
Politik

Artikel aus der
Stuttgarter Zeitung
vom 01.02.2006

Wer um den Globus fliegt, soll den Globus schützen

Berlin und Brüssel wollen über den Emissionshandel auch Fluggesellschaften zum Klimaschutz bewegen

[«« zurück]

Die Koalition hat versprochen, auch den Luftverkehr verstärkt in den Klimaschutz einzubeziehen. Umweltpolitiker der Regierungsfraktion fordern schnellere Fortschritte beim Thema Emissionshandel.

Von Andreas Geldner

Es ist einer jener Nebensätze in der Koalitionsvereinbarung, die wenig Schlagzeilen gemacht haben: "Wir werden die EU-Kommission bei ihrer Prüfung unterstützen, den Flugverkehr in angemessener Weise in einen Emissionshandel einzubeziehen." Die vorsichtige Formulierung zeigt, dass da wohl ein Textbearbeiter befürchtet hat, dass das Publikum diesen Satz nur mit "Fliegen wird teurer" übersetzt.

Doch seit einigen Wochen arbeitet die Brüsseler Kommission im Auftrag der Mitgliedstaaten an einem Richtlinienentwurf, der bis zum Jahresende 2006 stehen soll. Es wäre Deutschland, das Anfang 2007 die EU-Präsidentschaft innehat und dafür sorgen muss, dass dieser im Prinzip unumstrittene Grundsatz auch verwirklicht wird. Emissionshandel heißt, dass die Fluggesellschaften wie auch schon Stromerzeuger und die Industrie für einen bestimmten Kohlendioxidausstoß Genehmigungen benötigen, die auch gehandelt werden können. Diese Zertifikate würden so knapp gehalten, dass ein Anreiz entsteht, in Sprit sparende Flugzeuge zu investieren. Der Preis für einen Langstreckenflug könnte nach Berechnungen der EU um bis zu zehn Euro steigen.

Die Umweltexperten von SPD und CDU, Ulrich Kelber und Katharina Reiche, wollen nun, dass Deutschland nicht auf die EU wartet. "Wir sollten uns jetzt schon Gedanken darüber machen, wohin im Emissionshandel langfristig die Reise geht", sagt der SPD-Politiker und Fraktionsvize Kelber. "Der Flugverkehr muss einbezogen werden", sagt Reiche.

Für Kelber ist nicht mehr zu rechtfertigen, dass der Luftverkehr, der beim CO₂ eine immer wichtigere Rolle spielt, keine Verpflichtung zum Erwerb von Emissionszertifikaten hat. "Einer muss am Ende den höheren CO₂-Ausstoß bezahlen - wenn nicht der Flugverkehr, dann die anderen, wenn Zertifikate für die Industrie immer teurer werden." Die bisherige Regelung sei eine Subvention des Luftverkehrs. "Für den einzelnen Fluggast geht es im Übrigen nur um Kosten im einstelligen Eurobereich."

Bis zur Mitte des Jahres muss Deutschland sowieso einen so genannten nationalen Allokationsplan für den Emissionshandel vorlegen, in dem für die Zeit bis 2012 festgelegt werden muss, wer welche Emissionsrechte zugeteilt bekommt. Bis zum Beginn der nächsten Handelsperiode 2008 kann der Luftverkehr zwar sicher nicht einbezogen werden. Die EU hofft aber auf politische Unterstützung, zumal insbesondere die vom Tourismus abhängigen südeuropäischen Länder auf die Bremse treten. Er begrüße es, sagte der EU-Umweltkommissar Stavros Dimas, wenn Deutschland die Sache vorantreibe.

Fluggesellschaften wie die Lufthansa lehnen aber eine Einbeziehung in den Emissionshandel ab. Es sei besser, Engpässe an den Flughäfen zu beseitigen. Schließlich werde auch durch Warteschleifen unnötig Kohlendioxid in die Luft geblasen, sagt ein Lufthansa-Sprecher. Einige Flughafenbetreiber haben sich aufgeschlossen gezeigt. "Wir müssen aber aufpassen, dass möglichst schnell weltweite Lösungen entstehen", sagt der Münchner Flughafenchef Michael Kerkloh. Ein europäischer Alleingang sei problematisch.

Zwar sind Flugzeuge, wie die Luftfahrtbranche vorrechnet, zurzeit nur mit

drei bis vier Prozent am weltweiten CO₂-Ausstoß beteiligt. Doch das rasante Wachstum im Luftverkehr bedeutet auch, dass der Anteil an den Emissionen steigt. Zudem wirken sie sich in höheren Schichten der Atmosphäre besonders aus. Laut Bundesumweltamt könnte der Anteil des Luftverkehrs an den CO₂-Emissionen bei ungebremstem Wachstum am Ende des Jahrhunderts bei 20 Prozent liegen. Hinzu kommt die Treibhauswirkung anderer Abgase und der Kondensstreifen, die doppelt so stark ist wie der CO₂-Effekt.

Das Bundesumweltministerium sieht vor der Verabschiedung der EU-Richtlinie keinen Zeitdruck. "Es ist nicht sinnvoll, bevor deren Details auf dem Markt sind, über Einzelheiten zu reden", sagt der Sprecher des SPD-Umweltministers Sigmar Gabriel. Der SPD-Abgeordnete Kelber verlangt hingegen, dass Deutschland schon in der bis April der EU vorzulegenden Planung für den Emissionshandel klar Position bezieht. "Wir sollten uns nicht nur von der EU treiben lassen", sagt er.

01.02.2006 - aktualisiert: 01.02.2006, 06:12 Uhr

 nach oben

© 2006 Stuttgarter Zeitung online | [Impressum](#) | [Leserbrief schreiben](#)

URL dieser Druckversion:

<http://www.stuttgarter-zeitung.de/stz/page/detail.php/1084793>

Original-Artikel:

<http://www.stuttgarter-zeitung.de/stz/page/detail.php/1084793>