

Pressemitteilung

4. Juni 2019 / #008

Klimalast des Hamburger Verkehrsflughafens

Fliegen ist und bleibt die klimaschädlichste Transportform des Menschen. Im Vergleich zur Bahnfahrt werden bei einer Flugreise 20 bis 50 Mal mehr CO₂-Emissionen pro Kilometer verursacht. Dennoch befeuert der Hamburger Senat das Umherfliegen von und zum „Helmut Schmidt-Airport“ mit umfangreichen Wachstums- und Rabattprogrammen. Das eigene Umweltziel, den CO₂-Ausstoß der Stadt bis 2030 gegenüber 1990 zu halbieren, gerät in weite Ferne.

Der Luftverkehr ist der Industriezweig mit dem am schnellsten wachsenden Schadstoffausstoß. Der weltweite Kerosinverbrauch - und damit verbunden der Schadstoffausstoß - ist in den vergangenen Jahren dramatisch gestiegen: Waren es im Jahr 2005 noch 257 Milliarden Liter Kerosin, die weltweit verfeuert wurden, ist die Menge bis zum Jahr 2018 um 38,5 % auf 356 Milliarden Liter gewachsen. Für 2019 wird laut Internationaler Luftverkehrsvereinigung (IATA) sogar mit einem Verbrauch von 367 Milliarden Liter Kerosin gerechnet. Bei dessen Verbrennung wird mehr als eine Milliarde Tonnen klimaschädliches CO₂ in die Atmosphäre ausgestoßen!

CO₂-Ausstoß des Hamburger Verkehrsflughafens

Die Klimalast des „Helmut Schmidt-Airports“ 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).

Für das Jahr 2018 ergibt sich ein diesbezoglicher Schadstoffausstoß von insgesamt 854.647 t CO₂/a. Er setzt sich zusammen aus 15.457 t CO₂/a (entsprechend 1,8 %) für den bodenbezogenen CO₂-Ausstoß, 163.074 t CO₂/a (entsprechend 19,1 %) für den flughafennahen Luftverkehr und 676.116 t CO₂/a (entsprechend 79,1 %) für die hälftige Flugstrecke zwischen Start- und Zielflughafen.

Letztere ergibt sich aus der Gesamtflugverkehrsleistung (d.h. den aufsummierten Flugstrecken von und zum „Helmut Schmidt-Airport“). Diese betrug auf Datengrundlage des Deutschen Fluglärmdienstes (DFLD) ca. 151 Mio. Flugkilometer. Aus der Annahme eines durchschnittlichen Kerosinverbrauchs eines Flugzeuges von 3.250 Liter pro 1.000 km und unter Anwendung des Halbstreckenprinzips, resultiert die obige Zahl. Sie deckt sich gut mit den Angaben des Statistikamtes Nord, welches anhand der Verursacherbilanz für den „Helmut Schmidt-Airport“ für das Jahr 2016 auf eine CO₂-Emission von insgesamt 872.000 Tonnen kommt.

Finanzielles Ausmaß des Klimaschadens

Im vergangenen Jahr hat das Umweltbundesamt (UBA) eine ökonomische Bewertung von Umweltschäden vorgenommen. Hierbei sind folgende Handlungsgrundsätze eingeflossen: (1) Die Nutzung einer Ressource darf auf Dauer nicht größer sein als ihre Regenerationsrate oder die Rate der Substitution all ihrer Funktionen, (2) Die Freisetzung von Stoffen darf auf Dauer nicht größer sein als die Tragfähigkeit der Umweltmedien oder als deren Assimilationsfähigkeit, (3) Gefahren und unvermeidbare Risiken durch anthropogene Einwirkungen sind zu vermeiden, (4) Das Zeitmaß anthropogener Eingriffe in die Umwelt muss in einem ausgewogenen Verhältnis zu der Zeit stehen, die die Umwelt zur selbst stabilisierenden Reaktion benötigt.

Im Hinblick auf die monetäre Bewertung der flugverkehrsbedingten Klimafolgeschäden belaufen sich die UBA-Kostensätze auf 180 Euro pro Tonne ausgestoßenem Kohlenstoffdioxid. Demnach hat allein im Jahr 2018 der Betrieb des „Helmut Schmidt-Airports“ einen akuten Klimaschaden von 154 Mio. 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 Mio. Euro.

„Die große Mehrheit der Menschheit ist noch nie geflogen – aber die kleine Minderheit, die regelmäßig fliegt, beeinträchtigt die Umwelt mit ihrem egoistischen Handeln extrem. Fliegen schädigt das Klima weit überproportional und gefährdet das Leben nachfolgender Generationen auf unserem Planeten!“, fasst **Martin Mosel, Sprecher der Bürgerinitiativen für Fluglärmenschutz in Hamburg und Schleswig-Holstein (BAW) und Luftfahrtexperte des BUND Hamburg**, den Sachverhalt zusammen.

„Da die Flugreisenden nicht verschreckt werden sollen, finden sich keine offiziellen Zahlen zur tatsächlichen Umweltbelastung des Flughafenbetriebes; geschweige, den damit einhergehenden externen Umweltkosten. Allein aufgrund der Aufhebung des Verursacherprinzips ist es möglich, Flugpreise von wenigen Cent pro Kilometer anzubieten. Dass dies sittenwidrig ist, stört die Entscheidungsträger*innen in Politik und Verwaltung kaum. Wir fordern daher, dass bei jeder Flughafenjahresbilanz auch das Ausmaß der Umweltbelastung veröffentlicht wird. Die Zeiten, in denen mittels Verschmutzungszertifikaten und Kompensationszahlungen sich die Luftverkehrswirtschaft allzu billig davon stehlen konnte, müssen enden“, so Mosel.

Für Rückfragen:

Martin Mosel, Sprecher der Bürgerinitiativen für Fluglärmenschutz
in Hamburg und Schleswig-Holstein (BAW),

Mobil (0151) 50893239

Mail presse@baw-fluglaerm.de