
Kommentar: Wir drücken der Luftfahrt den Daumen

Von Peter Schwerdtmann

Nach der Nationalen Luftfahrtkonferenz gestern in Leipzig hat noch nicht einmal die Deutsche Umwelthilfe (DUH) gefordert, alle Flugzeuge sofort vom Himmel zu holen. Dabei hatten die Experten gesagt, der batterieelektrische Antrieb taue nur für Kurzstrecken, man müsse auf die alternativen Kraftstoffe warten und die heutigen Flugzeuge sollen noch lange fliegen. Sollte der Luftverkehr tatsächlich die Zeit bekommen, die richtigen Weichen zu stellen? Oder sind alle abgelenkt von Greta Thunberg, der vor dem Wind segelnden Symbolfigur für kurzfristigen Aktionismus.

Der Luftverkehr ist für weniger als drei Prozent für die weltweiten Kohlendioxid-Emissionen verantwortlich. Klimaschützer rechnen wegen der Abschattungen durch Kondensstreifen und Abgasfahnen mit einen bis zu drei Mal größeren Effekt. Damit kämen die Luftfahrt in die Größenordnung, die man dem Auto nachsagt. Aber wir wollen nicht pingelig um Zahlen und Faktoren streiten. Wir wollen der Luftfahrt alle Daumen drücken, dass sie ihre Aufgaben lösen kann, ohne von staatlichen Daumenschrauben vom rechten Weg abgebracht zu werden.

Auch die Autowelt weiß längst, dass der batterieelektrische Antrieb nur für die Kurzstrecke taugt. Sie weiß, dass für die Langstrecke nur alternative Kraftstoffe infrage kommen, die kohlendioxidneutral arbeiten, also zum Beispiel der Elektroantrieb mit Energie aus der Brennstoffzelle oder der klassische Verbrennungsmotor mit synthetischen Kraftstoffen aus Kohlendioxid und nachhaltiger Sonnen- oder Windenergie. Carsten Spohr, der Vorstandsvorsitzende der Lufthansa, sprach gestern auch von Kerosin, das auf diese Weise erzeugt werden könne. Auf die Nachfrage der Moderatorin Marietta Slomka (ZDF, heute journal), wie lange das dauern werde, sprach Spohr von einem Jahrzehnt. Wir alle wissen, wie Marietta Slomka reagiert hätte, wenn ein Auto-Boss zehn Jahre ins Spiel gebracht hätte.

Neues Spiel, neues Glück? Sollte der Luftfahrtbranche wirklich erspart bleiben, was die Automobilindustrie seit Jahren erlebt?

In der jüngsten Zeit mehren sich in den Medien die Hinweise auf alternative Kraftstoffe wie Wasserstoff, Brennstoffzelle, synthetische Kraftstoffe aus Luft und Licht, künstliches Benzin oder künstlicher Diesel und selbst die alten Umweltfreunde wie Erdgas, Autogas sowie Bio-Diesel und Bio-Benzin sind nicht vom Tisch. Vom Laborversuch bis zu ersten großtechnischen Anlagen – viele arbeiten am Thema, international mehr als national. Alte Spieler wie die Energieunternehmen, aber auch neue Spieler sind an Bord.

Ist der bisher sanfte Umgang mit der Luftfahrt als Hinweis zu verstehen, dass auch das große Umweltgesetz der Großen Koalition noch Raum für weiterführende und zukunftsichere Strategien hat, die unsere Rolle als Exportweltmeister stützen? Oder sollen wir weiterhin mit Symbolthemen wie dem Verbot von Plastik-Trinkhalmen in Sicherheit gewiegt werden?

Vielleicht bleibt uns beim Thema Fliegen wenigstens die Einmischung des bekennenden Vielfliegers und DUH-Geschäftsführers Jürgen Resch erspart. Wir wünschen es den Kollegen der Luftfahrtbranche. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Peter Schwerdtmann.

Foto: Auto-Medienportal.Net



So könnte der Demonstrator der DLR fürs elektrische Fliegen aussehen: die Do-228 D-CFFU.

Foto: Auto-Medienportal.Net/DLR



So könnte der Demonstrator der DLR fürs elektrische Fliegen aussehen: die Do-228 D-CFFU.

Foto: Auto-Medienportal.Net/DLR
