

# VC POSITION

## KLIMASCHUTZ

Das Langfristige Ziel ist ein klimaneutraler Flugverkehr. Um dies zu erreichen, müssen Änderungen im System Luftverkehr stattfinden. Die VC unterstützt dabei ausdrücklich das Ziel des „European Green Deal“, bis zum Jahr 2050 Klimaneutralität zu erreichen.<sup>1</sup>

### Einleitung

Flugreisen sind eine gesellschaftliche Errungenschaft: Sie bringen Menschen zueinander, ermöglichen kulturellen Austausch und erleichtern wirtschaftliche Zusammenarbeit. Damit die positiven Effekte der Luftfahrt langfristig genutzt werden können, muss der Luftverkehr im Sinne des Klimaschutzes nachhaltig gestaltet werden.

### Empfehlungen

Um den Luftverkehr in Einklang mit dem Klimaschutz zu bringen, sind alle Beteiligten gemeinsam gefordert.

#### 1. Was sollte die Politik unternehmen?

Mit der **Vereinheitlichung des Luftraums** in Europa und weltweit können Umwege und somit Emissionen eingespart werden. Das Projekt „**Single European Sky**“ sollte daher vorangetrieben werden. Die Koordinierung zwischen allen Prozessbeteiligten soll verbessert und beschleunigt werden.

Das **Schienennetz** sollte modernisiert und ausgebaut werden. Nur mit Fernbahnhöfen an Flughäfen lassen sich Zubringerflüge auf die Schiene verlagern. Ebenso ist der Ersatz von Kurzstreckenflügen nur durch attraktive Hochgeschwindigkeitsverbindungen möglich.

Die Europäische Union nimmt mit dem „European Green Deal“ eine weltweite Führungsrolle ein, dies unterstützt die VC.

Lenkungsmaßnahmen, wie z.B. eine CO<sub>2</sub>-Abgabe, sollten jedoch **international koordiniert** und **wettbewerbsneutral** stattfinden. Einnahmen aus diesen Abgaben sollten **zweckgebunden** für Klimaschutzmaßnahmen im Luftverkehr verwendet werden.

---

<sup>1</sup> Europäische Union: Europäische Kommission, Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen, Der europäische Grüne Deal, 11.12.2019, COM (2019) 640 final, verfügbar: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=COM:2019:640:FIN> [abgerufen 22.10.2021]

Bei Emissionshandelssystemen (z.B. EU ETS) und Offsetting-Systemen (z.B. CORSIA) sollte sichergestellt werden, dass die Prinzipien Zusätzlichkeit<sup>2</sup> und Dauerhaftigkeit eingehalten sowie Doppelzählungen von Emissionseinsparungen vermieden werden.

Die Einnahmen aus der Luftverkehrsabgabe sollten in einen Finanzierungskreislauf (Effizienz und Klimaschutz im Luftverkehr) überführt werden. Hier bietet sich z.B. der Aufbau von Produktionskapazitäten für **synthetisches Kerosin** (Power to Liquid) an.

Sämtliche Vorschriften, wie z.B. Nachtflugbeschränkungen, Regeln zur Kompensation bei Flugunregelmäßigkeiten sowie die Slotvergabe sollten auf ihre **ökologischen Auswirkungen** überprüft und gegebenenfalls angepasst werden. Die negativen Folgen von umgeleiteten Flügen aufgrund von Betriebszeitbeschränkungen und dem daraus resultierenden „Rückreiseverkehr“ zum eigentlichen Zielort stehen in keinem Verhältnis zu ggf. wenigen Minuten verspäteten Landungen.

**Dumpingpreise** sollte es nicht mehr geben. Flugtickets sollten nicht zu einem Preis unterhalb der anwendbaren Steuern und Gebühren verkauft werden dürfen.<sup>3</sup> Ein „9-Euro-Ticket“ für einen Flug kann weder ökologisch noch sozial nachhaltig sein.

Die **Slot-Regelung** sollte ökologisch sinnvoll gestaltet werden. Fluglinien dürfen z.B. nicht gezwungen werden, mit leeren Flugzeugen zu fliegen, nur um die Start- und Landerechte zu erhalten. Das ist weder ökonomisch noch ökologisch sinnvoll.

## 2. Was sollten die Airlines unternehmen?

Mit fossilen Treibstoffen sollte so sparsam wie möglich umgegangen werden. Es sollte in **emissionsarme Flugzeugflotten** investiert werden. Technische Möglichkeiten zur Emissionsverminderung der bestehenden Flotte sind auszuschöpfen (z.B. Nachrüstung mit Winglets, regelmäßige Wartung, Gewichtsreduktion).

Sämtliche Betriebsverfahren sollten auf ihre **ökologischen Auswirkungen** überprüft werden. Flugrouten werden häufig kostenoptimiert geplant: Z.B. werden Umwege in Kauf genommen, um Überfluggebühren zu sparen. Die treibstoffsparsamste Flughöhe ist nicht immer die mit der geringsten Klimawirkung: Eine andere Flughöhe kann helfen, Kondensstreifen zu vermeiden und so die Klimawirkung (bei leicht erhöhtem Treibstoffverbrauch) zu reduzieren.<sup>4</sup> Auch dies sollte bei der Flugplanung und -durchführung berücksichtigt werden.

---

2 Ein Klimaschutzprojekt wird nur deshalb umgesetzt, weil es die zusätzliche Finanzierung durch den Kompensationsmechanismus erhält.

3 Deutsche Bundesregierung: Eckpunkte für das Klimaschutzprogramm 2030, 20.9.2019. Seite 12,

4 Dahlmann, K.; Koch, A.; Linke, F.; Lührs, B.; Grewe, V.; Otten, T.; Seider, D.; Gollnick, V.; Schumann, U. Climate-Compatible Air Transport System—Climate Impact Mitigation Potential for Actual and Future Aircraft. Aerospace 2016, 3, 38.

Zur Flugplanung und –durchführung sollten Werkzeuge zur Verfügung gestellt werden, damit die **ökologisch sinnvollste Flugroute, Flughöhe und Fluggeschwindigkeit** gewählt werden kann. Die Airlines sollten für entsprechende **Schulung** ihres Personals sorgen.

Die folgenden (beispielsweise erwähnten) Praktiken **sollten abgelehnt werden**: Mitführen von Treibstoff für weitere Flugabschnitte aufgrund einer Preisdifferenz (**Tankering**), vermeidbare **Leerflüge** (z.B. zu Wartungsereignissen) sowie **schnelleres Fliegen** zur Zeitersparnis.

### 3. Was sollte die Industrie unternehmen?

Die **Forschung** in Richtung noch **sparsamerer** Flugzeuge, Triebwerke und alternativer Antriebstechnologien sollte vorangetrieben werden. **Klimaneutrale Treibstoffe** als Ersatz für fossile Brennstoffe sollten entwickelt und zur Verfügung gestellt werden. Die Herstellung der alternativen Treibstoffe darf nicht in Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion stehen.

### 4. Was können Passagiere unternehmen?

Die VC befürwortet ein **verantwortungsbewusstes Reiseverhalten**. In manchen Situationen ist es besser, statt des Flugzeugs **Bahn oder Bus** zu benutzen, oder eine Reise durch eine **Telefonkonferenz** zu ersetzen.

Reisen mit **leichtem Gepäck**: Schon der Verzicht auf zehn Kilogramm Gepäck auf einer Langstreckenreise spart etwa 30 Kilogramm CO<sub>2</sub>-Ausstoß ein.

Solange ein klimaneutrales Fliegen nicht möglich ist, ist die **Kompensation** durch Klimaschutzprojekte eine sinnvolle Maßnahme.

### 5. Was sollten Pilot:innen unternehmen?

Verantwortungsbewusste Pilot:innen nutzen bereits jetzt zahlreiche Möglichkeiten, die Emissionen so gering wie möglich zu halten. Dazu zählen eine optimale Wahl der Flughöhe, –strecke und –geschwindigkeit, das Rollen mit nur einem laufenden Triebwerk sowie die optimierte Nutzung von Landeklappen und Fahrwerk.

Die Vereinigung Cockpit hat es sich zur Aufgabe gemacht, das Bewusstsein ihrer Mitglieder hierfür zu schärfen. Flugbesatzungen sollten alle Möglichkeiten zum Klimaschutz in ihrem Einflussbereich aktiv nutzen.

Bei allen genannten Maßnahmen bleibt die Flugsicherheit das oberste Gebot.