

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden),
Annalena Baerbock, Bärbel Höhn, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/9158**

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

Vorbemerkung der Fragesteller

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 marktbasieren 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.

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?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit dem Klimaabkommen von Paris haben sich die Staaten zur Erreichung von globaler Treibhausgasneutralität in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts verpflichtet, um den Anstieg der durchschnittlichen Erdtemperatur deutlich unter 2° C gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu halten und um Anstrengungen zu unternehmen, um den Temperaturanstieg auf 1,5° C zu begrenzen. Um dies zu erreichen, müssen die Emissionen aller Sektoren einbezogen werden. Dies betrifft auch den internationalen Luftverkehr, für den die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) als UN-Sonderorganisation zuständig ist.

Die ICAO hat im Rahmen ihrer 38. Versammlung 2013 das Ziel eines kohlenstoffneutralen Wachstums ab 2020 für den internationalen Luftverkehr beschlossen.

Zur Erreichung des in Paris vereinbarten Ziels der Treibhausgasneutralität beteiligt sich die Bundesregierung aktiv an den Post-Paris-Verhandlungen, bei denen es um die technische Ausgestaltung und konkrete Umsetzung der Beschlüsse des Abkommens geht.

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?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Verkehrsleistung im innerdeutschen Luftverkehr ist auf Grundlage von Zahlen des Statistischen Bundesamts seit 2005 nur moderat angestiegen, während Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen des innerdeutschen Luftverkehrs auf Grundlage von Zahlen des Umweltbundesamts leicht gesunken sind. Die Bundesregierung geht für die kommenden Jahre von einer Fortsetzung dieser Trends aus.

Um eine weitere Verbesserung des spezifischen Treibstoffverbrauchs in der Luftfahrt zu unterstützen und weitere Emissionsreduktionen im innerdeutschen Luftverkehr zu erzielen, fördert die Bundesregierung u. a. die Entwicklung fortschrittlicher Technologien (z. B. effizienter Luftfahrtantriebe) im Rahmen des Luftfahrtforschungsprogramms LuFo. Mittel- und langfristige sieht die Bundesregierung die Einführung nachhaltiger, alternativer Flugkraftstoffe grundsätzlich als eine vielversprechende Option an, um weitere Emissionsreduktionen zu erreichen.

Inwieweit die Maßnahmen und Emissions-Minderungsbeiträge im innerdeutschen Luftverkehr im Einklang stehen mit den Beschlüssen der Klimakonferenz von Paris, muss vor dem Hintergrund des im Paris-Abkommen für die nationalen

Klimaschutzbeiträge vorgesehenen Reviewprozesses und Ambitionsmechanismus regelmäßig überprüft und bewertet werden.

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?

Die Bundesregierung sieht einen Offsetting-Mechanismus als ein geeignetes, marktbasierendes Instrument an, um die CO₂-Emissionen des Luftverkehrs zu begrenzen. Ein Vorteil des Offsetting-Systems ist hier, dass auf bereits gesammelten Erfahrungen mit Projektmechanismen und Strukturen des internationalen Kohlenstoffmarktes aufgebaut werden kann.

Marktbasierte Maßnahmen stellen für die Bundesregierung und die ICAO eines von mehreren Maßnahmenfeldern dar, die in ihrer Gesamtheit Anreize für Klimaschutzanstrengungen innerhalb des Luftverkehrs setzen.

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?

Entscheidend für die Wirksamkeit eines Offsetting-Mechanismus ist die Qualität der Emissionsgutschriften (Offsets). Im Falle zu geringer Qualitätsanforderungen an die Gutschriften besteht die Gefahr, dass geringere Emissionsmengen kompensiert werden als mittels Offsets nachgewiesen. Zudem ist ein solides System zur Überwachung, Berichterstattung und Verifizierung (sog. MRV-System) der zu kompensierenden CO₂-Emissionen erforderlich.

Die Bundesregierung setzt sich für robuste MRV-Regelungen und strenge Qualitätskriterien für die zu erwerbenden Emissionsgutschriften ein, um einen effektiven Emissionsausgleich sicherzustellen und mögliche Doppelzählungen von Emissionseinsparungen durch strenge und transparente Bilanzierungsregeln zu vermeiden. Auch wird sich die Bundesregierung dafür einsetzen, dass nutzbare Emissionsgutschriften im Einklang stehen mit den anerkannten Marktmechanismen nach dem Pariser Abkommen (dort Artikel 6).

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?

Die Fragen 7 bis 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung unterstützt weiterhin das primäre Ziel der Europäischen Union, eine globale Klimaschutzmaßnahme für den internationalen Luftverkehr zu erreichen. Die Einbeziehung des Luftverkehrs in das EU-Emissionshandelsystem (EU ETS) war ein wichtiges Element, das die ICAO mit dazu bewogen hat, im Jahr 2013 einen Beschluss für die Erarbeitung einer globalen Lösung zu fassen.

Nach der ICAO-Versammlung 2016 wird über die weitere Ausgestaltung des EU ETS im Luftverkehr zu entscheiden sein. Die Europäische Kommission soll dazu einen umfassenden Bericht vorlegen, der die Optionen zur Ausgestaltung des ETS-Anwendungsbereichs im Luftverkehr ab 2017 und deren Umweltintegrität untersucht. Im Rahmen dieses Reviews wird auch die Bundesregierung unter Berücksichtigung der ICAO-Beschlüsse und der mit dem Paris-Abkommen eingegangenen Verpflichtungen über die weitere Einbeziehung des Luftverkehrs in das EU ETS beraten. Vor diesem Hintergrund haben keine weiteren Gespräche mit China und den USA zur Einbeziehung internationaler Flüge in das EU ETS stattgefunden.

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?

Der Anwendungsbereich der ETS-Richtlinie wurde mit dem sogenannten Stop-the-Clock-Beschluss 2012 und anschließend mit der Verordnung (EU) Nr. 421/2014 bis Ende 2016 auf ein innereuropäisches System beschränkt.

Deutschland wurde für den Zeitraum 2012 bis 2016 von der Europäischen Kommission eine Auktionsgesamtmenge von rund 5,6 Millionen Luftverkehrsemissionszertifikaten (EUAA) zugewiesen; es wurden Einnahmen von rund 39 Millionen Euro erzielt. Angaben zu Mindereinnahmen für die öffentliche Hand sind nicht möglich, da keine Aussagen zur Entwicklung der EUAA-Preise bei Geltung des ETS-Ursprungsregimes im Luftverkehr getroffen werden können.

Für den Zeitraum 2017 bis 2020 ist eine Abschätzung der deutschen Auktionsmengen nicht möglich, da über die weitere Ausgestaltung des EU ETS für den Luftverkehrssektor ab 2017 erst nach der ICAO-Versammlung 2016 entschieden wird.

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?

Im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ist die Abteilung LF (Luftfahrt), mit den angesprochenen Verhandlungen betraut.

Die Abteilungen IG (Umwelt und Gesundheit, Immissionsschutz, Anlagensicherheit und Verkehr, Chemikaliensicherheit), KI (Klimaschutzpolitik; Europa und Internationales) im Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) sind an den genannten Verhandlungen beteiligt.

Im Auswärtigen Amt sind die Abteilung für Wirtschaft und nachhaltige Entwicklung sowie die Europaabteilung beteiligt.

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)?

Die organisatorische Zugehörigkeit der deutschen Vertreter in den angefragten Verhandlungsgremien der ICAO ist nachfolgender Tabelle zu entnehmen:

Gremium	Treffen	Vertreter Deutschlands		
		Ministerium	Abteilung	Referat
High Level Meeting (HLM) on a Global Market Based Measure Scheme	Montréal, 11.05.-13.05.2016	BMVI	LF	LF 13
		BMUB	IG	IG I 5
		AA	4	405
High Level Group (HLG) on Global Market Based Measure Scheme	Montréal, 13.04.-15.04.2016	BMVI	LF ¹	-
	Montréal, 24.02.-25.02. 2016	BMVI	LF ¹	-
Rat der ICAO	<i>(permanentes Gremium, tagt i.d.R. 3x wöchentlich)</i>	BMVI	LF	LF 13
Environment Advisory Group (EAG) des ICAO Rats	<i>(insgesamt 15 Sitzungen seit März 2014)</i>	BMVI	LF	LF 13 ²
Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP)	CAEP/10, Montréal, 01.02.-12.02.2016	BMVI	LF	LF 16
	CAEP SG, Montréal, 20.07.-24.07.2015	BMVI	LF	LF 16
	CAEP SG, Denpasar (Indonesien), 15.09.-19.09.2014	BMVI	LF	LF 16
	CAEP Sondersitzung, Montréal, 23.01.-24.01.2014	BMVI	LF	LF 16
Anmerkungen:				
¹ Teilnahme des Ständigen Vertreters des Abteilungsleiters Luftfahrt im BMVI als Berater für Großbritannien;				
² Rotierende Mitgliedschaft europäischer Staaten, Teilnahme Deutschlands als Beobachter mit Rederecht;				

Bei den technischen Arbeitsgruppen in der Unterarbeitsgruppe GMTF (Global Market Based Measures Task Force) des ICAO Umweltkomitees wurde das BMUB durch Experten des Umweltbundesamtes vertreten.

13. Ist die deutsche Luftverkehrswirtschaft (insbesondere der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V.) Teil der deutschen Delegation in den Verhandlungsgremien der ICAO?

Eine Vertreterin des Bundesverbands der deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) war Beobachterin beim High Level Meeting der ICAO zur globalen markt-basierten Maßnahme vom 11. Mai bis zum 13. Mai 2016 in Montreal.

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?

Vertreter von Nichtregierungsorganisationen (NRO) sind nicht Teil der deutschen Delegation.

Das BMVI hatte am 18. Januar 2016 im Vorfeld der 10. Sitzung des ICAO-Umweltkomitees zu einem Gespräch mit NRO- und IndustrievertreterInnen (WWF, BUND, Lufthansa, Airbus, aireg) sowie BMUB und UBA/DEHSt eingeladen.

Am 6. April 2015 fand ein weiterer Termin auf Einladung des BMVI mit IndustrievertreterInnen (BDL und Lufthansa) sowie BMUB und UBA/DEHSt statt.

Das BMUB hat die deutschen NROs im Rahmen des verbändeübergreifenden Arbeitskreises Flugverkehr am 18. April 2016 und 28. Juni 2016 über den Fortgang der Verhandlungen informiert.

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)?

Bei bilateralen Gesprächen der Bundesregierung oder ihrer Vertreter werden in der Regel vielfältige Themengebiete angesprochen, ohne diese systematisch zu erfassen. Eine lückenlose Aufstellung von sämtlichen Gesprächsterminen zu einer bestimmten Thematik, einschließlich der tatsächlichen Gesprächsinhalte, kann daher nicht übermittelt werden. Vor diesem Hintergrund haben die nachfolgenden Terminangaben keinen Anspruch auf Vollständigkeit, sie wurden anhand vorliegender Erkenntnisse, Unterlagen und Aufzeichnungen erstellt.

Das Thema globale markt-basierte Maßnahme (GMBM) wurde demnach seit Januar 2015 z. B. bei folgenden bilateralen Gesprächen auf Leitungsebene diskutiert:

- Gespräch von Herrn Staatssekretär Flasbarth (BMUB) mit MEX-Umweltstaatssekretär Rodolfo Lacy am 22. Juni 2016 in Mexiko-Stadt,
- Gespräch von Herrn Staatssekretär Odenwald (BMVI) mit IND-Luftfahrtminister Rajiv Choubey am 2. Juni 2016 in Neu Delhi,
- Gespräch von Herrn Staatssekretär Flasbarth (BMUB) mit Acting Assistant Secretary General im US State Department Judith Garber am 27. Mai 2016 in Nairobi,
- Gespräch von Herrn Staatssekretär Flasbarth (BMUB) mit COL-Vize-Umweltminister Pablo Vieira am 27. Mai 2016 in Nairobi,

- Gespräch von Herrn Parlamentarischen Staatssekretär Barthle (BMVI) mit dem CAN-Vizeverkehrsminister Michael Keenan am 19. Mai 2016 in Leipzig,
- Gespräch von Herrn Parlamentarischen Staatssekretär Barthle (BMVI) mit dem CHN-Vizetransportminister Dai Dongchang am 19. Mai 2016 in Leipzig,
- Gespräch von Herrn BM Dobrindt (BMVI) mit dem ARG-Verkehrsminister Guillermo Dietrich am 19. Mai 2016 in Leipzig,
- Gespräch von Herrn BM Dobrindt (BMVI) mit dem SVK-Verkehrsminister Roman Brecely am 19. Mai 2016 in Leipzig,
- Gespräch von Herrn Staatssekretär Odenwald (BMVI) mit GD MOVE Henrik Hololei am 18. Mai 2016 in Berlin,
- Gespräch von Herrn BM Dobrindt (BMVI) mit dem SVK-Verkehrsstaatssekretär Frantisek Palko am 1. Dezember 2015 in Brüssel,
- Gespräch von Herrn BM Dobrindt (BMVI) mit dem USA-Verkehrsminister Anthony Foxx am 26. Oktober 2015 in Washington D.C.,
- Gespräch von Herrn Parlamentarischen Staatssekretär Barthle (BMVI) mit GBR-Verkehrsstaatsminister Robert Goodwill am 28. September 2015 in Berlin,
- Gespräch von Herrn BM Dobrindt (BMVI) mit dem GBR-Transportminister Patrick McLoughlin am 18. September 2015 in Frankfurt am Main,
- Gespräch von Herrn BM Dobrindt (BMVI) mit dem USA-Verkehrsminister Anthony Foxx am 16. September 2015 in Frankfurt am Main.

Das Auswärtige Amt hat in diversen bilateralen Gesprächen auch für die Verabschiedung eines einheitlichen globalen Mechanismus zur Bewältigung der Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr geworben.

16. Wer waren die Mitglieder der deutschen Delegation beim vergangenen High-level Meeting in Montreal?

Die deutsche Delegation beim High-level Meeting zur globalen marktbasierteren Maßnahme bestand aus zwei Vertretern des BMVI, einer Vertreterin des BMUB, eines Vertreters des AA, und als Beobachterin hat eine Vertreterin des Bundesverbandes der Deutschen Luftverkehrswirtschaft teilgenommen.

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?

Die o. g. Wortäußerungen des BMVI-Vertreters beim High Level Meeting in Montreal bezogen sich auf zwei technische Fragestellungen zur Ausgestaltung der GMBM, die im Verhandlungskontext weiter diskutiert werden. Eine Änderung der Position der Bundesregierung bzw. der EU ist zu keinem Zeitpunkt erfolgt.

18. Wer wird die Bundesregierung am 12./13. Juli 2016 in Madrid beim Treffen auf Einladung der spanischen Regierung vertreten?

Die Bundesregierung war bei dem genannten Treffen in Madrid nicht vertreten.

19. Wer wird die Bundesregierung bei der ICAO-Versammlung vom 27. September bis zum 7. Oktober 2016 vertreten?

Die deutsche Delegation für die ICAO Versammlung 2016 steht noch nicht fest.

20. Wie bewertet die Bundesregierung den derzeitigen Verhandlungsstand für einen einheitlichen globalen Mechanismus zur Bewältigung der Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr?

Bislang konnte im Rahmen der unterschiedlichen Verhandlungsformate der ICAO keine Einigung auf einen Resolutionstext zur globalen marktbasierteren Maßnahme (GMBM) erreicht werden.

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?

Die globale, marktbasierteren Maßnahme erfasst die CO₂-Emissionen des internationalen Zivilluftverkehrs, die durch das Wachstum nach 2020 verursacht werden. Nicht umfasst sind somit die Sockelemissionen des internationalen Luftverkehrs bis zur erreichten Höhe des Jahres 2020, Nicht-CO₂-Emissionen und sonstige Klimawirkungen des Luftverkehrs sowie Emissionen des nationalen Luftverkehrs.

Hinzu kommen die Ausnahmen von CO₂-Emissionen, die technisch begründet sind (z. B. Flugzeuge unter 5,7 t MTOW, Betreiber mit weniger als 10 000 t CO₂/Jahr).

Um das ICAO-Ziel eines kohlenstoffneutralen Wachstums des internationalen Zivilluftverkehrs zu erreichen, muss sichergestellt werden, dass möglichst alle CO₂-Emissionen des internationalen Luftverkehrs durch die GMBM abgedeckt werden.

22. Welches Ergebnis der Verhandlungen wäre aus Sicht der Bundesregierung für den internationalen Klimaschutz ein Erfolg?

Welches Ergebnis wäre als Misserfolg zu bewerten?

Aus Sicht der Bundesregierung ist das wichtigste Ziel, auf der Versammlung der ICAO 2016 einen Beschluss für eine wettbewerbsneutrale und umwelteffektive globale marktbasierteren Maßnahme zur Begrenzung der Emissionen des internationalen Luftverkehrs mit Wirkung ab dem Jahr 2020 zu erreichen.

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?

Die Bundesregierung wird die Situation neu bewerten müssen, wenn die ICAO-Verhandlungen für den internationalen Klimaschutz nicht zum Erfolg führen sollten. Auf die Antworten zu den Fragen 7 bis 9 wird verwiesen.

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?

Die Bundesregierung setzt sich für einen fairen Beitrag des Luftverkehrssektors zur Verringerung der anthropogenen Emissionen ein. Sämtliche Maßnahmen, die hierzu beitragen, müssen regelmäßig überprüft und an die Klimaziele angepasst werden. Im Rahmen einer derartigen Überprüfung der noch zu beschließenden marktbasierteren Maßnahme wird die Frage, inwieweit deren Ziele zukünftig angepasst werden, zu klären sein.

