads Festival (Österreich) | EarthLanka (Sri Lanka) | Ecologistas en Acción (Spanien) | Erdling, Verein für kooperative Landwirtschaft (Österreich) | European Attac Network | FDCL Forschungs-und Dokumentationszentrum Chile Lateinamerika (Deutschland) | Fern (Belgien) | Finance & Trade Watch (Österreich) | Focus on the Global South (Thailand, In- dien, Philippinen) | Food &Water Europe (Belgien) | Friends of the Earth International | Global Justice Ecology Project (USA) | Global Justice Now (UK) | Greenpeace (Schweden) | Groenefront (Niederlande) | HACAN Heathrow Association for the Control of Aircraft Noise (UK) | Indigenous Environmental Network (USA International) | Informationsgruppe Latein- amerika (Österreich) | Jordens Vänner, Friends of the Earth (Schweden) | Konzeptwerk Neue Ökonomie (Deutschland) | La Via Campesina Europa (ECVC) | NO REDD in AfricaNetwork (Kontinental/Afrika) | Re:Common (Italien) | Reclaim ThePower (UK) | RECOMA - Red La- tinoamericana contra los Monocultivos de Árboles (Lateinamerika) | REDD-Monitor | Rettet die Lobau - Natur statt Beton (Österreich) | Robin Wood (Deutschland) | SunOnSonnen- kraftwerke LG eV (Deutschland) | System Change, not Climate Change! (Österreich) | The Corner House (UK) | TNI Transnational Institute (Niederlande) | Union of Agricultural Work Committees UAWC (Palästina) | World Rainforest Movement (Uruguay) | 350.org (Belgien)

# Fußnoten

[1] Der **Flugverkehr** ist die klimaschädlichste Form des Transports, aber auch einer der schnellst wachsenden Industrien in Bezug auf deren Treibhausgasemissionen. Die ICAO (internationale Zivilluftfahrtorganisation) erwartet bis 250 einen 3- bis 7-fachen Anstieg Luftfahrt-bedingter Emissionen. (Siehe: [http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation/index_en.htm)). Trotzdem wurde der Flugverkehr nicht im Übereinkommen von Paris erwähnt. Als anthropogene Treibhausgasquelle, die Staaten verpflichtend reduzieren wollen um die globale Erwärmung deutlich unter 2°C zu halten, ist der Flugverkehr aber indirekt Teil des Übereinkommens von Paris.

Zusätzlich zu CO<sub>2</sub> emittieren Flugzeuge eine große Anzahl an weiteren schädlichen Stoffen in die Atmosphäre. Die Emissionen von Aerosolen und Wasserdampf bilden Kondensstreifen, die wiederum zur Cirrus-Wolkenbildung beitragen. Dies hat einen potenziell starken klimatischen Einfluss. (Siehe: <https://www.oecd.org/sd-roundtable/papersandpublications/49482790.pdf>)

Obwohl weniger als 10% der Weltbevölkerung fliegt, trifft der Klimawandel am stärksten den globalen Süden, also ausgerechnet die Menschen die am wenigsten für Flugverkehr-bedingte Emissionen und die globale Erwärmung verantwortlich sind. (Siehe: [http://www.deutschlandradiokultur.de/reihe-abgehoben-die-flugmeile-und-ihr-preis.976.de.html?dram:article\\_id=307990](http://www.deutschlandradiokultur.de/reihe-abgehoben-die-flugmeile-und-ihr-preis.976.de.html?dram:article_id=307990))

[2] Die **ICAO** (internationale Zivilluftfahrtorganisation) besteht aus 191 Mitgliedsstaaten und Flugverkehrsgesellschaften- weshalb Entscheidungen des ICAO als industriegesteuert gesehen werden. In einer Versammlung vom 27. September bis zum 7. Oktober 2016 wird der ICAO Entscheidungen treffen, inwiefern man zur Milderung des Klimawandels beitragen will. Eine Strategie wäre „klimaneutrales Wachstum 2020“, basierend auf marktgesteuerten Instrumenten (Offsetting). 2013 veröffentlichte die „Global Aviation Industry“ ein Positionspapier welches beinhaltet, dass „Die Industrie glaubt, CO<sub>2</sub>-Kompensationsprojekte seien am schnellsten zu implementieren, am einfachsten zu verwalten und zudem am meisten kosteneffizient.“

(Siehe: <http://www.icao.int> / [http://www.icao.int/Meetings/EnvironmentalWorkshops/Documents/2015-Warsaw/6\\_1\\_An-introduction-to-market-based-measures-MBMs.pdf](http://www.icao.int/Meetings/EnvironmentalWorkshops/Documents/2015-Warsaw/6_1_An-introduction-to-market-based-measures-MBMs.pdf) / <https://www.iata.org/policy/environment/Documents/atag-paper-on-cng2020-july2013.pdf> / [http://www.icao.int/Meetings/HLM-MBM/Pages/HLM\\_briefing.aspx](http://www.icao.int/Meetings/HLM-MBM/Pages/HLM_briefing.aspx) / <http://www.fern.org/icao> / [http://www.brot-fuer-die-welt.de/fileadmin/mediapool/2\\_Downloads/Fachinformationen/Aktuell/Facts\\_36\\_international\\_aviation.pdf](http://www.brot-fuer-die-welt.de/fileadmin/mediapool/2_Downloads/Fachinformationen/Aktuell/Facts_36_international_aviation.pdf))

[3] **Kompensationsprojekte halten nicht was sie an Emissionsreduktion versprechen:** 1) Die Berechnungen dahinter sind unklar und einfach zu manipulieren, weshalb Betrug auch sehr üblich ist. Viele der sogenannten Offset-Projekte hätten in jedem Fall stattgefunden. Die am Papier proklamierte Reduktion ist nicht echt, da das Pflanzen der Bäume sowieso geplant war. Dem zu folge gibt es kein zusätzliches Ersparnis an Emissionen, die den Offset Kredit decken und extra Emissionen des Käufers legitimieren.

2) CO<sub>2</sub>-Speicherung in Böden oder Wäldern sollten nicht dazu

verwendet werden, eine Emissionsminderung in Bereichen wie dem Flugverkehr zu umgehen. Sie können keine fortlaufenden Emissionen kompensieren. Denn Emissionen fossiler Energieträger sind dauerhaft wirksam, während Kohlenstoff Sequestrierung in Wäldern oder Böden nur temporärer als Senke wirkt. Offset Kredite in Form von Waldschutz, Baumplantagen und Sequestrierung in Böden bergen zusätzlich die Gefahr vergeblich zu bleiben. Durch Flächenbrände, Stürme oder natürlichen Verfall kann nämlich gespeicherter Kohlenstoff in Bäumen, Böden oder natürlichen Lebensräumen unkontrolliert freigesetzt werden.

Das ist einer der Gründe wieso das CDM (Clean Development Mechanism) alle Arten von Offsets ausschließt, die sich auf Wälder oder landwirtschaftliche Nutzfläche beziehen, abgesehen von Aufforstungen, Wiederaufforstungen und Biomasse Energieprojekten. Selbst Kredite aus diesen Baumplantagen gelten nur temporär und müssen nach einiger Zeit neu gekauft werden, da sie nicht als permanente Kohlenstoffspeicher gesehen werden können. (Siehe: <http://www.fern.org/misleadingnumbers> / <http://www.nature.com/nclimate/journal/v3/n9/full/nclimate2006.html> oder [www.climate-neutral.org](http://www.climate-neutral.org)).

[4] **Land- und waldbasierte CO<sub>2</sub>-Offsets**, wie REDD+ (Reducing Emissions from Deforestation and Forest Degradation) oder in der Landwirtschaft, sind besonders umstritten. REDD+ Projekte finden auf Flächen statt die bereits genutzt werden- so gewährleisten sie die zusätzliche Kohlenstoff Einsparung und können diese als Kredit verkaufen. REDD+ Projekte beschuldigen größtenteils die kleinbäuerliche Landwirtschaft für Entwaldung verantwortlich zu sein (fälschlicher Weise), besonders wenn diese auch Brandwirtschaft umfasst. Solche Eingriffe haben negative Auswirkungen auf den kleinbäuerlichen Lebensunterhalt und Lebensstil. Im Gegensatz dazu fehlt es an REDD+ Projekten, die sich auf die wahren Verursacher großräumiger Entwaldung beziehen. Dazu zählt beispielsweise die Extraktion von Öl oder Kohle, Bergbau, Infrastruktur, Staudämme, industrielle Holzfällerei und internationaler Handel von landwirtschaftlichen Rohstoffen. (Siehe: <http://wrm.org.uy/browse-by-subject/mercantilization-of-nature/redd/> und <http://www.redd-monitor.org/> und <http://www.climatesmartagconcerns.info/>)

[5] Beispielsweise wurden von 2006 bis 2015 allein in China 50 neue Flughäfen erbaut. (Siehe: <http://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/peking-baut-mega-infrastruktur-china-klotzt-mit-neuen-riesen-airports/11366142.html>)

[6] Siehe <http://www.wri.org/publication/avoiding-bioenergy-competition-food-crops-and-land??> oder <https://www.transportenvironment.org/publications/globiom-basis-biofuel-policy-post-2020>

[7] 2014 transportierten Fluglinien 51,3 Millionen Tonnen an Gütern, was gemessen am Warenwert mehr als 35 % des globalen Handels ausmacht. Diese Frachtgeschäfte machen durchschnittlich 9 % des Einkommens der Fluglinien aus. (Siehe <http://www.iata.org/whatwedo/cargo/pages/index.aspx>)