



Der weltweite Flugverkehr nimmt jedes Jahr um etwa fünf Prozent zu.

Rund 50 Luftfahrtinteressierte waren der Einladung des Praxis-Seminars-Luftfahrt gefolgt, um die spannenden Ausführungen des Gastdozenten zu hören. Das Thema seines Vortrags: "Mitigating the Climate Impact of Aviation - Is Technology Enough?".

Dr. Antony Evans wies zwar darauf hin, dass zukünftige Technologien die negativen Auswirkungen der Luftfahrt auf das Klima abmildern können. Sie werden aber in keiner Weise allein ausreichen, um die Klimawirkung der Luftfahrt auszugleichen. Das liegt vor allem daran, dass der Luftverkehr voraussichtlich auch in den nächsten Jahrzehnten mit etwa 5 Prozent pro Jahr wachsen wird. Demgegenüber steht ein mögliches Einsparungspotenzial durch neue Technologien von nur einem Prozent pro Jahr.

Diesen Zahlen machen deutlich, dass neue Technologien das erwartete Wachstum nicht kompensieren können. Insbesondere auch deshalb nicht, weil die weltweite Flotte der Flugzeuge, bestehend aus älteren Flugzeugen, erst langsam durch neue effiziente Modelle ersetzt werden kann. Die Nachrüstung älterer Flugzeuge mit neuen Technologien ist oft nicht möglich oder unwirtschaftlich.

Zum anderen kommt der sogenannte Rebound-Effekt zum Tragen: Wirkungsgradsteigerungen durch neue Technologien führen zu verringertem Kraftstoffverbrauch. Dies wurde in der Vergangenheit in Form von preiswerteren Tickets an die Passagiere weitergegeben. Dadurch steigt die Nachfrage nach Flügen, so dass der weltweite Kraftstoffverbrauch am Ende steigt und nicht wie erhofft sinkt.

Auch der Einsatz sogenannter Biokraftstoffe wird laut Dr. Antony Evans nicht zu einem klimafreundlicheren Luftverkehr führen. Angestrebt wird eine Mischung aus 50 Prozent Kerosin und 50 Prozent Biokraftstoff. Unter Berücksichtigung von Wachstum und Technologien könnten durch die Einführung von Biokraftstoff die CO₂-Emissionen für knapp 20 Jahre konstant gehalten werden. Danach würde der Effekt des Biokraftstoffes durch das Wachstum bereits wieder aufgezehrt.

Die International Air Transport Association (IATA) strebt erst für das Jahr 2020 ein Wachstum der Luftfahrt an, dass ohne eine weitere Steigerung der CO₂-Emissionen auskommt. Das kann laut IATA aber nur durch Kompensationszahlungen erreicht werden. Die Fluggesellschaften müssten dann einen von den Emissionen abhängigen Klimaschutzbeitrag zahlen. Dieser wird dazu verwendet, erneuerbare Energien in Entwicklungsländern auszubauen. Doch es ist unklar, ob die Fluggesellschaften zu diesen Zahlungen überhaupt bereit sein werden.

<T|>

Kann der Flugverkehr klimafreundlicher werden?

Scholz/Borgerding | 26.06.2014

Allein mit neuen Technologien wird die Luftfahrt in den nächsten Jahren nicht klimafreundlicher. Das ist die Hauptbotschaft aus einem Vortrag, den Dr. Antony Evans vom Energy Institute des University College in London am 12. Juni an der HAW Hamburg gehalten hat.

Redaktion NEWS online

Maren Borgerding
T +49.40.428 75-9847
F +49.40.428 75 90 19
[news\(@\)haw-hamburg.de](mailto:news(@)haw-hamburg.de)



[Impressum](#)

