

Kurzstreckenflüge jetzt verbieten?

Das wäre eine Scheinlösung, die sogar mehr CO<sub>2</sub> verursacht. Kaum jemand auf einem Kurzstreckenflug will nur diese kurze Strecke fliegen. Fast alle fliegen die Kurzstrecke nur um einen Anschlussflug zu einer weit entfernten Destination zu nehmen. Verbietet man Kurzstreckenflüge, fliegen Umsteigepassagiere eben über einen weiter entfernten Flughafen. Wenn also ein Grazer nach Tokio muss, fliegt er jetzt von Graz nach Wien und von dort weiter nach Tokio. Würde der Graz - Wien Flug verboten, fliegt er eben nach Frankfurt und von dort nach Tokio. Ein Umweg, der mehr CO<sub>2</sub> produziert. In den seltenen Fällen, wo die Bahn eine brauchbare Alternative zum Flugzeug ist, z.B. Linz - Wien, werden Kurzstreckenflüge ganz ohne Verbot ohnehin eingestellt. Denn es für die AUA wirtschaftlicher diese kurze Strecke nicht zu fliegen, wenn sie die Passagiere für einen Weiterflug per Bahn zugeliefert bekommt. Anders in Salzburg. Dort musste die AUA aus politischer Symbolik die Flüge einstellen, obwohl es für Umsteigepassagiere kein sinnvolles Bahnprodukt gab. Also fahren die Passagiere mit dem Auto nach München und fliegen von dort in die Welt. Nicht gerade CO<sub>2</sub> sparend. Und von wegen politischer Symbolik: 24% aller Flüge in Europa sind Kurzstreckenflüge, produzieren aber nur aber nur 3,8% der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Ökologisch gescheiter ist der Einsatz von CO<sub>2</sub>-neutralem Kerosin für alle Flüge. 4% Beimischung bringt mehr als alle Kurzstreckenflüge zu streichen. Halten wir uns also nicht mit sinnlosen Diskussionen über Verbote auf, sondern fördern wir den Bau von Produktionsanlagen für CO<sub>2</sub>-neutrale Kraftstoffe. So wäre rasch viel für die Umwelt und den Klimaschutz getan. Die Technologie dafür gibt es längst.

*Dr. Peter Malanik*

*Präsident Österr. Luftfahrtverband*