

Verbote von Kurzstreckenflügen und Kerosinsteuer - falsche Konzepte gegen den Klimawandel

Die konkreter werdenden Pläne der Einführung einer Kerosinsteuer für den europäischen Flugverkehr sowie des Verbots von Kurzstreckenflügen in Österreich helfen dem Klima nicht. ÖLFV Präsident Peter Malanik fordert stattdessen die Förderung von CO2 neutralen Treibstoffen, für die es bereits mehrere Technologien gibt.

„Ein Verbot von Kurzstreckenflügen, wie es kürzlich Bundesministerin Gewessler im Hinblick auf Graz und Klagenfurt wieder in den Raum gestellt hat, ist klimapolitisch ausgesprochen sinnlos und bewirkt sogar das Gegenteil dessen was beabsichtigt ist, so ÖLFV Präsident Peter Malanik.

Malanik weiter: „Fast alle Passagiere auf sehr kurzen Flugstrecken sind Umsteigepassagiere, die eine viel längere Flugreise vorhaben. Diese Passagiere werden, wenn es keine Kurzstreckenflüge mehr gibt, entweder mit dem Auto zum nächst gelegenen größeren Flughafen fahren und ihre Reise von dort direkt antreten. Oder die verbotenen Kurzstreckenflüge werden mit Flügen zu weiter entfernten Drehscheiben ersetzt. Beides belastet die Umwelt mehr als die Kurzstreckenflüge. Das ist in Salzburg bereits gut feststellbar. Kaum jemand reist mit der Bahn zum Flughafen Wien um von dort einen Langstreckenflug anzutreten. Fast jeder fährt mit dem Auto zum Flughafen München. Und in Graz und Klagenfurt würde das ähnlich sein.“

Der europäische Flugverkehr macht nur 0,52 Prozent der CO2-Emissionen aus

Was aber wäre, wenn sämtliche Kurzstreckenflüge (bis 500 km) in Europa entfallen würden? Eine kürzlich veröffentlichte Studie der Eurocontrol zeigt, dass Kurzstreckenflüge zwar fast ein Viertel aller europäischen Flüge ausmachen, aber nur 3,8% der vom Luftverkehr in Europa produzierten CO2-Emissionen verursachen. Und das vor dem Hintergrund, dass der europäische Luftverkehr ohnehin nur für 0,52% der CO2-Emissionen verantwortlich ist.

Daran lässt sich aber auch leicht erkennen, dass eine Kerosinbesteuerung für den europäischen Luftverkehr klimapolitisch ebenso sinnlos wäre. Profitieren würde davon nicht das Klima sondern Airlines aus Drittstaaten, wie beispielsweise aus den Vereinigten Arabischen Emiraten, China oder Drehkreuze die nicht zur EU gehören wie Istanbul.

„Bei weitem sinnvoller wäre es die Marktfähigkeit von alternativen Treibstoffen zu fördern. Es ist vollkommen unverständlich, dass eine bereits vorhandene und tatsächlich klimapolitisch sinnvolle Lösung von den politischen Entscheidungsträgern nicht nachdrücklich unterstützt wird“, so Peter Malanik.

Rückfragehinweis:

Österreichischer Luftfahrtverband | Austrian Aviation Association

Alexandra Slama, Generalsekretärin

a.slama@luftfahrtverband.at

+43 664 593 38 34