



Der US-Flugzeughersteller hat sich verpflichtet, bis 2030 Flugzeuge auszuliefern, die mit Treibstoff fliegen können, der nicht aus Erdöl hergestellt wird, um so die CO2-Emissionen deutlich zu reduzieren.

Wird das Flugzeug der Zukunft mit Strom, Wasserstoff oder... mit Altspeiseöl fliegen? Während alle Flugzeughersteller daran arbeiten, ihre Auswirkungen auf die Umwelt zu reduzieren, hat sich Boeing diesen Freitag, dem 22. Januar, dazu verpflichtet, bis zum Jahr 2030 Passagierflugzeuge zu bauen, die mit ölfreiem Treibstoff fliegen können, heißt es in einer Pressemitteilung des Flugzeugherstellers.

Diese Art von Kraftstoff wird als „nachhaltiger Flugkraftstoff“ (SAF) bezeichnet, und seit dem ersten Flug eines Flugzeugs mit einer Mischung aus Kerosin und Biokraftstoff im Jahr 2008 wurden erhebliche Fortschritte erzielt. Heute erklärt der US-Flugzeughersteller, dass er Tests mit Flugzeugen durchführt, die zu 100 % mit einem solchen Kraftstoff betrieben werden. Als Alternative zu Öl werden Kraftstoffe unter anderem aus pflanzlichen Abfällen, recyceltem Hausmüll und – überraschenderweise – aus Altspeiseöl hergestellt.

Ebenfalls in der Boeing-Pressemitteilung erklärt die International Air Transport Association (IATA), dass SAFs die CO2-Emissionen im Vergleich zu herkömmlichem Kerosin über den gesamten Lebenszyklus um bis zu 80% reduzieren können. Sie würden daher das Mittel der Wahl darstellen, wenn die Luftfahrtindustrie ihre Kohlenstoffemissionen bis 2050 um 50 % gegenüber 2005 reduzieren muss.

Eine gewagte Wette?

„Unsere Branche und unsere Kunden haben sich dem Kampf gegen den Klimawandel verschrieben, und nachhaltige Flugkraftstoffe sind der sicherste und messbarste Weg, die Kohlenstoffemissionen der Luftfahrt in den kommenden Jahrzehnten zu reduzieren“, sagte Stan Deal, Leiter des Bereichs Zivilflugzeuge bei Boeing. Der US-Konkurrent von Airbus gibt seine anderen Projekte jedoch nicht auf und arbeitet weiter an der Entwicklung eines Aggregates, das mit Strom oder Wasserstoff betrieben wird.

Boeing zeigt also guten Willen, was in einer Zeit, in der die Erwartungen an die Airline-Industrie hoch sind, durchaus lobenswert ist, aber ist es auch realistisch? Die derzeitige Produktion von nachhaltigem Flugkraftstoff liegt bei 50 Millionen Litern pro Jahr, aber es wären 7 Milliarden Liter nötig, um „einen Wendepunkt zu erreichen, an dem der Umfang der Produktion die Kosten für diese Kraftstoffe ausreichend senken würde, um mit Jet Fuel konkurrieren zu können“, so die IATA.