

Umwelt

Ökobilanz: Luftverkehr – Treiber des Fortschritts

Investitionskraft erhalten

Allein Lufthansa hat seit 1991 rund 50 Prozent ihrer zusätzlichen Transportleistung CO₂-neutral erbracht. Grund sind u.a. Milliardenaufwendungen für modernstes Fluggerät. Die Politik muss das Ihrige tun, um diese Investitionskraft und -willigkeit zu erhalten und zu stärken. Nur gemeinsam kann Klimaschutz nachhaltig sein.

Regelmäßig werden Airlines von interessierter Seite als Klimakiller gebrandmarkt. Zu Unrecht: US-Forscher aus Berkeley weisen erstmals in einer aktuellen Studie nach, dass die Gesamtökobilanz des Luftverkehrs deutlich besser ausfällt als vielfach angenommen. Zwar können die amerikanischen Daten nicht eins zu eins auf Europa übertragen werden – als wissenschaftlich abgesicherte Orientierungspunkte dienen sie aber allemal.

Gesamtschau statt Stückwerk

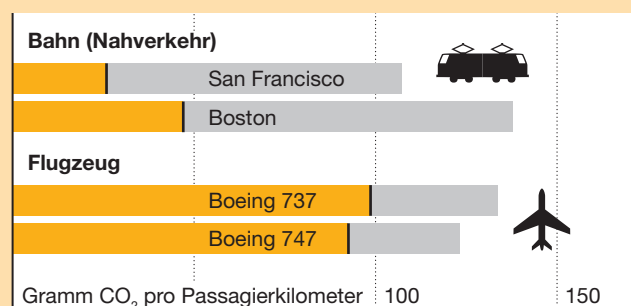
Die Umweltverträglichkeit eines Verkehrsträgers ist nicht allein am Emissionsausstoß während des Betriebes messbar. So sind beispielsweise der Energie- und Landverbrauch für den Bau von drei Kilometern Start- und Landebahn mit den vielen tausenden Kilometer Schienennetz, das zudem wertvolle Landschaft

zerschneidet, ins Verhältnis zu setzen. Entsprechend betrachten die Forscher Chester und Horvath die Gesamtökobilanz inklusive Emissionen, die bei Bau und Wartung der Infrastruktur, Fahrzeugherstellung oder Treibstoffproduktion anfallen.

Das Ergebnis ist erhellend: Der Luftverkehr stößt abseits des Flugbetriebes 31 Prozent zusätzliche Emissionen aus. Bei der Bahn sind es hingegen 155 Prozent. Die Gesamtökobilanz verschiebt sich dadurch deutlich zu-

gunsten des Luftverkehrs. Unter Berücksichtigung unterschiedlicher Auslastungsszenarien beim Energieverbrauch oder bei den CO₂-Emissionen liegen Bahn sowie mittlere und größere Flugzeuge ebenfalls gleichauf. In Bezug auf Schwefeldioxid (SO₂) ist das Flugzeug mit Abstand das umweltfreundlichste Transportmittel überhaupt. Bisherige Studien haben dies nicht oder nicht ausreichend berücksichtigt und damit ein verzerrtes Bild geliefert.

Ausgewählte CO₂-Emissionen einzelner Verkehrsträger



- Emission während des Betriebs
- Sonstige Emissionen u.a. Aufbau und Wartung der Infrastruktur, Herstellung und Wartung der Fahrzeuge, ruhender Fahrzeugbetrieb und Treibstoffproduktion

Die Studie ist abrufbar unter: <http://www.iop.org/EJ/abstract/1748-9326/4/2/024008/>

Airlines stehen zu ihrer Verantwortung

Airlines werden ihre gute Ökobilanz nicht als Feigenblatt nutzen. Lufthansa kämpft weiter für einen umweltfreundlichen Luftverkehr. Auch geben die ambitionierten Klima- und Umweltziele des Weltluftfahrtverbands IATA die Richtung vor:

- Bis 2020 soll die Treibstoff- und CO₂-Effizienz um 1,5 Prozent pro Jahr verbessert werden.
- Ab 2020 soll das Transportwachstum CO₂-neutral erfolgen.
- Im Jahr 2050 sollen nur noch 50 Prozent des Emissionsniveaus von 2005 ausgestoßen werden.

Die Luftfahrt ist die erste weltweit operierende Branche mit ebenso ehrgeizigen wie konkreten CO₂-Reduktionszielen.