Emmissionen von Privatjets steigen rasant an

Eine globale Analyse zeigt, dass die Emissionen von Privatflugzeugen zwischen 2019 und 2023 um 46% gestiegen sind, was die Klimaungerechtigkeit verschärft.

Eine globale Analyse der Nutzung von Privatjets zeigt, dass die Anzahl der Flugzeuge, der Flüge und die zurückgelegten Distanzen in den letzten vier Jahren stark angestiegen sind, was die Kohlenstoffdioxidemissionen in diesem Sektor verschärft hat. Zwischen 2019 und 2023 stieg die Zahl der privaten Flüge auf mehr als vier Millionen pro Jahr, was die Emissionen um 46% erhöhte. Die Studie, die am 7. November in Communications Earth and Environment veröffentlicht wurde**1**, ergab, dass private Flüge im vergangenen Jahr 15,6 Millionen Tonnen CO2 produzierten und identifizierte Ereignisse, um die sie sich konzentrierten, darunter den **COP28-Klimagipfel in Dubai im letzten Jahr**.

Diese Arbeit „ist äußerst wichtig im Hinblick auf die globale

Erderwärmung und die absoluten Ungleichheiten, die wir weltweit haben“, sagt Milan Klöwer, der an der Universität Oxford im Vereinigten Königreich die Auswirkungen der Luftfahrt auf die globale Erwärmung untersucht. „Während die private Luftfahrt offensichtlich einen kleinen Anteil an der kommerziellen Luftfahrt ausmacht, zeigt sie doch, wie unverhältnismäßig sie den Planeten verbrennt.“

Die Kosten des Luxus

Forscher haben die **Auswirkungen des Flugverkehrs auf den Klimawandel** untersucht. Doch nur wenige Studien haben den globalen Maßstab und die klimatischen Kosten von Privatjets fokussiert, die eine der energieintensivsten Möglichkeiten des Fliegens darstellen. „Pro Stunde kann ein großes Privatflugzeug mehr Emissionen verursachen als eine durchschnittliche Person in einem Jahr“, sagt Studienmitautor Stefan Gössling, der an der Universität von Linnaeus in Schweden das Transportverhalten und den Klimawandel untersucht.

Gössling und seine Kollegen sammelten Flugprotokolle von Privatflugzeugen aus den Jahren 2019 bis 2023, die Echtzeitstandortinformationen für alle Flüge bieten. Die Flugzeitdaten wurden dann „mit dem spezifischen Kraftstoffverbrauch der jeweiligen Flugzeugmodelle verknüpft, um die Emissionen zu bestimmen“, erklärt er.

Ihre Analyse zeigte, dass die Zahl der Privatjets in den vier Jahren um 28,4% auf fast 26.000 Jets im Jahr 2023 gestiegen ist. Auch die insgesamt zurückgelegte Distanz der Jets nahm zu. Obwohl die gesamten CO2-Emissionen von 10,7 auf 15,6 Millionen Tonnen anstiegen, sanken die durchschnittlichen Emissionen pro Kilometer, was auf effizientere Jet-Systeme zurückzuführen sein könnte (siehe „Die Jet-Set“).

Fast 50% der Flüge waren kürzer als 500 Kilometer; solche Distanzen, sagt Klöwer, hätten auch mit dem Zug oder dem Auto zurückgelegt werden können. Viele Reisen — und damit auch

Emissionen — konzentrierten sich um große weltweite Ereignisse. Zum Beispiel waren 172 der 595 Privatflugzeuge, die zum Weltwirtschaftsforum 2023 flogen, auch beim Filmfestival in Cannes in diesem Jahr zu sehen. Der COP28 waren 644 private Flüge zugeordnet, die geschätzte 4.800 Tonnen CO2 freisetzten.

Besorgniserregender Trend

Obwohl der Umfang der Emissionen durch private Flüge im Vergleich zu anderen Quellen gering ist, argumentiert die Studie, dass die Rate, mit der sie steigen, besorgniserregend ist. „Ich habe bereits viele Kollegen sagen hören, dass 15,6 Millionen Tonnen im globalen Vergleich nichts sind und wir den Sektor ignorieren können“, sagt Gössling. „Ich denke, wir sollten es umgekehrt sehen. Wenn Einzelpersonen Tausende von Tonnen ohne Konsequenzen ausstoßen dürfen, warum sollten dann andere ihre Emissionen reduzieren?“

Klöwer stimmt zu, dass der globale Anstieg der Nutzung von Privatjets „nicht nachhaltig“ ist, und fügt hinzu, dass strengere Vorschriften helfen würden, die Anreize für private Flüge zu reduzieren. „Kohlenstoff ist ein Kostenfaktor, und dieser Kostenfaktor sollte internalisiert werden“, sagt Gössling. „Ich denke, jedes Land könnte Steuern auf jeden Privatjet erheben, der landet oder abhebt“, sagt Klöwer, obwohl er anerkennt, dass solche Regeln „politisch sehr, sehr schwierig“ wären.

Klöwer plädiert dafür, dass zukünftige Studien auch die Nicht-CO2-Emissionen durch das Fliegen, wie Methan oder Schwefeldioxid, untersuchen. Er sagt, dass die Berechnung dieser Emissionen zwar herausfordernd wäre, aber diese Forschung helfen könnte, ein klareres Bild davon zu vermitteln, wie einzelne Jets zur globalen Erwärmung beitragen. „Man könnte wirklich Personen präzise diese Verantwortung zuweisen und sagen … ‘das ist die Menge an Erwärmung, für die du persönlich verantwortlich bist’.”

1. Gössling, S., Humpe, A. & Leitão, J. C. Commun. Earth Environ. 5, 666 (2024).

Artikel

Google Scholar

Referenzen herunterladen

Details

Besuchen Sie uns auf: natur.wiki