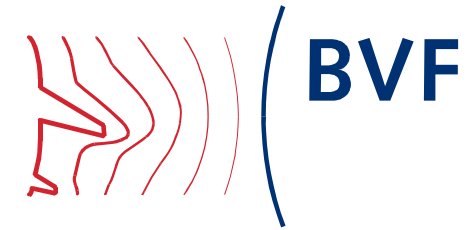


# Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.

Interessensvertretung gemäß § 32b LuftVG

Sondersitzung der Hamburger Fluglärmenschutzkommission  
am 24.01.2020 zum Thema „Fliegen und Klima“



*Fliegen für den  
Klimawandel ?*

**Beitrag des „Helmut Schmidt-Airports“  
an der Klimalast Hamburgs**



# Klimaschutzplan der Freien und Hansestadt Hamburg (Sektorbezogene CO<sub>2</sub>-Minderungsziele)



| Sektor         | Stand 1990<br>(in 1.000 t) | Ziel 2030<br>(in 1.000 t) | CO <sub>2</sub> -<br>Minderungsbedarf<br>1990-2030<br>(in 1.000 t) | CO <sub>2</sub> -<br>Minderungsbedarf<br>1990-2030<br>(in %) |
|----------------|----------------------------|---------------------------|--|--|
| PHH            | 4.823                      | 1.599                     | 3.224  | -66,9  |
| GHD            | 4.537                      | 1.477                     | 3.060  | -67,4  |
| Industrie      | 5.473                      | 2.991                     | 2.482  | -45,4  |
| <b>Verkehr</b> | 5.872                      | 3.251                     | 2.621  | -44,6  |
| <b>gesamt</b>  | <b>20.705</b>              | <b>9.318</b>              | <b>11.387</b>  | <b>-55,0</b>   |

Tabelle 1: Sektorbezogene Minderungsziele, ausgehend vom Szenario Wuppertal Institut, 2017.

Quelle: FHH (2019) „Erste Fortschreibung des Hamburger Klimaplan“

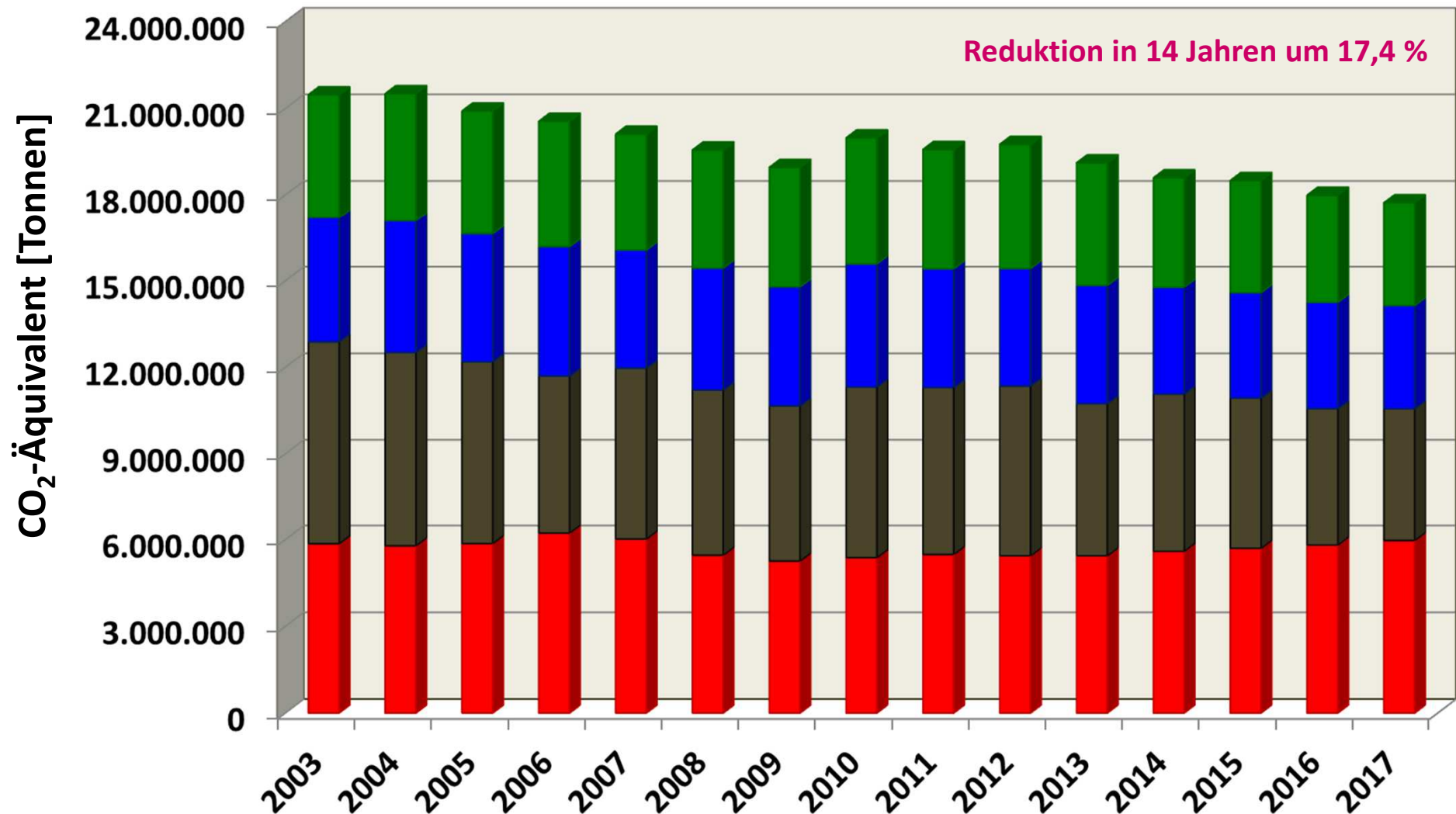
# Entwicklung der Klimalast der Freien und Hansestadt Hamburg (2003 - 2017)



Rohdaten: Statistikamt Nord

1 l Kerosin  $\hat{=}$  2,76 kg CO<sub>2</sub>; RFI = 2,7 (Anteil: 90 %)

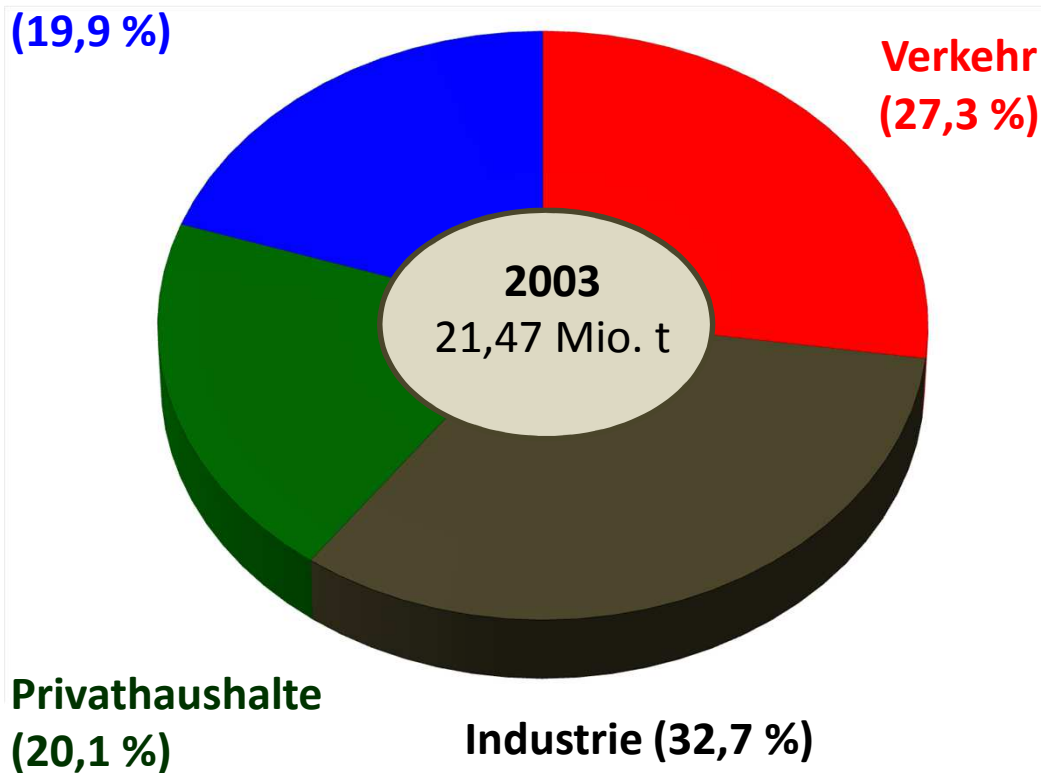
**■ Gewerbe, Handel, Dienstleistungen**   **■ Privathaushalte**   **■ Industrie**   **■ Verkehr**



# Vergleich der Klimalastanteile Hamburgs (2003 zu 2017)

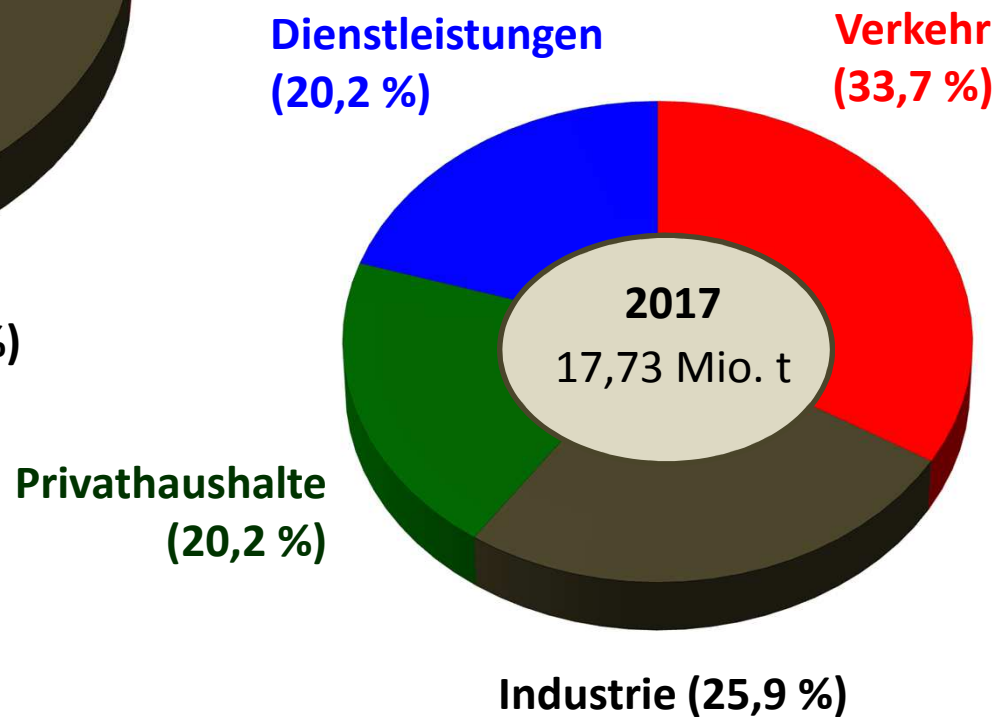


## Gewerbe, Handel, Dienstleistungen (19,9 %)



Abnahme um 3,75 Mio. t  
( $\hat{=}$  - 17,4 %)  
Anteil Luftverkehr  
an Gesamtlast  
2003: 8,4 %; 2017: 12,7 %

## Gewerbe, Handel, Dienstleistungen (20,2 %)



CO<sub>2</sub>-Äquivalent:  
Luftverkehr RFI 2,7; 90 % Anteil

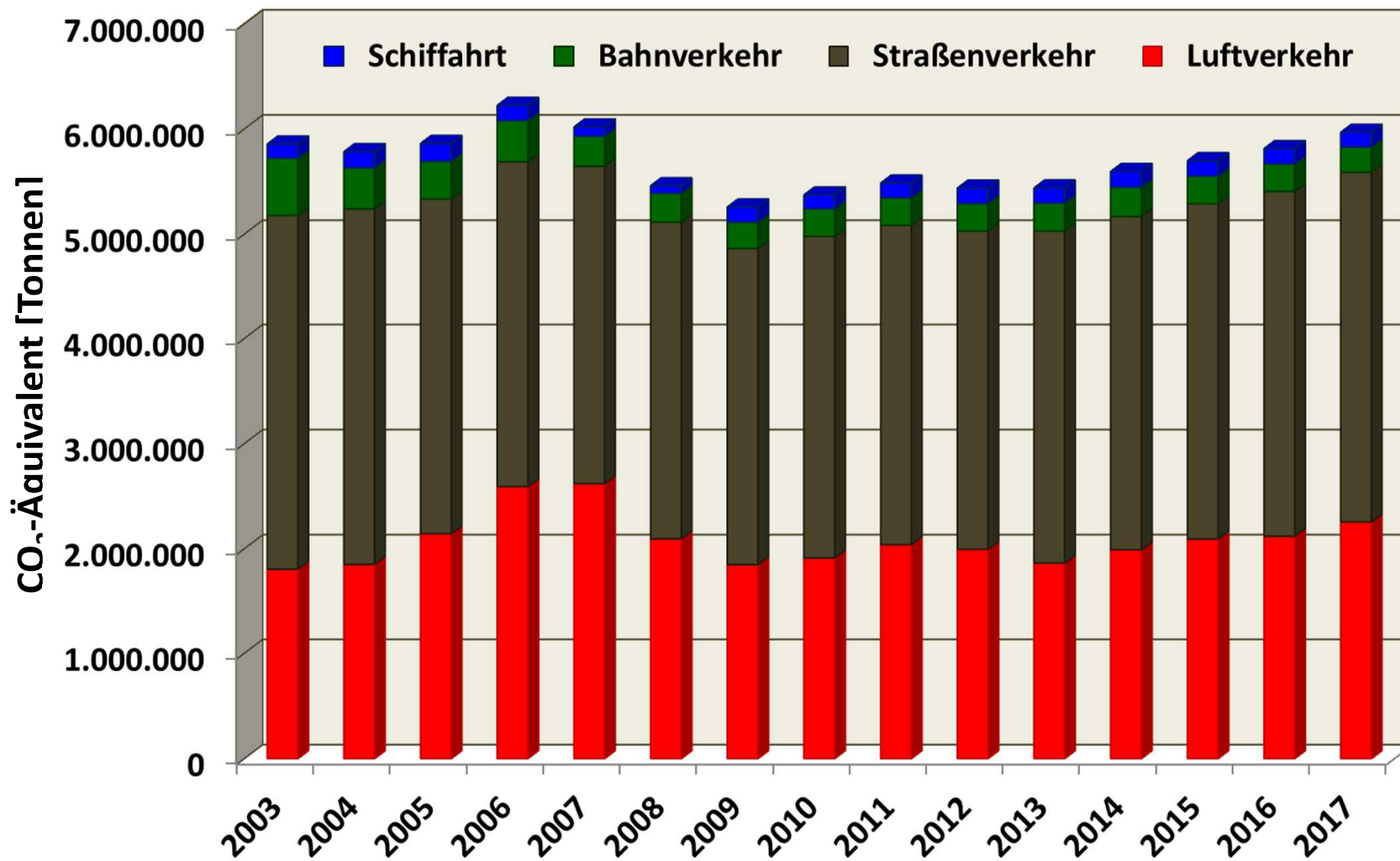
Rohdaten: Statistikamt Nord

# Entwicklung der verkehrsbedingten Klimalast der Freien und Hansestadt Hamburg (2003 - 2017)



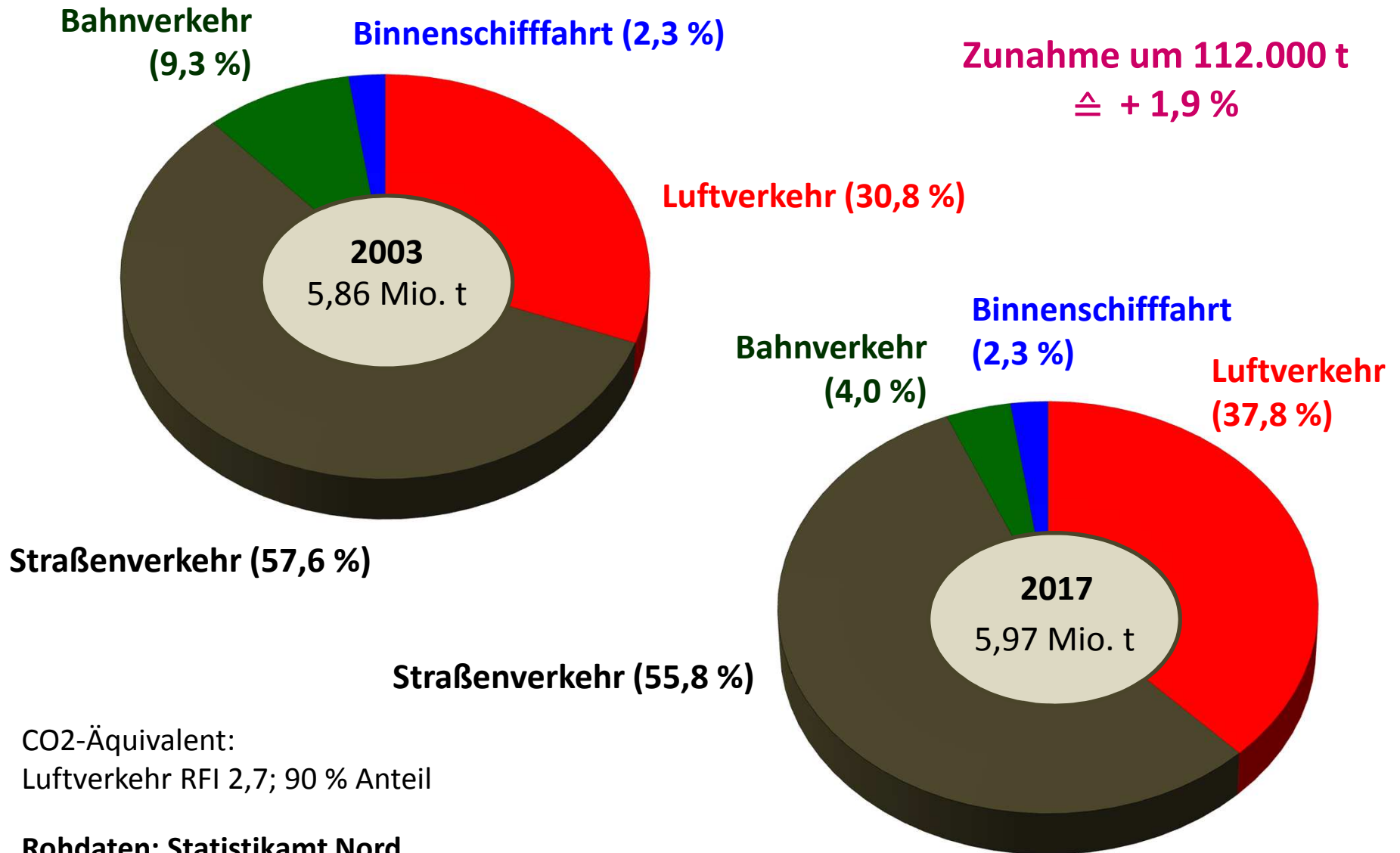
Rohdaten: Statistikamt Nord

1 l Kerosin  $\triangleq$  2,76 kg CO<sub>2</sub>; RFI = 2,7 (Anteil: 90 %)





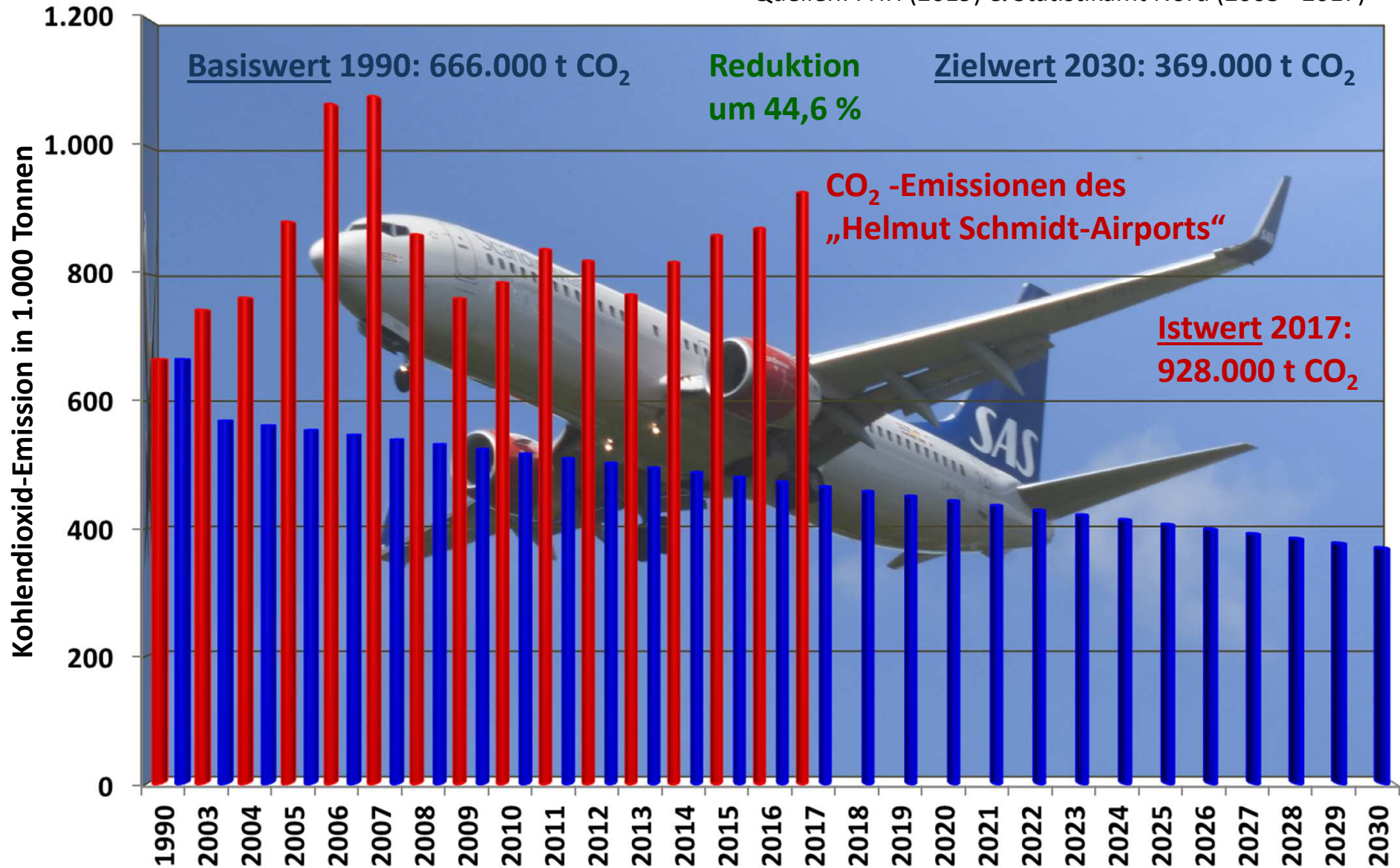
# Vergleich der verkehrsbedingten Klimalastanteile Hamburgs (2003 zu 2017)



# Vergleich der luftverkehrsbezogenen CO<sub>2</sub>-Emissionen zum Klima(schutz)plan Hamburgs



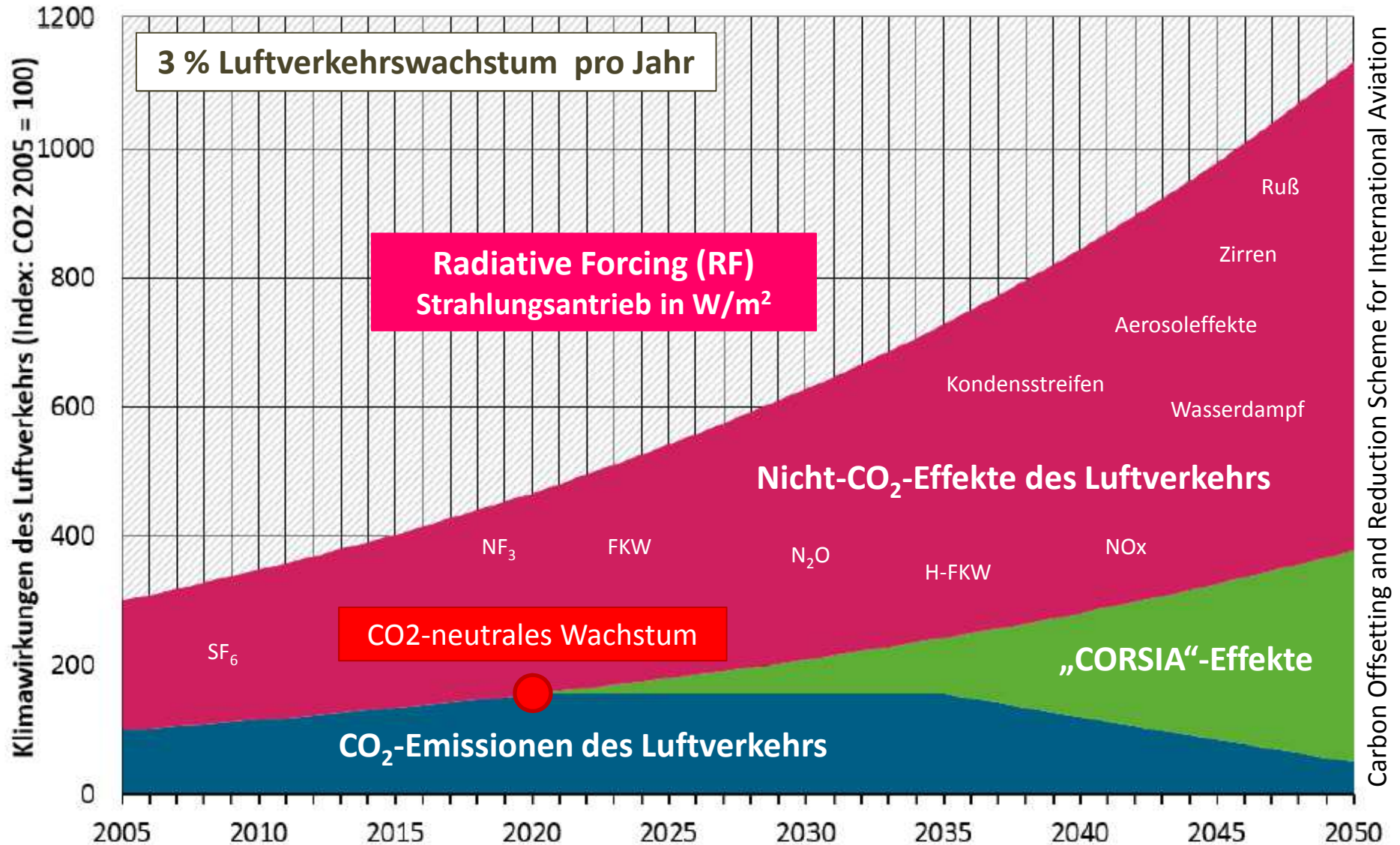
Quellen: FHH (2019) & Statistikamt Nord (2003 - 2017)



# Szenario luftverkehrsbezogener Klimaschadmissionen bei hohen operativen und technischen Verbesserungen



Quelle: UBA (2019), verändert





# Weiterentwicklung des Europäischen Emissionshandels (EU-ETS) für den Innereuropäischen Luftverkehr



- In Kooperation mit der EU-Kommission geben die Mitgliedstaaten an die teilnehmenden Unternehmen „**Emissionsberechtigungen**“ aus - teilweise kostenlos, teilweise werden sie versteigert
- Ziel: Nach dem „**Cap and Trade**“-Prinzip sollen die Treibhausgasemissionen von Energie- und Industrieanlagen (seit 2005) sowie des innereuropäischen Luftverkehrs (seit 2012) möglichst kosteneffizient reduziert werden
- Die **Fortführung des EU-ETS für den Luftverkehr** ist auch über 2020 hinaus zwingend notwendig
- Damit der Emissionshandel klimaschutzrelevant sein kann, bedarf es einer kontinuierlichen **Reduzierung des Caps** (EU Aviation Allowances, EUAA)
- Die **Nutzung von stationären Emissionsberechtigungen** (EUA) muss für den Luftverkehr wesentlich eingeschränkt werden
- Die **Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte** sind bei der Bemessung der EUAA einzubeziehen
- Zur Stärkung des **Polluter-pays-Prinzips** ist der Auktionsanteil von derzeit 15 % des Caps deutlich zu erhöhen. Die kostenlose Zuteilung von Verschmutzungszertifikaten stellt eine **Branchensubvention zu Lasten von Umwelt und Gesellschaft** dar

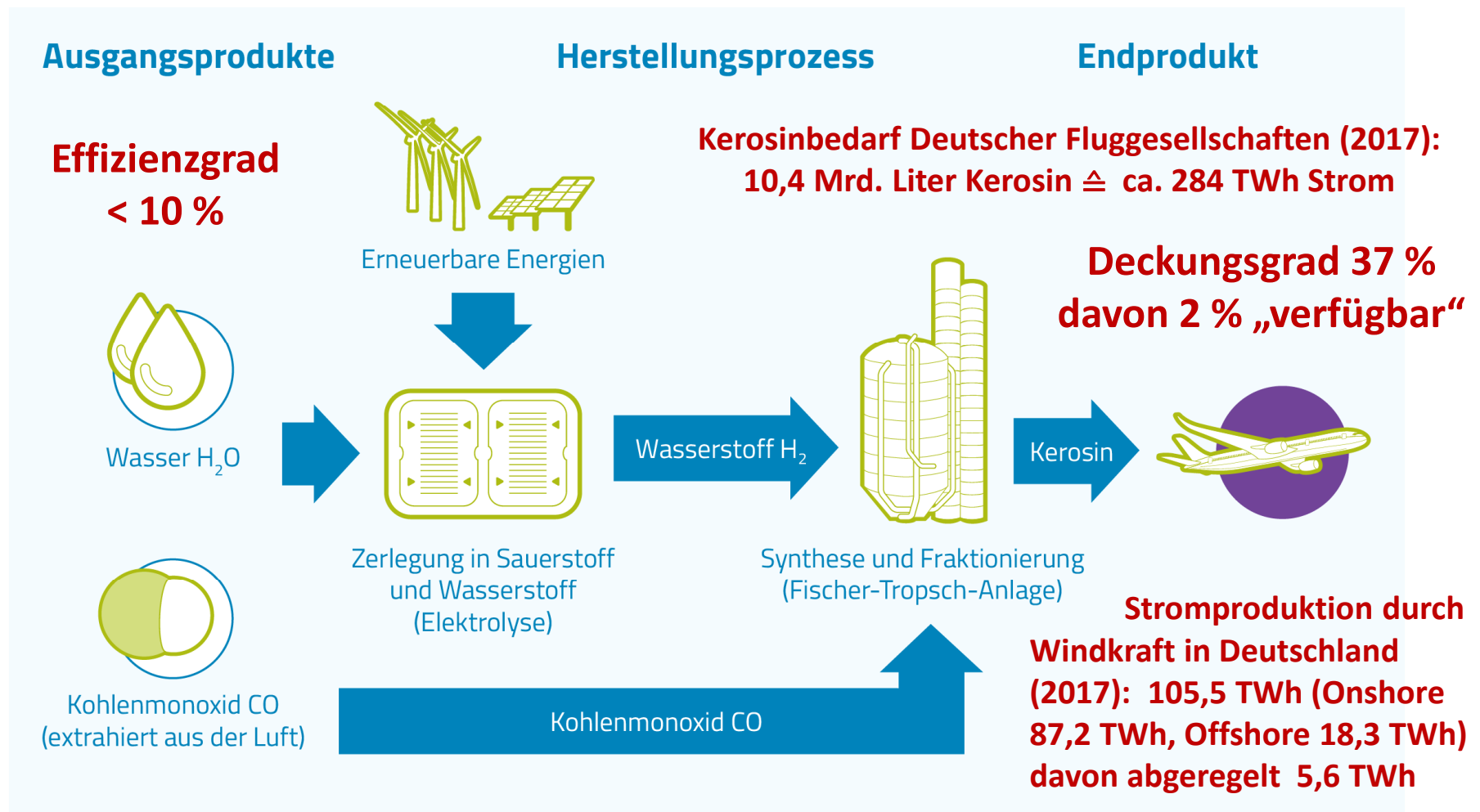
# PtL „Power-to-Liquid“: Herstellung flüssiger Kraftstoffe (z.B. Kerosin) aus Strom, Wasser und Kohlenstoff



## FISCHER-TROPSCH-SYNTHESE (1925)

## POWER-TO-LIQUID-VERFAHREN (PTL)

Quelle: Bund der Luftverkehrswirtschaft (BDL)  
„Klimaschutz-Portal Aero“; verändert



# Maßnahmen zur Reduzierung der luftverkehrs- bezogenen Klimalast am „Helmut Schmidt-Airport“

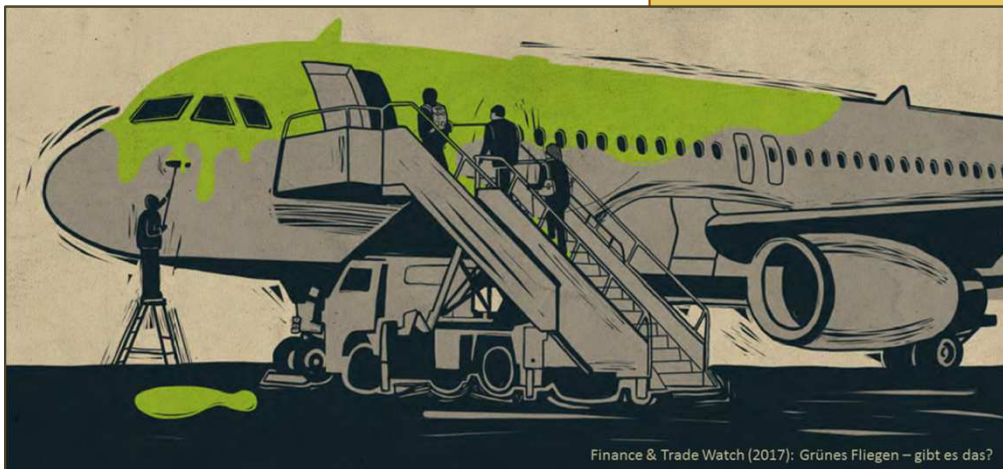
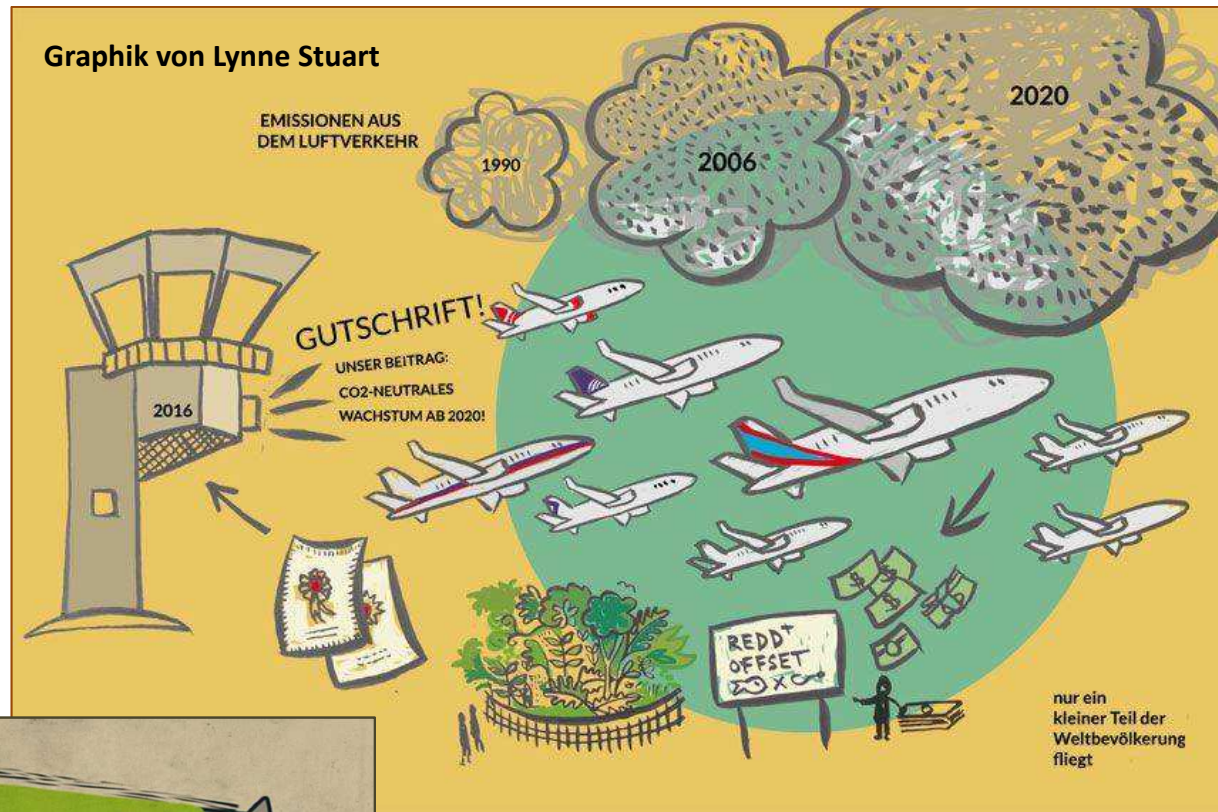


- Streichung sämtlicher (politisch beschlossener) **Wachstums- und Rabattprogramme** des Flughafenbetriebes
- Änderung der **Entwicklungsziele des Flughafenbetriebes** über die Ausübung der Mehrheitseigentümerversammlung (HGTV) dahingehend, dass es kein quantitatives Wachstum, sondern eine nachhaltige Entwicklung des Flughafenbetriebes geben soll
- Stoppen sämtlicher **Ausbauvorhaben der Flughafeninfra- und -suprastruktur** auf dem Flughafengelände
- Streichung des „*Freiflugscheins*“ des Luftverkehrs im **Luftreinhalteplan**; anstelle dessen: **Festlegung konkreter luft- und landseitiger CO<sub>2</sub>-Minderungsziele** für den Flughafenbetrieb
- **Erstellung** einer umfassenden und transparenten **CO<sub>2</sub>-Bilanz** für den Flughafenbetrieb (land- und luftseitig), verbunden mit der Erstellung eines Minderungsplans mit konkreten Maßnahmen (inkl. Meilensteinen)
- **Ausweisung der Klimalast** jeden Fluges (als CO<sub>2</sub>-Äquivalent) sowie des damit verbundenen Umweltschadens (180,- Euro je Tonne CO<sub>2</sub>) auf dem Flugticket
- **Ächtung von Werbung** für Flüge an und in öffentlichen Gebäuden sowie Fahrzeugen

# Scheinlösungen wie CORSIA und PtL schützen die Luftverkehrswirtschaft, jedoch nicht das Klima !



Die durch den Luftverkehr verursachten externen Umwelt-, Klima- und Gesundheitskosten (Folgeschäden) sind vollumfänglich zu internalisieren, d.h. den Verursachern (Fluggesellschaften / Passagieren) anzulasten !



Finance & Trade Watch (2017): Grünes Fliegen – gibt es das?

Allein die Folgeschäden für die Gesellschaft durch die Inlandsflüge von und zum „Helmut Schmidt-Airport“ betragen im Jahr 2018 rund 322 Millionen Euro !