

Die Klimaproblematik des Flugverkehrs ist regional und national nicht zu lösen:

Luftverkehr wird zum Klima-Übeltäter so stark wie die USA

Der Flugverkehr boomt. Die vom Flugverkehr profitierenden Wirtschaftszweige und Regionen träumen nach Ansicht Hans-Jochen Luhmanns vom Wuppertal-Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH „ungebrochen den typischen Wachstumstraum: fünf Prozent mehr pro Jahr.“ Das Bundesverkehrsministerium hat sich nach Abstimmung mit den Ländern in seinem Flughafenkonzept auf „eine Verdoppelung (der Nachfrage) in den nächsten 15 Jahren“ festgelegt - und kein Ende des Wachstums in Aussicht genommen. Hoffnung auf Arbeitsplätze, bloß nicht den Trend verpassen – so lautet die Devise der beteiligten Regionen. Die Infrastruktur soll „nachfragegerecht“ ausgebaut werden. Was das ökologisch bedeutet, hat Hans-Jochen Luhmann hochgerechnet:

Wieder versucht man, eine Nachfrage zu decken, die nur deshalb boomt, weil wir gerne „Schnäppchen“ mitnehmen - zu Preisen, die weit unter den sozialen Kosten liegen. Das wird nicht gelingen; vielmehr wird die dadurch entstehende Wachstumsblase eines Tages mit großem Knall platzen. Denn wir haben ein Problem: das Klimaproblem. Und Flugzeuge tragen dazu bei. Er-

heblich. Wenn man die zivile Luftfahrt als eigenen Sektor auffasst und die Klimalast des internationalen Flugverkehrs allein am Verbrauch von Kerosin, an den CO₂-Emissionen, die aus dessen Verbrennung herrühren, bemisst, dann sind die Emissionen des Luftverkehrs heute bereits so bedeutend wie die von Großbritannien oder Kanada.

Indes: Der Maßstab ist unzutreffend, da er Flugzeuge mit Autos gleichsetzt. Die Klimalast des Flugverkehrs ergibt sich jedoch anders als beim Autoverkehr nicht allein aus CO₂-Emissionen. Wächst der Flugverkehr, wächst die Klimalast – und zwar monströs. Das erkennt, wer folgendes bedenkt: Die zum Vergleich herangezogenen Industrieländer wie Kanada und Großbritannien haben sich – anders als der Flugverkehr – zur Minderung ihres Ausstoßes verpflichtet. Wir vergleichen also einen schrumpfenden mit einem Wachstumssektor. Nach Adam Riese ist zu erwarten, dass in 15 Jahren die CO₂-Emissionen des internationalen Flugverkehrs so hoch sein werden wie die von Großbritannien und Kanada zusammen, in 30 Jahren sogar rund viermal so hoch.

Der Klimaeffekt von Langstreckenflügen ist dreimal größer als der von Automobilen

Das Spezifische von zivilen Verkehrsflugzeugen ist, dass sie in einer besonders empfindlichen Himmelsregion fliegen. Dort oben, wo sie ihre Routen haben, in einer Höhe von rund 10 000 Meter, entfalten zusätzlich Stickoxide und Wasserdampf zerstörerische Kraft. Die Flugzeuge tauchen hier in eine empfindliche Grenzschicht ein, die Breitengradabhängige Tropopause. Abgase, insbesondere auf Langstrecken ausgestoßen, wirken hier erheblich stärker als dort, wo sie ein Auto ausstößt – knapp über der Erde. Den Klimaeffekt in der Tropopause eingerechnet, sind Emissionen von Verkehrsflugzeugen um etwa einen Faktor drei wirksamer als die Emissionen von CO₂ alleine, schätzt das Expertengremium der Vereinten Nationen (IPCC). Zusammen also Faktor vier mal Faktor drei – macht einen Faktor zwölf.

Passiert nichts, wird sich die Zivilluftfahrt in den Jahren zwischen 2020 und 2030 somit als Klima-Übeltäter in der Größenordnung der USA entpuppen. Darauf steuert die Planung zum Flughafenbau zu. Kann es wirtschaftlich vernünftig sein, wie alle anderen Flughäfen den Zug der Lemminge mitzumachen? Ich persönlich vermute: nein. Man muss durchkalkulieren, welche Rolle ein Flughafen spielen kann, wenn die globale Restrukturierung und der damit verbundene Kapazitätsabbau ansteht. Und, wenn alles zusammenbricht, in welcher Trägerschaft am meisten für den Standort zu retten sein wird.

Der Grund für das monströse Wachstum ist übrigens schnell gefunden: Er besteht in einer Verantwortungslücke. Das Land hat der Mensch aufgeteilt, in Form von Staaten organisiert. Dagegen sind die Weltmeere und der Luftraum - noch - Gemeingut. Für dort entlassene Klimagase ist – rechtlich - bislang niemand verantwortlich. Die Geschichte lehrt, dass in einem Raum, der keiner organisierten Verantwortung unterliegt, ein besonders hohes Wachstum zu erwarten ist, ganz so, als richte sich alle Kraft auf eben diese Verantwortungslücke. Ein derartiges Wachstum wird sich als Wachstumsblase entpuppen. Und die platzt. Garantiert.

Dr. Hans-J. Luhmann, Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH