



Flugverkehr im Klimawandel

Agrotreibstoffe – Fluch oder Segen für die Mobilität von morgen?

In den Sommerurlaub, zum Geschäftstermin oder Kurztrip – der Luftverkehr in unserer globalen Gesellschaft wächst. Es ist daher entscheidend, alternative und faire Mobilitätskonzepte zu stärken und eine Politik zur Emissionsreduzierung und Energieeffizienz einzufordern. Hinsichtlich alternativer Treibstoffe ist es unerlässlich, sich mit der Herkunft der Ressourcen und den Produktionsbedingungen verwendeter Treibstoffe auseinanderzusetzen. Dabei müssen hohe und transparente Nachhaltigkeitsstandards Anwendung finden, denen menschenrechtliche, soziale und ökologische Kriterien zugrunde liegen. Darüber hinaus müssen bestehende Wirtschafts-, Mobilitäts- und Lebensstilkonzepte zukunftsorientiert überdacht und verändert werden. Dazu bedarf es des Willens für gemeinsame und abgestimmte Anstrengungen und Strategien aller Beteiligten aus Wirtschaft, Politik und seitens der Konsumenten.

Flugverkehr & Klimawandel

Mit noch nie dagewesener Sicherheit macht der fünfte Sachstandbericht des Weltklimarates (IPCC 2013, Bericht der AG I) deutlich, dass der Mensch der entscheidende Faktor für den Klima-

wandel ist. Auch der Flugverkehr trägt mit seinen Emissionen zum menschengemachten Klimawandel bei. Neben dem CO₂ werden in großen Flughöhen weitere klimaschädigende Stoffe wie Stickoxide, Rußpartikel und Wasserdampf ausgestoßen, die dazu führen, dass der Beitrag des weltweiten Flugverkehrs am menschengemachten Klimawandel bei etwa fünf Prozent liegt (IPCC 2007); kritische Quellen sprechen sogar von bis zu 14 Prozent (Lee et al. 2009).

Die große Herausforderung liegt in den enormen Wachstumsraten, die dem Flugsektor prognostiziert werden. Der Flugverkehr gilt als die am schnellsten wachsende Quelle von klimaschädlichen Emissionen. Das Institut für Flughafenwesen und Luftverkehr (DLR) zeigt in seinem 2013 vorgelegten Luftverkehrsbericht die Entwicklungen des Flugverkehrs von 2009 bis 2012 auf. Danach ist der Passagierverkehr in Europa um zehn Prozent auf 746 Millionen beförderte Personen und global um 21 Prozent auf 3,1 Milliarden Passagiere gestiegen. Der interkontinentale Luftfracht- und -postverkehr zeigt ähnliche Wachstumsraten, er stieg von 2008 auf 2012 um 20 Prozent auf 1,5 Mio. Tonnen befördertes Frachtgut (DLR 2014).