

Luftfahrt-Emissionen steigen wieder: Experten fordern sofortige Maßnahmen!

Kleine Zeitung: Neue Erkenntnisse zu Treibhausgasemissionen im Flugverkehr und benötigte Maßnahmen zur Emissionsreduktion.

Wien-Schwechat, Österreich - Die Luftfahrtindustrie sieht sich nach der Pandemie einer kritischen Situation gegenüber. Trotz der Rückkehr zu einem fast normalisierten Flugaufkommen sind die Treibhausgasemissionen in Österreich laut der aktuellen Bilanz des VCÖ wieder nahezu auf dem Niveau von vor Corona angelangt. Im Jahr 2024 verursachte der Flugverkehr in Österreich etwa 2,1 Millionen Tonnen Treibhausgase, ein Anstieg im Vergleich zu 1,8 Millionen Tonnen im Jahr 2004. Diese Zahlen verdeutlichen die Notwendigkeit einer drastischen Reduktion der Emissionen im Luftverkehr.

Die Expertin Katharina Jaschinsky vom VCÖ fordert eine schnelle und umfassende Senkung der Emissionen. Der VCÖ kritisiert auch, dass Fluggesellschaften in Europa keine Mineralölsteuer auf Kerosin zahlen. Diese Steuerbefreiung kostete den österreichischen Staat im Jahr 2022 geschätzte 570 Millionen Euro. Jaschinsky drängt darauf, dass die EU und ihre Mitgliedstaaten das grenzüberschreitende Bahnangebot ausbauen und verbessern, während sie gleichzeitig Geschäftsreisen zunehmend durch digitale Lösungen wie Videokonferenzen ersetzen sollten.

Technologische Fortschritte in der Luftfahrt

In Deutschland zeigt sich jedoch ein positiver Trend. Laut der

Pressemitteilung des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) ist der durchschnittliche Kerosinverbrauch der deutschen Fluggesellschaften auf 3,44 Liter pro Passagier und 100 Kilometer gesunken. Dies stellt einen Rückgang von 45 Prozent seit 1990 dar, was in gleichem Maße die CO₂-Emissionen pro Passagier reduziert hat. BDL-Präsident Jens Bischof betont die jährlichen Milliardeninvestitionen in energieeffiziente Flugzeuge. Mit der Erneuerung alter Flugzeuge können Emissionen um bis zu 30 Prozent gesenkt werden.

Die Gesamtflotte der deutschen Fluggesellschaften umfasst 810 Flugzeuge, und Bestellungen für 427 neue Maschinen bis 2034 sind bereits in Arbeit. Diese modernen Langstreckenflugzeuge weisen einen Kerosinverbrauch von gerade einmal 2,1 bis 2,5 Litern pro Passagier und 100 Kilometer auf, abhängig von der Sitzplatzkonfiguration. Trotz dieser Fortschritte verzögert die anhaltende Engpasssituation bei Flugzeugherstellern die Flottenerneuerung und damit potenzielle CO₂-Einsparungen.

Klimawirkung und Strategien zur Minderung

Die Klimawirkung des Luftverkehrs beschränkt sich nicht nur auf CO₂-Emissionen. Etwa zwei Drittel der Klimawirkung sind sogenannte „Nicht-CO₂-Effekte“, die unter anderem durch die Verbrennung von Kerosin und die dort entstehenden klimawirksamen Substanzen beeinflusst werden. Diese Effekte müssen in den zukünftigen Prognosen zur Klimawirkung des Luftverkehrs berücksichtigt werden, wie das Umweltbundesamt in seiner Informationsschrift erläutert.

Um den Einfluss des Luftverkehrs auf das Klima zu mindern, werden technische, organisatorische und regulatorische Maßnahmen angeregt. Dazu gehören beispielsweise der Einsatz von E-Kerosin, die Verbesserung der Bahninfrastruktur sowie internationale Kooperationen, um eine nachhaltige Mobilität zu fördern. Gemäß den Erkenntnissen des VCÖ erfordert die

aktuelle Lage eine schnellere Implementierung und Förderung verstandvoller Mobilitätsalternative wie dem Zug.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass sowohl technische Innovationen als auch politische Maßnahmen unerlässlich sind, um die Klimasituation des Luftverkehrs deutlich zu verbessern. Die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten sind gefordert, das nötige Umfeld für eine nachhaltige Entwicklung zu schaffen, während die Luftfahrtindustrie gleichzeitig ihre Anstrengungen zur Verbesserung der Umweltbilanz intensivieren muss.

Details	
Vorfall	Umwelt
Ort	Wien-Schwechat, Österreich
Quellen	<ul style="list-style-type: none">• www.kleinezeitung.at• www.bdl.aero• www.umweltbundesamt.de

Besuchen Sie uns auf: die-nachrichten.at