



KLIMALAST FLIEGEN

Der Betrieb des Hamburger Verkehrsflughafens hat im Jahr 2018 einen Klimaschaden von 154 Millionen Euro verursacht.

Die große Mehrheit der Menschheit ist noch nie geflogen – aber die kleine Minderheit, die regelmäßig fliegt, schadet der Umwelt mit ihrem Handeln extrem. Im Jahr 2018 sind 97 Prozent der Weltbevölkerung nicht geflogen. Die verbleibenden 3 Prozent haben mit ihrem Mobilitätsinteresse insgesamt eine Milliarde Tonnen Kohlenstoffdioxid (CO₂) verursacht.

Die **Bürgerinitiativen für Fluglärmschutz in Hamburg und Schleswig-Holstein (BAW)** haben für den innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafen „Helmut Schmidt“ auf der Grundlage der Gesamtflugverkehrsleistung von zirka 151 Millionen Flugkilometern und des durchschnittlichen Kerosinverbrauchs den CO₂-Ausstoß ermittelt. Für das Jahr 2018 ergibt sich eine diesbezügliche CO₂-Last von insgesamt 854.647 Tonnen. Diese Klimalast berechnet sich aus drei Faktoren: (1) den auf dem Betriebsgelände am Boden verursachten CO₂-Emissionen, (2) den in der Startphase bzw. der Landephase verursachten CO₂-Emissionen (LTO-Zyklus) sowie (3) den während der Flugstrecke verursachten CO₂-Emissionen (Halbstreckenprinzip). Die so ermittelte Klimalast deckt sich mit den Angaben des Statistikamt Nord, welches anhand der Verursacherbilanz für den „Helmut Schmidt-Airport“ für das Jahr 2016 die CO₂-Emission ermittelt hat.

Das **Umweltbundesamt** hat für die Bewertung der Klimafolgeschäden einen anerkannten Kostensatz von 180 Euro pro Tonne ausgestoßenem Kohlenstoffdioxid (CO₂) berechnet. Unter Beachtung der generationsübergreifenden Schäden steigt dieser Kostensatz auf 640 Euro pro Tonne CO₂. Demnach hat allein im Jahr 2018 der Betrieb des „Helmut Schmidt-Airports“ einen akuten Klimaschaden von 154 Millionen Euro erzeugt! Wird der heutige Klimaschaden auch auf die kommenden Generationen übertragen, erhöht sich das Umweltsaldo (d.h. die durch die Flughafennutzer oder den Flughafenbetreiber jährlich zu entrichtende Klimaschaden-Kompensationszahlung) auf 547 Millionen Euro.

Für **Martin Mosel vom Initiativkreis Klima- und Fluglärmschutz** muss die Luftverkehrswirtschaft mehr als bisher für den Klimaschutz in die Verantwortung genommen werden. „Um die CO₂-Last im Luftverkehr deutlich zu senken, müssen wir die Anzahl der Flugbewegungen reduzieren. Diese steigen fast ungebremst und heizen das Gesamtsystem in vielfältiger Weise auf. Das Fliegen als nachgewiesenen umweltschädlichste Mobilität ist heutzutage noch immer zu billig gegenüber anderen Verkehrsträgern. Insbesondere die fehlende Besteuerung des Kerosin (Flugbenzin) trägt erheblich hierzu bei. Dabei müssen wir aber auch den Spagat zwischen dem dringend erforderlichen Klimaschutz und dem teils unvermeidbaren Fliegen als Teil der Mobilität anerkennen. Eine Kerosinsteuer muss also so ausgestaltet sein, dass insbesondere durch alternative Verkehrsträger vermeidbare Flüge höher besteuert werden, als unvermeidbare Flugverbindungen z. B. Flüge nach Übersee oder zu Inseln ohne Tunnel und Brücken. Klar ist aber eines: die Folgekosten klimaschädlicher Aktivitäten müssen dem Verursacher angelastet werden. Nur so besteht überhaupt ein Anreiz dieses Verhalten emissions- und klimagerecht zu ändern und letztlich seinen eigenen CO₂-Fußabdruck angemessen zu reduzieren. Insoweit unterstützen wir vollumfänglich die Forderung der **Euro-päischen Bürgerinitiative ECI taxing kerosene** nach einem Ende der Kerosinsteuerbefreiung.“

Für Rückfragen:
Martin Mosel, Mobil (0151) 50893239
Mail info@ik-fluglaerm.de

Quellen:
<http://www.noflyham.de/2019/05/19/klimalast-fliegen/>
<https://www.endingaviationfueltaxexemption.eu>

Der **Initiativkreis Klima- und Fluglärmschutz im Luftverkehr** ist ein Zusammenschluss von Bürgerinitiativen und Vereinen aus Hamburg und Schleswig-Holstein, die der anhaltenden Klima- und Fluglärmbelastung - verursacht durch den Betrieb des innerstädtisch gelegenen Hamburger Verkehrsflughafens - den Kampf angesagt haben.

