

Am Boden bleiben?

Trips nach nah und fern verursachen viele Schadstoffe. Neue Triebwerke und Emissionshandel sollen Abhilfe bringen

Kaum ein Volk reist so gern und so viel wie die Deutschen. Vor allem die Luftfahrt hat dank der Billigflieger in den vergangenen Jahren einen Boom erlebt. Für den Klimaschutz ist das keine gute Nachricht: Die Schadstoffemissionen durch die Luftfahrt stiegen in Europa seit 1990 um 87 Prozent. Zudem schädigt CO₂, das in großer Höhe abgegeben wird, die Atmosphäre möglicherweise deutlich mehr als am Boden.

Wer das Klima am wenigsten belasten will, nimmt für den Urlaub den Reisebus. Moderne Fahrzeuge emittieren pro Passagier sogar noch weniger CO₂ als die Bahn (siehe Grafik). Wer jedoch

auf das Auto nicht verzichten will, kann den Ausstoß pro Kopf immerhin reduzieren: Mit einem voll besetzten Wagen lässt sich sogar die Kohlendioxid-Bilanz des ICE schlagen.

Automotoren werden immer sparsamer. Gelingt das auch bei Flugzeugen?

Die Branche besteht weltweit aus einer Hand voll Herstellern, aber aus unzähligen Kunden für Flugzeuge. Daher war es bislang für einzelne Airlines schwer, wegen sparsamerer Maschinen Druck auf die Hersteller auszuüben. Bei der Lufthansa beträgt der Spritverbrauch pro Passagier heute 4,4 Liter pro 100 Kilometer. Neue

Maschinen sollen nur noch drei Liter benötigen.

Die Industrie kann sich Verschmutzungsrechte im Emissionshandel kaufen. Gibt es das auch für die Luftfahrt?

Die EU plant einen derartigen Handel ab 2011. Dagegen wehren sich aber die Airlines, falls die Regelung nicht weltweit gelten sollte. Die europäischen Fluglinien befürchten erhebliche Nachteile gegenüber der Konkurrenz.

Würde eine Steuer auf Flugbenzin (Kerosin) das Thema nicht entschärfen?

In der EU besteht darüber keine Einigkeit. Führte Deutschland die

Steuer im Alleingang ein, würden die Flieger eben in den Nachbarländern auftanken. Das wiederum bedeutete Umwege und eine noch höhere Belastung.

Kann ich fliegen und dennoch das Klima schonen?

Organisationen wie Atmosfair bieten an, Umweltprojekte zur Verminderung von Klimagasen zu fördern. Der Passagier finanziert dabei genau so viel, wie er während seiner Flugreise verursacht. Die Idee: Der Belastung auf einer Seite der Welt steht eine ebenso hohe Entlastung an anderer Stelle gegenüber (Seite 38).

SUSANNE FRANK

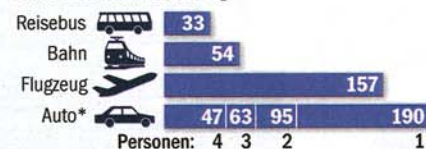


SAUBER?

Bundesumweltminister Sigmar Gabriel (SPD) greift trotz Zuständigkeit für den Klimaschutz gern auf große Dienstwagen zurück

FAHREN ODER FLIEGEN? SO VIEL KOSTET ES DAS KLIMA

CO₂-Ausstoß in Gramm pro Kilometer bei tatsächlicher Auslastung

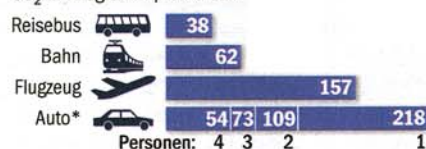


*Durchschnittswert Deutschland

VOLLPACKEN Autos können mit der Bahn konkurrieren – wenn sie voll besetzt sind

Urlaubsreise von Köln nach Rimini

CO₂ in Kilogramm pro Person



*Durchschnittswert Deutschland, 1 bis 4 Personen

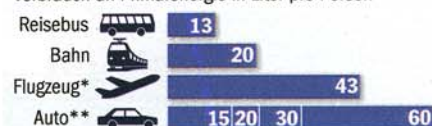
BUS ALS SIEGER Auch hier galt eine realistische Auslastung der Verkehrsmittel

Quellen: UBA, ADAC, eigene Berechnungen

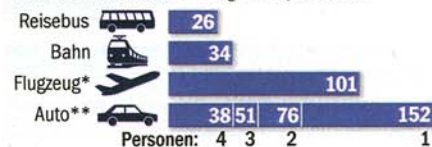
So viel verursacht die Reise

Fahrt von Hamburg nach München

Verbrauch an Primärenergie in Liter pro Person



Kohlendioxidausstoß in Kilogramm pro Person



*inkl. Flughafentransfer

**Durchschnitt Deutschland, 1 bis 4 Personen

KLIMACHECK MIT GUTEM GEWISSEN

Bahnkunden können sich bei ihrer Internet-Buchung den CO₂-Verbrauch der Reise im Vergleich mit Auto und Flugzeug anzeigen lassen

Quelle: Bahn, UBA, eigene Berechnungen