

Klimadebatte und Luftverkehr

Eine Position der Austrian Cockpit Association

Fakten

Die Luftfahrt ist für 2,5% der weltweiten CO₂-Emissionen verantwortlich.

Die innereuropäische Luftfahrt produziert 0,52 Prozent des europäischen CO₂-Ausstoßes.

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

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 24,08 Euro (Stand 25.02.2020).

➤ 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.

➤ Lärmengelt

Flughäfen sind verpflichtet, von Luftfahrzeugen, die den Boden des Flughafens berühren, ein Lärmengelt 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.

Nationale und internationale Besteuerungen

Um das gesetzte 2°C Ziel aus dem Pariser Klima-Abkommen zu erreichen, braucht es eine klare und konsequente Klimastrategie in jedem Land. Die Luftfahrt ist für 2,5% der weltweiten CO₂-Emissionen verantwortlich, berücksichtigt man zusätzliche Faktoren wie die Freisetzung von Rußpartikeln, induzierte Cirrus Wolken (hervorgerufen durch Kondensstreifen) und die Emission von Stickoxiden (NO_x), welche zu Ozonbildung führen, erhöht sich der Gesamtbeitrag des Luftverkehrs am menschengemachten Klimawandel auf rund 4,9%.

Die CO₂ Reduktion, die mittels CORSIA, respektive ETS erreicht werden kann, beläuft sich laut Hochrechnungen auf etwa 0,8% pro Jahr. Um das 2°C-Ziel aus dem Pariser Abkommen zu erreichen, benötigt man jedoch eine CO₂ Reduktion von mindestens 2%. Es müssen also, bis es zu einer wirksamen einheitlichen und internationalen Abgabepflicht kommt, zusätzliche Klimamaßnahmen getroffen werden. Denkbar wäre eine temporäre nationale Abgabe in Form einer CO₂-Steuer oder einer Ticketabgabe, oder einer Verpflichtung zur Beimischung von Biofuel zum Treibstoff („Quota Obligation“). Sämtliche Einnahmen müssten jedoch zweckgebunden werden. Mit diesen Mitteln sollte Forschung für eine nachhaltige Luftfahrt finanziert werden, um entsprechenden Fortschritt zu ermöglichen. Das höchste Ziel sollte jedoch immer eine global vereinheitlichte und wirksame „Klima-Besteuerung“ sein.

Ticketsteuer versus CO₂ Steuer

Eine Ticketsteuer generiert Steuer-Einnahmen für den Staat, die zweckgebunden für Forschung nach alternativen Treibstoffen und andere ökologisch zukunftsorientierte Projekte in der Luftfahrt verwendet werden sollten. Jedoch bringt eine Ticketsteuer ein Luftfahrtunternehmen nicht dazu, in eine neue Flotte oder in alternative Treibstoffe zu investieren, da es keinen Anreiz zu einer CO₂ Reduktion gibt. Eine internationale CO₂ Abgabe würde Airlines dazu bewegen, ihre Flotte bei wirtschaftlicher Möglichkeit zu verjüngen und den CO₂ Ausstoß durch die Nutzung von alternativen Treibstoffen zu reduzieren. Eine rein nationale CO₂ Besteuerung jedoch würde drastische Nachteile für die heimischen Luftfahrtunternehmen bedeuten.

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. Nationale Besteuerungen dürfen zu keinen Wettbewerbsnachteil für die heimischen Airlines führen.
- Die Einnahmen durch die Luftverkehrsabgabe, oder einer CO₂ Besteuerung müssen in die Effizienz und den Klimaschutz im Luftverkehr 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 und könnte eine Luftraumentlastung von 10% bewirken. Bei Durchsetzung des Single European Sky muss es eine Regelung geben, welche eine erneute Erhöhung der Flugfrequenzen und somit eine erneute Überlastung des Luftraumes verhindert.
- 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 der 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 bis heute noch nicht in ausreichender Menge vorhanden.

Es muss in die Forschung und Weiterentwicklung dieser zukunftsorientierten Methoden investiert werden, um diese wirtschaftlich interessant für Airlines zu machen.

ACA empfiehlt

1. Die österreichische Ticketsteuer muss an die Forschung für alternative Treibstoffe und zukunftsorientierte ökologische Projekte in der Luftfahrt zweckgebunden werden.
2. Es müssen wirksame Anreize für Airlines geschaffen werden, um den hauseigenen CO₂ Ausstoß zu reduzieren.
3. Steuerliche Vorteile bei der Nutzung von alternativen Treibstoffen und eine „Quota Obligation“ für einen gewissen Prozentsatz an Biotreibstoffen.

ACA fordert weiters:

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

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, ECA, ICAO, IATA