

--- UNTER EMBARGO BIS ZUM 25. FEB.; 17:00 CET ---

Kontakt: Carsten Warnecke, [c.warnecke@newclimate.org](mailto:c.warnecke@newclimate.org), (+49 151 68 400 100), Lambert Schneider, [lambertschneider@googlemail.com](mailto:lambertschneider@googlemail.com), (+49 160 53 33 352), Nicolas Fux, [n.fux@newclimate.org](mailto:n.fux@newclimate.org) (+49 30 208 49 27 49)

---

## Wissenschaftler warnen: UN-Maßnahme für CO<sub>2</sub>-ärmeren Flugverkehr potenziell wirkungslos für das Klima

**Köln/Berlin** (25. Feb., 2019) – Der Ausstoß von Treibhausgasen durch den internationalen Flugverkehr steigt weiterhin stark an. Eine heute veröffentlichte umfassende Analyse zeigt nun, dass die Hauptmaßnahme der zuständigen UN-Organisation für den internationalen Luftverkehr ihr Ziel die Emissionssteigerungen zu begrenzen zu verfehlen droht – wenn die Entscheidungsträger nicht zusätzliche Schritte zur Regulierung ergreifen.

Die Analyse wurde in der wissenschaftlichen Fachzeitschrift „**Nature Climate Change**“ veröffentlicht, unter dem Titel „**Robust eligibility criteria essential for new global scheme to offset aviation emissions**“. Sie ist das Resultat einer Reihe von Forschungsaktivitäten, die von NewClimate Institute, einer unabhängigen Forschungseinrichtung zu Klimaschutzmaßnahmen, dem unabhängigen Wissenschaftler Lambert Schneider, sowie weiteren Partnern durchgeführt wurden.

Die Ergebnisse wurden im Vorfeld eines wichtigen Treffens von Vertreterinnen und Vertretern der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation der UN (International Civil Aviation Organisation, ICAO) publiziert, bei dem festgelegt werden soll, welche Arten von sogenannten CO<sub>2</sub>-Ausgleichszertifikaten in der Ausgleichs- und Reduktionsmaßnahme für die internationale Luftfahrt (engl.: „Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation“ (CORSIA)) genutzt werden dürfen. Diese neue, globale Regulierung verpflichtet Fluggesellschaften, wenigstens den weiteren Anstieg der CO<sub>2</sub>-Emissionen nach 2020 über solche Zertifikate zu kompensieren.

„CORSIA hat nur dann einen wirklichen Einfluss auf die Emissionsbilanz der internationalen Luftfahrt, wenn es in CO<sub>2</sub>-Einsparungen resultiert, die sonst nicht passiert wären“, sagte Carsten Warnecke, Co-Autor des Berichts und Gründungspartner des NewClimate Institute. „Wenn die Art der Zertifikate, die unter CORSIA zur CO<sub>2</sub>-Kompensation verwendet werden dürfen, nicht begrenzt werden, besteht die reale Gefahr, dass die Maßnahme ihre Ziele verfehlen wird.“

Die Studie zeigt, dass für die Zulassung der Zertifikate fundierte Kriterien zur Anwendung kommen müssen. Ansonsten wird die neue Nachfrage nach Zertifikaten, die durch CORSIA geschaffen wird, weder eine weitere Reduktion von Emissionen fördern, noch dazu führen, dass die Marktpreise der Zertifikate sich erholen werden, was von den Projektentwicklern erhofft wird. Denn wenn ICAO den Fluglinien die Wahl der Zertifikate weitestgehend freistellt, werden die meisten von ihnen auf die kostengünstigsten Zertifikate zurückgreifen.

Diese stammen jedoch mit hoher Wahrscheinlichkeit aus Projekten, die auch ohne zusätzliche Nachfrage aus der UN-Maßnahme weiterhin betrieben werden würden.

„Als Lösung dieses Problems schlagen wir der ICAO vor, die Art der Zertifikate, die zur Kompensation eingesetzt werden dürfen, zu begrenzen“, betonte Lambert Schneider, Co-Autor der Studie. „Wenn die Maßnahme Zertifikate aus Projekten verwendet, die als direkte Reaktion auf CORSIA entstanden sind, oder aus bestehenden Projekten, deren Fortführung von zusätzlicher finanzieller Unterstützung abhängt – dann könnte CORSIA tatsächlich einen Beitrag dazu leisten, den Klimawandel zu bekämpfen“, fügte er an.

Die Studie befasst sich mit Projekten, die unter dem „Clean Development Mechanism“ (CDM) entstanden sind. Dabei wurde festgestellt, dass viele dieser Projekte aktuell aktiv sind und zur Emissionsreduktion beitragen, aber keine entsprechenden Zertifikate ausschütten; dies liegt daran, dass die aktuellen Marktpreise gerade einmal die administrativen Kosten der Bereitstellung der Zertifikate decken. Diese Projekte können aber bei erhöhter Nachfrage, wie beispielsweise durch CORSIA, künftig problemlos diese theoretisch verfügbaren Zertifikate auch tatsächlich bereitstellen.

„Wir haben festgestellt, dass ohne zusätzliche Regulierungen das potenzielle Angebot der mehr als 8,000 registrierten CDM-Projekte alleine bereits die zusätzliche Nachfrage durch CORSIA, welche wir auf 1.6-3.7 Milliarden Tonnen in dessen Laufzeit von 2021 bis 2035 schätzen, übertrifft“, fügte Warnecke hinzu. „Und dabei ist der CDM nur eine von mehreren Quellen für Zertifikate, die derzeit von den Beteiligten diskutiert werden.“

Die Ergebnisse sind wegweisend für die laufenden Verhandlungen bei der ICAO, aber auch für die Klimaschutzbemühungen der internationale Staatengemeinschaft unter der UNFCCC (United Nations Framework Convention on Climate Change), bei der manche Länder vorgeschlagen haben, ihre unter dem Pariser Abkommen für die Zeit nach 2020 festgelegten Minderungsbeiträge durch Zertifikate aus CDM-Projekten zu erbringen. Die Autorinnen und Autoren der Studie empfehlen dabei klar, dass die Politik bei neuen Nachfragequellen für Zertifikate nur Projekte zur Kompensation zulässt, die als direkte Reaktion auf diese zusätzliche Nachfrage entstanden sind.

Neue Projekte könnten dabei beispielsweise durch Regulierungen gefördert werden, die nur Zertifikate aus Projekten zulassen, die nach einem bestimmten Datum – etwa 2020 – umgesetzt wurden. Bestehende Projekte, die auf finanzielle Unterstützung angewiesen sind, um weiterhin Emissionen zu reduzieren, könnten dadurch gefördert werden, dass nur Projektarten zur Kompensation zugelassen werden, die als typischerweise anfällig für einen Stopp der Treibhausgasreduktion gelten.

Die Emissionen der internationalen Luftfahrt sind weder Teil der unter dem Kyoto Protokoll festgelegten nationalen Ziele, noch der unter dem Pariser Abkommen getätigten Minderungszusagen. Stattdessen wurde im Kyoto Protokoll festgelegt, dass die Länder diese Emissionen über die ICAO regulieren sollen. Im Jahr 2010 hat sich die ICAO das angestrebte Ziel gesetzt, CO<sub>2</sub>-neutral zu wachsen, was bedeutet, dass die weltweiten Netto-Emissionen der internationalen Luftfahrt bis 2020 ungehindert wachsen dürfen und danach auf dem Niveau von 2020 fixiert werden sollen.

### **Weitere Fakten und Zahlen aus der Studie:**

- Die Studie zeigt, dass 97% der registrierten CDM-Projekte auch umgesetzt wurden, wovon 90% (87% aller registrierten Projekte) ihre Minderungsaktivität auch bei eingeschränktem oder fehlendem finanziellem Anreiz durch Zertifikateerlöse weiterführen. Diese Analyse basiert auf einer umfassenden Befragung von mehr als 1,300 Projekten und berücksichtigt, die CDM Regularien, die die Fähigkeit zur Zertifikatssauschüttung verringern können.
- Das Angebotspotential der über 8,000 registrierten Projekte und Programme wird auf ungefähr 4.6 Milliarden Zertifikate für den Zeitraum von 2013 bis 2020 geschätzt, während die Nachfrage für CDM-Zertifikate für denselben Zeitraum nur auf bis zu 600 Millionen geschätzt wird.
- Das überschüssige Angebotspotential von ungefähr 4 Milliarden Zertifikaten übersteigt demnach die angenommene Nachfrage von 1.6-3.7 Milliarden Zertifikaten, welche durch CORSIA entstehen wird – sogar, wenn keine anderen Programme zur Kompensation zugelassen werden, und wenn keine weiteren Zertifikate für Reduktionen nach 2020 berücksichtigt werden.
- Etwa 3.8 Milliarden Zertifikate (82% des gesamten potenziellen Angebots), stammen aus Projekten, welche als typischerweise wenig anfällig für einen Stopp der Treibhausgasreduktion gelten. Die Mehrheit dieser Projekte kann Zertifikate für Kosten von weniger als €1 anbieten.

--- ENDE ---

**Die Publikation in Nature Climate Change, „Robust eligibility criteria essential for new global scheme to offset aviation emissions“, kann mit der folgenden DOI aufgerufen werden: 10.1038/s41558-019-0415-y.** Sobald die Studie digital veröffentlicht wurde, dann sie mit der DOI vollumfänglich unter folgendem Link bezogen werden: <http://dx.doi.org/>.

Die Studie in Nature Climate Change basiert auf Erkenntnissen aus einer Reihe von Forschungsprojekten mit unterschiedlichen Trägerschaften. Unter den Projektträgern befindet sich die Deutsche Emissionshandelsstelle im Umweltbundesamt (DEHSt/UBA), das deutsche Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU), das österreichische Bundesministerium für land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW) und das Liechtensteiner Amt für Umwelt (AU). Die Autorinnen und Autoren tragen die alleinige Verantwortung für die Inhalte der Publikation und dieser Pressemitteilung, welche nicht zwangsläufig die Ansichten der Träger widerspiegelt.

NewClimate Institute is a non-profit institute established in 2014. We support research and implementation of action against climate change around the globe. Our work covers international climate negotiations, tracking climate action, climate and development, climate finance and carbon market mechanisms. NewClimate Institute aims to connect up-to-date research with real-world decision-making processes. Visit us at [www.newclimate.org](http://www.newclimate.org) or on Twitter @newclimateinst