

Rückblick auf den
Flugverkehrssektor
bei den
Internationalen Klimaverhandlungen

Dr. Manfred Treber, Germanwatch

28. Februar 2013

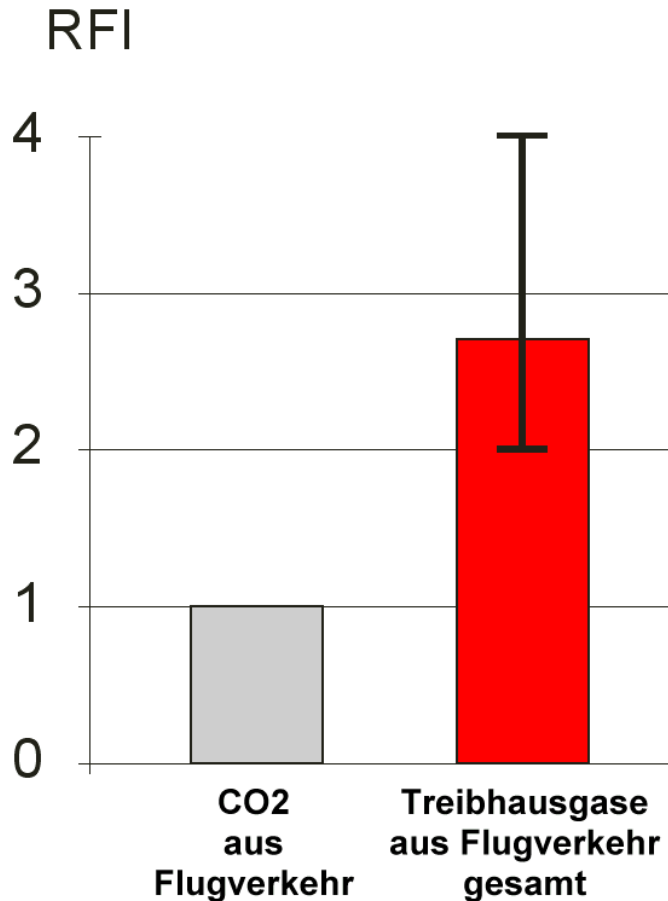
I. Der Flugverkehr ist der klimaschädlichste Massenverkehrsträger



Fliegen gefährdet das Klima

Die Erwärmungswirkung des Flugverkehrs

Radiative Forcing Index (RFI)



SR IPCC (1999):

Klimawirksamkeit aller klimaschädlichen THG des Flugverkehrs ist 2 bis 4 mal [beste Schätzung: 2,7 mal] so hoch wie die des CO₂ allein

Aktuelle Schätzung:

Beitrag Flugverkehr 4,9 [2 – 14] % an weltweiten Emissionen

Starkes Wachstum

Eine Sättigung der Nachfrage nicht in Sicht.

Globale Szenarien für den Flugverkehr bis 2050 sehen gegen 1990 ein Wachstum der Verkehrsleistung um das 6- bis über 20-fache, der CO₂-Emissionen um das 5- bis 10-fache.

Seine globalen Emissionen können damit in die **Größenordnung** dessen hineinreichen, was insgesamt anthropogen nur ausgestoßen werden darf, um unter dem 2 Grad Erwärmungs-Limit zu bleiben.

(Internationaler) Flugverkehr bei den UN-Klimaverhandlungen

- Seit Beginn (1995) in Diskussion, bereits 1996 ist die Allokation der Emissionen Thema (8 Optionen identifiziert)
Keine Entscheidung.
- Ein Paragraph (Art. 2.2) im **Kyoto-Protokoll** zu internationalem Flug- und Seeverkehr:
ICAO* soll sich um die Begrenzung und Verminderung der Emissionen kümmern

* ICAO: International Civil Aviation Organisation

15 Jahre Verhandlungen unter UN FCCC

- Vehemente Weigerung, das Thema mit Ziel auf Ergebnisse zu behandeln.
 - Entwicklungsländer stellen sich quer, am stärksten Saudi Arabien als Blockierer
 - Aber auch das Ann. I – Land USA
- Nicht einmal Einigung auf die Erfassung der Emissionen (vgl. Norwegen Workshop 2007, Ergebnis: technisch ist alles lösbar)
 - > der politische Wille fehlt !

Neue Entwicklung seit Kopenhagen (2009)

- Kein Fortschritt bei den Verhandlungen unter dem Aspekt Emissionsreduktion
- Neu in den Fokus gerät der Flugverkehr bezüglich Klimafinanzierung wegen des Versprechens im Copenhagen Accord, ab 2020 100 Mrd \$/ Jahr bereitzustellen (UNSG Ban Ki Moon initiiert daraufhin den AGF-Bericht)

Klimafinanzierung sticht mehr

In Verbindung mit internationalem Flugverkehr ist das Interesse an Klimafinanzierung größer als das zur Emissionsbegrenzung

(wird bei LCA seit Bali unter 'cooperative sectoral approaches' verhandelt).

Dennoch: Beim Beenden der LCA nach sechs Jahren Verhandlungen wird Flugverkehr nicht einmal erwähnt.

-> UN FCCC schafft es nicht.

I. Der Flugverkehr ist der klimaschädlichste Massenverkehrsträger

II. Der internationale Flug- (und See-)verkehr zählt weiterhin zu den größten Trittbrettfahrern im Klimaschutz.

III. UN FCCC schafft es nicht, ICAO muss Ergebnis liefern

Weitere Informationen:

www.germanwatch.org

oder bei:

Dr. Manfred Treber

Germanwatch e.V.

Kaiserstr. 201

53113 Bonn

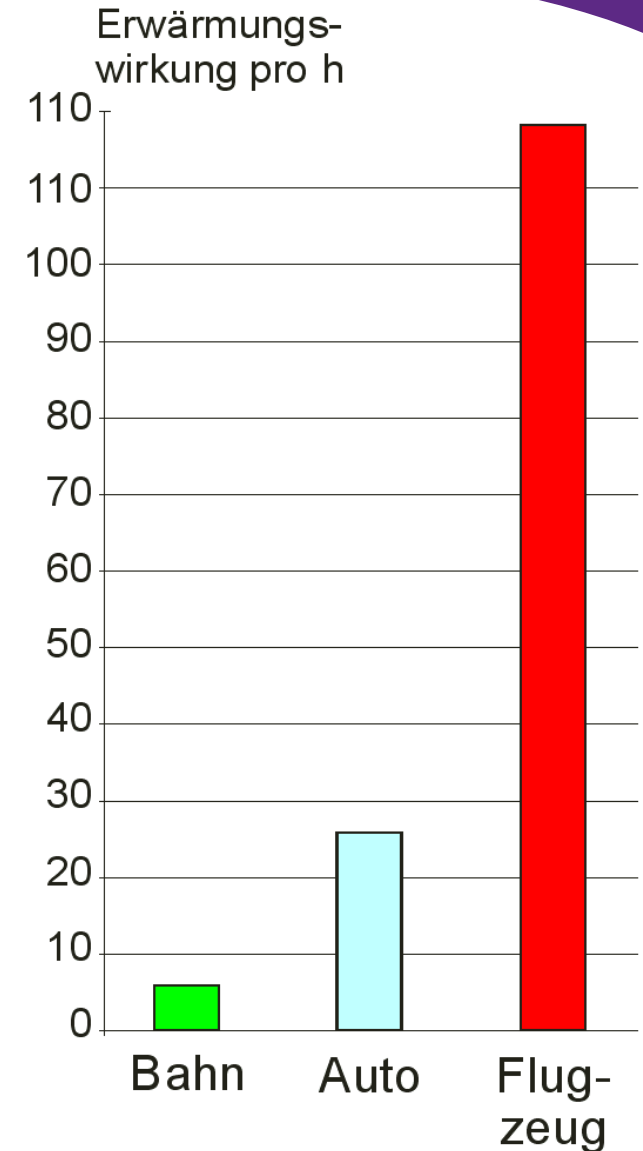
Tel: 0228-60492-14, Fax: -19

treber@germanwatch.org

Fliegen gefährdet das Klima

Beitrag zur Erderwärmung bezogen auf die Reisezeit ...

- ... ist beim Flugverkehr im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln eklatant.
- Reisezeitbudget der Menschen bleibt (im Durchschnitt) konstant. Damit wird Geschwindigkeitszunahme zur dominanten Ursache des Treibhausgasanstiegs im Verkehr



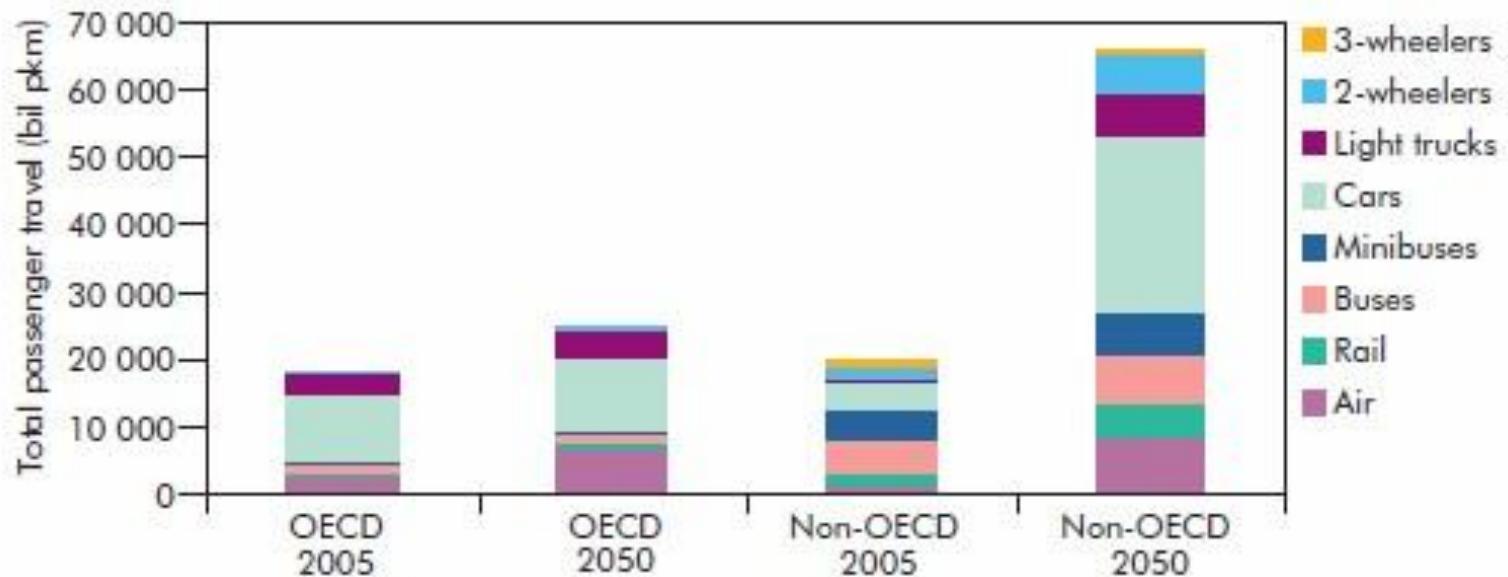
Article 2.2 Kyoto Protocol

The Parties included in Annex I shall pursue limitation or reduction of emissions of greenhouse gases not controlled by the Montreal Protocol from aviation and marine bunker fuels, working through the International Civil Aviation Organization and the International Maritime Organization, respectively.

Inkompatible Grundsätze stoßen aufeinander

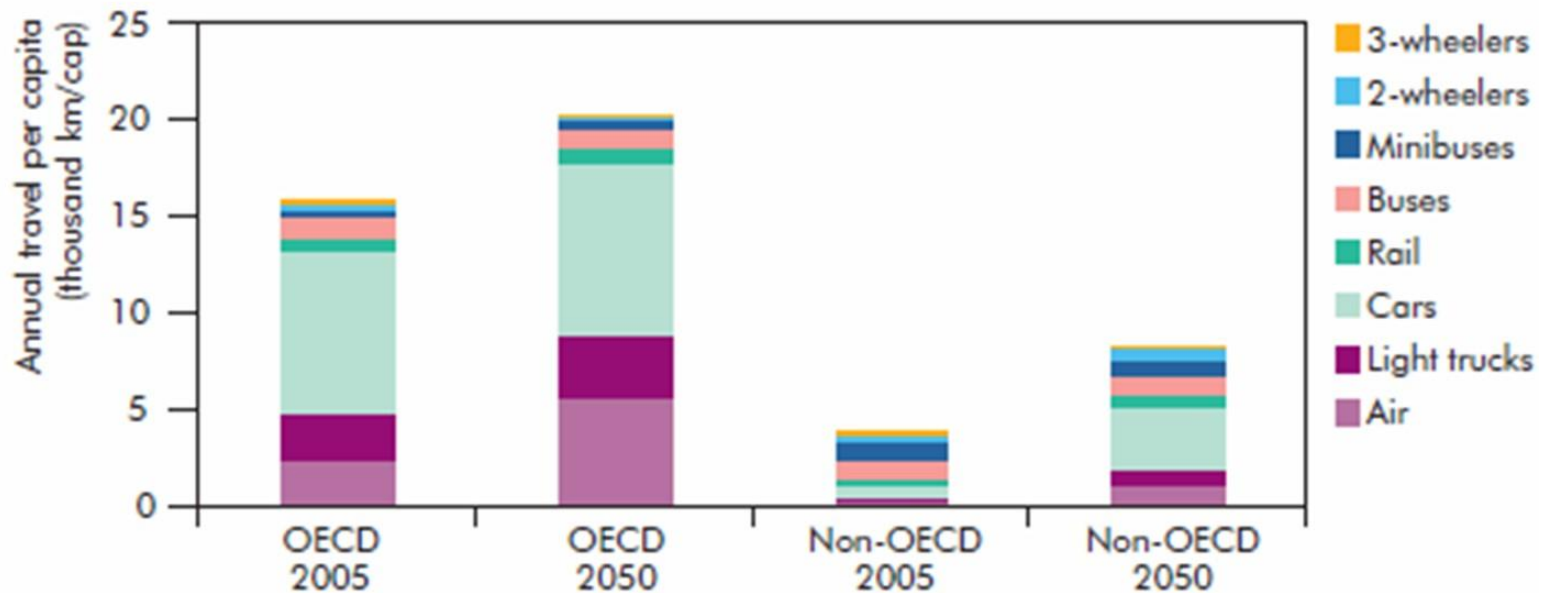
- Bei UN FCCC das Prinzip **CBDR[RC]**
(common but differentiated responsibilities
[and respective capabilities])
- Bei ICAO der Grundsatz der
non discrimination,
da dies ein sehr wettbewerbsintensiver
Sektor ist

Personenverkehr weltweit 2005 und projiziert für das Jahr 2050



Quelle IEA

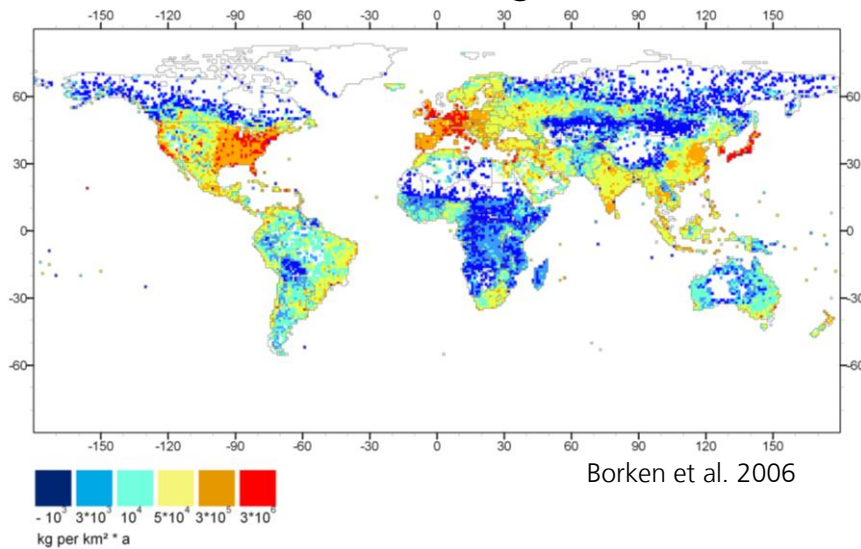
Pro-Kopf-Verkehrsleistung Personenverkehr weltweit 2005 und 2050 (projiziert)



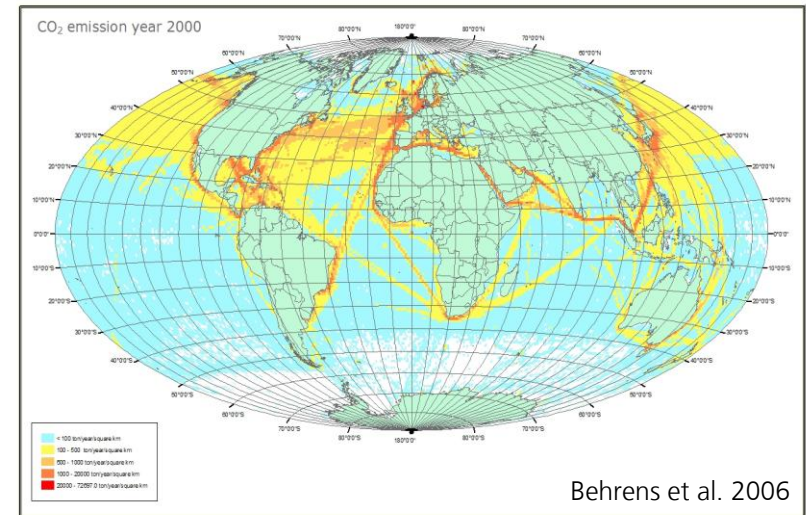
Quelle: IEA

Spatial emission characteristics of different modes – ex: CO₂

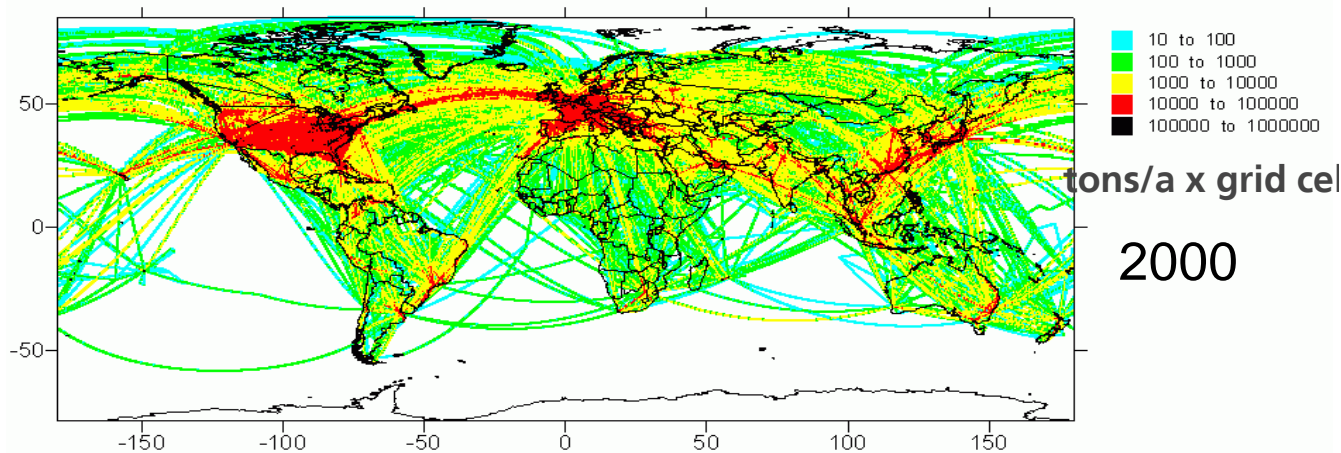
Road: 1168 Tg C/a



Shipping: 152 Tg C/a



Aviation: 131 Tg C/a



Owen et al. 2006

Every transport mode has its own spatial emission characteristic:

- at surface !?
- in remote areas !?