



Keine andere Fortbewegungsart verbrennt so viel Energie wie das Fliegen.

Das Europäische Parlament sah sich folglich zu der Feststellung genötigt, dass der Flugsektor, trotz zunehmendem Bewusstsein über seine Schädlichkeit für das Klima, der Sektor mit den am stärksten zunehmenden Emissionen ist. Die EU hat 2021 ihre langfristige Klimastrategie in ein Klimagesetz gefasst, wonach sie bis 2050 klimaneutral sein muß und bereits 2030, als Zwischenziel, 55 Prozent der Emissionen (im Vergleich zum Jahr 1990) einzusparen sind.

Die deutschen Treibhausgasminderungsziele sind im Bundes-Klimaschutzgesetz (Stand August 2024) festgelegt. Die Emissionen in Deutschland sollen bis 2030 um mind. 65 Prozent und bis 2040 um mind. 88 Prozent gesenkt werden (gegenüber 1990).

Gemäß der regierungsamtlichen Zielvorgabe muss in Deutschland also im Jahr 2045 also die sogenannte Nettotreibhausgasneutralität erreicht sein!



Grafik: Bundesregierung

Was will die Bundesregierung durch das Klimaschutzgesetz erreichen?

Mit der beschlossenen Änderung des Klimaschutzgesetzes (19/30230) sollen die nationalen Klimaschutzziele verschärft werden, so dass Deutschland bis zum Jahr 2045 klimaneutral ist.

Mit der am 17. Juli 2024 in Kraft getretenen Klimaschutz-Novelle hat die Bundesregierung auf den Beschluss des Bundesverfassungsgerichts reagiert, wonach das Klimaschutzgesetz von 2019 in Teilen mit den Grundrechten unvereinbar ist. Jetzt gilt für 2030 ein neues Zwischenziel von 65 (statt wie bisher 55) Prozent Treibhausgasminde- rung (gegenüber dem Jahr 1990) und bis 2040 soll die Minderung 88 Prozent betragen.

Bis 2045 sind die Treibhausgasemissionen so weit zu verringern, dass Treibhausgas- neutralität erreicht wird. Nach Aussagen der Bundesregierung seien viele Maßnahmen des aktuellen Programms schon in der Umsetzung oder sind bereits umgesetzt, wie etwa die **Neufassung des Gebäudeenergiegesetzes**, das **Deutschland-Ticket**, die CO₂-abhängige **LKW-Maut**, Verfahrensbeschleunigungen und Flächen für den Ausbau Erneuerbarer Energien oder die Förderungen für energetisches Bauen und Sanieren.

Kritik von Sachverständigen am Klimaschutzgesetz (KGS)

- Verkehr und Gebäude seien die Sektoren, die schon in der Vergangenheit ihre Ziele nicht erreicht hätten, sodass man nach europäischen Regeln Emissionszertifikate mit deutschem Steuerzahlergeld zukaufen musste, erklärte Christoph Bals, Poli- tischer Geschäftsführer von Germanwatch
- Laut Tobias Pforte-von Randow vom Deutschen Naturschutzring diene das KGS- Gesetze lediglich der Verschleierung ungenügender Klimaschutzbemühungen. Statt das Klimaschutzgesetz nachzuschärfen, Verfehlungen zu sanktionieren und den Expertenrat in seinen Kompetenzen zu stärken, würden mit dem KGS grundlegende Mechanismen dieser wichtigen Klimaschutzarchitektur abgeschafft werden
- Der BUND-Vorsitzende Olaf Brandt kritisiert: Das Klimaschutzgesetz wurde dem Ampel-Frieden geopfert. Damit steht Deutschland jetzt ohne wirksames Gesetz da, um Klimaschutz in nötigem Umfang sicher zu stellen. Die Neuerungen stellen die Verfassungsmäßigkeit des Gesetzes aus unserer Sicht grundsätzlich in Frage. Die Aufkündigung von Verbindlichkeit und Verantwortung in den Sektoren bedeutet eine massive Schwächung des Klimaschutzes.

Was wurde bisher an Emissionseinsparungen realisiert?

Im Klimaschutzgesetz (§11 und 12) ist festgelegt, dass ein unabhängiger Expertenrat für Klimafragen (*siehe: www.expertenrat-klima.de/ueber-uns/mitglieder-des-expertenrats*) die jährlich neu festgesetzten Emissionsmengen (pro Emissionssektor) daraufhin überprüft, ob die zulässigen Mengen an Klimagasen über- oder unterschritten worden sind. Nach den Sektoren Energiewirtschaft und Industrie war 2023 der Verkehrssektor mit 145,5 Millionen Tonnen CO₂-Äq. (*) der drittgrößte Emittent von Klimagasen in Deutschland, was immerhin die „Kleinigkeit“ von 22 Prozent aller Treibhausgas-Emissionen der Bundesrepublik ausmacht!

In seinem 2023er Prüfbericht stellte der Expertenrat dazu fest, dass die Treibhausgasemissionen 2023 insgesamt zwar um 76 Mio Tonnen (10 Prozent) zum Vorjahr zurückgegangen sind, führt dies jedoch zumindest zum Teil auf die schwache Konjunktur zurück.

Gleichzeitig bemängelt der Bericht jedoch, dass der **Verkehrssektor** seine zulässige Jahres-Emissionsmenge sehr deutlich, und zwar um 12,5 Millionen Tonnen CO₂-Äq. übertroffen hat. Die renommierte Bertelsmann-Stiftung stellte dazu unlängst Folgendes fest:

Um die Klimaziele des Jahres 2030 zu erreichen, müsste Deutschland die Geschwindigkeit der CO₂-Reduktion insgesamt mehr als verdoppeln.

Im Verkehrssektor würde eine Verdopplung hingegen noch lange nicht reichen, hier müssten die Emissionen 14-fach so schnell sinken wie bisher.

Dabei fehlt es keineswegs an großspurigen regierungsamtlichen Absichtsbekundungen. Schenkt man dem was da zu Papier gebracht wurde, Glauben, wird Deutschland sogar zum Vorreiter des CO₂-neutralen Fliegens! „Die hierfür notwendigen Technologieschritte wollen wir gemeinsam mit der Industrie und der Luftfahrtforschung in Deutschland maßgeblich vorantreiben“ heißt es in einem im Mai 2023 veröffentlichten, gemeinsamen Papier der Bundesregierung mit dem Titel „Klimaneutrale Luftfahrt“.

Nur eines scheint - völlig losgelöst von der Frage, ob es denn und wann überhaupt vorzeigbare Ergebnisse geben wird - sofort zu funktionieren: Einige (selbst namhafte) Fluggesellschaften scheuen sich nicht, aus diesem Thema sofort finanziell Kapital zu schlagen und überbieten einander mit überzogenen (bis hin zu glatt irreführenden) Werbebotschaften.

Hier ein paar Beispiele:

- In den USA hat sich die Fluggesellschaft DELTA AIRLINES eine Sammelklage von Umweltorganisationen eingefangen, weil sie ihre Flüge als „klima-neutral“ beworben hatte.
- In England ging die Selbstregulierungsbehörde der britischen Werbebranche gegen Plakate der Lufthansa vor weil damit der Eindruck erweckt werde, als ob die LH bereits erhebliche Fortschritte bei der Emissionsminderung erzielt habe, obwohl die von ihr eingeleiteten Initiativen, nach Ansicht der Behörde, frühestens in ... Jahren oder sogar Jahrzehnten Ergebnisse zeigen könnten.

(*) CO₂-Äquivalente sind Maßeinheiten, die verschiedene Treibhausgase in einem Wert zusammenfassen

- Die zur Lufthansa-Gruppe gehörende österreichische Fluggesellschaft Austrian Airlines (AUA) behauptete, dass ihre Passagiere (gegen einen saftigen Aufpreis) „CO₂-neutral in den Urlaub fliegen“ könnten. Nur dumm, dass kritische Verbraucherorganisationen das nicht hinnehmen wollten: der Verein für Konsumentinformation (VKI) hat gegen die Airline erfolgreich geklagt: Durch die Verwendung von Aussagen wie „100% SAF“ sei der falsche Eindruck erweckt worden, dass diese Flüge klimaneutral durchgeführt würden, bemängelte der VKI. Das Landgericht Korneuburg gab den Klägern recht und rügte, die AUA habe nicht erwähnt, dass derzeit aus technischen Gründen nur bis zu 5 Prozent alternativer Treibstoff zum herkömmlichen Kerosin beigemischt werden könnten, und dass Austrian Airlines überhaupt nur einen Anteil von 0,4 Prozent AF einsetze. Die österreichische Fluglinie darf künftig nicht mehr mit Aussagen wie „mit uns CO₂-neutral fliegen“ werben!
- Flotte Werbesprüche gibt es landauf landab. Die Deutsche Lufthansa, immer in vorderster Front, wenn es um einen guten Marketingcoup geht, verkündete letztes Jahr auf Ihrer Webseite: „**Wir werden weltweit die Ersten sein, die mit Solartreibstoff fliegen**“.

Was uns zu denken geben sollte

Für das Klima ist namentlich der Flugverkehr ein großes Problem, denn der weltweite Tourismus wächst ungebremst um jährlich um 3-4 Prozent; **Fliegen ist noch immer viel zu „billig“**. Hinzu kommt, dass keine politischen Absichten erkennbar sind, trotz Klimakrise dem Flug-Gigantismus endlich seine hohen staatlichen Subventionen wegzunehmen und ihn in angemessener Weise an den von ihm verursachten Externen Kosten (einer Studie des schweizerischen Forschungs- und Beratungsinstitut INFRAS im Jahr 2019 zu Folge beliefen sich die Externen Kosten des innerdeutschen Flugverkehrs auf 1,3 Mrd. Euro) zu beteiligen. Dennoch wird die Flugbranche in den kommenden Jahren und Jahrzehnten ihren Beitrag zur radikalen Reduktion der CO₂-Emissionen so oder so leisten müssen!

Zwar sind die im Klimaschutzgesetz formulierten Ziele, bis 2045 in Deutschland die Klimaneutralität zu erreichen rechtsverbindlich festgelegt und zudem gibt es für jeden industriellen Sektor jährlich festzulegende Treibhausgas-Minderungsziele. Dennoch geht der von der Bundesregierung eingesetzte Expertenrat für Klimafragen in seinem diesjährigen Sondergutachten davon aus, dass die vom Umweltbundesamt 2024 veröffentlichten Projektionsdaten, welche für das Jahr 2030 eine 65%ige Minderung der Treibhausgasemissionen für 2030 vorsehen, dessen ungeachtet nicht erreicht werden. Das Gutachten stellt klipp und klar fest:

Im Verkehrssektor kommt es mit einer Überschreitung um 177 Millionen Tonnen CO₂-Äq. zu der stärksten Verfehlung der kumulierten Ziele bis 2030.

Bereits in seinem Prüfbericht für das Jahr 2023 hatte der Expertenrat festgestellt:

Der Verkehrssektor hat im Jahr 2023 das Sektorenziel zum dritten Mal in Folge überschritten..(..).. in diesem Fall um 13 Mt CO₂-Äq.

Der **Bundesrechnungshof** kritisiert ebenfalls die Bundesregierung und stellt in seinem Bericht an den Haushaltsausschuss des Bundestags am 2. Oktober 2023 unverblümt fest:

„Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) wird seiner Verantwortung für den Klimaschutz im Sektor Verkehr nicht gerecht. Es versäumte, die Grundlagen für eine zielgerichtete Auswahl und Steuerung von Maßnahmen zu schaffen. Dies trug dazu bei, dass die erlaubten Jahresemissionsmengen überschritten wurden“

Und auch Renommierte Wissenschaftler kritisieren deutlich die vollmundigen Ankündigungen der Regierung und der Flugwirtschaft:

Das *Paul Scherrer Instituts PSI* hat gemeinsam mit der ETH Zürich berechnet, wie der Flugverkehr bis 2050 klimaneutral werden könnte und kam zu dem Ergebnis, dass dafür der Ersatz des bisherigen (fossilen) Kerosins durch künstlich hergestellten, nachhaltigen Treibstoff alleine nicht ausreichen wird. Vielmehr sei eine zusätzlich Reduzierung des Flugverkehrs unbedingt erforderlich: **„Wir haben mit dem Flugaufkommen den entscheidenden Hebel in der Hand. Indem wir weniger statt mehr fliegen, also quasi den Wasserhahn zu- statt aufdrehen, können wir die Atmosphäre regelrecht kühlen und den Treibhauseffekt des Flugverkehrs tatsächlich Richtung null drücken.“**

Und Prof. Stefan Gössling, ein schwedischer Experte für nachhaltige Mobilität (Universität Lund) vermisst in den regierungsamtlichen Plänen das Instrument einer höheren Besteuerung der Ticketpreise und hält eine entsprechende Preiserhöhung, bei gleichzeitiger Reduzierung des Flugverkehrs, für unbedingt erforderlich, wenn die versprochene Klimaneutralität erreicht werden soll.

Das nüchterne Zwischen-Fazit kann daher nur wie folgt ausfallen:

Ohne zusätzliche flankierende Maßnahmen (Subventionsabbau, schrittweise Reduzierung des Flugaufkommens, Sanktionierung für verfehlte Klimaziele u.a.m.) wird es keinen CO₂-freien Flugverkehr geben und an echte „Klimaneutralität“ ist schon gar nicht zu denken.

Kurz gesagt: zu wenig, zu teuer und noch lange nicht marktreif!

Weiterführende Infos siehe:

www.sciencemediacenter.de/angebote/klimaschutz-was-bringen-e-fuels-fuer-flugzeug-schiff-und-strasse-24079