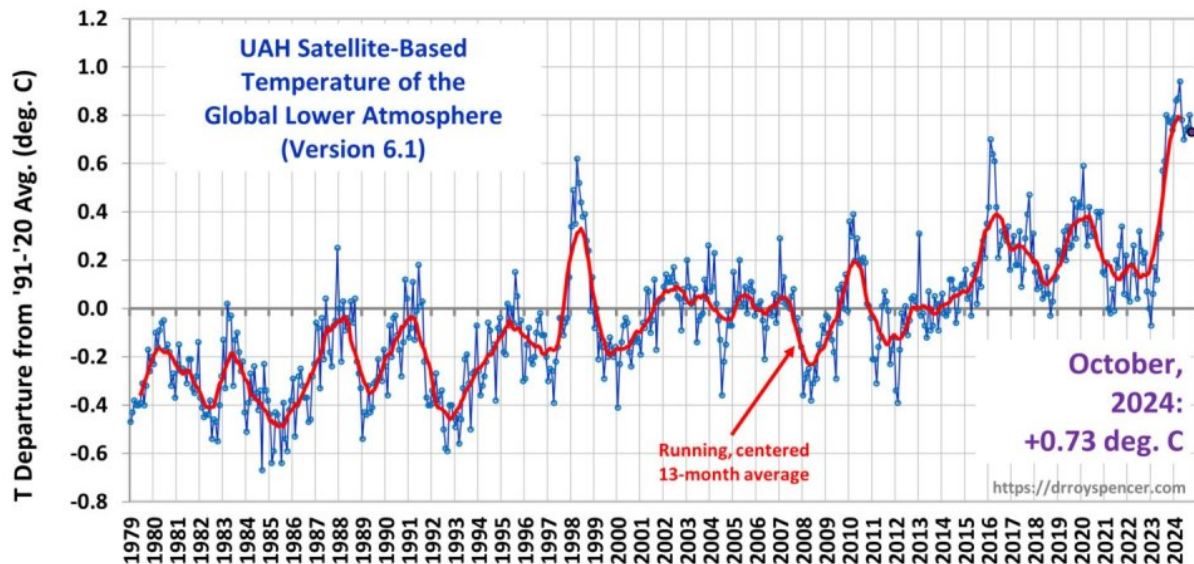


Die Klimapolitik verteuert die Urlaubsreisen der Bürger

geschrieben von AR Göhring | 13. November 2024



<https://www.drroyspencer.com/latest-global-temperatures/>

von Fritz Vahrenholt

Die seit 2023 ungewöhnlich starke Erwärmung der globalen Temperaturen geht im Oktober 2024 leicht zurück. Mit den möglichen Ursachen habe ich mich in meinem letzten newsletter befasst. Die Messergebnisse dieses Monats können nicht mehr mit denen der Vormonate verglichen werden, da das Team um Dr. Spencer von der University of Alabama einen der Messsatelitten, der keine belastbaren Ergebnisse mehr lieferte, aus der Berechnung ausgesondert hat. Da dieser Fehler schon einige Monate andauerte, sind die Messergebnisse entsprechend korrigiert worden. Das führt zu etwa 0,1 Grad Celsius niedrigeren Werten.

Heute befasse ich mich mit den Verteuerungen des Flugverkehrs durch die Klimapolitik der Bundesregierung sowie mit einer neuen Bevölkerungsprognose, die die Klimaszenarien des Weltklimarates für 2100 in Frage stellt.

Die Bundesregierung verteuert die Flugreisen für die Bürger und beschädigt den Wirtschaftsstandort Deutschland

Carsten Spohr, der Vorstandsvorsitzende der Lufthansa, platzte der Kragen. In der Bild-Zeitung sprach er am 12.10.24 Klartext: „Ich mache mir grosse Sorgen um die Anbindung unseres Wirtschaftsstandortes. Die

extrem gestiegenen staatlichen Kosten im Luftverkehr führen weiter zu einem schrumpfenden Angebot. Immer mehr Airlines meiden deutsche Flughäfen oder streichen wichtige Verbindungen.“

Einer seiner Kritikpunkte: die von der Ampelregierung beschlossene Anhebung der Luftverkehrssteuer- auch Ticketsteuer genannt – vom 1.5.2024 von etwa 1,5 Milliarden € auf 2 Milliarden Euro.

Die Luftverkehrssteuer wurde unter Angela Merkel im Jahre 2011 beschlossen, als es noch keine CO₂-Abgabe für den Luftverkehr gab. Sie sollte abgeschmolzen werden und am Ende ganz entfallen, wenn der Luftverkehr am europäischen CO₂-Emissionshandelssystem teilnimmt.

Und tatsächlich war es nach Einführung des europäischen Emissionshandelssystem für den Luftverkehr jahrelange Praxis, die Kosten aus den CO₂-Zertifikaten bei der Luftverkehrssteuer anzurechnen. Daher kam es nicht zu einer Doppelbelastung des Flugverkehrs, denn die Luftverkehrssteuer wurde um den entsprechenden Betrag der CO₂-Zertifikate abgesenkt.

Nun steigen seit 2024 auf Grund der EU-Vorschriften die Kosten für die CO₂-Zertifikate für Flugreisen. Für die 7,6 Millionen t CO₂, die von Deutschland abfliegende Maschinen (ausser Fernreisen) ausstossen, sind in 2024 125 Millionen €, in 2025 250 Millionen € und in 2026 500 Millionen € (bei einem Preis von heute 67 €/tCO₂) aufzubringen. Weil daher der Kürzungsbetrag für die Luftverkehrssteuer immer größer wurde, hat Rot-Grün-Gelb am 1.5.2024 die Verrechnung abgeschafft. Gleichzeitig hat sie sogar noch die Luftverkehrssteuer um 25 % angehoben

Wenn man also den Luftverkehr in Deutschland nachhaltig beieinträchtigen will, dann belastet man die Flugreisen doppelt :

1. Es wird die Verrechnung von Luftverkehrssteuer und CO₂-Abgabe gestrichen
2. Und zusätzlich wird die Luftverkehrsteuer von 1,5 Milliarden auf rund 2 Milliarden angehoben.

Dieses Geld, was die Flugreisenden zu berappen haben, landet in Herrn Habecks Klima- und Transformationsfonds, aus dem Solar- und Windkraftbetreiber subventioniert werden, wenn der Strompreis an der Börse nicht genügend Einnahmen abwirft. Und natürlich bekommen auch diejenigen Unternehmen aus diesem Topf Geld, die sich mit Robert Habeck auf die Traumreise in die Wasserstoffwirtschaft machen. Denken Sie daran, wenn Sie bei der nächsten Fernreise 70,83 € Luftverkehrssteuer – also Ticketsteuer- zu bezahlen haben.

Man hätte ja auch so reagieren können wie die konservative Regierung in Schweden. Sie hat die steigenden CO₂-Preise für den Luftverkehr zum Anlass genommen, die Luftverkehrssteuer zum 1.7. 2024 vollständig zu streichen.

Und der nächste Alleingang zur Rettung der Welt auf Kosten des Flugverkehrs steht vor der Tür. Die EU hat beschlossen, dass ab 2025 2 % „klimaneutraler Treibstoff“, sogenannte SAFs (Sustainable Air-Fuels) eingesetzt werden müssen, ab 2030 bereits 6 %, 2050 70 %.

Hierzu gibt es zwei Verfahren der Herstellung. Zum einen kann der SAF-Kraftstoff aus Biomasse CO₂-frei hergestellt werden. Zum anderen kann er aufwendig auf Basis grünen Wasserstoffs produziert werden. Hierzu müsste Wasserstoff durch Elektrolyse mittels Solar- und Windstrom erzeugt werden und in einem zweiten Schritt der Wasserstoff mit CO₂ zu Kerosin umgesetzt werden (Fischer-Tropsch-Synthese). Da es noch keine Anlagen gibt, um genügend Kraftstoff aus grünem Wasserstoff herzustellen, hat die EU den Einsatz von wasserstoffbasiertem Kraftstoff erst ab 2030 mit einem Anteil von 1,2 % vorgeschrieben. Doch die Bundesregierung hat schon für 2026 eine Quote von 0,5 % für den wasserstoffbasierten SAF-Kraftstoff vorgeschrieben. Bei Nichterfüllung sind Strafzahlungen fällig.

Carsten Spohr beklagt für die Lufthansa zu Recht, dass es diese Kraftstoffe noch nicht in ausreichender Menge gibt: „Wir bräuchten etwa die Hälfte des deutschen Stroms, um genügend Kraftstoffe zu erzeugen“. Und weiter: „Ich glaube nicht, dass Herr Habeck mir das geben wird“

Um die grüne Politik aus dem Traumland in die Realität zu holen, rechne ich das mal vor:

Der Gesamtkerosinverbrauch der bundesdeutschen Fluggesellschaften (im wesentlichen Lufthansa und ihre Töchter) betrug 9 707 797 m³ Kerosin im Jahre 2023. Das entspricht einem Energiegehalt von 86 Milliarden Kilowattstunden (86 TWh). Der energetische Wirkungsgrad der Erzeugung von Kerosin durch Wasserstoffelektrolyse auf Basis von Solar- und Windstrom und anschließender Synthese des Wasserstoffs mit CO₂ hat nach Angaben des Umweltbundesamtes einen Wirkungsgrad von 41 %. (Quelle: Power to Liquid, Umweltbundesamt 2022, S. 16). Demnach benötigt man 210 TWh Strom für die Erzeugung des Lufthansa-Kerosins. Das ist mehr als die Gesamterzeugung aus Photovoltaik und Windenergie in Deutschland im Jahre 2023. Bezogen auf die Gesamterzeugung von 450 TWh in 2023 sind das 47 %.

Carsten Spohr hat also richtig gerechnet. Die Kosten wären übrigens 3 mal so hoch wie herkömmliches Kerosin. (60 €/l heute)

Aber damit ist der Alptraum noch nicht zu Ende. Man könnte den SAF-Kraftstoff ja einfach aus Biokraftstoff machen, etwa aus Rapsöl oder Sonnenblumöl. Das hat die EU aber verboten: er darf nur aus biogenen Abfällen (!) stammen. Daher kauft die Lufthansa zur Zeit sämtliches Frittenfett auf, das die Airline kriegen kann, um die Quote erfüllen zu können. In Deutschland gibt es 200 000 t Frittierfett. Wenn deutsche Fluggesellschaften sämtliches Frittierfett einsetzen würden, kämen sie auf einen Anteil von etwa 2 % von ihrem Gesamtkerosinverbrauch. Eine Quote von 6 % in 2030 zu erreichen, erscheint kaum erfüllbar. Man hört förmlich das schallende Gelächter der Manager von China Airlines, Turkish Airlines oder Emirates. Diese politische Torheit ist im übrigen mit den Stimmen von CDU, SPD, Grünen und FDP im Europaparlament erfolgt. Und danach von der Ampelregierung abgesegnet worden.

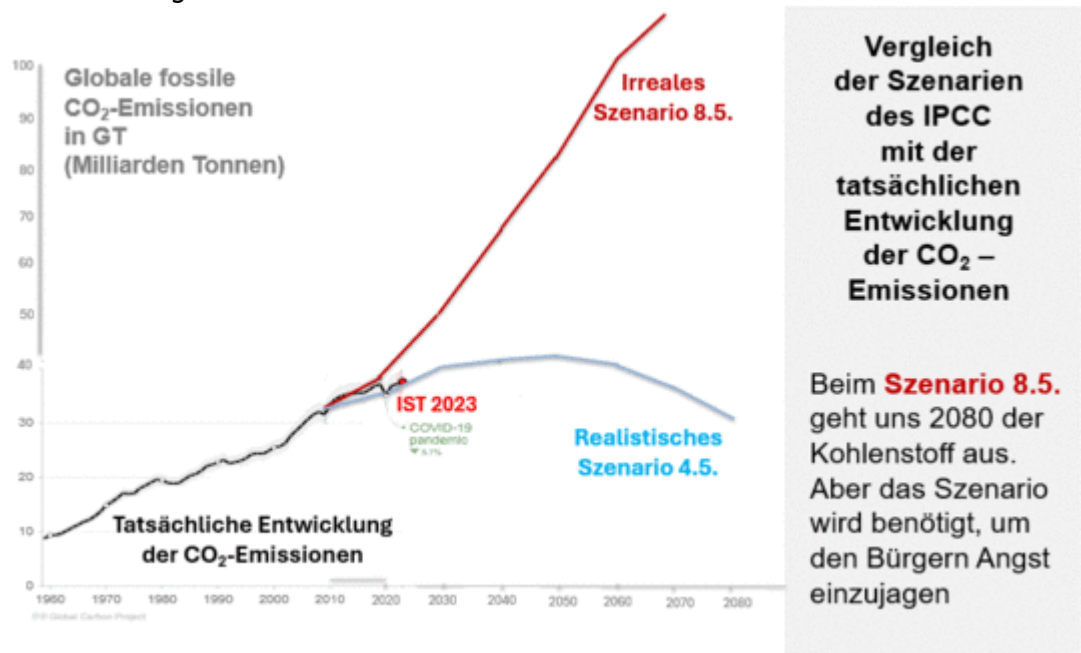
Aber wenn man Grüne gewähren lässt, gibt es noch größere Torheiten. Der rot-grüne Hamburger Senat erhöhte die Flughafengebühr im nächsten Jahr (Wahljahr) für die Passagiere um 15 %. Eine Erhöhung um 2,30 € wird

kaum einer merken, wird man sich gedacht haben, die Bürger haben ja keine Alternative. Ausserdem beschloss der Senat, die Erhöhung erst nach der Wahl im März in Kraft treten zu lassen. Aber die Airlines reagierten, weil der Senat keine Vorstellung hatte über die geringen Margen der Fluggesellschaften. Wenn Fluggesellschaften nur noch 20-30 € pro Passagier Erlösen, bringen 2,30 € das Fass zum Überlaufen. Ryanair, Eurowings und Condor kündigten umgehend an, das Angebot aus Hamburg massiv zusammenzuziehen und ihre Maschinen dort fliegen zu lassen, wo sie günstigere Bedingungen vorfinden. Im Ergebnis werden die Fluggäste schon im nächsten Sommer höhere Preise wegen des geringeren Angebots zu zahlen haben und der Flughafen wird weniger Einnahmen wegen etwa 500 000 fehlender Passagiere haben.

Die TAZ reagierte auf den Abzug der Airlines: „Geht doch!“ und „Das ist eine Gewinn für den Klimaschutz“

Der Rückgang der Weltbevölkerung stellt die Prognosen des Weltklimarates in Frage

Ich habe an dieser Stelle schon häufig die übertrieben alarmistischen Szenarien des Weltklimarates IPCC kritisiert. Nur mit unrealistischen CO₂-Emissionen (Verdreifachung!) können mit Hilfe der umstrittenen Klimamodelle Temperaturprognosen von angstmachenden 3-5 Grad Celsius für das Jahr 2100 errechnet werden (8.5-Szenario siehe Grafik unten). Die realistische Entwicklung der CO₂-Emissionen ist in der folgenden Abbildung mit dem 4.5-Szenario wiedergegeben. Hierfür nimmt selbst der Weltklimarat lediglich eine Temperatursteigerung auf insgesamt 2,7 Grad Celsius an. Wir wissen zwar von der Unzulänglichkeit der Klimamodelle, die Effekte, wie die erhöhte direkte Solarstrahlung auf Grund sich verdünnender Wolken in den letzten Jahren, nicht wiedergeben können. Aber wir nehmen für einen Augenblick an, die IPCC-Modellrechnungen seien realistisch. Selbst dann gibt es Anlass, die Ergebnisse deutlich nach unten zu korrigieren.

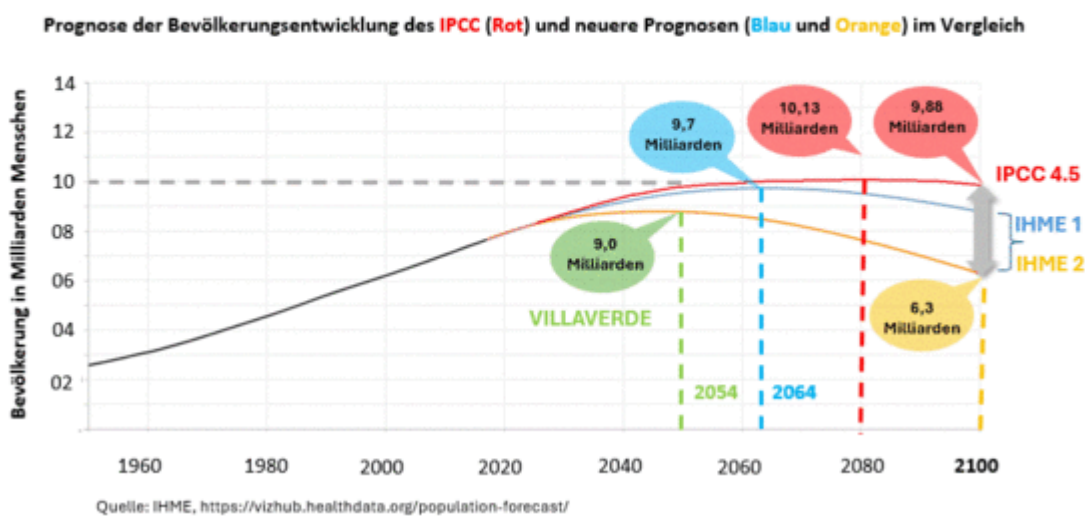


Das Modell 4.5 geht von einer Bevölkerungsentwicklung der Welt mit einem Peak im Jahre 2080 von 10,13 Milliarden Menschen aus. Selbst in 2100 wird noch mit einer Bevölkerung der Welt von 9,88 Milliarden – 1,7

Milliarden mehr Menschen als heute – gerechnet. (siehe nächste Grafik rote Kurve)

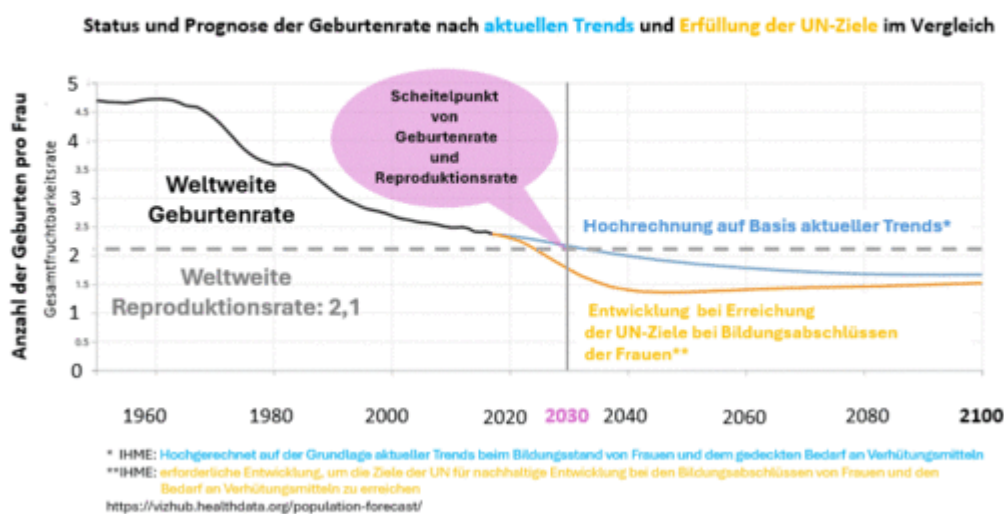
Die neuesten Schätzungen zeichnen ein völlig anderes Bild. Die weltweit anerkannte Bevölkerungsforschungseinrichtung der Universität von Washington IHME geht in einer oberen Schätzung von einem Peak von 9,7 Milliarden Menschen in 2064 aus (siehe Grafik blaue Kurve). In einer unteren Schätzung (gelbe Kurve) gehen sie von einem Peak von rd. 9 Milliarden Menschen in 2054 aus. Diese untere Schätzung wird von dem Demographieexperten Jesus Fernandes-Villaverde von der Universität von Pennsylvania gestützt. In 2100 würden demnach etwa 3,5 Milliarden Menschen weniger auf der Erde leben als das IPCC annimmt.

Milliarden weniger Menschen heißt weniger CO₂-Emissionen: Die Erderwärmung steigt bis 2100 nur bis zum oberen Ende der Ziele des Pariser Klimaabkommens



Die Ursache für den Bevölkerungsrückgang ist die weltweite und mit Verzug auch in Afrika zurückgehende Kinderzahl sogar unter die Erhaltungszahl von 2,1. Diese Entwicklung beginnt bereits 2030.

Ab 2030: Die weltweite Geburtenrate unterschreitet die weltweite Reproduktionsrate



Das hat gravierende Folgen für die CO₂-Emissionen: weniger Menschen – weniger CO₂-Emissionen.

Roger Pielke, ehemaliger Professor an der Universität in Boulder, Colorado, hat in seinem blog die Folgen durchgerechnet und kommt zu einer um 0,6 Grad Celsius geringeren Erwärmung in 2100 in den IPCC-Modellen, nämlich 2,07 Grad.

Das wäre dann eine Erwärmung, die am oberen Rande der Ziele des Pariser Klimaabkommens liegt (Artikel 2 : „der Anstieg der durchschnittlichen Erdtemperatur deutlich unter 2 °C über dem vorindustriellen Niveau gehalten wird und Anstrengungen unternommen werden, um den Temperaturanstieg auf 1,5 °C über dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen“)

Wäre das nicht eine gute Nachricht für die Delegierten der 29. Weltklimakonferenz, die vom 11.-24. November in Baku stattfindet? Die Einhaltung des Pariser Klimaziels ist demnach sehr wahrscheinlich, wenn wir auf dem sehr wahrscheinlichen Pfad der Emissionsentwicklung weiter fortschreiten, nämlich einem leichten Anstieg der Emissionen bis 2050 und danach ein sukzessiver Rückgang bis 2100 auf etwa die Hälfte der Emissionen. Das wäre ohne Wohlstandsverluste erreichbar. Welcher Klimaforscher wagt es, der Bundesregierung diese Realitäten nahezubringen und damit ihren Kurs der Zerstörung der wirtschaftlichen Grundlagen dieses Landes zu korrigieren?

Wenn es die Wissenschaft nicht tut, müssen es die Bürger tun und Politiker wählen, die aufhören, den Bürgern Angst einzujagen, die aufhören, die Bürger und Unternehmen in eine CO₂-freie Politik zu gängeln, die beginnen, den Bürgern das zurückzugeben, was sie verdient haben: Freiheit, Wohlstand und eine gute Zukunft.