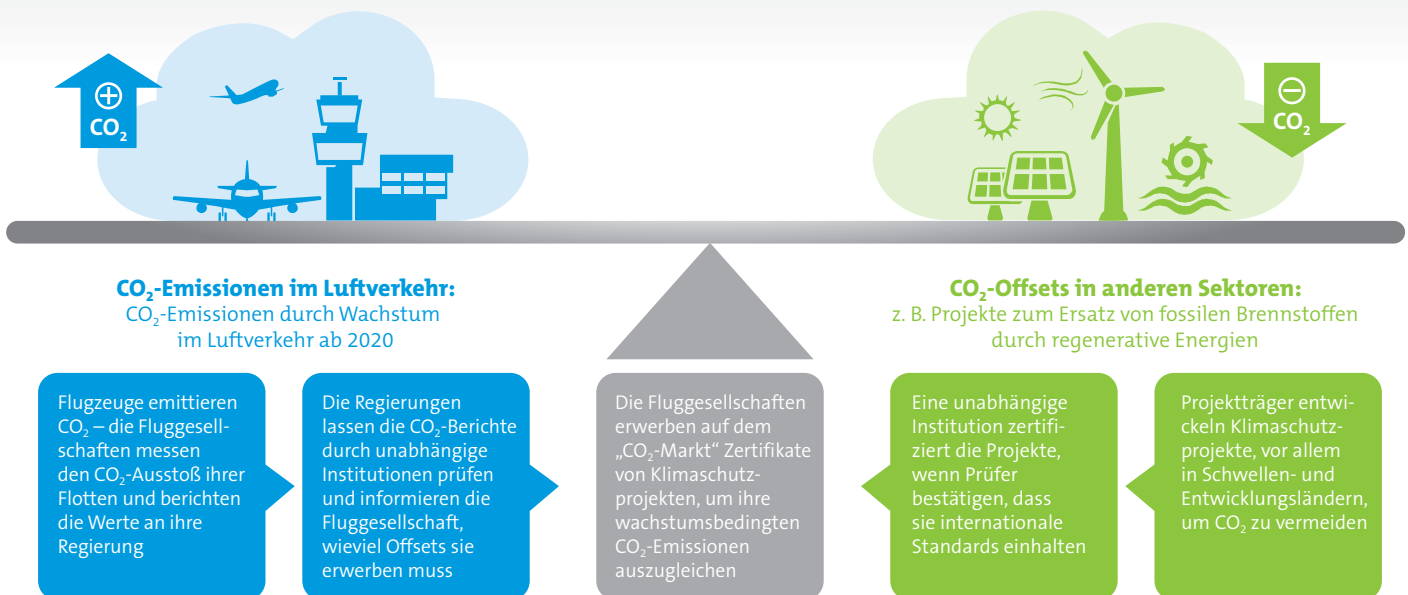


Wie funktioniert Klimaschutz im Luftverkehr?

Luftverkehrsunternehmen tun viel, um den Treibstoffverbrauch in der Luftfahrt zu senken. So haben die deutschen Fluggesellschaften ihren Verbrauch pro Personenkilometer seit 1990 um 42 Prozent senken können. Aufgrund des Wachstums im Luftverkehr steigen die CO₂-Emissionen aber weiter an. Um diese wachstumsbedingten Emissionen auszugleichen, hat die Staatengemeinschaft im Oktober 2016 auf UN-Ebene die stufenweise Einführung eines globalen Klimaschutzinstruments beschlossen.

Wachstumsbedingte CO₂-Emissionen in der Luftfahrt werden durch CO₂-Einsparungen in anderen Sektoren ausgeglichen

Grundzüge des von der ICAO verabschiedeten Offsetting-Systems CORSIA



Anfang Oktober 2016 hat die Staatengemeinschaft im Rahmen der UN-Zivilluftfahrtorganisation ICAO einem globalen Klimaabkommen für den Luftverkehr zugestimmt. Damit ist die Luftfahrt der erste Industriesektor weltweit mit einem eigenen Klimaabkommen. Kern des Abkommens ist die Einführung eines globalen marktbasierenden Klimaschutzinstruments.

Mit dem Offsetting-System CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) werden ab 2020 wachstumsbedingte CO₂-Emissionen im Luftverkehr durch CO₂-Einsparungen an anderer Stelle kompensiert.

Das Offsetting-System sieht vor, dass Fluggesellschaften für ihre wachstumsbedingten Emissionen eine Klimaschutzabgabe zahlen. Mit diesen Mitteln sollen weltweit CO₂-senkende Vorhaben finanziert werden. Dazu werden Klimaschutzprojekte aufgesetzt, etwa zum Umstieg von fossilen Energien auf erneuerbare Energien in einem lateinamerikanischen Dorf. Die Projekte werden von unabhängigen Institutionen daraufhin überprüft, ob sie nachhaltig CO₂ einsparen. Ist dies gegeben, dann werden sie unter Aufsicht der UNO zertifiziert. So werden die Projekte durch die Klimaschutzabgabe finanziert und die wachstumsbedingten CO₂-Emissionen ausgeglichen.

Die Implementierung des Systems soll in drei Phasen erfolgen, wobei die ersten beiden Phasen freiwillig sind und die dritte an Kriterien gebunden ist, die 90 Prozent der Verkehrsleistung im internationalen Luftverkehr abdecken. Zu den Staaten, die von Anfang an dabei sein wollen, zählen die USA, China sowie die europäischen Länder.

Die Luftverkehrsbranche hat sich seit Jahren für ein Klimaabkommen stark gemacht und begrüßt, dass ein einvernehmlicher Beschluss der Staaten auf UN-Ebene erreicht wurde. Die Branche sagt ihre volle Unterstützung für die nun anstehende Ausgestaltung und Umsetzung des Systems von Anfang an zu.

Das globale Offsetting-System CORSIA ist eingebettet in einen Klimaschutzplan der internationalen Luftfahrt aus dem Jahr 2009, der auf mehreren Säulen beruht. Insgesamt sollen die CO₂-Emissionen bis 2050 gegenüber dem Jahr 2005 netto um 50 Prozent sinken.

1. CO₂ reduzieren

Vor allem Fluggesellschaften, aber auch Flughäfen und Flugsicherung verringern durch zahlreiche Einzelmaßnahmen den spezifischen Energieverbrauch in der Luftfahrt. Dadurch wird beim Fliegen Kerosin eingespart und der CO₂-Ausstoß reduziert. Laut Klimaschutzplan der internationalen Luftfahrt soll der spezifische Energiebedarf der Flugzeuge pro Jahr um 1,5 Prozent gesenkt werden.

Die deutschen Fluggesellschaften übertreffen dieses Branchenziel: Sie haben den spezifischen Verbrauch ihrer Flugzeuge seit 2009 um 1,68 Prozent pro Jahr verringern können. Insgesamt haben sie den Kerosinverbrauch pro Passagier und 100 Kilometer seit 1990 um 42 Prozent gesenkt – der durchschnittliche Verbrauch liegt bei nur noch 3,63 Liter.

Am wirksamsten ist hierbei der Ersatz älterer Flugzeuge durch energieeffi-

zientere Modelle. Dies erfordert Investitionen in Milliardenhöhe. Hier ist die Politik in erheblicher Mitverantwortung, denn Sonderlasten durch nationale Alleingänge bei der Luftverkehrsteuer, den Luftsicherheitsgebühren und den Flugsicherungsgebühren entziehen den Unternehmen die notwendige Finanzkraft für Investitionen in neue Flugzeuge. Umgekehrt heißt das: Wenn Politik diese wettbewerbsverzerrenden Sonderlasten abbaut, stärkt sie auch die Investitionskraft für die Anschaffung von energieeffizienten Flugzeugen.

2. CO₂ kompensieren

Da der weltweite Luftverkehr weiter um etwa 5 Prozent pro Jahr wachsen wird, reicht die Senkung des spezifischen Treibstoffverbrauchs nicht aus, um den Anstieg der CO₂-Emissionen zu stoppen. Hier setzt das beschriebene globale Offsetting-System CORSIA an, denn es soll die wachstumsbedingten CO₂-Emissionen ab 2020 ausgleichen.

Das globale Offsetting-System macht die Einbeziehung des Luftverkehrs in den europäischen Emissionshandel obsolet. Folgerichtig ist dieser europäische Alleingang spätestens 2020 zu beenden.

Mit dieser regionalen Insellösung werden derzeit die europäischen Fluggesellschaften einseitig und in wettbewerbsverzerrender Weise belastet. Dies nutzt nicht dem Klima, verlagert aber Verkehr auf Wettbewerber aus Drittstaaten.

3. CO₂-neutral fliegen

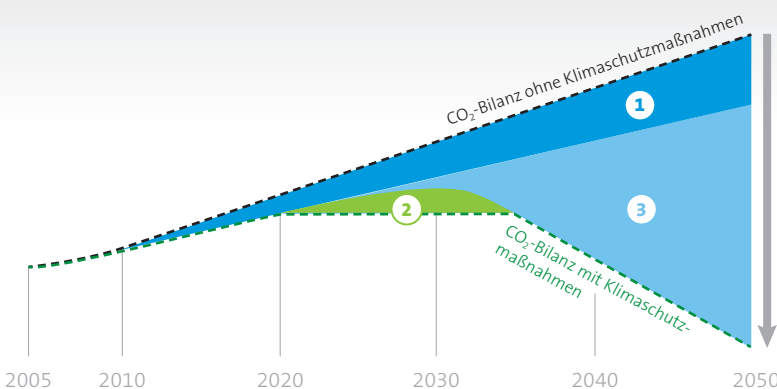
Die Branche will die CO₂-Emissionen nicht nur auf dem Niveau von 2020 stabilisieren, sondern die Netto-CO₂-Emissionen gegenüber 2005 halbieren. Dafür müssen allerdings alternative Kraftstoffe und Antriebe entwickelt werden. Dies wird voraussichtlich erst langfristig möglich sein.

Ansätze dafür gibt es bereits heute. Ihre Entwicklung und Einführung bedürfen jedoch politischer Unterstützung und Förderung. Denn neue Kraftstoffe und Antriebe sind noch nicht zu Marktpreisen erhältlich. Ihr Einsatz sollte zu marktfähigen Bedingungen erfolgen, also ohne dass neue Wettbewerbsverzerrungen zulasten von deutschen und europäischen Luftverkehrsunternehmen geschaffen werden.

Weitere Informationen zum Klimaschutz im Luftverkehr finden Sie in unserem [BDL-Klimaschutzreport](#).

Halbierung der Netto-CO₂-Emissionen bis 2050

Klimaschutzplan der internationalen Luftfahrt aus dem Jahr 2009



- 1 **CO₂ reduzieren** durch technische Innovationen und optimale Prozesse am Boden und in der Luft (Steigerung der Energieeffizienz um 1,5 Prozent pro Jahr)
- 2 **CO₂ kompensieren** durch Ausgleich der wachstumsbedingten Emissionen mithilfe eines globalen Offsetting-Systems (CO₂-neutrales Wachstum ab 2020)
- 3 **CO₂-neutral fliegen** durch marktgerechte Einführung von alternativen Kraftstoffen und Antrieben (Halbierung der Netto-CO₂-Emissionen von 2005 bis 2050)

Über den BDL:
Der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft wurde 2010 als gemeinsame Interessenvertretung der deutschen Luftverkehrswirtschaft gegründet. Mitglieder des Verbandes sind die Fluggesellschaften, Flughäfen, die Flugsicherung und weitere Leistungsanbieter im deutschen Luftverkehr. Die Luftverkehrswirtschaft ermöglicht Mobilität für jährlich über 200 Mio. Fluggäste und trägt mit dem Transport von Waren im Wert von über 200 Mrd. Euro zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland bei. Die Luftfahrt sichert in Deutschland mehr als 800.000 Arbeitsplätze.

Herausgeber:
Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V.
Haus der Luftfahrt, Friedrichstraße 79, 10117 Berlin
Telefon: 030 520077-100, Telefax: 030 520077-111

Verantwortlich:
Matthias von Randow, Hauptgeschäftsführer

Mitarbeit an dieser Ausgabe:
Ivo Rzegotta, Leiter Strategie (Redaktionsleitung)
Uta Maria Pfeiffer, Leiterin Nachhaltigkeit

Stand:
Oktober 2016 – Update zu Ausgabe 4|2016

Luftfahrt aktuell:
Auf unserer [Webseite](#) können Sie sich für den Infodienst an- und abmelden. Anmerkungen und Anregungen richten Sie bitte an luftfahrt-aktuell@bdl.aero.

