

## **Luftfahrtverband weist jüngste Behauptungen von Greenpeace zurück und stellt klar: „Sustainable Aviation Fuels sind wichtigster und ungemein wirkungsvoller Hebel für nachhaltige Luftfahrt“**

**Entgegen der unsachlichen Behauptungen von Greenpeace ist die Luftfahrt bereits mit konkreten Schritten am Weg, das erste CO<sub>2</sub>-neutrale Massenverkehrsmittel zu werden. Schon jetzt stößt die gesamte europäische Luftfahrt weniger als 1% der CO<sub>2</sub>-Emissionen in Europa aus und global liegt der Wert bei unter 3% (alle Werte vor der Pandemie). Durch die Einführung von synthetischen Kraftstoffen werden diese geringen Prozentsätze aus heutiger Sicht bis 2045 auf Null gesenkt. Das weiß auch Greenpeace. Und ignoriert dabei auch noch den Umstand, dass die Luftfahrt unter allen Verkehrsmitteln jenes mit dem geringsten Flächenverbrauch ist. Stattdessen schlägt Greenpeace Maßnahmen vor, die - wenn sie denn umgesetzt würden - den CO<sub>2</sub> Ausstoß sogar erhöhen würden.**

Am Thema und den Klimazielen vorbei gehen die jüngsten Behauptungen von Greenpeace zu den Klimaschutzaktivitäten der Luftfahrt. Anstatt sinnvolle Maßnahmen wie CO<sub>2</sub>-neutrale Treibstoffe, die echte CO<sub>2</sub>-Reduktionen bringen, zu unterstützen, wird mit unsachlichen Argumenten einer reinen Symbolpolitik das Wort geredet:

### **Kurzstreckenflüge sind Zubringerflüge – ein Verbot bringt keine CO<sub>2</sub>-Reduktion sondern oft das Gegenteil.**

Ein Wegfall dieser Flüge brächte schon auf den ersten Blick kaum Nutzen für den Klimaschutz: Laut einer Eurocontrol-Studie machen Kurzstreckenflüge zwar 24,1% aller Flüge in Europa - aber nur 3,8% der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus. Ein Verbot von Kurzstreckenflügen, die fast ausschließlich Umsteigeverkehr befördern hätte genau nur einen Effekt: Die Verlagerung des Zubringer-Flugverkehrs zu weiter entfernten Drehkreuzen oder zu einer vermehrten Anreise mit dem Auto zu Drehscheibenflughäfen und somit zu deutlich mehr CO<sub>2</sub>-Emissionen. Wenn die Bahn ein intermodales und vergleichbares Zubringerprodukt anbietet, werden die Flüge sowieso eingestellt, ganz ohne Verbote. Dies zeigt die Bahnanbindung Linz-Wien.

### **Nationale oder regionale Verteuerung von Kerosin erhöht den „Tanktourismus“ in der Luft und lenkt Verkehrsströme über außereuropäische Drehscheiben.**

Nationale oder regionale Besteuerungen von Kerosin führen dazu, dass dort getankt wird, wo diese Steuern nicht erhoben werden. Kerosin wird dadurch unnötig mitgeschleppt, Flugzeuge werden schwerer als sie sein müssten und schwerere Flugzeuge produzieren mehr Emissionen. Außerdem würde Langstreckenverkehr vor allem von außereuropäischen Drehscheiben betrieben werden, damit nur die Zubringerflüge mit teurerem, weil versteuerten Kerosin betankt werden müssen. Das bedeutet wieder Umwege. Und mehr CO<sub>2</sub>-Emissionen.

### **Alternative Treibstoffe bringen echte CO<sub>2</sub>-Reduktion.**

Die Greenpeace - Kritik an alternativen Treibstoffen (Sustainable Aviation Fuels – kurz SAF) ist schlichtweg unsachlich: Selbstverständlich werden keine in Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion gewonnenen Kraftstoffe eingesetzt werden, sondern Kraftstoffe, die aus CO<sub>2</sub>, Biogas (Methan), Plastikabfall, und ähnlichem unter Einsatz von grünem Strom gewonnen werden. Derart klimaneutral gewonnene Treibstoffe bringen nachweisbare Einsparungen bei CO<sub>2</sub>-Emissionen und sind rasch einsetzbar: Die Technologie ist verfügbar, die Treibstoffe können mit der bestehenden Betankungsinfrastruktur und Triebwerkstechnologie verwendet werden und für Europa bietet sich die Chance, eine eigene Technologie- und

Produktionskompetenz zu etablieren: Mit den im EU-Programm „Fit for 55“ vorgesehenen Beimengungspflichten für SAFs würde eine Nachfrage geschaffen und mit einer Zweckwidmung von fluggebundenen Steuern, wie der österreichischen Ticketabgabe, könnte der Ausbau der Produktionsstätten ebenso unterstützt werden, wie die weitere Forschung zur Reduktion der Kosten für SAF. Das ist ein echter Hebel für klimaneutrales Fliegen in der Zukunft, der realistisch umsetzbar ist und nachweisbare Verbesserungen bringt.

**Schon eine Beimischungsquote von 4%, die rasch und leicht erreichbar ist, bringt mehr als alle Kurzstreckenflüge, also ein Viertel des Europäischen Luftverkehrs, zu streichen.**

Symbolhafte Verbotsdiskussionen und unsachliche Stimmungsmache gegen vermeintliche Sündenböcke bringen definitiv keine CO<sub>2</sub>-Reduktionen und helfen dem Klima damit nicht, fasst der österreichische Luftfahrtverband zusammen.

**Rückfragehinweis:**

Österreichischer Luftfahrtverband | Austrian Aviation Association

Alexandra Slama, Generalsekretärin

[a.slama@luftfahrtverband.at](mailto:a.slama@luftfahrtverband.at)

+43 664 593 38 34