Geschrieben von: Manfred Treber
18. März 2013

Die UN-Sonderorganisation für Zivilluftfahrt ICAO (International Civil Aviation Organisation) erhielt im Jahr 1997 durch das Kyoto-Protokoll den Auftrag, die Emissionen des internationalen Flugverkehrs zu beschränken und zu vermindern. Ein Jahrzehnt lang blieb der Flugverkehr Trittbrettfahrer, bei ICAO passierte nichts in Richtung wirksamer Maßnahmen zur Emissionsbegrenzung, so dass der Europäischen Union der Kragen platzte und sie sich entschied voranzugehen und andere, nicht zuletzt bei ICAO-Sitzungen - zum Mitmachen aufrief.



Am 1. Januar 2012 wurde mit dem Einbezug des Flugverkehrs (für alle aus der EU abgehenden und in ihr ankommenden Flüge) in den seit 2005 bestehenden Europäischen Emissionshandel endlich die erste international wirkende emissionsbegrenzende Maßnahme operational. Obwohl dies bereits seit 2008 EU-Recht war, organisierte sich erst damit eine aus 28 Staaten (darunter USA, China, Indien, Russland) bestehende ‚Koalition der Unwilligen' und setzte die EU unter großen Druck, ihre Klimaschutzmaßnahme einzustellen. Andererseits hatte die EU durch diese Maßnahme ihrerseits die ICAO unter Druck gesetzt, auf der kommenden Generalversammlung (im September 2013) nach 16 Jahren endlich etwas mit Wirkung zu verabschieden, das die Emissionen des internationalen Flugverkehrs begrenzt. So gründete die ICAO Ende 2012 dazu eine sogenannte High-Level-Group (HLG). Damit die Verhandlungen unter der ICAO ungestört ergebnisorientiert vorangehen können und im September 2013 mit dem Beschließen einer wirksamen Maßnahme enden, setzte die EU im Gegenzug den Einbezug des Flugverkehrs in den Emissionshandel für ein Jahr aus (‚stop the clock') – danach soll er automatisch wieder anlaufen. So kann 2013 für Klimaschutz im internationalen Flugverkehr zu einem Jahr der Richtungsentscheidung werden, vgl. etwa
http://germanwatch.org/de/6461

.