



Foto: shutterstock.com/MajicStock

# Flugverkehr nachhaltig auf Kurs bringen

2026-02

**Kein Verkehrsmittel ist so energieintensiv und klimaschädlich wie das Flugzeug. Trotzdem profitiert der Flugverkehr von steuerlichen Subventionen. Für mehr Nachhaltigkeit braucht es ein ambitioniertes Regelwerk, Investitionen in synthetisches Kerosin und mehr Effizienz im Betrieb.**

Kein Verkehrssektor nimmt in Europa so stark zu wie der Flugverkehr. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen haben sich in der EU seit dem Jahr 1990 mehr als verdoppelt.<sup>1</sup> Bei ungebremstem Wachstum wird bis zum Jahr 2050 eine Verdopplung des Kerosinverbrauchs erwartet.<sup>2</sup> Am 18. Juli 2025 verzeichnete der globale Personen-Flugverkehr die höchsten täglichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Geschichte.<sup>3</sup> In Österreich gab es im Jahr 2000 rund 15 Millionen Fluggäste, im Jahr 2025 waren es mit 36,5 Millionen mehr als doppelt so viele.<sup>4,5</sup> Der Flughafen Wien verzeichnete im Jahr 2025 mit mehr als 32 Millionen so viele Fluggäste wie noch nie.<sup>6</sup> Prognosen für die

europäische Luftfahrt gehen davon aus, dass die Anzahl der Flüge bis zum Jahr 2050 im Basis-Szenario um mehr als 50 Prozent über dem Niveau des Jahres 2023 liegen wird.<sup>7</sup>

## **Wenige verursachen Großteil des Flugverkehrs**

85 Prozent der Bevölkerung Österreichs fliegt einmal im Jahr oder seltener, nur sieben Prozent fliegen dreimal oder häufiger.<sup>8</sup> Generell machen Vielfliegende rund ein Prozent der Weltbevölkerung aus, verursachen aber 50 Prozent der Emissionen des Flugverkehrs. Etwa ein Fünftel der Flüge in Europa sind Geschäftsreisen.<sup>9</sup>

Kurze Flüge bis 1.000 Kilometer verursachen pro Personenkilometer rund sechsmal so hohe CO<sub>2</sub>-Emissionen wie ein Reisebus und sogar 31-mal so hohe CO<sub>2</sub>-Emissionen wie das Bahnfahren in Österreich.<sup>10</sup> Nach EU-Vorgaben wird nur der Inlandsflugverkehr zur nationalen Klimabilanz gerechnet, der mit 30.000 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr in Österreich kaum ins Gewicht fällt. Insgesamt sind die CO<sub>2</sub>-Emissionen basierend auf dem in Österreich getankten Kerosin von 1,8 Millionen Tonnen im Jahr 2000 auf rund drei Millionen Tonnen im Jahr 2024 stark gestiegen, womit sie mittlerweile rund 13 Prozent der gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs ausmachen.<sup>11,12</sup>

### Premium und Privatjets besonders CO<sub>2</sub>-intensiv

Rund ein Viertel der Geschäftsreisenden buchen Premium Class, was aufgrund des höheren Platzanspruchs drei- bis fünfmal mehr CO<sub>2</sub> pro Person ausstößt als Economy Class.<sup>13,14</sup> Noch deutlich klimaschädlicher sind Privatjets, die pro Personenkilometer 5- bis 14-mal mehr CO<sub>2</sub> verursachen als Linienflüge. Ein Privatjet verursacht global pro Jahr durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Emissionen wie 180 Pkw oder neun schwere Lkw. Im Zeitraum 2013

bis 2023 verursachten sie zwei bis vier Prozent der globalen Flugverkehr-Emissionen, absolut gesehen haben Privatjet-Emissionen im selben Zeitraum um rund ein Viertel zugenommen.<sup>15</sup> In Europa haben Privatjet-Flüge vom Jahr 2019 bis 2023 um 46 Prozent zugenommen.<sup>16</sup> In Österreich haben sich Privatjet-Flüge vom Jahr 2019 bis 2024 sogar mehr als verdoppelt. Im Jahr 2024 gab es in Österreich 238 registrierte Privatjets. Zwei Drittel der Flüge damit sind kürzer als 750 Kilometer.<sup>17,18</sup>

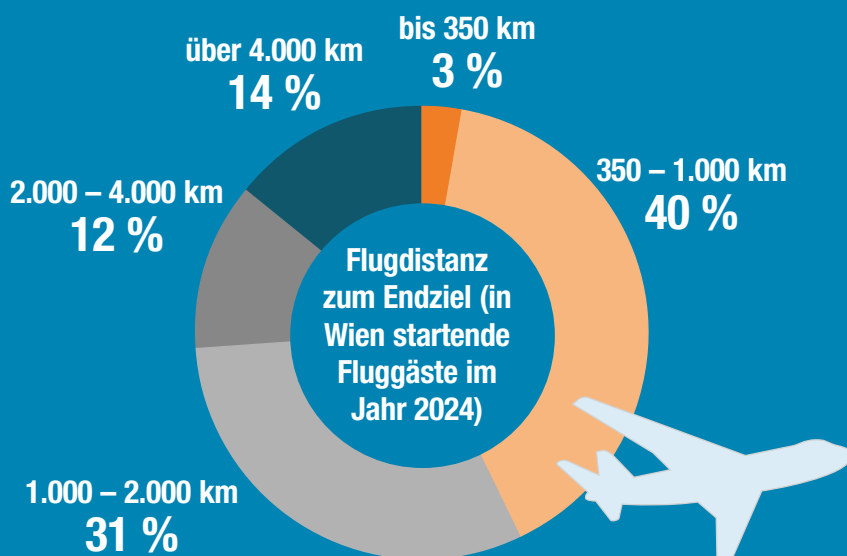
### Vermeidung von Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekten als Chance

Neben den direkten CO<sub>2</sub>-Emissionen sind auch sogenannte Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte basierend auf Stickoxiden, Schwefeloxiden, Wasserdampf und Rußpartikeln im Flugverkehr ein Klimaproblem. Dadurch bilden sich Kondensstreifen, die sich unter bestimmten Bedingungen lange halten und zur Wolkenbildung beitragen können, wodurch die von der Erdoberfläche abgestrahlte Wärme wie durch einen Mantel zurückgehalten und somit der Treibhauseffekt verstärkt wird. Es wird angenommen, dass dieser Klimaeffekt zwei bis dreimal stärker wirkt als jener der direkten CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Da sich Wolken aus Kondensstreifen vor allem in kalten und feuchten Luftschichten bilden, können sie durch Anpassung der Flugroute und Flughöhe gut vermieden werden. Im Jahr 2019 haben zum Beispiel zwei Prozent der globalen Flüge rund 80 Prozent des Klimaeffekts durch Kondensstreifen verursacht.<sup>19</sup> In Europa werden drei Viertel des darauf zurückzuführenden Klimaeffekts in den Herbst- und Winter-Monaten verursacht, 40 Prozent durch Abend- und Nachtflüge. Eine Routenanpassung ist einfacher möglich, wenn der Luftraum nicht vollständig ausgelastet ist. In Zeiten einer Luftraum-Auslastung von weniger als 60 Prozent könnten in Europa rund 70 Prozent des Klimaeffekts durch Kondensstreifen vermieden werden.<sup>20</sup> Eine Studie für Japan zeigt, dass durch eine strategische Routenanpassung bei 1,7 Prozent der Flüge und einem Kerosin-Mehrverbrauch von lediglich 0,01 Prozent 59 Prozent des Klimaeffekts vermieden werden könnten. Auch eine konservative Anpassungsstrategie nur bei Flügen ohne Treibstoff-Mehrverbrauch könnte den Klimaeffekt um 20 Prozent reduzieren.<sup>21</sup> Testflüge in den USA haben gezeigt, dass durch leichte Routenanpassung 54 Prozent der Kondensstreifen bei einem Treibstoff-Mehr-

43 Prozent der Fluggäste ab Wien fliegen nicht weiter als 1.000 Kilometer, nur ein Viertel fliegt mehr als 2.000 Kilometer. Zu drei der fünf häufigsten Flugziele gibt es einen Direktzug.

## Hoher Anteil an Kurzstreckenflügen



Top 5-Destinationen ab Wien im Jahr 2024 (nach Flügen)

Rang	Destination	Anzahl Flüge	Distanz (km)	Direktzug verfügbar
1	Frankfurt	4.360	640	ja
2	London	3.150	1.290	nein
3	Berlin	3.000	540	ja
4	Zürich	2.960	620	ja
5	Paris	2.900	1.050	nein

verbrauch von nur zwei Prozent vermieden werden können. Schätzungen zeigen, dass der Klimaeffekt vermiedener Kondensstreifen 15- bis 40-mal größer ist als der negative Effekt des zusätzlich verbrannten Treibstoffs.<sup>22</sup> Durch effizientere Flugzeugmotoren, den Einsatz von synthetischem Kerosin und angepasstem Flugverkehrsmanagement bereits an wenigen Wochen im Jahr könnte der Großteil des Klimaeffekts durch Kondensstreifen vermieden werden. Eine große Chance, die Klimabelastung des Flugverkehrs zu senken.<sup>23</sup>

### Flugverkehr belastet die Gesundheit

Die Anzahl der von Fluglärm belasteten Menschen im Umkreis von 98 großen europäischen Flughäfen hat von 2,75 Millionen im Jahr 2005 auf 3,43 Millionen im Jahr 2023 zugenommen.<sup>24</sup> Besonders in der Nacht wird Fluglärm zum Gesundheitsproblem. Während am Flughafen Wien im Rahmen einer Mediationsvereinbarung pro Jahr 4.700 Flugbewegungen von 23:30 bis 5:30 Uhr erlaubt sind, gilt in Zürich von 23:30 bis 6:00 Uhr eine betriebliche Flugsperre. Infolgedessen fanden im Jahr 2023 in Wien 4.628, in Zürich jedoch nur 204 nächtliche Flugbewegungen statt.<sup>25</sup>

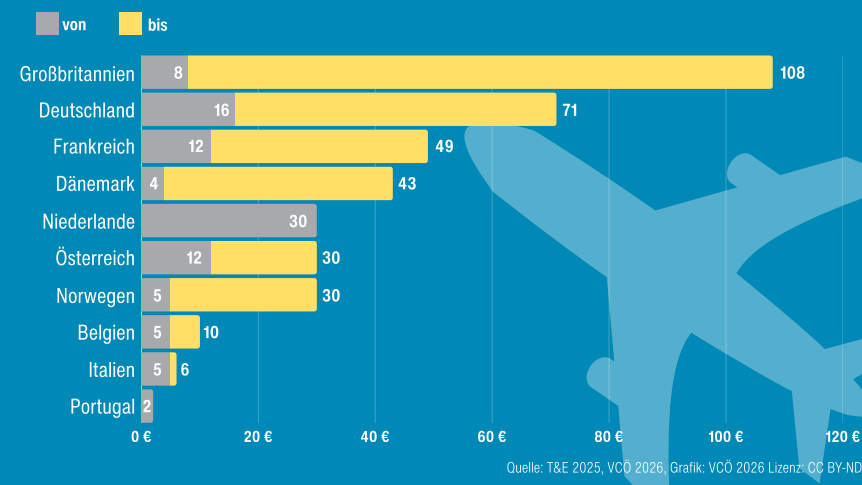
Neben Lärm entstehen durch das Verbrennen von Kerosin Luftschadstoffe. Im Jahr 2005 verursachten die im europäischen Wirtschaftsraum abgehenden Flüge 478.000 Tonnen an gesundheitsschädlichen Stickoxid-Emissionen, im Jahr 2023 waren es mit 644.000 Tonnen ein Drittel mehr.<sup>26</sup> Zudem entstehen Partikel-Emissionen, die auch Ultrafeinstaub beinhalten.<sup>27,28</sup> Ultrafeinstaub ist etwa beteiligt an Diabetes, Demenz, Frühgeburtlichkeit, Herz-Kreislauf- sowie Atemwegserkrankungen.<sup>29</sup> Laut einer Studie stehen im Umfeld der 32 größten Flughäfen Europas 280.000 Fälle von Bluthochdruck, 330.000 Fälle von Diabetes und 18.000 Fälle von Demenz mit Ultrafeinstaub in Verbindung. Im Einflussbereich des Flughafens Wien-Schwechat leben rund eine Million Menschen, hier sind laut Berechnung 4.200 Fälle von Bluthochdruck, 3.700 Fälle von Diabetes und 270 Fälle von Demenz auf Ultrafeinstaub des Flugverkehrs zurückzuführen.<sup>30</sup>

### EU-Emissionshandel ist lückenhaft

Seit dem Jahr 2012 ist der Flugverkehr Teil des EU-Emissionshandels. Anders als ursprünglich angestrebt, müssen CO<sub>2</sub>-Zertifikate lediglich für

## Flugabgabe in Österreich ist vergleichsweise niedrig

Flugabgabe **Economy Class** per Jänner 2026 differenziert nach Distanz-Kategorien (in Euro)



Flüge innerhalb des europäischen Wirtschaftsraums inklusive Schweiz und Großbritannien abgegeben werden. Zudem wurde bisher rund die Hälfte der von Fluglinien abgegebenen CO<sub>2</sub>-Zertifikate kostenlos zugeteilt. Erst im Rahmen der EU-Strategie „Fit for 55“ wurden die Gratis-Zertifikate im Jahr 2024 um ein Viertel, 2025 um die Hälfte und 2026 vollständig reduziert.<sup>31</sup> Rechnet man Gratis-Zertifikate und die Beschränkung auf Flüge innerhalb Europas zusammen, wurden im Jahr 2024 rund 70 Prozent der von europäischen Fluglinien insgesamt verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen nicht vom EU-Emissionshandel erfasst. Lag der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Preis im EU-Emissionshandel 2024 bei rund 64 Euro, zahlten die Fluglinien aufgrund der Ausnahmen de facto lediglich rund 18 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub>. Im Jahr 2024 betragen die Einnahmen aus dem EU-Emissionshandel rund drei Milliarden Euro, eine Ausweitung auf alle Flüge könnte sie auf knapp elf Milliarden Euro mehr als verdreifachen.<sup>32</sup>

Die Flugabgabe ist in Österreich moderat. Der erhöhte Satz für Ultra-Kurzstreckenflüge kommt in der Praxis kaum zur Anwendung.

### Flugverkehr profitiert von Steuerprivilegien

Trotz der verursachten Klima- und Gesundheitsprobleme profitiert der Flugverkehr nach wie vor von historisch gewachsenen Subventionen, die sich in Europa für das Jahr 2022 auf rund 34 Milliarden Euro summierten. Damit könnten jährlich mehr als 1.000 Kilometer hochrangige Bahninfrastruktur finanziert werden. Knapp die Hälfte der Steuerausfälle geht auf die Umsatzsteuerbefreiung internationaler Flugtickets zurück, ein Drittel auf die fehlende Kerosin-Besteuerung



## Sozial-ökologische Flugabgabe – auch für Privatjets

Großbritannien hat eine sozial-ökologisch gestaffelte Flugabgabe mit vier Distanzklassen und Economy-, Premium- und Privatjet-Unterscheidung. Die Abgaben für Privatjets steigen per April 2026 signifikant und reichen von umgerechnet rund 160 Euro für kurze bis etwa 1.300 Euro pro Person für lange Flüge. Für Flüge in der Economy-Klasse fallen rund 8 bis 120 Euro an, in der Premium-Klasse 18 bis 290 Euro.<sup>a</sup> Frankreich hat das Modell per März 2025 als „Solidaritätsabgabe“ auch für Privatjets übernommen, die je nach Distanz und Flugzeugtyp von 210 bis 2.100 Euro reicht.<sup>b</sup> Die Einnahmen dienen auch zur Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur und Öffentlichem Verkehr.<sup>c</sup> In Italien wird nicht nur die Nutzung von Privatjets je nach Distanz mit 10 bis 200 Euro besteuert, sondern auch der Besitz.<sup>d</sup> Gestaffelt nach höchstzulässigem Gesamtgewicht fallen für kleinere Jets mit vier Tonnen jährlich zum Beispiel 16.000 Euro an, für mittlere Jets mit neun Tonnen rund 64.000 Euro und für große Jets mit 20 Tonnen 152.000 Euro.<sup>e</sup>

und weitere 15 Prozent auf die Zuteilung von Gratis-Zertifikaten im Rahmen des EU-Emissionshandels. Für das Jahr 2025 wird das Ausmaß der Subventionen auf 47 Milliarden Euro geschätzt.<sup>33</sup>

In Österreich verursachte die Nicht-Besteuerung von Kerosin im Jahr 2024 einen Steuerausfall von rund 570 Millionen Euro.<sup>34</sup> Beim Normalsteuersatz von 20 Prozent auf internationale Flugtickets entspricht der Umsatzsteuerausfall rund 430 Millionen Euro jährlich.<sup>35</sup> Heruntergebrochen auf ein Flugticket beziffert eine Studie für Deutschland die durchschnittlichen Subventionen von internationalen Flügen mit rund 100 Euro.<sup>36</sup>

### Österreichs Flugabgabe ist zu reformieren

Österreich hat eine Flugabgabe von 12 Euro je Fluggast und 30 Euro bei Ultra-Kurzstreckenflügen unter 350 Kilometer Distanz. In den Niederlanden sind es pauschal 30 Euro für alle Flüge.<sup>37</sup> In Deutschland sind es je nach Distanzklasse rund

16 bis 71 Euro.<sup>38</sup> In Großbritannien wird nach vier Distanz- und drei Reiseklassen unterschieden, die Spannbreite für Linienflüge reichte Anfang 2026 von umgerechnet 8 bis 259 Euro. Privatjet-Flüge sind mit bis zu 780 Euro deutlich höher besteuert.<sup>39</sup> Prinzipiell ist die Flugabgabe von Luftfahrtunternehmen zu entrichten. Ob eine Änderung der Flugabgabe über die Ticketpreise an Fluggäste weitergegeben wird, bleibt in deren Ermessen. Eine Studie zeigt, dass sich die durchschnittlichen Ticketpreise an europäischen Flughäfen trotz ähnlicher Standortkosten inklusive Flugabgaben um bis zu 100 Euro unterscheiden.<sup>40</sup> Auch der oftmals angenommene Zusammenhang zwischen Ticketpreisen und Passagier-Aufkommen ist wenig belastbar. Während sich beispielsweise die durchschnittlichen Ticketpreise in Athen und Amsterdam in den Jahren von 2019 bis 2024 in etwa gleich stark erhöhten, verzeichnete Athen im Jahr 2024 um 60 Prozent mehr Fluggäste als im Jahr 2019, während es in Amsterdam um 20 Prozent weniger waren.<sup>41</sup> Einen deutlich signifikanteren Zusammenhang gibt es hingegen zwischen allgemeinem Wirtschaftswachstum und Fluggast-Zuwachs.

Die Flugabgabe erbringt in Österreich ein Steueraufkommen von rund 180 Millionen Euro, während der Steuerausfall aus Umsatzsteuer- und Kerosinsteuer-Befreiung sich auf rund 1.000 Millionen Euro summiert.<sup>42</sup> Um die Subventionslücke im Flugverkehr Österreichs zu schließen, müsste die Flugabgabe zum Beispiel auf rund 20 Euro für die Kurzstrecke, 50 Euro für Flüge innerhalb Europas und 230 Euro für außereuropäische Flugziele angepasst werden.<sup>43</sup>

### Wirtschaftswachstum treibt Flugverkehr

Der weitere Ausbau des Flugverkehrs wird oft als wichtiger Standortfaktor genannt und mit Wirtschaftswachstum in Verbindung gebracht.<sup>44</sup> Meist wird dabei nicht zwischen Korrelation und Kausalität unterschieden. Eine umfassende Studie für 274 europäische Regionen zeigt, dass nur in 37 Prozent der Regionen (mit Fokus auf Osteuropa) davon ausgegangen werden kann, dass ein Ausbau des Flugverkehrs Wirtschaftswachstum stimuliert. Für deutlich mehr, nämlich 53 Prozent der Regionen (mit Fokus West- und Nordeuropa) zeigt sich, dass die Kausalität umgekehrt verläuft und zusätzliches Wirtschaftswachstum eine Zunahme

des Flugverkehrs verursacht. Durch steigende Einkommen werden somit mehr touristische Flüge aus der Region hinaus generiert, wodurch zusätzlicher Flugverkehr sogar zu einem Kaufkraftabfluss führen kann. Bezüglich Tourismus zeigt die Studie, dass die Wertschöpfung eher durch längere Aufenthalte und bessere Anbindung im Landverkehr gesteigert werden könnte als durch zusätzliche Flugankünfte.<sup>45</sup> In Österreich kommen rund 70 Prozent der Tourismus-Gäste aus Österreich und den Nachbarländern. Insgesamt reisen nur acht Prozent der Urlaubsgäste in Österreich per Flugzeug an.<sup>46</sup>

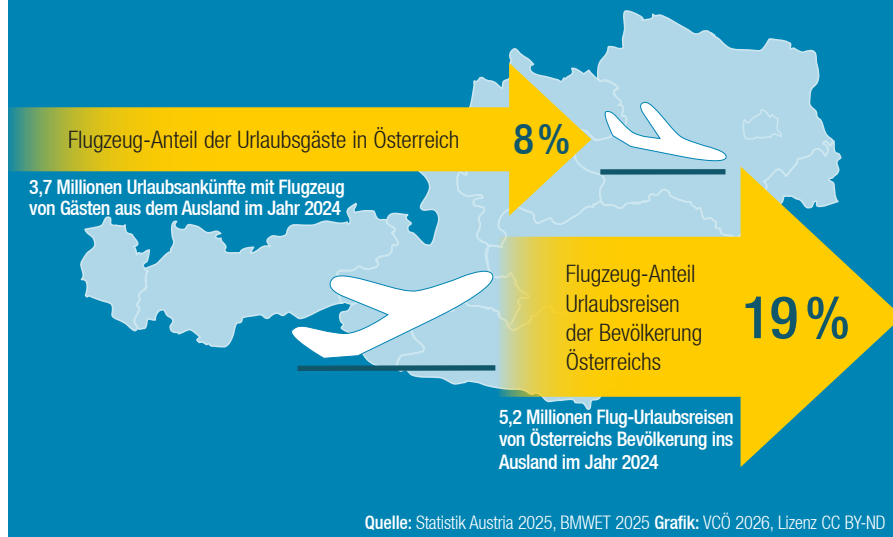
### Regionalflyer sind wenig effektiv

Auch Regionalflyer werden oft als wichtige Standortfaktoren genannt. Eine Analyse für die Jahre 2000 bis 2018 mit Fokus auf kleinere Flughäfen in Europa kommt jedoch zum Schluss, dass der Zusammenhang zwischen Flug-Angebot und Wirtschaftswachstum für große Flughäfen mehr als fünfmal höher ist als für kleine Flughäfen. Bezüglich Kausalität zeigt die Studie für kleinere Flughäfen klar, dass zusätzliches Wirtschaftswachstum zu mehr Flugverkehr führt und nicht umgekehrt.<sup>47</sup> Auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Personenkilometer sind bei kleineren Flughäfen im Durchschnitt höher als bei größeren Flughäfen.<sup>48</sup> In Österreich nahm die Relevanz der fünf Regionalflyer über die letzten zwei Jahrzehnte sukzessive ab. Lag der Fluggast-Anteil von Wien-Schwechat im Jahr 2000 noch bei 77 Prozent, waren es im Jahr 2025 bereits 89 Prozent.<sup>49,50</sup>

### Rechtsrahmen für mehr Nachhaltigkeit

Große Hoffnung für nachhaltigeren Flugverkehr werden in alternative Flugtreibstoffe gesetzt. Dabei wird zwischen Treibstoff basierend auf Biomasse und Reststoffen einerseits und E-Kerosin basierend auf Wasserstoff und CO<sub>2</sub> andererseits unterschieden. Im Jahr 2023 hat die EU mit der „ReFuelEU Aviation“-Verordnung das weltweit ambitionierteste Regelwerk für den Umstieg auf alternative Flugtreibstoffe beschlossen. Flughäfen mit mehr als 800.000 Fluggästen oder mehr als 100.000 Tonnen Fracht pro Jahr sind verpflichtet, einen Anteil an alternativen Flugtreibstoffen von zwei Prozent im Jahr 2025, sechs Prozent im Jahr 2030, 20 Prozent im Jahr 2035 und 70 Prozent im Jahr 2050 zu erreichen, wobei es für E-Kerosin

## Flugzeug für Auslandsreisen wichtiger als für Österreich-Tourismus



Subziele von 1,2 Prozent im Jahr 2030, fünf Prozent im Jahr 2035 und 35 Prozent im Jahr 2050 gibt. In Österreich fallen alle Verkehrsflughäfen außer Klagenfurt unter die Verordnung.<sup>51</sup>

### E-Kerosin als Zukunftshoffnung

Durch E-Kerosin können die CO<sub>2</sub>-Emissionen um mehr als 90 Prozent im Vergleich zu fossilem Kerosin gesenkt und Verdrängungseffekte bei nachhaltiger Biomasse vermieden werden. Anfangs wird E-Kerosin absehbar rund zehnmal so viel kosten wie fossiles Kerosin und bis zu dreimal so viel wie biogene Flugtreibstoff-Alternativen. Es wird jedoch erwartet, dass die Kosten für E-Kerosin langfristig um 40 bis 50 Prozent sinken. Per Mai 2025 gab es in Europa 41 geplante Großprojekte zur E-Kerosin-Produktion, so viele wie in keiner anderen Weltregion. Vorreiter ist Frankreich mit elf angekündigten Großprojekten, gefolgt von Skandinavien – in Österreich gibt es bislang keines. In Europa befindet sich damit mehr als die Hälfte der angekündigten globalen Produktionskapazität für E-Kerosin, gefolgt von China mit 20 Prozent. Alle europäischen Projekte zusammen könnten pro Jahr knapp dreimal so viel E-Kerosin produzieren wie gemäß EU-Verordnung für das Jahr 2032 notwendig wären. Rund die Hälfte der Projekte plant einen Produktionsstart bis zum Jahr 2030, allerdings hatte bis Mitte 2025 keines der Projekte eine fixe Finanzierungszusage.<sup>52</sup>

Flugverkehr passiert in beide Richtungen. Oft wird vergessen, dass Billig-Flüge auch mit einem Kaufkraftabfluss für den hiesigen Tourismus einhergehen.

# Vermeidung, Technologie und Effizienz

Die zahlreichen angekündigten Großprojekte zur Produktion von E-Kerosin in Europa zeigen, dass ein verbindlicher Rechtsrahmen Planungssicherheit schafft. Die größte Hürde für die Umsetzung ist derzeit die Finanzierung, da die Investitionskosten mit rund ein bis zwei Milliarden Euro pro Projekt sehr hoch sind.<sup>53</sup> Eine Analyse von 77 Fluglinien weltweit zeigt, dass fast die Hälfte keinerlei Ziele für alternative Flugtreibstoffe und keine einzige für den Einsatz von E-Kerosin definiert hat. Die Ambitionen europäischer Fluglinien liegen damit deutlich unter den EU-Zielen, was das Marktrisiko für die geplanten E-Kerosin-Projekte erhöht.<sup>54</sup>

Unsicherheit schafft die für das Jahr 2026 geplante Überprüfung des EU-Emissionshandels und jene der „ReFuelEU Aviation“ im Jahr 2027. Um die Nachhaltigkeit im Flugverkehr voran zu bringen, braucht es einen ambitionierten und sicheren Rechtsrahmen sowie Anreize zur Transformation.

## Technologie alleine bringt keine Nachhaltigkeit

Auch durch mehr Effizienz könnte der Flugverkehr deutlich nachhaltiger sein. Eine Studie basierend auf Daten für 28 Millionen Flüge zeigt, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen um elf Prozent reduziert werden könnten, würde je Strecke das derzeit effizienteste Flugangebot am Markt genutzt. In Summe könnten die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Flugverkehrs um 54 bis 76 Prozent sinken, wenn jeweils die effizientesten Flugzeuge eingesetzt würden, es statt Premium nur Economy gäbe und der Besetzungsgrad im Schnitt von 81 Prozent im Jahr 2019 auf 95 Prozent steigt.<sup>55</sup>

Wächst der Flugverkehr wie prognostiziert pro Jahr um drei Prozent, braucht es nach EU-Vorgaben im Jahr 2050 alleine für E-Kerosin rund 600 Terawattstunden erneuerbare Energie, was zehn Prozent der erwarteten Wind- und Solar-Energie im Jahr 2050 entspricht. Ohne zusätzliche Vermeidungsstrategie ist nachhaltiger Flugverkehr unrealistisch.<sup>56</sup>

Quellen online unter:  
[www.vcoe.at/factsheets](http://www.vcoe.at/factsheets)



## VCÖ-Empfehlungen

### Nachhaltige Transformation des Flugverkehrs anstoßen

- Nachhaltiger Flugverkehr ist mit ungebremstem Wachstum nicht vereinbar. Neben Technologie und Effizienz braucht es auch Kapazitätsdeckelung und Nachfragemanagement.
- Die Vermeidung von Kondensstreifen und Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekten ist eine große und bewältigbare Chance, den Klimaeffekt des Flugverkehrs deutlich zu reduzieren. Dafür braucht es Kooperation und Anreize.
- Durch den Einsatz moderner Flugzeugmodelle, mehr Economy- statt Premium-Sitzplätze und einen höheren Besetzungsgrad kann der Flugverkehr deutlich nachhaltiger werden.
- Für den Einsatz alternativer Flugtreibstoffe braucht es verbindliche Ziele. Die Überprüfung des EU-Emissionshandels und der „ReFuelEU Aviation“ nutzen, um die EU zum Vorreiter bei nachhaltigem Flugverkehr zu machen.

### Handlungsspielräume in Österreich nutzen

- Die Flugabgabe inklusive Privatjet-Tarif sozial-ökologisch reformieren und klimaschädliche Subventionen im Flugverkehr abbauen.
- Bahn-Anreise zur Stärkung des Tourismusstandorts weiter verbessern.



Foto: VCÖ/Rita Newman

### Michael Schwendinger, VCÖ - Mobilität mit Zukunft:

„Nachhaltiger Flugverkehr klingt wie ein Widerspruch in sich. Tatsächlich ist die Herausforderung groß. Durch eine Kombination aus Vermeidung, Effizienz und Technologie kann es gelingen, Flugverkehr und Klimaschutz in Einklang zu bringen. Auch der Wirtschaftsstandort profitiert, wenn die EU zum Kompetenzzentrum für Nachhaltigkeit und E-Kerosin wird.“

Ihre Spende macht den VCÖ-Einsatz möglich. Danke!  
Spenden-Konto:  
Erste Bank. IBAN:  
AT11 2011 1822 5341 2200  
BIC: GIBAAWXXX



Jetzt online spenden!