

## Hat es Sinn, kurze Flüge zu verbieten?

**Mobilität.** In der Klimakrise hat das Flugzeug ein Imageproblem: Paris verbietet Inlandsflüge, Berlin diskutiert. Die Bahn soll Kurzflüge in Europa ersetzen. Das klingt mitunter besser, als es ist.

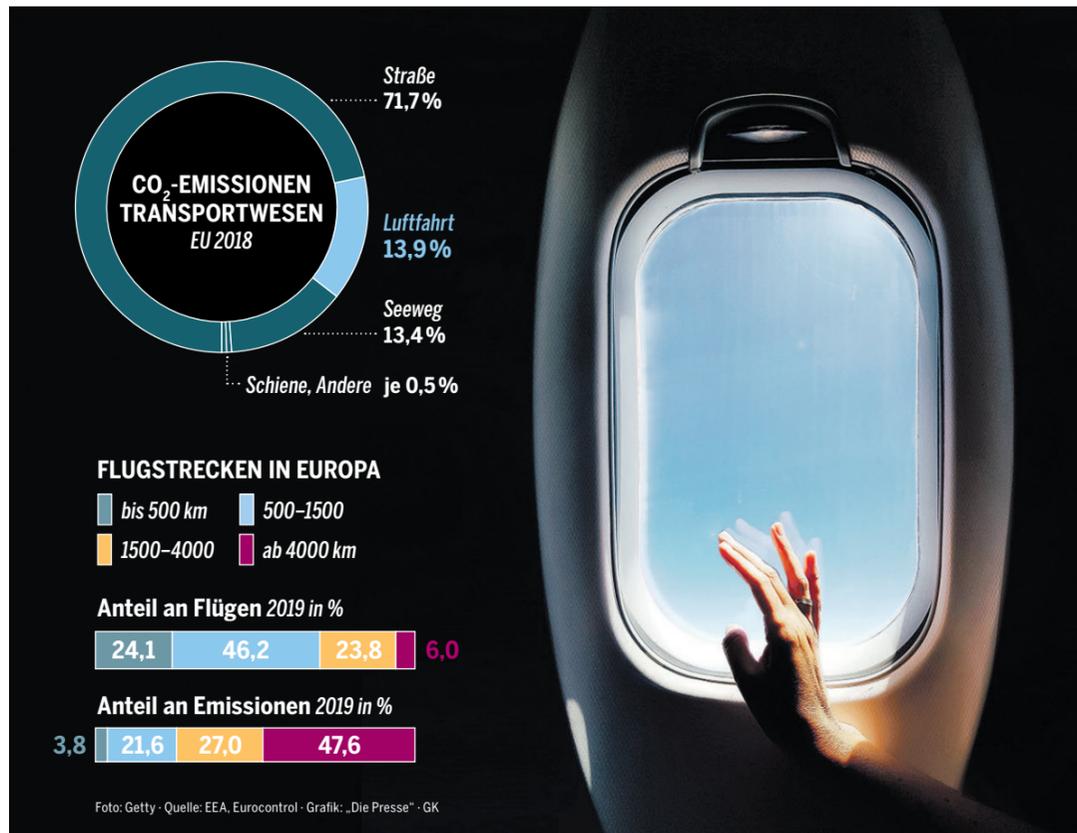
VON MATTHIAS AUER

Wien. Frankreich machte den ersten Schritt: Im Mai hat das Parlament ein Gesetz durchgewunken, wonach kurze Inlandsflüge verboten sind, wenn die Passagiere die Strecke auch in maximal 2,5 Stunden mit der Bahn erreichen können. Seitdem fordern zumindest die deutschen Grünen lautstark das gesetzliche Ende für Inlandsflüge auch in der Bundesrepublik. Der ökologische Ballast der Kurztrips in der Luft sei einfach zu hoch, so die Argumentation. Bis 2050 soll der gesamte europäische Verkehr in Richtung Nullemissionen gehen. Die Kurzstrecke, so fordern viele, müsse der Bahn weichen. „Attraktive Verbindungen mit Nacht- und Hochgeschwindigkeitszügen machen viele innereuropäische Flüge überflüssig“, heißt es auch im österreichischen Masterplan Mobilität, den die grüne Umweltministerin Leonore Gewessler jüngst vorgestellt hat. Die staatlichen ÖBB stocken daher gehorsam ihr Angebot an Nachtzügen quer durch Europa auf. Ob die Menschen – und die Umwelt – vom Ende der Kurzstreckenflüge wirklich profitieren, ist hingegen längst noch nicht geklärt.

Die Idee, Ein- oder Zweistundenflüge mit Nachtzügen nach Venedig und Paris zu ersetzen, ist sympathisch – aber doch eher ein Nischenprogramm. Mehr Chancen, zu einer ernsthaften Konkurrenz heranzuwachsen, haben Hochgeschwindigkeitszüge. Seit die 600 Kilometer lange Strecke Madrid-Barcelona auf der Schiene in etwa 2,5 Stunden zu bewältigen ist, ging die Nachfrage nach Flugtickets auf der Strecke stark zurück. Auch die Eurocontrol, Europas Organisation zur Sicherung der Luftfahrt, sieht Hochgeschwindigkeitszüge auf Strecken bis zu 500 Kilometern als möglichen Ersatz für das Flugzeug. Dem Klima werde durch diesen Umstieg allerdings kaum geholfen.

### Nur 3,8 Prozent der Emissionen

So geht aktuell zwar fast jeder vierte europäische Flug nicht weiter als 500 Kilometer. Das Potenzial für



schnelle Züge wäre also groß. Doch das täuscht. Denn auf diesen kurzen Strecken verbrauchen die Flugzeuge vergleichsweise wenig Treibstoff. Die Folge: 24,1 Prozent aller Flüge verursachen nur 3,8 Prozent aller Emissionen der europäischen Luftfahrtbranche, heißt es in einer Studie der Eurocontrol.

Dazu kommt, dass es am Kontinent nur ganz wenige Regionen gibt, in denen auf der Schiene passable Geschwindigkeiten gefahren werden können. Frankreich hat mit Abstand das dichteste Netz an Hochgeschwindigkeitszügen und kann diese – dank Atom- und Wasserkraft – wenn schon nicht „grün“, dann immerhin CO<sub>2</sub>-arm betreiben. Zum Vergleich: Im europäischen Durchschnitt verursacht die Produktion von einer Kilowattstunde Strom mit 339 Gramm CO<sub>2</sub> derzeit sieben Mal so viel Emissionen wie in Frankreich. Und auch die

Umweltschäden durch den Ausbau der notwendigen Bahnstrecken würden bisher unter den Tisch gekehrt, argumentieren die Studienautoren. 10.000 Kilometer Schienen sind für Europas Hochgeschwindigkeitszüge geplant. Das verschlingt nicht nur 250 Milliarden Euro und 30.000 Hektar Land, sondern dauere geschätzte 18 bis 26 Jahre. Bis diese Strecken befahren werden können, seien vermutlich bereits die ersten emissionsfreien Flugzeuge unterwegs, glaubt die Eurocontrol und warnt die Staaten davor, alles auf eine Karte zu setzen.

### Kombination aus Zug und Flug

Auch die Entwicklung grüner synthetischer Flugtreibstoffe müsse vorangetrieben werden und die Kurzstrecken (schon in ihrer Zubringerfunktion) erhalten bleiben. Die AUA hat es sich zum Ziel gesetzt, ab 2027 keine innerösterrei-

chischen Flüge mehr durchzuführen, „sofern eine direkte Erreichbarkeit deutlich unter drei Stunden nach Wien-Flughafen sichergestellt ist“. Umgesetzt ist das auf der Strecke Wien-Linz-Salzburg. Zwischen Wien und Graz fliegt die AUA jedoch weiterhin.

Für die Branche sind derartige „verlängerte Flüge“, also die Kombination aus Zug und Flug, der Königsweg aus der Klimakrise. Die Europäer sind laut Umfragen von Eurobarometer und Germanwatch zu einem radikaleren Wechsel bereit – sobald die Bahn billiger und ähnlich schnell ist wie der Flug. An der Preisschraube dreht die Politik bereits. Zeit brauchen die Bahnreisenden aber immer noch: Mit dem Zug von Wien nach Venedig zu fahren ist – mit Glück – zwar billiger, dauert aber immer noch über zehn Stunden für 600 Kilometer. Das Flugzeug ist in einer Stunde da.

## IEA erwartet Höchststand bei CO<sub>2</sub>-Emissionen für 2023

**Covid-Hilfen.** Nur Bruchteil fließt in „saubere“ Projekte.

Paris. Die weltweiten Hilfspakete und Konjunkturprogramme zur wirtschaftlichen Erholung von der Coronapandemie fließen nach Angaben der Internationalen Energieagentur (IEA) nur zu einem Bruchteil in saubere Energie. Von insgesamt rund 16 Billionen Dollar (etwa 13.600 Mrd. Euro) an staatlichen Hilfsmaßnahmen seien nur 380 Milliarden Dollar für saubere Energie vorgesehen, teilte die IEA mit.

Falls alle Projekte wie geplant umgesetzt würden, sei deshalb für 2023 ein neues Rekordhoch bei den CO<sub>2</sub>-Emissionen zu erwarten. Laut dem Sustainable Recovery Tracker der IEA läge der Ausstoß von Treibhausgasen in diesem Fall im Jahr 2023 um

3,5 Milliarden Tonnen über den CO<sub>2</sub>-Emissionen, die es in einem Szenario gäbe, in dem sich die Staatengemeinschaft an das im Pariser Klimaschutzabkommen vereinbarte Ziel der Begrenzung der Erderwärmung auf 1,5 Grad im Vergleich zum vorindustriellen Zeitalter hält.

Seit Beginn der Coronakrise hätten viele Nationen über die Bedeutung eines Umbaus hin zu einer saubereren Zukunft gesprochen, sagte IEA-Chef Fatih Birol. Nun gelte es, den Worten auch Taten folgen zu lassen. Laut den Vereinten Nationen ist für das Erreichen des 1,5-Grad-Ziels eine jährliche Verringerung der Emissionen um rund sieben Prozent nötig. (APA/AFP)

## Bald Testbetrieb für schnellste Magnetschwebbahn der Welt

**China.** Der Zug soll 600 Kilometer pro Stunde erreichen.

Peking. Die laut chinesischen Angaben schnellste Magnetschwebbahn der Welt ist fertiggestellt. Der Zug des chinesischen Staatskonzerns CRRC verließ am Dienstag die Produktionshallen in der ostchinesischen Stadt Qingdao, berichtete die staatliche Nachrichtenagentur Xinhua. Die Bahn soll eine Geschwindigkeit bis zu 600 Kilometer pro Stunde erreichen.

Anders als herkömmliche Züge schweben Magnetschwebbahnen über der Strecke und werden von starken Elektromagneten vorwärtsgetrieben. Die Reibungslosigkeit ermöglicht viel höhere Geschwindigkeiten. Die Fertigstellung des Zuges sei „eine große Errungenschaft in der Entwicklung des Schienenverkehrs des Lan-

des“, teilte Chinas Staatsrat mit. Der Zug soll mehrere Jahre lang getestet werden, bevor er in Dienst gestellt wird. Zudem müssten zunächst Magnetschwebbahn-Strecken gebaut werden. Erste Züge könnten demnach in fünf bis zehn Jahren im Einsatz sein.

Damit könnte etwa die Reisezeit zwischen Peking und Shanghai von derzeit rund fünf auf rund zweieinhalb Stunden verkürzt werden. Eine Reihe chinesischer Großstädte und Provinzen plant laut Regierungsmittelung solche Bahnverbindungen. Chinas erste Magnetschwebbahn, ein von Siemens und ThyssenKrupp gelieferter Transrapid, verbindet den Shanghaier Flughafen Pudong mit dem Messezentrum. (APA/DPA)

### URSCHITZ MEINT

#### Panik ist keine brauchbare Klimastrategie

Die Instrumentalisierung der Katastrophenflut schadet dem Klimaschutz.

Fast gleichzeitig mit der Präsentation der EU-Klima-Initiative „Fit for 55“ hat eine fürchterliche Flutkatastrophe in Deutschland die Klimadiskussion zugespitzt: Dort herrscht Wahlkampf – und da ist die unappetitliche politische Instrumentalisierung der Jahrhundertflut praktisch aufgelegt. Die Katastrophe sei direkt durch die Erderwärmung ausgelöst worden, heißt es.

Klingt dramatisch, hält aber einem Faktencheck nicht stand: Kein seriöser Wissenschaftler wird sich dazu versteigen, einzelne Wetterereignisse direkt mit dem Klima zu verknüpfen. Schon gar nicht in Sachen Hochwasser. Eine auf der Website der Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik zitierte Studie über die Hochwässer auf Oder und Elbe kommt für die Zeit seit 1900 zu diesem Schluss: „Die erhöhte Datengenauigkeit erlaubt, statistisch signifikante Abwärtstrends im Winterhochwasserrisiko zu bestimmen. Die Sommerhochwasser zeigen keine Trends“. Insgesamt haben die Hochwasser seit 1900 also eher abgenommen. Die schlimmsten traten übrigens im 17. und an der Schwelle zum 19. Jahrhundert auf. In Kälteperioden.

Macht aber nichts: Die Politik hat die Apokalypse entdeckt und pflegt sie mit Leidenschaft. Und das ist gefährlich, weil es dem Klimaschutz einen Bärendienst erweist. Die starke Anreicherung der Atmosphäre mit CO<sub>2</sub> ist ja tatsächlich ein Riesensystem, dessen Bewältigung global den gezielten Einsatz aller verfügbaren Ressourcen benötigte. Aber an der richtigen Stelle. Eine Klima-Initiative, die weder über eine gesicherte Finanzierungsbasis verfügt (weshalb Budgetkommissar Hahn auch dagegen gestimmt hat) noch über eine halbwegs gesicherte technische Umsetzbarkeit und sich nur auf die EU (acht Prozent Anteil an den THG-Emissionen) beschränkt, wird da wenig ausrichten.

Wenn die Politiker die Energie, mit der sie jetzt panisch unrealistischen Zielen nachjagen, in eine diplomatische Initiative stecken würden, mit der sie etwa die USA und eventuell China ins Boot holten – ja, dann ergäbe das Sinn und würde die CO<sub>2</sub>-Belastung wirklich eindämmen. So ist es nichts als standortschädlicher Aktionismus.

josef.urschitz@diepresse.com