

Klimadebatte und Luftverkehr

Eine Position der Austrian Cockpit Association

Fakten

Die Luftfahrt ist für 2,7% der weltweiten CO₂-Emissionen verantwortlich.

Die österreichische Luftfahrt emittiert 3% der Treibhausgase innerhalb von Europa.

Ein Braunkohlekraftwerk setzt pro Jahr 30 Millionen Tonnen CO₂ frei, die gesamte Austrian Airlines Flotte 2,4 Millionen Tonnen CO₂.

Am Beispiel des heimischen Flagcarriers Austrian Airlines: der Treibstoffverbrauch ist von 2004 bis 2017 um 16% gesunken, während die Passagierzahlen zeitgleich um 30% gestiegen sind.

Neue Flugzeuggenerationen verbrauchen 25% weniger Kerosin und reduzieren somit den CO₂ Ausstoß.

Bestehende und zukünftige Systeme zur Emissionsbeschränkung

➤ ETS – Das europäische Emissionshandelssystem

Alle europäischen Airlines sind in diesem System. Für jede Tonne CO₂ muss mit einem EUAA (European Union Aviation Allowance = Zertifikat) gegengerechnet werden. Die EU Kommission vergibt für jede Periode Zertifikate. 2018 waren dem ETS 62 Mio Tonnen CO₂ unterworfen. 31,3 Mio Zertifikate wurden (zu 80%) zugeteilt, bzw. versteigert. Der Rest von 30,7 Mio musste von den Airlines an der Börse gekauft werden. Diese werden an der EEX (European Energy Exchange) gehandelt. Derzeit kostet 1 Zertifikat für 1 Tonne CO₂ € 22,50 (Stand 28.10.2019).

➤ CORSIA – das Emissionskompensationssystem der ICAO

Auch wenn die ICAO Mitgliedstaaten in der ersten Phase der Umsetzung noch freiwillig dabei sein können (Beitritt zwischen 2021 und 2027) – dazu haben sich z.B. alle EU Staaten verpflichtet – so gilt das nicht für Luftfahrtunternehmen. Diese müssen seit 1.1.2019 ihre Emissionen an eine Behörde (in Österreich ist dies das Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus) melden. Ab 2021 beginnt dann das sogenannte Carbon-Offsetting (Zertifikatkauf). Die Emissionen dürfen nicht mehr höher als im Beobachtungszeitraum 2019-2020 sein (CO₂ neutral bleiben bzw. wachsen), das werden die Airlines am Ende des jeweils drei Jahre dauernden Erfüllungs-Zeitraums unter Beweis stellen müssen.

➤ Lärmentgelt

Flughäfen sind verpflichtet, von Luftfahrzeugen, die den Boden des Flughafens berühren, ein Lärmentgelt einzuheben. Das Entgelt ist minutiös auf die Lärmwerte des Luftfahrzeuges abgestimmt. Selbstverständlich werden Airlines mit neuerem Gerät geringere Kosten haben als jene, die ältere Maschinen einsetzen. Leider sind die Investitionen für neue Flugzeuge hoch, der längere Betrieb ist der wirtschaftlichen Überlegung geschuldet.

➤ Nationale Flugabgaben (Ticketsteuer)

Diese Besteuerung (für Kurz-, Mittel- und Langstreckentickets) wurde in Österreich 2011 eingeführt, ein Jahr zuvor in Deutschland, um zusätzliche Steuereinnahmen zu lukrieren, es ist dies aber kein Lenkungsinstrument zur Vermeidung von CO₂. Eine ähnliche Ticketsteuer wurde auch in anderen EU Ländern eingeführt, allerdings in unterschiedlichen Höhen, die durchwegs geringer sind als jene in D und Ö.

Was spricht gegen eine CO₂- oder Kerosinsteuer?

Flüge finden zu 95% grenzüberschreitend statt. Eine EU-weite CO₂ Steuer würde zu einer drastischen Wettbewerbsverzerrung führen. Ausländische Luftfahrtunternehmen würden Treibstoff „mitnehmen“ (Tankering), um die Steuerlast in der EU zu vermeiden. Das würde heimischen Airlines, die nicht nur Verkehrsaufgaben übernehmen, sondern darüber hinaus in den europäischen Markt investieren und bereits für ein generelles Steueraufkommen sorgen, stark benachteiligen. Eine Kerosin- oder CO₂ Steuer, die nicht international gilt, führt damit nicht zum gewünschten Ergebnis der Verringerung der CO₂ Belastung, sondern möglicherweise sogar zu einer Steigerung. CO₂ belastet die Umwelt am gesamten Planeten.

Was muss die Politik tun?

Förderung des nationalen und internationalen Ausbaus und Modernisierung des Schienennetzes

Steuerliche Lenkungsmaßnahmen wie eine CO₂ Abgabe oder Kerosinsteuer müssen international und wettbewerbsneutral stattfinden. Falls das gelingt, müssten die Einnahmen daraus zweckgebunden in Klimaschutzmaßnahmen des Luftverkehrs reinvestiert werden.

Der Luftraum, den Airlines benutzen, ist noch sehr stark segmentiert. Damit kommt es zu Umwegen, die vermeidbar wären. Das Projekt „Single European Sky“ soll hohe Priorität haben.

Die Einnahmen durch die Luftverkehrsabgabe müssen in die Effizienz und den Klimaschutz im Luftverkehr investiert werden.

Förderung der Forschung von sparsameren Flugzeugen, neuen Antriebstechnologien.

Was müssen Airlines tun?

Airlines müssen in moderne und emissionsarme Flotten investieren. Auch zusätzliche technische Modifikationen der vorhandenen Flugzeuge (Winglets, Gewichtsreduktion, regelmäßige Wartungen) sollten in Betracht gezogen werden.

Ökologisch sind folgende Praktiken abzulehnen: PR- und Rundflüge, das Mitführen von extra Treibstoff für mehrere Flugabschnitte, vermeidbare Leerflüge (z.B. zu Wartungen), schnelleres Fliegen aufgrund von Zeitersparnis, Flugstrecken mit wenig Nachfrage.

Was muss die Industrie tun?

Forschung für noch sparsamere Flugzeuge

Forschung an effizienteren Triebwerken und alternativen Antriebstechnologien

Klimaneutrale Treibstoffe als Ersatz für fossile Brennstoffe müssen entwickelt und ausreichend zu Verfügung gestellt werden.

Was müssen Piloten tun?

Verantwortungsbewusste Piloten halten die CO₂ Emissionen so gering wie möglich. Dazu zählen eine optimale Wahl der Flughöhe (wenn möglich), Strecke, und Geschwindigkeit.

Rollen mit nur einem laufenden Triebwerk, optimaler Einsatz von Fahrwerk und Landeklappen.

Die Flugsicherheit bleibt jedoch bei allen Maßnahmen oberstes Gebot!

Was kann man als Passagier tun?

Verantwortungsvoll reisen: Abwägen, ob der Flug wirklich notwendig ist. In manchen Fällen können Strecken mit Bahn oder Bus zurückgelegt werden, auch eine Telefon-Konferenz ist in Betracht zu ziehen und kann Zeit sparen.

Leichtes Gepäck: Der Verzicht auf 10 kg Gepäck spart in etwa 30 kg CO₂ auf einem Langstreckenflug.

Die Wahl der Airline: Als Beispiel sei Austrian Airlines angeführt: bereits seit 2008 können Passagiere über einen Emissions-Rechner ihren persönlichen CO₂ Ausstoß für den gebuchten Flug berechnen

lassen und diesen direkt im Buchungsprozess des Flugtickets kompensieren. Über die errechnete Kompensation werden Klimaprojekte im In- und Ausland wie beispielweise Biomasse-Anlagen, Windparks und Kleinwasserkraftwerke finanziert. Es wurden bis heute 100 Tonnen CO₂ über dieses Verfahren kompensiert! Weiters wurden bei Austrian Airlines Initiativen wie „Fly greener“ gestartet. Konkret werden im Rahmen des Projekts „ReOil“ Plastiktrinkbecher an Bord gesammelt und an die OMV weitergegeben, wo diese in einem thermischen Verfahren in synthetisches Öl umgewandelt werden.

Und die alternativen Lösungsvorschläge in der Luftfahrt?

Mehrkosten von alternativen Treibstoffen wie Biotreibstoff, Wasserstoff oder strombasierender Kraftstoff würden derzeit einen finanziellen Mehraufwand von 40% bis 400% für Airlines bedeuten.

Synthetisches Kerosin ist nicht in ausreichender Menge vorhanden.

Man bräuchte derzeit eine 700 Tonnen schwere Batterie, um ein Langstreckenflugzeug elektrisch anzutreiben.

ACA empfiehlt

1. Faire Arbeitsbedingungen und adäquate Entlohnung aller in der Luftfahrt tätigen (Cockpit, Kabine, Vorfeld, BackOffice, Flugsicherung, Technik etc.)
2. EU-weite (besser noch weltweite) Mindeststandards in Qualifikation
3. Soziale Standards und Arbeitsbedingungen für den gesamten Luftfahrtsektor

Damit wären Tickets um wenige Euros wesentlich unwahrscheinlicher. Die Steigerungsraten der Luftfahrt wären vermutlich etwas geringer und wir könnten Zeit gewinnen, dass ‚Grüne-Luftfahrt-Technologie‘ aufholt.

ACA hat es sich zur Aufgabe gemacht, das Bewusstsein seiner Mitglieder für den Klimaschutz zu schärfen, dieses Positionspapier soll dazu den Anfang bilden. Piloten und Pilotinnen sollen alle Möglichkeiten in ihrem Einflussbereich aktiv nutzen und somit zum Klimaschutz beitragen.

Quellen: Austrian Airlines, Wikipedia, Vereinigung Cockpit, airliners.de, ICAO, IATA