



Presseerklärung des Umweltbundesamtes

Umweltfolgen des Flugverkehrs mit Maßnahmen-Mix mindern

Ziel: Treibstoffverbrauch und Schadstoffausstoß der Flugzeuge senken

Der weltweit rasant wachsende Flugverkehr belastet die Umwelt immer mehr: Im Jahr 2010 werden pro Person doppelt so viele Kilometer geflogen werden wie 1995, die Frachtleistung wird sich bis 2020 gegenüber 1995 verdreifacht haben. Die dabei emittierten Schadstoffe führen zu einer massiven Verstärkung des Treibhauseffektes, und: Eine Trendwende ist derzeit nicht absehbar. Wirksame Maßnahmen zur Begrenzung der Umweltauswirkungen des Flugverkehrs sind dringend notwendig. Hierbei erzielt eine Abgabe auf die während des Fluges ausgestoßenen Schadstoffe die deutlichste Reduktion. Flankiert werden kann diese Maßnahme durch eine niedrige Kerosinsteuer. Zu diesem Ergebnis kommen der TÜV Rheinland, das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung aus Berlin, das Wuppertal-Institut für Klima, Umwelt, Energie und die Universität Bremen in einer Studie im Auftrag des Umweltbundesamtes.

In dem Vorhaben „Maßnahmen zur verursacherbezogenen Schadstoffreduzierung des zivilen Flugverkehrs“ wurden Strategien entwickelt, um den Ausstoß des klimaschädlichen Kohlendioxids (CO₂) und anderer Luftschadstoffe europaweit bis 2015 auf das Niveau von 1995 zu senken. Außerdem wurden die Emissionen und Entwicklung des Flugverkehrs und der Emissionen in Deutschland auf der Basis des Jahres 1995 bis zum Jahr 2020 prognostiziert. Demnach ist bis 2010 alleine bei den grenzüberschreitenden Reisen aus Deutschland von einem jährlichen Wachstum von nahezu vier Prozent auszugehen, wobei Inter-kontinentalverbindungen am stärksten zunehmen. Die Zunahme bei den Geschäftsreisen, aber auch der Trend, im Urlaub zu immer entfernteren Zielen zu fliegen, sind hierbei entscheidend. Privatreisen werden auch künftig der dominierende Reisezweck sein. Mit jährlich etwa fünf einhalb Prozent wächst der Luftfrachtverkehr in und mit Deutschland bis 2010 sogar noch stärker als der Passagierverkehr.

Beim den Emissionen wird eine Verdoppelung der Kohlendioxid- und Stickoxid (NO_x)-Emission in Deutschland im Zeitraum von 1995 bis 2020 prognostiziert. Auf der Basis dieses Szenarios wurden unter anderem folgende mögliche Maßnahmen formuliert und bewertet:

- Durch eine Emissionsabgabe von 63 Pfennig je Kilogramm CO₂ und 150 DM je Kilogramm NO_x im Jahre 2010 könnte erreicht werden, dass der CO₂-Ausstoß gegenüber 1995 bis 2010 nur unwesentlich steigt. Bis 2020 könnte der derzeitige Trend bei Verkehrsaufkommen und Treibstoffverbrauch abgeschwächt und damit ein Anstieg der CO₂- und NO_x-Emissionen auf das Eineinhalbfache gegenüber 1995 begrenzt werden.
- Die Einführung einer Kerosinsteuer in der Höhe des in Europa üblichen Satzes auf Dieselmotorkraftstoff. Das heißt, ein Anstieg des Literpreises für Kerosin bis 2010 auf circa 1,10 DM würde zu einer Verringerung des Luftverkehr-



aufkommens um fünf Prozent gegenüber dem derzeitigen Trend führen. Dennoch würde sich der Kohlendioxid-Ausstoß des Luftverkehrs bis 2020 verdoppeln. Für die Einführung einer solchen Steuer müssten zahlreiche bilaterale Abkommen angepasst werden.

- In einem Maßnahmenbündel aus hoher Emissionsabgabe und niedriger Kerosinsteuer würden keine Synergieeffekte erzielt, sondern die Wirkung beruht auf der Summe der Einzelmaßnahmen. Die Verkehrsleistung des Luftverkehrs würde bis 2010 um die Hälfte und bis 2020 um das Doppelte zunehmen. Der Schadstoffausstoß würde allerdings nicht ganz so stark steigen. So wären im Jahre 2020 der CO₂-Ausstoß um 40 % und die NO_x-Emissionen um 30 % höher als 1995.
- Neben den hier untersuchten Maßnahmen wird international auch der Handel mit Emissionsrechten des Flugverkehrs mit anderen Sektoren diskutiert.

Dies ist aber umstritten, da damit eine Reduktion der luftverkehrsbedingten Emissionen nicht gewährleistet wird.

Der Präsident des Umweltbundesamtes, Prof. Dr. Andreas Troge, sagte zur den Ergebnissen der Studie: „Die Nachfrage nach Flügen wird weiter deutlich steigen. Alle Beteiligten - Luftfahrtindustrie, Politik, Verbraucherverbände - müssen gemeinsam nach Lösungen suchen. Vor allem brauchen wir Anreize, um Treibstoffverbrauch und Schadstoffausstoß im Flugverkehr zu senken. Die Einführung von Abgaben auf den Schadstoffausstoß und Kerosin ist dabei ebenso wichtig wie Selbstverpflichtungen der Luftfahrtindustrie, auf moderne, verbrauchssparende und emissionsarme Technik zu setzen. Auch auf internationaler Ebene müssen angesichts der immer größeren Klimawirkung des Flugverkehrs endlich wirksame Maßnahmen von der dafür zuständigen zivilen Luftfahrt-Organisation ICAO und von der Europäischen Union ergriffen werden.“