

## Emissionshandel: Globale Lösung statt internationalem Streit

Ab dem 1. Januar 2012 soll die Luftfahrt in den europäischen Emissionshandel einbezogen werden. Seit vielen Monaten bereitet sich die Lufthansa Gruppe akribisch darauf vor – damit verbunden sind enormer bürokratischer Aufwand und hohe Zusatzkosten. Allerdings: Nur gut einen Monat vor dem Startschuss stemmt sich die halbe Welt gegen eine Teilnahme.

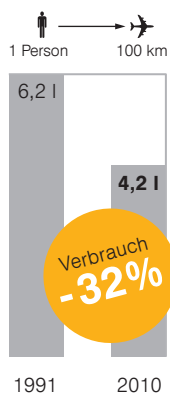
### Forderung nach Verschiebung

„Derzeit sind die USA, China oder Indien noch nicht bereit, sich am EU-System zu beteiligen. Um nicht eine großflächige Umgehung Europas zu riskieren, sollten die Bemühungen um eine weltweite Lösung intensiviert und der Start des europäischen Emissionshandelssystems um ein Jahr verschoben werden“

Werner Langen MdEP, Vorsitzender der deutschen CDU/CSU-Gruppe im Europaparlament

### Effizienzrekord

Lufthansa verbrauchte 2010 pro Passagier auf 100 Kilometer durchschnittlich 4,2 Liter Kerosin.



Angesichts einer für 2011 prognostizierten Treibstoffrechnung von über sechs Milliarden Euro setzt die Fluggesellschaft alles daran, dieses Rekordergebnis weiter zu unterbieten – auch ohne Emissionshandel.

### Faire Wettbewerbsbedingungen garantieren

„Bei der Einführung des Emissionshandels für den Luftverkehr wollen wir Wettbewerbsneutralität sicherstellen.“

Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP

Anfang Oktober 2011 wies die Generalanwältin des Europäischen Gerichtshofes in ihrer Stellungnahme die Bedenken des US-Airlineverbandes, der gegen den Emissionshandel geklagt hatte, zurück. In ihrem Schlussantrag betonte sie die Notwendigkeit, auch Drittstaaten in den Emissionshandel einzubeziehen – andernfalls würden deren Airlines „gegenüber ihren europäischen Mitbewerbern einen nicht gerechtfertigten Wettbewerbsvorteil“ erlangen.

### Widerstand in der ICAO

26 Mitglieder der UN-Luftfahrtorganisation ICAO haben Anfang November 2011 eine Entscheidung des ICAO-Rates herbeigeführt, die dem EU-Alleingang eine klare Absage erteilt und die EU auffordert, am ICAO-Verhandlungstisch zu bleiben. Hauptargumente: Der Emissionshandel breche geltendes internationales Recht, untergrabe die nationalstaatliche Souveränität und verhindere die einvernehmliche, globale Lösung, an der gearbeitet wird. Bis Ende 2012 will die ICAO einen verbindlichen Vorschlag erarbeitet haben.

### Widerstand ernstnehmen

Dieser offizielle Schulterschluss unterstreicht die Ernsthaftigkeit, mit der zahlreiche Nicht-EU-Staaten gegen den EU-Emissionshandel opponieren. Beispiele:

- **Russland:** Der russische Verkehrsminister drohte Mitte November gegenüber Bundesverkehrsminister Ramsauer weitreichende Konsequenzen an – als Druckmittel könnten Überflugrechte dienen.
- **Indien:** Der Luftfahrtminister erwägt, den EU-Fluggesellschaften Landrechte zu entziehen – schwerste Benachteiligungen auf dem Milliarden-Zukunftsmarkt drohen.
- **China:** Die Regierung hat wiederholt Strafzölle und Sanktionen angekündigt – davon betroffen könnte auch der europäische Flugzeughersteller Airbus sein.
- **USA:** Das US-Repräsentantenhaus hat im Oktober 2011 ein Gesetz beschlossen, das den US-Airlines die Teilnahme am Emissionshandel verbieten soll – den wichtigen Beziehung EU-USA drohen schwere Belastungen.

### Was nun?

Eine Lösung kann nur auf dem Verhandlungswege gefunden werden. Die ICAO müht sich. Alle Staaten müssen hier Beharrlichkeit und Ausdauer zeigen. Unvermeidlich muss aber der Anfang 2012 einsetzende EU-Emissionshandel ausgesetzt werden – so wie dies auch immer mehr Politiker in Brüssel und Berlin fordern. Europa kann es sich in der aktuellen Lage nicht erlauben, weitreichende Konflikte mit den wichtigsten Partnern vom Zaun zu brechen. Klar ist: Nur durch weitere Verhandlungen ist eine Lösung zu finden.