

Das Unheil über unseren Köpfen! - Die ignorierte Gefahr der Emissionen im Luftverkehr

Auszug aus einer Petition von Campact/weact



Die „Nicht-CO2-Emissionen“ im Luftverkehr sind eine imminente Bedrohung für die Menschheit und dürfen nicht länger ignoriert werden!

Wenn es um den Klimaschutz geht, ist CO2 weltweit als Klimakiller Nr. 1 in aller Munde – und das ist auch gut so!

Wenn es jedoch um die Gesamtheit der klimaschädlichen Emissionen im Flugverkehr geht, ist CO2 noch nicht einmal die halbe Wahrheit!

Zur ganzen Wahrheit gehören vor allem die sogenannten „Nicht-CO2-Emissionen“, wie z.B. die Stickoxide NOx, Wasserdampf, Aerosole etc.

Diese Schadstoffe werden fast ausschließlich durch den Flugverkehr in die obere Troposphäre getragen, wo sie ein Vielfaches der schädlichen Wirkung von CO2 entfalten!

- Durch das jahrzehntelange exponentielle Wachstum des Flugverkehrs sind diese „Nicht-CO2-Emissionen“ zu einer imminente Gefahr für das Gleichgewicht unserer sensiblen Atmosphäre und damit für die ganze Menschheit geworden.

- Warum fand das Thema aber trotz dieser Relevanz bis dato kaum Beachtung in der Weltöffentlichkeit; weder bei den Klimaaktivisten noch in der „Grünen Politik“?

Sowohl in der Wissenschaft als auch in der Luftfahrtindustrie sind die destruktiven Wirkungen der „Nicht-CO2-Emissionen“ seit langem bekannt!

Für die Luftfahrtbranche handelt es sich dabei um ein extrem unangenehmes Thema, da eine technische Lösung für eine nennenswerte Reduzierung dieser Schadstoffe weit und breit nicht in Sicht ist.

Es scheint den Luftfahrt-Lobbyisten bis heute gut gelungen zu sein, dieses heikle Thema mit einer subtilen Kommunikations-Strategie zu verschleiern, bzw. hinter den CO2 Debatten zu verbergen.

- Ohne eine Reduzierung der „Nicht-CO2-Emissionen“ im Luftverkehr sind die Klimaziele 2030/2050 des Pariser Abkommens nicht erreichbar!

Forderungen an die deutsche und europäische Politik zur Begrenzung der „Nicht-CO2-Emissionen“ im Luftverkehr:

1. Das Thema „Nicht-CO2-Effekte“ gehört ganz oben auf die Agenden aller Umweltverbände, Klimaaktivisten und „Grünen“-Politiker. Über die extrem klimaschädlichen Wirkungen dieser Emissionen muss offen kommuniziert und die Weltöffentlichkeit ehrlich aufgeklärt werden.

2. Das BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Annalena Baerbock/Robert Habeck) muss diese Thematik mit besonderem Nachdruck verfolgen und als wichtiges argumentatives Instrument auch im eigenen Netzwerk verbreiten.

3. Frau Svenja Schulze ist als Bundesministerin für Umwelt- und Naturschutz dringend gefordert, die Empfehlungen des Umweltbundesamtes (UBA) zügig in konkrete Maßnahmen umzusetzen.

So sind u.a. die „Nicht-CO2-Emissionen“ im Luftverkehr auf ein Maß zu begrenzen, welches die Klimaziele von Paris nicht gefährdet!

Dabei geht es nicht zuletzt auch um das Menschenrecht auf körperliche Unversehrtheit.

3.1 Das Umweltbundesamt (UBA) gehört zum Geschäftsbereich des BMU und hat im November 2019 eine umfangreiche Studie (130/2019) mit wichtigen und konkreten Handlungsempfehlungen („8 Bausteine“) vorgelegt.

4. In der EU muss das „Nicht-CO2-Thema“ im Rahmen des GREEN DEAL (Frans Timmermans) mit höchster Priorität in alle Handlungsprogramme aufgenommen werden.

4.1 Einen Green Deal ohne die Bepreisung der „Nicht-CO2-Emissionen“ im Zertifikate-Handel darf es nicht mehr geben!

Herr Timmermans, EU-Kommissar für Klimaschutz, muss mit Nachdruck dafür sorgen, dass die „Nicht-CO2-Effekte“ entsprechend ihrer Wirkung mit mindestens dem dreifachen CO2-Preis in den CORSIA-Zertifikaten zu Buche schlagen.

5. Ein regelmäßiger Überschallflugverkehr für Personen und Fracht muss für die Zukunft mit allen Mitteln verhindert werden. – Geplant sind solche Flüge bereits wieder ab 2026!

Nach Aussagen der Experten werden die Emissionen solcher Flüge in der sensiblen Stratosphäre eine zusätzlich verheerende Wirkung entfalten.

Ein derartiger Flugbetrieb steht den Pariser Klimazielen diametral entgegen.

In diesem Zusammenhang müssen auch die weltweiten Militärflüge und die Raumfahrt auf den ökologischen Prüfstand.

6. Corona-Pandemie und Flugverkehr

Die globale Luftfahrtindustrie war vor der Corona-Krise durch ein exorbitantes, exponentielles Wachstum geprägt und zeigte schon lange deutliche infrastrukturelle Überhitzungsspuren!

Umso schwerer wiegt nun für diese Branche der globale Lockdown und umso lauter sind jetzt die Rufe nach milliardenschweren Rettungsmaßnahmen.

Die europäische und globale Politik muss jetzt verhindern, dass die jahrzehntelang hochsubventionierte Luftfahrtbranche nach der Corona-Krise mit erneuten Staatshilfen die

Möglichkeit erhält, unter der Rubrik „systemrelevante Unternehmen“, auf den alten destruktiven Wachstumspfad zurückzukehren.

- Unser Klima ist mit Abstand das relevanteste System, das es zu schützen gilt!

Warum ist das wichtig?

Die „Nicht-CO₂-Emissionen“ im Luftverkehr sind aus folgenden Gründen besonders klimaschädlich:

1. Die Nicht-CO₂-Effekte werden durch Emissionen von Partikeln, Wasserdampf, Schwefel- und Stickoxiden ausgelöst. Die Emissionen wirken teils direkt, wie der Wasserdampf, größtenteils jedoch indirekt, d. h. durch physikalische Prozesse und chemische Umwandlungen in der Atmosphäre entstehen erst die strahlungsverändernden Substanzen.
2. Die Höhe der Nicht-CO₂-Effekte ist keineswegs proportional zur Höhe der CO₂-Emissionen!
3. Die gesamte Strahlungsverstärkung entspricht etwa dreimal der des CO₂, was ca. 4,9 % der gesamten anthropogenen Strahlungsverstärkung entspricht.
4. Da es sich bei dem Übereinkommen von Paris (ÜvP) um ein Temperatur-Ziel handelt, sind grundsätzlich alle Emissionen und klimaverändernden Effekte zu berücksichtigen und damit neben dem CO₂ auch die Nicht-CO₂-Effekte des Luftverkehrs.
5. Triebwerken mit höherem Druckverhältnis wird ein höherer spezifischer NO_x-Ausstoß zugestanden. Das liegt daran, dass höhere Drücke und Temperaturen in der Brennkammer des Triebwerks die Bildung von Stickoxiden begünstigen.
6. Die Nicht-CO₂-Effekte des Luftverkehrs treten selbst beim Einsatz alternativer postfossiler Kraftstoffe auf.
7. Zur Einhaltung des 2°C-Ziels und erst recht des 1,5°C-Ziels sind daher ambitioniertere Minderungsmaßnahmen notwendig als bisher beschlossen, und zwar für alle Klimaeffekte des Luftverkehrs.
8. Der Anteil des Luftverkehrs an der gesamten anthropogenen Strahlungsverstärkung wird darüber hinaus überproportional zunehmen, da die anderen Sektoren voraussichtlich deutlich früher und weitergehend ihre CO₂-Emissionen mindern werden.

Wo kann man das nachlesen?

Die oben aufgeführten Erläuterungen sind Auszüge und Zitate aus der neuen Studie des Umweltbundesamtes (UBA) mit dem Titel: TEXTE 130/2019 „Umweltschonender Flugverkehr“.

Siehe unter:

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-11-06_texte-130-2019_umweltschonender_luftverkehr_0.pdf

Diese 150-seitige Studie vom 06. Nov. 2019 bietet erstmalig eine solide Zusammenfassung des über Jahrzehnte weltweit angesammelten Wissens über die Auswirkungen des Flugverkehrs auf das globale Klima. Es werden konkrete umwelt- und verkehrspolitische

Ziele für die Jahre 2030 und 2050 für den Luftverkehr beschrieben und Maßnahmen zur Zielerreichung aufgezeigt.

- Die „Nicht-CO2-Effekte“ nehmen in dieser Studie zwar einen breiten Raum ein, aber „zwischen den Zeilen“ wird auch die Brisanz und Ambivalenz dieses Themas deutlich.

Sind die Erkenntnisse über die destruktive Wirkung der „Nicht-CO2-Emissionen“ neu? - Nein, keineswegs!

Bereits 1988 kam ein interdisziplinäres Expertenteam auf einer Tagung der Evangelischen Akademie in Bad Boll zu der Erkenntnis, dass die „Nicht-CO2-Emissionen“ das größte Problem in der Luft- und Raumfahrt darstellen und ein dringender politischer Handlungsbedarf besteht. Die Beiträge der Fachleute wurden anschließend in einem Buch mit dem Titel „Unheil über unseren Köpfen?“ (Hg: Martin Pfeiffer/Manfred Fischer) zusammengefasst. Herr Wolf-Dieter Garber als damaliger Vertreter des Umweltbundesamtes schilderte auf dieser Tagung die Probleme beispielsweise wie folgt (Zitate):

- Es unterliegt keinem Zweifel, dass NOx-Emissionen Auswirkungen auf die Ozonschicht haben.
- In größeren Höhen (abhängig vom Breitengrad und Jahreszeit) wird Ozon abgebaut (Ozonloch), in niedrigen Höhen wird Ozon produziert (Treibhauseffekt).
- Dieser Ozonabbau, der zum Ozonabbau durch Fluorkohlenwasserstoff (FCKW) hinzukäme, tritt daher bei den größeren Flughöhen auf, in denen z.B. Überschallflugzeuge fliegen würden. Dies muss schon aus Vorsorgegründen, z.B. durch eine Flughöhenbegrenzung, verhindert werden.

Die aktuellen Prognosen der Luftfahrtindustrie in der Corona-Krise:

Die globale Luftfahrtindustrie hat erklärtermaßen das Ziel, nach der Corona-Krise mit allen Mitteln schnellstmöglich auf den alten exponentiellen Wachstumspfad zurückzukehren. Die Prognosen der Luftfahrtorganisationen ICAO, IATA und der Flugzeughersteller Airbus und Boeing gehen von einer weiteren Verdoppelung der Passagierzahlen auf ca. 8 Mrd. in 14 bis 16 Jahren aus.

Hinzu kommt, dass es ab 2026 auch wieder Überschallflüge im Passagier- und Frachtverkehr geben soll.

Bei alledem wird sich diese seit Jahrzehnten hochsubventionierte Branche nicht genieren, erneut milliardenschwere Staatshilfen in Anspruch zu nehmen und eine Reduzierung der Umweltauflagen zu fordern, da man ja zu den systemrelevanten Unternehmen zählt.

- Absolute Priorität hat jedoch unser Klima, das mit Abstand das relevanteste System ist und als solches behandelt und geschützt werden muss!

Fazit

- Wenn es misslingt, die globalen „Nicht-CO2-Emissionen“ auf ein klimaverträgliches Maß nachhaltig einzugrenzen, verspielen wir die Chance, den Kollaps der sensiblen Regelsysteme der Symbiose Atmosphäre/Erde zu verhindern.

- In der Verantwortung für unsere nachfolgenden Generationen dürfen wir ein erneutes „Weiter so“ nicht zulassen – erst recht nicht nach der Corona-Pandemie.