

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Annalena Baerbock, Bärbel Höhn, Matthias Gastel, Tabea Rößner, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Klimaschutz im Luftverkehr – Stand der internationalen Verhandlungen auf ICAO-Ebene zur Einführung eines globalen marktbasierten Mechanismus

Vom 27. September bis zum 7. Oktober 2016 findet die 39. Versammlung der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) in Montreal statt. Die Emissionen des Luftverkehrs wachsen stetig und auch in Zukunft werden der Luftverkehr und die dadurch verursachten Treibhausgase rapide zunehmen. Prognosen zufolge liegen im Jahr 2020 die Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr um 70 Prozent über denen des Jahres 2005. Laut dem Weltklimarat (Intergovernmental Panel on Climate Change – IPCC) könnten die weltweiten CO₂-Emissionen des Flugverkehrs im Jahr 2050 rund 2 300 Millionen Tonnen pro Jahr erreichen, wenn der Flugverkehr so weiter wächst wie bisher.

In Montreal wird angestrebt, dass die internationale Staatengemeinschaft einen „globalen marktbasierten Mechanismus“ (GMBM) zur Begrenzung der CO₂-Emissionen des internationalen Luftverkehrs beschließt, der im Jahr 2020 in Kraft tritt und ab dem Jahr 2020 ein kohlenstoffneutrales Wachstum des internationalen Luftverkehrs ermöglichen soll.

Dabei wird unter anderem ein „Offsetting-System“ diskutiert, welches die weiter steigenden Emissionen des Luftverkehrs kompensieren soll. Es ist bislang allerdings noch völlig unklar, ob die derzeit verhandelten internationalen Maßnahmen dazu geeignet sind, den weltweiten Temperaturanstieg deutlich unter 2 °C gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu halten und die Anstrengungen fortzusetzen, um den Temperaturanstieg auf 1,5 °C zu begrenzen, wie es die Beschlüsse von Paris vorsehen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Reicht nach Auffassung der Bundesregierung ein kohlenstofffreies Wachstum des Luftverkehrs nach dem Jahr 2020 aus, um der Klimavereinbarung von Paris gerecht zu werden?
2. Setzt sich die Bundesregierung, insbesondere nach der Klimakonferenz von Paris, dafür ein, dass die Emissionen des internationalen Luftverkehrs auch absolut sinken müssen, und wenn nein, warum nicht?
3. Wie sieht die Projektion der Bundesregierung hinsichtlich der weiteren Entwicklung des Luftverkehrs sowie der damit verbundenen Emissionen in Deutschland aus, und wie verhält sich dies zu den Beschlüssen der Klimakonferenz von Paris?

4. Wie will die Bundesregierung, insbesondere nach der Vereinbarung von Paris, die Erderwärmung auf deutlich unter 2 Grad zu begrenzen, die Emissionen des Luftverkehrs auf Inlandsflügen senken?
5. Erachtet die Bundesregierung einen sogenannten Offsetting-Mechanismus, also die Anrechnung von Klimaschutzanstrengungen, die außerhalb des Flugverkehrs erreicht werden, als grundsätzlich geeignet an, Klimaschutzanstrengungen im Luftverkehr anzureizen, und wie beurteilt sie dies hinsichtlich der Wirksamkeit im Vergleich zu anderen Instrumenten, wie etwa dem Emissionshandel?
6. Welche Probleme sieht die Bundesregierung grundsätzlich mit einem Offsetting-Mechanismus für den Flugverkehr, und wie will sie sicherstellen, dass ein Missbrauch ausgeschlossen wird und tatsächlich reale Emissionsminderungen erreicht werden?
7. Hat sich die Bundesregierung, insbesondere nach der erfolgreichen Klimakonferenz von Paris, bei den USA und China für eine Einbeziehung des Luftverkehrs nach und von außerhalb Europas in den europäischen Emissionshandel eingesetzt, und wie oft und wo haben die Bundesregierung und die Institutionen der Europäischen Union Verhandlungen mit China und den USA geführt?
8. Setzt sich die Bundesregierung dafür ein, dass der internationale Luftverkehr von und nach außerhalb der Europäischen Union auch nach dem Jahr 2016 weiter nicht in das europäische Handelssystem einbezogen wird, obwohl die Richtlinie ursprünglich eine solche Einbeziehung des Luftverkehrs vorgesehen hatte?
9. Wie soll es nach den Vorstellungen der Bundesregierung mit der Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel grundsätzlich weitergehen, und für welche Weiterentwicklungen für die Zeit ab dem Jahr 2020 setzt sich die Bundesregierung ein?
10. Wie hoch waren nach Einschätzung der Bundesregierung bisher die fehlenden Einnahmen für die öffentliche Hand durch die sogenannte „Stop-the-Clock“-Entscheidung, also der Aussetzung der Verpflichtung zur Teilnahme am europäischen Emissionshandel von Flügen von und nach außerhalb der Europäischen Union und welche Mindereinnahmen wären bis zum Jahr 2020 zu erwarten, wenn Flüge von und nach außerhalb der Europäischen Union weiter vom Emissionshandel ausgenommen würden?
11. Welche Abteilungen und Referate sind in welchen Bundesministerien mit den Verhandlungen in den ICAO-Gremien für einen einheitlichen globalen Mechanismus zur Bewältigung der Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr betraut?
12. Welche Abteilungen und Referate von welchen Bundesministerien haben die Bundesrepublik Deutschland jeweils in den Verhandlungsgremien der ICAO für einen einheitlichen globalen Mechanismus zur Bewältigung der Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr vertreten (bitte nach den einzelnen Treffen aufschlüsseln)?
13. Ist die deutsche Luftverkehrswirtschaft (insbesondere der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V.) Teil der deutschen Delegation in den Verhandlungsgremien der ICAO?
14. Gibt es Nichtregierungsorganisationen, die Teil der deutschen Delegation sind (bitte einzeln nennen), bzw. welche Organisationen hat die Bundesregierung im Laufe der Verhandlungen wann und wie oft konsultiert?

15. Welche bilateralen Gespräche hat die Bundesregierung zur Verabschiedung eines einheitlichen globalen Mechanismus zur Bewältigung der Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr auf der ICAO-Versammlung im Herbst 2016 geführt?
Mit wem fanden diese jeweils statt, und welche Abteilungen und Referate welcher Bundesministerien haben daran teilgenommen (bitte nach den einzelnen Treffen aufschlüsseln)?
16. Wer waren die Mitglieder der deutschen Delegation beim vergangenen High-level Meeting in Montreal?
17. Ist der Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur beim vergangenen High-level Meeting in Montreal von der abgestimmten EU-Position bzw. abgestimmten Position der Bundesregierung in seiner Wortäußerung abgewichen, und wenn ja, wieso?
18. Wer wird die Bundesregierung am 12./13. Juli 2016 in Madrid beim Treffen auf Einladung der spanischen Regierung vertreten?
19. Wer wird die Bundesregierung bei der ICAO-Versammlung vom 27. September bis zum 7. Oktober 2016 vertreten?
20. Wie bewertet die Bundesregierung den derzeitigen Verhandlungsstand für einen einheitlichen globalen Mechanismus zur Bewältigung der Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr?
21. Welche Emissionen im Luftverkehr sollen derzeit nicht vom einheitlichen globalen Mechanismus zur Bewältigung der Emissionen erfasst werden?
Wie bewertet die Bundesregierung diese Ausnahmen auf den Klimaschutz?
22. Welches Ergebnis der Verhandlungen wäre aus Sicht der Bundesregierung für den internationalen Klimaschutz ein Erfolg?
Welches Ergebnis wäre als Misserfolg zu bewerten?
23. Sollten die Verhandlungen aus Sicht der Bundesregierung für den internationalen Klimaschutz nicht zum Erfolg führen, wird die Bundesregierung sich dafür einsetzen, den Flugverkehr wieder vollständig in den EU-Emissionshandel einzubeziehen?
24. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass ein ggf. zunächst vereinbartes Stabilisationsziel später in ein internationales Reduktionsziel für die Emissionen im Luftverkehr umgewandelt bzw. ergänzt werden muss?

Berlin, den 7. Juli 2016

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

