

Transformation des Flugverkehrs

Luftfahrt im Aufwind

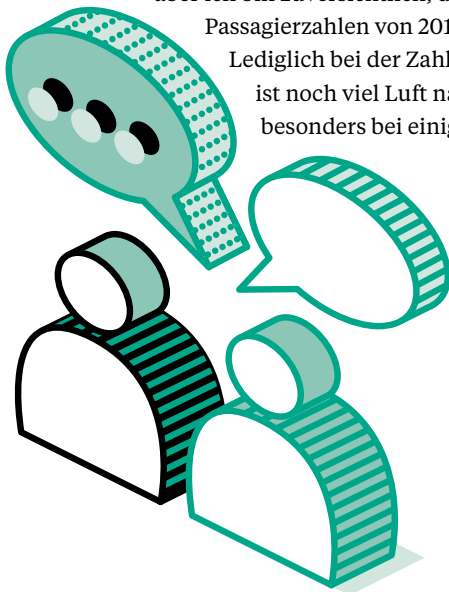
Nach der Krise der Luftfahrt durch die Corona-Pandemie geht es auch in diesem Wirtschaftsbereich um die Transformation in Richtung Dekarbonisierung – dazu Flughafen-vorstand und WKÖ-Luftfahrt-Obmann Günther Ofner im Interview.

Günther Ofner ist seit 2011 gemeinsam mit Julian Läger Vorstand der Flughafen Wien AG. Davor war er unter anderem in leitenden bzw. Vorstandspositionen in verschiedenen Energieversorgungsunternehmen Österreichs tätig. Seit 2022 ist er Aufsichtsratsvorsitzender der ÖBAG. Seit 2020 ist er Vorsitzender der Berufsgruppe Luftfahrt und Obmannstellvertreter des Fachverbandes der Autobus-, Luftfahrt- und Schifffahrtunternehmungen in der WKÖ.

ÖKO+: Sehr geehrter Herr Professor Ofner, wie hat die Luftfahrt in Österreich die Corona-Pandemie überstanden?

Günther Ofner: Befriedigend bis sehr gut. Die österreichischen Flughäfen konnten 2023 33,2 Mio. Passagiere abfertigen, der größte Anteil davon entfällt auf Wien mit 29,5 Mio. Das beste Jahr der Luftfahrtgeschichte in Österreich, nämlich 2019, haben wir noch nicht erreicht, aber ich bin zuversichtlich, dass spätestens 2025 die Passagierzahlen von 2019 übertroffen werden.

Lediglich bei der Zahl der Geschäftsreisenden ist noch viel Luft nach oben. Das ist besonders bei einigen Bundesländerflughä-



Prof. Dr. Günther Ofner, Vorstand Flughafen Wien AG: „Größte künftige Herausforderung ist die Dekarbonisierung der Luftfahrt“

fen spürbar, bei denen es einen höheren Anteil an Geschäftsreisenden gibt. Im Vergleich zu anderen internationalen Drehkreuzen in Europa ist das Chaos beim Hochfahren des Flugbetriebes nach der Pandemie in Wien ausgeblieben, da wir wichtige Dienstleistungen wie die Bodenabfertigung, den Check-in oder die Sicherheitskontrollen, nicht ausgelagert haben. Damit konnten wir, auch dank der Corona-Kurzarbeit, schneller und erfolgreich auf den raschen Wiederanstieg der Passagierzahlen reagieren.

Was sind die aktuellen Herausforderungen generell sowie speziell im Umwelt-, Klima- und Energiebereich?

Zu den großen Herausforderungen für die Luftfahrt weltweit zählen die Lieferschwierigkeiten bei den Flugzeugherstellern und das Überflugverbot über Russland, das besonders die europäischen Fluglinien trifft. Die jedoch größte künftige Herausforderung ist die Dekarbonisierung der Luftfahrt. Zwar ist der Gesamtanteil der Luftfahrt an den CO₂-Emissionen weltweit nur bei 2,7%, aber angesichts des weiteren Wachstums muss die Luftfahrt ihren Beitrag zu einer lebenswerten Erde leisten. Dafür müssen die Bodeninfrastruktur und der Fuhrpark, dort wo es Sinn macht, auf elektrischen bzw. CO₂-freien Betrieb umgestellt werden. Um erneuerbar erzeugten Strom zu nutzen, haben wir am Flughafen Wien und am Flugplatz Vöslau rund 45 Megawatt (MW) an Photovoltaik installiert. Seit 2023 führt der Flughafen seinen Betrieb mit 50% Sonnenstrom und plant für 2033

eine Netto-Null-CO₂-Bilanz. Um die Freiheit über den Wolken zu erhalten, bedarf es eines Mix an Maßnahmen beim Flugzeugbau, beim Einsatz von synthetischem Kerosin, und es bedarf eines effektiveren Flugverkehrsmanagements. Damit kann die CO₂-Neutralität bis 2050 erreicht werden.

Wie sehen Sie die künftigen notwendigen Änderungen bei den Flugzeugen selbst, was muss zur Dekarbonisierung und Luftreinhaltung bis 2050 getan werden?

Je effizienter ein Flugzeug im Betrieb ist, desto weniger CO₂ stößt es aus. Seit Jahrzehnten wird der CO₂-Ausstoß der Flugzeuge, oder genauer gesagt der Triebwerke, durch Maßnahmen wie Design, Verwendung von Leichtmaterialien oder Entwicklung von verbrauchsärmeren Triebwerken vermindert.

Wie sieht es mit den Flugzeug-Kraftstoffen aus? Wie kann man diese dekarbonisieren?

Es gibt vier Antriebsarten, an denen gearbeitet wird: Batterieelektrisch für Ultrakurzstreckenflugzeuge mit neun Sitzen, Hybridflugzeuge für Kurzstrecken, die sowohl batterieelektrisch als auch mit Sustainable Aviation Fuel (SAF) betrieben werden, rein mit SAF betriebene Flugzeuge und Wasserstoffflugzeuge. Am technisch einfachsten umsetzbar sind Flugzeuge, die mit SAF betrieben werden, da konventionelle Triebwerke sogar jetzt schon mit einem Gemisch aus 50% Kerosin und 50% SAF betankt werden können. Damit sie, so wie geplant mit 100% SAF betrieben werden können, bedarf es technischer Anpassungen der Triebwerke. SAF kann sowohl biogen wie zum Beispiel aus Altspeiseölen oder -fetten, als auch synthetisch, zum Beispiel „Power to Liquid“, erzeugt werden. Die größte Herausforderung bei SAF ist nicht die Umstellung bei den Triebwerken, sondern die verfügbare Menge. Schon jetzt stehen die Fluglinien in Europa Schlange, um genügend SAF zu sichern, damit sie die Vorgabe der EU für 2025, nämlich die Beimischung von 2% SAF im Kerosin, einhalten können. Hier ist die Politik beim Aufbau der Produktion von SAF gefordert, mit zielgerichteten Förderungen unterstützend mitzuwirken.

Welche Zusammenhänge, Probleme und Chancen sehen Sie bei der Logistik des Flugverkehrs (z.B. Routen-Optimierung, An- und Abflug-Optimierung, Inlands- bzw. Kurzstreckenflüge)?

Ein wichtiger Baustein ist der Single European Sky 2+ (SES 2+), der zum Ziel hat, den fragmentierten Luftraum innerhalb der EU zu vereinheitlichen, um damit Umwege in der Luft zu vermeiden, wodurch der CO₂-Ausstoß um bis zu 10% reduziert werden kann. Es ist zu hoffen, dass

die provisorische Einigung des EU-Parlaments mit dem Rat von Anfang März 2024 hält. Bei der Gestaltung von An- und Abflugrouten liegt die Kunst darin, die richtige Balance zu finden, um den Fluglärm so erträglich wie möglich zu machen. Ein Thema, bei dem immer wieder Forderungen nach Verboten kommen, sind Inlands- bzw. Kurzstreckenflüge. Die Proponenten dieser Verbote stellen sie als Allheilmittel für den Klimaschutz dar. Wir haben als Berufsgruppe Luftfahrt eine strategische Studie über die Auswirkungen des Endes von innerösterreichischen Flugstrecken durchführen lassen. Die Ergebnisse zeigen, dass weder dem Klima noch der Wirtschaft mit solchen Verboten gedient ist, da die erhoffte Verlagerung auf die Bahn nicht geschah, sondern viele Fluggäste auf das Auto und alternative Flugstrecken auswichen. Ein Verbot kann sogar kontraproduktiv sein, wenn die alternativen Flugstrecken länger sind als die ursprünglichen.

Wie sieht es beim rechtlichen Rahmen aus, auf internationaler Ebene (CORSIA), auf europäischer Ebene (EU-ETS) und auf nationaler Ebene?

Generell ist festzuhalten, dass die Luftfahrt ein weltweites Geschäft ist. Das heißt, dass regionale bzw. nationale Regelungen rasch zu einer Wettbewerbsverzerrung führen können. Auch wenn z.B. beim EU-ETS hehre Ziele dahinterstehen, so führt dieses doch zu Carbon Leakage, und damit zu Wettbewerbsvorteilen sowohl für Drehkreuze in der Nähe der EU (Beispiel Istanbul) als auch für dort angesiedelte Fluglinien. Damit ist weder den europäischen Fluglinien und Flughäfen noch dem Klima geholfen. Am wenigsten Wirkung zeigen Verbote und Regulierungen auf nationaler Ebene. Da macht ein globaler Ansatz wie CORSIA mehr Sinn, da er auch die rasch wachsenden Luftfahrtmärkte miteinschließt. ●

Weiterführende Infos:

- Flughafen Wien: Umwelt und Nachhaltigkeit ([Link](#)), CSR ([Link](#)), Presseaussendung zur CO₂-Bilanz ([Link](#))
- WKÖ-Fachverband Berufsgruppe Luftfahrt ([Link](#)).



Mag. Johannes Adensamer (WKÖ, FV Luftfahrt)

johannes.adensamer@wko.at