

Thema: Klimaneutral fliegen – Strategien und Maßnahmen für mehr Klimaschutz im Luftverkehr

Beitrag: 2:21 Minuten

Anmoderationsvorschlag: Viele Menschen machen sich große Sorgen um unseren Planeten: Der Klimawandel nimmt an Tempo zu, Umwelt- und Klimaschutz werden immer wichtiger, gerade auch beim Thema Mobilität. Die Politik diskutiert beispielsweise gerade über Tempolimits auf Autobahnen, will mehr E-Autos auf die Straße bringen, den Schienenverkehr stärken, und manch einer fordert sogar Flugverbote auf Kurzstrecken. Über die Zukunft des Fliegens berichtet Helke Michael.

Sprecherin: Wegen Corona sind im ersten Halbjahr 2021 so wenig Menschen geflogen wie zuletzt vor 50 Jahren. Inzwischen geht es mit dem Flugverkehr aber wieder aufwärts.

O-Ton 1 (Matthias von Randow, 19 Sek.): „Und vor dem Hintergrund ist es umso wichtiger, dass wir diesen wachsenden Luftverkehr in Einklang mit dem Klimaschutz bringen, also ein Luftverkehr möglichst ohne Treibhausgasemissionen. Was die kurzen Strecken anbelangt, da arbeiten wir zusammen mit der Bahn daran, dass noch mehr Passagiere auf die Schiene umsteigen. Dazu müssen vor allen Dingen die Bahnreisezeiten kürzer werden.“

Sprecherin: Sagt Matthias von Randow, Hauptgeschäftsführer des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft, kurz BDL. Viel entscheidender sind aber die langen Flugstrecken, wenn es darum geht, den CO₂-Ausstoß zu senken. Sie sollen grüner werden – und zwar mithilfe von treibstoffsparenden Maschinen und nachhaltigem Kerosin.

O-Ton 2 (Matthias von Randow, 28 Sek.): „Der mit Abstand größte Hebel für den Klimaschutz im Luftverkehr ist die technische Weiterentwicklung des Fliegens. Um mal eine Zahl zu nennen: Mit den Milliarden Investitionen zum Austausch alter Flugzeuge durch neue energieeffizientere, haben wir die Treibhausgasemissionen unserer Flugzeugflotten seit 1990 um 43 Prozent gesenkt. Und der nächste Schritt ist jetzt der Ersatz des fossilen Kerosins durch einen nachhaltigen Kraftstoff. Dann ist der Luftverkehr CO₂-neutral.“

Sprecherin: Dafür setzt die Branche vor allen Dingen auf sogenannte strombasierte Kraftstoffe, die aus erneuerbaren Energien gewonnen werden.

O-Ton 3 (Matthias von Randow, 26 Sek.): „Wir sprechen hier von Power to Liquid- oder kurz PtL-Kerosin. Solche Kraftstoffe sind natürlich um ein vielfaches teurer als fossiles Kerosin – und damit das auch vertankt wird, muss Politik Quoten festlegen. Und das muss so erfolgen, dass das im Weltluftverkehr für alle gilt, die miteinander im Wettbewerb stehen. Denn sonst fliegen wegen der großen Preisunterschiede sehr schnell nur noch die Fluggesellschaften, die das billigere fossile Kerosin tanken.“

Sprecherin: Handlungsbedarf gebe es außerdem bei der sogenannten CO₂-Bepreisung. Auch die müsse in Zukunft wettbewerbsneutral ausgestaltet werden, so von Randow weiter.

O-Ton 4 (Matthias von Randow, 20 Sek.): „Denn sonst weichen Reisende auf Fluggesellschaften und Drehkreuze aus, die eben nicht von bestimmten Steuern oder Abgaben betroffen sind und dann deshalb niedrigere Preise anbieten können. Geflogen würde dann trotzdem, aber mit anderen Unternehmen und zum wirtschaftlichen Nachteil unserer Unternehmen. Das ist ja weder ökologisch noch ökonomisch sinnvoll.“

Abmoderationsvorschlag: Weitere Infos zum Thema finden Sie auf dem Klimaschutzportal der deutschen Luftfahrt unter www.klimaschutz-portal.aero.



Thema: Klimaneutral fliegen – Strategien und Maßnahmen für mehr Klimaschutz im Luftverkehr

Interview: 3:33 Minuten

Anmoderationsvorschlag: Viele Menschen machen sich große Sorgen um unseren Planeten: Der Klimawandel nimmt an Tempo zu, Umwelt- und Klimaschutz werden immer wichtiger, gerade auch beim Thema Mobilität. Die Politik diskutiert beispielsweise gerade über Tempolimits auf Autobahnen, will mehr E-Autos auf die Straße bringen, den Schienenverkehr stärken, und manch einer fordert sogar Flugverbote auf Kurzstrecken. Über die Zukunft des Fliegens spreche ich jetzt mit Matthias von Randow, dem Hauptgeschäftsführer des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL), hallo.

Begrüßung: „Ja, schönen guten Tag!“

1. Herr von Randow, wegen Corona sind im ersten Halbjahr 2021 so wenig Menschen in einen Flieger gestiegen wie zuletzt vor 50 Jahren. Hat das Fliegen überhaupt noch eine Zukunft?

O-Ton 1 (Matthias von Randow, 22 Sek.): „Nun, wir sehen, dass mit der Überwindung der Pandemie der Luftverkehr wieder deutlich mehr werden wird. In vielen Ländern der Welt wachsen die Volkswirtschaften und in der Folge wollen auch mehr Menschen fliegen, sei es nun geschäftlich oder privat. Und vor dem Hintergrund ist es umso wichtiger, dass wir diesen wachsenden Luftverkehr in Einklang mit dem Klimaschutz bringen, also ein Luftverkehr möglichst ohne Treibhausgasemissionen.“

2. Was machen Sie denn, damit Fliegen grüner wird?

O-Ton 2 (Matthias von Randow, 52 Sek.): „Was die kurzen Strecken anbelangt, da arbeiten wir zusammen mit der Bahn daran, dass noch mehr Passagiere auf die Schiene umsteigen. Dazu müssen vor allen Dingen die Bahnreisezeiten kürzer werden. Aber im Luftverkehr entsteht nun die Masse der Treibhauseffekte auf den langen Flugstrecken. Deswegen kann der Wechsel auf die Bahn nur einen sehr kleinen Beitrag leisten. Der mit Abstand größte Hebel für den Klimaschutz im Luftverkehr ist die technische Weiterentwicklung des Fliegens. Das bedeutet heute vor allen Dingen Flugzeuge, die weniger Treibstoff verbrauchen. Um mal eine Zahl zu nennen: Mit den Milliarden Investitionen zum Austausch alter Flugzeuge durch neue energieeffizientere, haben wir die Treibhausgasemissionen unserer Flugzeugflotten seit 1990 um 43 Prozent gesenkt. Und der nächste Schritt ist jetzt der Ersatz des fossilen Kerosins durch einen nachhaltigen Kraftstoff. Dann ist der Luftverkehr CO₂-neutral.“

3. Wie wollen Sie das erreichen?

O-Ton 3 (Matthias von Randow, 46 Sek.): „Wir haben uns an einen Tisch gesetzt mit Politik, Mineralölwirtschaft und Industrie. Und wir haben einen Fahrplan für die Markteinführung für solche Kraftstoffe erarbeitet. Dazu gehört zunächst einmal, dass diese Kraftstoffe wirklich nachhaltig sind. Am nachhaltigsten sind strombasierte Kraftstoffe, die dann aus erneuerbaren Energien gewonnen werden. Wir sprechen hier von Power to Liquid- oder kurz PtL-Kerosin. Solche Kraftstoffe sind natürlich um ein vielfaches teurer als fossiles Kerosin – und damit das auch vertankt wird, muss Politik Quoten festlegen. Und das muss so erfolgen, dass das im Weltluftverkehr für alle gilt, die miteinander im Wettbewerb stehen. Denn sonst fliegen wegen der großen Preisunterschiede sehr schnell nur noch die Fluggesellschaften, die das billigere fossile Kerosin tanken. Damit ist dann keinem geholfen.“



4. Was sagen Sie all denen, die das Fliegen vor allem auf Kurzstrecken in Zukunft verbieten wollen?

O-Ton 4 (Matthias von Randow, 40 Sek.): „Innerdeutsch wird ja im Wesentlichen auf kurzen Strecken nur dann geflogen, wenn es sich um Umsteiger-Passagiere handelt. Also wenn man von Hamburg nach Singapur will, dann können sie über unterschiedliche Drehkreuze fliegen, etwa über Frankfurt, aber ebenso genau über Paris, Amsterdam oder Istanbul. Wenn sie dann aber Hamburg - Frankfurt verbieten, dann fliegen die Passagiere halt mit anderen Fluggesellschaften über Paris, Amsterdam oder Istanbul. Deswegen setzen wir statt auf Verbote auf attraktive Angebote. Das heißt, für die Passagiere so gute Reisezeiten mit der Bahn und eine so hohe Anschlusssicherheit, dass sie auch auf die Schiene wechseln – also Qualität statt Verbot.“

5. Was können Politiker in Zukunft tun, um Ihre Klimaschutzbemühungen zu unterstützen?

O-Ton 5 (Matthias von Randow, 36 Sek.): „Wir sind ja dafür, dass Unternehmen durchaus für ihren CO₂-Ausstoß einen Preis bezahlen. Mit dem europäischen Emissionshandel und der Luftverkehrssteuer tun wir das im Übrigen schon seit Jahren. Aber Politik muss dafür sorgen, dass solche Instrumente wettbewerbsneutral ausgestaltet werden, denn sonst weichen Reisende auf Fluggesellschaften und Drehkreuze aus, die eben nicht von bestimmten Steuern oder Abgaben betroffen sind und dann deshalb niedrigere Preise anbieten können. Geflogen würde dann trotzdem, aber mit anderen Unternehmen und zum wirtschaftlichen Nachteil unserer Unternehmen. Das ist ja weder ökologisch noch ökonomisch sinnvoll.“

Matthias von Randow, Hauptgeschäftsführer des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) über die Zukunft des Fliegens. Besten Dank für das Gespräch!

Verabschiedung: „Ja, schönen Dank Ihnen!“

Abmoderationsvorschlag: Weitere Infos zum Thema finden Sie auf dem Klimaschutzportal der deutschen Luftfahrt unter www.klimaschutz-portal.aero.

