

Das Flugzeug ist und bleibt der umweltschädlichste Verkehrsträger

Trotz erheblicher Effizienzfortschritte beim spezifischen Verbrauch ist und bleibt das Flugzeug der umweltschädlichste Verkehrsträger. Weder die Klimawirkungen noch die Schadstoffemissionen konnten in den letzten Jahren wesentlich vermindert werden. Der Kerosinverbrauch bei innerdeutschen Flügen liegt im Durchschnitt bei 8,0 Litern/100 Passagierkilometern, bei Flügen ins Ausland bei 5,0 Litern/100 Passagierkilometern. Im Vergleich dazu verkehrt die Bahn mit 0,5 Litern/100 Passagierkilometer. Die Maßnahmen zur Effizienzverbesserung und CO₂-Reduzierung im Bahn-Fernverkehr vergrößern diesen Vorsprung.

Welche Emissionstrends zeigen sich im Luftverkehr in Deutschland? Der Nachhaltigkeitsindikator Transportintensität beschreibt die Entkoppelung von Wirtschaftswachstum und Verkehrsleistungswachstum - operationalisiert als Zunahme der Personenverkehrsleistung geteilt durch das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts. Angewendet auf den Luftverkehrssektor wird deutlich, dass innerdeutsche Flüge seit der Wirtschaftskrise 2008 eine markante und bleibende Entkoppelung und damit einen massiven Rückgang der Personentransportintensität ausweisen (vgl. Diagramm 1). Die in der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung angestrebte Reduzierung der Transportintensität auf 85% bis 2020 im Verkehr wurde im innerdeutschen Luftverkehr damit übererfüllt. Bei der Transportintensität der Interkontinental- und europäischen Flüge kann hingegen keine bedeutende Änderung festgestellt werden.

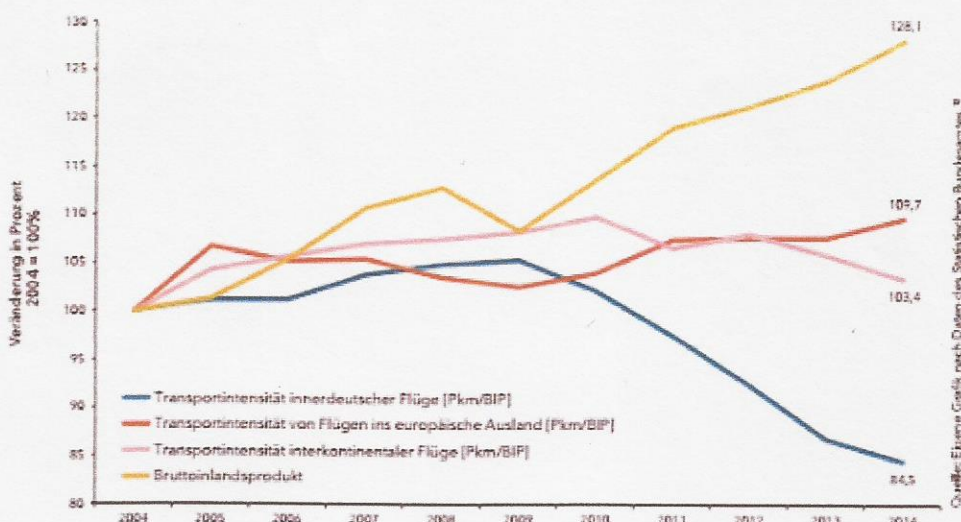


Diagramm 1 Personentransportintensität von Deutschland fliegender Passagiere

Die CO₂-Emissionen des innerdeutschen Flugverkehrs gingen gegenüber 1990 (vor allem durch die Effizienzsteigerung mit Hilfe größerer Flugzeuge) um 16% zurück und machen einen Anteil von 1,1% an den Emissionen des Verkehrs aus. Der CO₂-Ausstoß des von Deutschland