

DIE SUBVENTIONIERUNG DES FLUGVERKEHRS

EINE BESTANDSAUFNAHME

Manfred Treber, Andrea Kirchmair und Gerold Kier



Impressum

Herausgeber:

Germanwatch e.V.

Büro Bonn
Dr.Werner-Schuster-Haus
Kaiserstr. 201
D-53113 Bonn
Telefon 0228/60492-0, Fax -19

Büro Berlin
Voßstr. 1
D-10117 Berlin
Telefon 030/288 8356-0, Fax -1

E-mail: riokonkret@germanwatch.org

Dieses Briefing Paper kann unter www.germanwatch.org/rio/bpflug03.htm abgerufen werden.

Stand: 7.5.03

Dieses Projekt wird finanziell vom Bundesumweltministerium und vom Umweltbundesamt gefördert. Die Förderer übernehmen keine Gewähr für die Richtigkeit, die Genauigkeit und Vollständigkeit der Angaben sowie für die Beachtung privater Rechte Dritter. Die geäußerten Ansichten und Meinungen müssen nicht mit denen der Förderer übereinstimmen.

© Germanwatch e.V., 2003

Inhalt

Zusammenfassung	4
1 Einleitung	5
2 Entwicklung der Luftfahrt und Konsequenzen für das Klima	6
3 Subventionen im Luftverkehr	8
Begünstigung des Flugverkehrs durch Steuerbefreiung.....	8
Subventionierung der Luftfahrtforschung	8
Direkte Bezuschussung von Flugzeugherstellern und Fluggesellschaften.....	9
Beispiel Fairchild Dornier.....	9
Beispiel A380.....	9
Beispiel Swissair	10
Subventionierung der Fluggesellschaften nach den Terroranschlägen vom 11.9.01....	10
Unterstützung von Flughafenerweiterungen und -umbauten	11
Beispiel Großflughafen Berlin	11
Bezuschussung von relativ kleinen, unbedeutenden Regionalflughäfen	11
Subventionierung der Verkehrsanbindung von Flughäfen zu Lande	13
Fehlende Internalisierung externer Kosten.....	15
4 Billigfluglinien	16
Entwicklung der Billigfluglinien	16
Gründe für die niedrigen Ticketpreise.....	17
Effizienzsteigerungen und Leistungssenkung.....	17
Subventionen.....	17
Einführungspreise und Mischkalkulation	18
5 Schluss und Ausblick	19
Literatur	20
Weiterführende Literatur	20
Im Text genannte Quellen	20

Zusammenfassung

Die Gefahren des globalen Klimawandels verlangen ein entschiedenes Handeln zur Senkung von Treibhausgasemissionen. Im Flugverkehr herrscht besonders dringender Handlungsbedarf im Hinblick auf den Klimaschutz. Denn erstens ist es das klima-unverträglichste Verkehrsmittel, und zweitens ist die Luftfahrt der einzige treibhausgasintensive Sektor, der auch nach Inkrafttreten des Kyoto-Protokolls keine verbindliche Verantwortung im Klimaschutz übernehmen wird, wenn keine weiteren Regelungen getroffen werden.

Dennoch erhält die Luftfahrtbranche massive öffentliche Subventionen und wird dadurch in ihrem Wachstum zusätzlich gefördert. Dies geschieht u.a. durch die Befreiung von Kerosin- und - im internationalen Verkehr - von der Mehrwertsteuer, Subventionierung der Luftfahrtforschung, direkte Zahlungen an Fluggesellschaften, die Unterstützung von Flughafenerweiterungen und - umbauten, Subventionierung der Landverkehrsanbindung und die fehlende Internalisierung externer Kosten.

Besonders stark ist in jüngster Zeit das Wachstum der Billigfluglinien, was naheliegenderweise vor allem an den niedrigen Ticketpreisen liegt. Diese niedrigen Preise entstehen jedoch nicht nur - wie von den Billig-Airlines selbst in erster Linie argumentiert wird - durch Effizienzsteigerungen und weniger Serviceleistungen, sondern zu einem großen Teil durch Subventionen. Auch handelt es sich oft um Preise, die entweder nur für begrenzte Kontingente gelten oder nur in einer - derzeit bei vielen Billigfliegern noch andauernden - Einführungsphase gehalten werden können.

Die fehlende Verantwortungsübernahme im Klimaschutz wird der Luftverkehrsbranche jedoch voraussichtlich große finanzielle Risiken bescheren. Denn künftige Regulierungen (z.B. Besteuerung) werden umso kurzfristiger und damit "heftiger" eintreten, je länger sie hinausgezögert werden.

Auch eine angemessene Verantwortungsübernahme der Flugverkehrsbranche für den Klimaschutz würde die Politik aber nicht von ihrer Verpflichtung entbinden, die massive Subventionierung des Flugverkehrs stark zu reduzieren und auf die gesellschaftlich sinnvollen Bereiche zu begrenzen. Sowohl die Einsparung öffentlicher Gelder als auch die Beseitigung von wettbewerbsfeindlichen Marktverzerrungen sollten Grund genug dafür sein.

1 Einleitung

Durch den ungebremsten Ausstoß von Treibhausgasen bewirkt der Mensch einen globalen Klimawandel, der nach dem heutigen wissenschaftlichen Sachstand dramatische Konsequenzen befürchten lässt - sowohl hinsichtlich wirtschaftlicher Schäden als auch in Bezug auf menschliches Leid, vor allem in Entwicklungsländern. Dies ist die Kernbotschaft des jüngsten Sachstandsberichts des Intergovernmental Panel on Climate Change, der weltweit höchsten wissenschaftlichen Autorität in Klimafragen (IPCC 2001; eine Diskussion langfristiger klimapolitischer Ziele findet sich u.a. in CAN 2002).

Der Verkehrsbereich zählt in den Industrieländern zu den Sektoren, in denen eine Reduktion der Treibhausgasemissionen schwer zu erreichen ist. Dies gilt für die Landverkehrsträger, aber insbesondere für den Flugverkehr. Letzterer weist gegenüber seinen Wettbewerbern viele Vorteile auf, die unbestreitbar sind. Den bekannten Pluspunkten des Fliegens steht allerdings entgegen: Der Flugverkehr ist der klima-unverträglichste Massenverkehrsträger. Dies nicht nur, weil er einen hohen spezifischen Energieverbrauch (d.h. Energieverbrauch pro Personenkilometer) aufweist - hier nimmt der Abstand zum Autoverkehr zusehends ab, da moderne Flugzeuge deutlich energiesparender geworden sind -, sondern vor allem auch wegen des Emissionsortes der Abgase weit über dem Erdboden. Dies führt dazu, dass die Treibhauswirksamkeit der Flugverkehrsemissionen um den Faktor 2 bis 4 höher ist als ihr CO₂-Anteil alleine (IPCC 1999). Da der Mensch im Durchschnitt umso weitere Strecken zurücklegt, je schneller seine Verkehrsmittel sind (mit anderen Worten: sein Reisezeitbudget bleibt konstant), ist es noch viel entscheidender, die Klimawirksamkeit pro Reisezeiteinheit zu vergleichen. Eine Berechnung am Beispiel der Strecke Bonn-Berlin zeigt hier, dass der Einfluss eines Fluges auf das Klima pro Stunde Fahrtzeit rund zwanzigmal so groß ist wie der einer Bahnfahrt (vgl. Foliensatz und Begleittext "Klimaschutz im Fluge", Kier u.a. 2003, www.germanwatch.org/fohlen/flug). In Kapitel 2 gehen wir auf den Einfluss des Flugverkehrs auf das Klima noch näher ein.

Da die Politik die vom Menschen verursachte Klimaänderung als eine der größten Bedrohungen dieses Jahrhunderts für die Menschheit wahrgenommen und entsprechende Folgerungen daraus gezogen hat (vgl. CO₂-Reduktionsbeschluss der Bundesregierung), sollte man annehmen, dass eine Begrenzung der Emissionen des Flugverkehrs als klima-unverträglichstem Verkehrsmittel ein Bestandteil bundesdeutscher Klimaschutzpolitik ist. Der Hauptteil des vorliegenden Papiers (Kapitel 3) zeigt jedoch an vielen Einzelbeispielen, insbesondere aus Deutschland, dass die Luftfahrt durch staatliche Subventionen massiv unterstützt wird und damit ihr Wachstum um einiges mehr beschleunigt wird, als es die reine Nachfrage des Marktes bewirken würde. Es knüpft damit an eine frühere Germanwatch-Studie an (Infrastrukturelle Anbindung der Flughäfen - die unbeachtete Subventionierung des Flugverkehrs, Treber 1998, www.germanwatch.org/rio/apfluinf.htm). Kapitel 4 beschäftigt sich noch einmal speziell mit der Frage, warum die Billig-Airlines - eine in Europa relativ junge Form von Fluggesellschaften - derartig niedrige Flugpreise anbieten können. Auch hier spielen Subventionen eine Hauptrolle.

Der größte Teil der Angaben beruht auf Medienberichten, da offizielle Zahlen in diesem Bereich schwer zu beschaffen sind. Auch wenn wir diese Angaben nicht im Einzelfall überprüfen konnten, haben wir auf diese Quellen zurückgegriffen, um einen möglichst umfangreichen und aktuellen Stand darstellen zu können. Selbstverständlich sind wir dankbar für weitere Hinweise auf weiteres Datenmaterial.

An dieser Stelle möchten wir auch auf die Studie "Financial support to the aviation sector" (CE u.a. 2002) verweisen. Dort sind ebenfalls Beispiele für Subventionen aufgeführt, allerdings liegt der Schwerpunkt der Studie eher auf der Diskussion konzeptioneller und methodischer Fragen.

2 Entwicklung der Luftfahrt und Konsequenzen für das Klima

Die Luftverkehrsbranche als treibhausgasintensive Branche lässt mittelfristig hohe Wachstumsraten erwarten. Laut Projektionen, die noch vor dem 11. September 2001 erstellt wurden, wird der Flugverkehr in den nächsten Jahren nahezu 7 Prozent (Lufthansa, 2001) der vom Menschen verursachten Treibhausgase ausstoßen. Wenn keine wirksamen Gegenmaßnahmen ergriffen werden, wird alleine im Zeitraum 1990-2012 mit einem Anstieg der Flugverkehrsemissionen gerechnet, der in der Größenordnung der gesamten im Kyoto-Protokoll festgeschriebenen Emissionsreduktionen liegt (eigene Berechnung auf Grundlage von UNFCCC 1999). Dennoch sind der internationale Flugverkehr und der internationale Schiffsverkehr weder durch das Kyoto-Protokoll noch durch andere internationale Vereinbarungen in ihren Treibhausgasemissionen begrenzt.

Nach starken Wachstumsraten im Flugverkehr (im ersten Halbjahr 2000 betrug z.B. der Zuwachs bei Flügen von Deutschland ins Ausland 7,5 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum und 6,1 Prozent bei Inlandsflügen; SZ, 2000a) erfolgte nach dem 11. September weltweit ein Abschwung bei den Fluggastzahlen. In Deutschland flogen gegenüber 2000 innerdeutsch 7,8 Prozent und grenzüberschreitend 1,4 Prozent weniger Passagiere (Statistisches Bundesamt / Prognos, 2002), weltweit nahm das Passagieraufkommen um 4 Prozent ab, der Frachtverkehr um 8 Prozent (SZ, 2002a). Der von der IATA geschätzte finanzielle Gesamtverlust der Airlines für das Jahr 2001 wird mit zehn Milliarden Dollar angegeben (SZ, 2002a). Verbunden mit der schwachen Konjunktur hat sich auch im Jahr 2002 die rückläufige Entwicklung noch fortgesetzt – in Deutschland mit einem Gesamtrückgang beim Passagieraufkommen von ca. 4 Prozent (Statistisches Bundesamt / Prognos, 2002). Doch bereits für das Jahr 2003 wurden (ohne Berücksichtigung des Irak-Krieges) wieder Wachstumsraten erwartet. In Deutschland soll das Passagieraufkommen um 4,6 Prozent gegenüber dem Vorjahr steigen (Statistisches Bundesamt / Prognos, 2002). Weltweit wird bis zum Jahr 2021 – laut einer Studie von Boeing - von einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate im Passagierverkehr von 4,9 Prozent und im Frachtverkehr von 6,4 Prozent ausgegangen (FAZ, 2002).

Da verwundert es nicht, dass die BARIG (Board of Airline Representatives in Germany, vertritt die Interessen von nationalen und internationalen Fluggesellschaften in Deutschland) von der Bundesregierung fordert, „rechtzeitig die Weichen für eine verbesserte Infrastruktur zu stellen, damit Deutschland an diesem Wachstum teilhaben kann, ...“ (BARIG, 2002a).

Zusammenfassend kann man also sagen, dass, sofern keine langanhaltenden internationalen Konflikte eintreten, ein Wachstum des Luftverkehrs und damit auch ein Anwachsen des Ausstoßes an Treibhausgasen bevorsteht.

Zu berücksichtigen ist, dass technische Verbesserungen bzgl. einer Reduzierung des Energieverbrauchs oder durch die Umstellung auf andere Treibstoffe wie Wasserstoff den Anstieg der Treibhausgasemissionen des Flugverkehrs nicht werden aufhalten können. Dies hängt einerseits mit dem starken Wachstum dieser Branche zusammen und andererseits damit, dass ein Großteil der Emissionen in großer Höhe stattfinden (d.h. in der oberen Troposphäre und der unteren Stratosphäre). Das Verbrennen des Flugtreibstoffs führt wie erwähnt nicht nur zu CO₂-Emissionen, sondern dabei entstehen außerdem Wasserdampf (der häufig in Kondensstreifen kondensiert und auch zur Bildung von Cirruswolken beiträgt), Stickoxide und Aerosole. Diese wirken sich in dieser Höhe zudem anders aus als direkt über der Erdoberfläche, indem sie das regionale Klima beeinflussen, und können dort folglich kaum durch Emissionsminderungen bei global wirkenden Treibhausgasen ausgeglichen werden. Um überhaupt einen messbaren Wert zur Erwärmungswirkung der gesamten Flugverkehrsemissionen zu bekommen, wurde der Radiative Forcing Index (RFI) als Maßzahl zum Strahlungsantrieb eingeführt. Bezüglich des genauen Werts des RFI der Flugverkehrs-Emissionen bestehen noch wissenschaftliche Unsicherheiten, aber es gilt als sicher, dass er im Vergleich zum

CO₂-Anteil alleine (d.h. ohne die weiteren Bestandteile der Flugverkehrsemissionen) um das Zwei- bis Vierfache höher liegt. Das IPCC nimmt als Richtwert den Faktor 2,7. Der Faktor 4 sollte gewählt werden, wenn man das Vorsorgeprinzip beachten will.

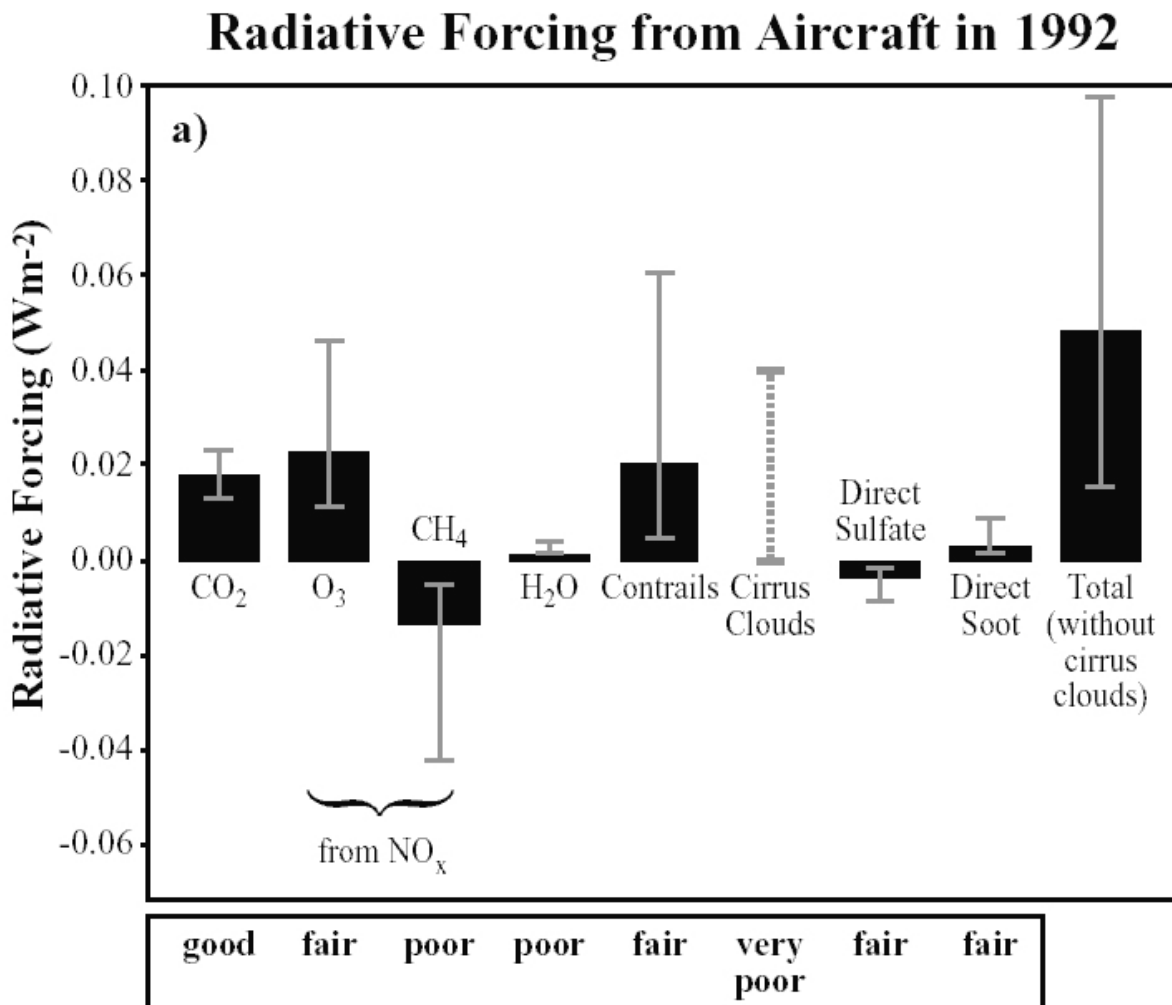


Abbildung 1: Abschätzung für das von Gasen bzw. Kondensstreifen verursachte Radiative Forcing des weltweiten Flugverkehrs im Jahr 1992; dieses beschreibt die von den verschiedenen Gasen ausgehende "Erwärmungswirkung"; angegeben ist auch der wissenschaftliche Unsicherheitsbereich (IPCC, 1999: 7)

Berücksichtigt man diesen Sachverhalt, so ergibt sich z.B. für einen Flug von Bonn nach Berlin eine rund achtmal so große Klimawirksamkeit wie die entsprechende Bahnfahrt. Viel entscheidender ist es aber meist, die spezifischen Emissionen des Luftverkehrs nicht auf die zurückgelegte Strecke sondern auf die Reisezeit zu beziehen. Denn das Reisezeitbudget des Menschen - selbst über die Grenzen verschiedener Kulturen und Generationen hinweg - bleibt in der Regel konstant. Bei diesem Vergleich zeigt sich, dass die Klimawirksamkeit eines Fluges von Bonn nach Berlin pro Stunde sogar zwanzigmal so groß ist wie die Bahnfahrt. Natürlich muss man sich darüber im Klaren sein, dass sich der Flugverkehr nur bis zu einer gewissen Entfernung auf die Schiene verlagern lässt.

Die Steigerung des Flugverkehrsaufkommens in den nächsten Jahren - selbst wenn sie nur moderat ausfällt - und der derzeitige verkehrspolitische Status quo in Verbindung mit den genannten Problemen bedeuten eine enorme Gefährdung der Umsetzung von Klimaschutzziele. Lösungsmöglichkeiten bieten sich sowohl auf internationaler und nationaler als auch auf unternehmerischer Ebene an: Abbau der zahlreichen Subventionen, Einführung von Emissionsabgaben und Emissionsausgleich sind Beispiele für Maßnahmen, die zur Umsetzung ausstehen.

3 Subventionen im Luftverkehr

Begünstigung des Flugverkehrs durch Steuerbefreiung

Der Flugverkehr genießt derzeit zwei Steuerbefreiungen, die ihm einen deutlichen Wettbewerbsvorteil gegenüber dem Schienen- und Straßenverkehr verschaffen. Zum einen ist das Flugbenzin (Kerosin) völlig unbesteuert, zum anderen wird bei internationalen Flügen keine Mehrwertsteuer erhoben.

Der Bundestag wollte einen ersten kleinen Schritt machen, um diese marktverzerrende Bevorzugung des Luftverkehrs zu verringern: am 21.2.03 verabschiedete er das Steuervergünstigungsabbaugesetz, u.a. einschließlich der Einführung der Mehrwertsteuer bei internationalen Flügen - allerdings nur für den inländischen (und damit in der Regel nur für einen sehr kleinen) Teil der Flugstrecke. Dies sollte für alle Fluggesellschaften gelten, unabhängig von ihrem Sitz (Deutscher Bundestag, 2003a). Für andere EU-Länder wäre es ein klarer Anreiz gewesen hier mitzuziehen. Nach Ablehnung durch den Bundesrat hat der Vermittlungsausschuss am 10.4.03 u.a. vorgeschlagen, den Passus zur Einführung der Mehrwertsteuer für internationale Flüge zu streichen (Deutscher Bundestag, 2003b). Der Bundestag hat das Gesetzespaket schließlich mit allen Änderungsvorschlägen des Vermittlungsausschusses verabschiedet (Deutscher Bundesrat, 2003), so dass - zumindest im Rahmen der bundesdeutschen Gesetzgebung - die Aufhebung der Mehrwertsteuerbefreiung von Flugtickets zunächst vom Tisch ist.

Es ist jedoch aus Gründen der Wettbewerbsgleichheit notwendig, dass es zu einer Besteuerung des Flugtreibstoffes kommt, wozu in Deutschland prinzipiell politische Übereinstimmung besteht. Eine nur deutschlandweite Umsetzung müsste aber unbedingt auf die internationale Ebene ausgeweitet werden.

Subventionierung der Luftfahrtforschung

Von allen hier genannten Bereichen, in denen der Flugverkehr subventioniert wird, ist die Luftfahrtforschung noch am ehesten aus Sicht des Gemeinwohls zu begründen - zumindest gilt dies für Teilbereiche, z.B. Forschungsprojekte, durch die umweltentlastende technische Fortschritte erzielt werden, die ohne Subventionierung nicht einträten.

Doch ist es ungleichgewichtig, dass die Luftfahrt im Kontrast zu den Wettbewerbern ihre Forschung vom Staat bezahlen lässt, wo die Wettbewerber teilweise leer ausgehen: hätte das Forschungsministerium etwa die Entwicklung von Neigetechnik-Zügen in der Fläche gefördert, wäre das Ergebnis für die Bahn und letztlich vor allem für Bürgerinnen und Bürger nicht derart katastrophal: seit Jahren hat die Bahn das Desaster nicht oder schlecht funktionierender Technik auszubaden, das bis zur Rückgabe von nicht funktionierenden Triebwagen und zum Streichen von Zügen aus bereits im Betrieb stehenden Fahrplänen reicht.

Ein Schwerpunkt in den Förderprogrammen sind erfreulicherweise die Themenbereiche ‚schadstoffarme Antriebe‘ bzw. ‚Verkehrswachstum und Umweltschonung‘ - allerdings neben Themen wie ‚Megaliner‘ oder ‚Wirtschaftlichkeit und Wertschöpfung‘. Bei letzteren Punkten stellt sich die grundsätzliche Frage, ob der Staat derartige Forschungen und Entwicklungen, die in der Regel kaum vorteilhafte Auswirkungen auf die Umwelt haben, in diesem Umfang unterstützen soll. Bisher stehen auf jeden Fall die staatlichen Aufwendungen für die Flugverkehrsforschung in keinem gesunden Verhältnis zu den Mitteln, die beispielsweise für den unumstritten umweltverträglicheren Schienenpersonenverkehr ausgegeben wurden.

Das Luftfahrtforschungsprogramm 1999-2002 des Bundesministeriums für Wirtschaft (BMWi) fördert mit einem Volumen in Höhe von 240 Millionen DM (123 Mio. €) die deutsche Luftfahrtindustrie in folgenden Schwerpunkten: Megaliner (Großraumflugzeuge mit mehr als 400 Passagieren), Flugzeuge der nächsten Generation (50-200 Passagiere), Allwetter-Rettungshubschrauber sowie Lärm- und schadstoffarme Antriebe.

Außerdem kann zusätzlich auf einzelne Länderförderungen für Luftfahrtforschung- und Technologieprogramme zurückgegriffen werden. Zum Beispiel wurden in Bayern Ende 1999 finanzielle Mittel in Höhe von 15 Millionen DM (7,7 Mio. €) für die Förderung der zivilen Luftverkehrsforschung bereitgestellt. In Brandenburg wird die „Entwicklung fortschrittlicher Technologien für hocheffiziente Luftfahrtantriebe“ in dem Zeitraum Oktober 1999 bis Dezember 2003 zur konsequenten Standortsicherung des „Hoffnungsträgers Luftfahrttechnik“ und zum Ausbau der industriellen Basis gefördert. Die Freie und Hansestadt Hamburg stellt 14 Millionen € Fördergelder zur Verfügung, um „einen Anreiz zu verstärkten Anstrengungen bei der Entwicklung neuer Technologien zu geben und den Ausbau des Netzwerks zwischen Industrie und Wissenschaft zu unterstützen“.

Das neue Luftfahrtforschungsprogramm 2003-2007 des BMWi hat ein gestiegenes Fördervolumen in Höhe von 160 Millionen €. Die Schwerpunkte sind: Verkehrswachstum und Umweltschonung, Sicherheit und Passagierfreundlichkeit sowie Wirtschaftlichkeit und Wertschöpfung. Die Zuwendung erfolgt in der Regel als ein nicht rückzahlbarer Zuschuss, wobei die Unternehmen einen Eigenanteil in Höhe von 60 % erbringen müssen. (Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit, 2003; DLR, 2003)

Direkte Bezuschussung von Flugzeugherstellern und Fluggesellschaften

Beispiel Fairchild Dornier

Im April 2000 stiegen Investoren bei dem Flugzeugbauer unter der Voraussetzung ein, dass die Bundesregierung in Höhe von 270 Millionen Dollar und der Freistaat Bayern in Höhe von 80 Millionen Dollar Bürgschaften auf die gewährten Darlehen stellen (SZ, 2000b). Die Frankfurter Rundschau vom 4.2.03 berichtet, die Bundesregierung habe die Auflagen der EU für eine staatliche Bürgschaft nicht erfüllt, weil – nach der Insolvenz und Zerschlagung der Firma im Jahr 2002 – unerlaubte Beihilfen zurückgefordert werden müssten. Zusätzlich wurde der Sozialplan (in Höhe von 30 Mio. €) der Firma Fairchild Dornier zu zwei Dritteln durch die Bundesanstalt für Arbeit subventioniert. Derzeit prüft die EU-Kommission die Rechtmäßigkeit dieser staatlichen Unterstützung (FR, 2003a).

Beispiel A380

Airbus plant ein Großraumflugzeug mit über 500 Sitzplätzen, den A380. Die Gesamtkosten des Projektes sollen sich auf 22 Milliarden DM (11,25 Mrd. €) belaufen. Bei der Finanzierung des geplanten Flugzeugs wollen sich die beteiligten Staaten in Form zinsgünstiger Darlehen mit 33% beteiligen (SZ, 2000c; SZ, 2000d). Das Großraumflugzeug soll in Hamburg gebaut werden. Dazu muss ein Teil der als Europas größtes Süßwasserwatt geltenden Elbbucht zugeschüttet werden, was der Hamburger Senat hinreichend unterstützt hat (SZ, 2001a).

Beispiel Swissair

Nach dem Zusammenbruch der Fluggesellschaft Swissair im Oktober 2001 wurde umgehend von der Schweizer Regierung versucht, mittels Bundeshilfen wieder eine Schweizer Fluggesellschaft zu installieren. Außerdem stellten die Großbanken nach „ungewöhnlich heftiger Kritik der Regierung“ der Swissair neue Gelder zur Verfügung (SZ, 2001b). Die staatliche Unterstützung von Swissair und der belgischen Sabena, die beide defizitär gewirtschaftet hatten, wurde von der Konkurrenz stark kritisiert (SZ, 2001c). Trotz dieser Kritik wurde ein Sanierungskonzept in Milliardenhöhe vereinbart (zusammen mit der Crossair, einer der ehemaligen Swiss Air angegliederten Fluggesellschaft, soll mit Teilen der alten Swissair eine neue Fluggesellschaft entstehen). Dabei beteiligen sich, neben wichtigen Unternehmen und den Großbanken, die „Flughafenkantone“ Zürich, Basel und Genf mit ca. 500 Millionen Franken und die Bundeskasse mit ca. 1 Milliarde Franken – zuzüglich einer Milliarde Franken, die die laufenden Kosten der Swissair bis zum Einsatz der neuen Airline decken sollen. Ein Großteil davon werden reine Finanzhilfen sein, ohne Aussicht auf Rückzahlung (SZ, 2001d).

Subventionierung der Fluggesellschaften nach den Terroranschlägen vom 11.9.01

Nach den Terroranschlägen im September 2001 galt vier Tage ein komplettes Flugverbot in den USA, was den Airlines enorme Kosten verursachte. Danach gingen die Zahlen der Fluggäste merklich zurück, die Kosten für die Sicherheitsmaßnahmen stiegen und die Versicherungsgesellschaften kündigten ihre Haftung für das Risiko „Krieg und Terror“, wodurch sich die Versicherungskosten ebenfalls erhöhten. Zahlreiche Fluggesellschaften waren einem Konkurs nahe – allerdings auch deshalb, weil sie bereits vorher defizitär gewirtschaftet hatten (SZ, 2001e).

Den Anfang der "Rettungsversuche" machte die USA mit dem Plan, die Airlines finanziell zu unterstützen. Die Regierung stellte den Fluglinien insgesamt 5 Milliarden Dollar zur Verfügung (SZ, 2002b) sowie Kreditgarantien in Höhe von 10 Milliarden Dollar (KStA, 2003a). Einige Fluggesellschaften konnten durch diese staatlichen Hilfen ihre Verluste eingrenzen. Ob sich allerdings alle Fluggesellschaften auf Dauer konsolidieren können, bleibt äußerst fraglich (SZ, 2002b; SZ, 2002c).

Für die europäischen Fluggesellschaften hat die Europäische Kommission in Brüssel begrenzte staatliche Unterstützung erlaubt. Die Regierungen können die Airlines für die vier Tage kompletten Flugausfall für Flüge in die USA mit einer direkten finanziellen Hilfe entschädigen (SZ, 2001f). Außerdem übernehmen die Staaten die Versicherungsgarantien für Schäden durch Krieg und Terror (SZ, 2001f ;SZ, 2002d) - mindestens bis Ende Oktober 2002 (Barig, 2002b).

Der kanadische Staat hat der Air Canada ebenfalls Unterstützung gewährt, obwohl diese bereits stark verschuldet ist und um ihr Überleben kämpft. Bis Oktober 2001 betrug die Beihilfe bereits 100 Millionen Dollar, was den Verlusten unmittelbar nach dem Anschlag entspricht – die Airline fordert allerdings drei bis vier Milliarden Dollar (SZ, 2001g).

Eine weitere Fluggesellschaft, die kurz vor dem Konkurs steht (angeblich auch als Folge der Terroranschläge), ist die United Airlines, die von der Regierung 1,8 Milliarden Dollar Kreditgarantien fordert. Generell herrscht zwar Skepsis, ob diese Kredite sinnvoll sind, aber es besteht großer politischer Druck, den Kredit zu gewähren (SZ, 2002c).

Die insolvente US Airways kann, falls die Gläubiger zustimmen sollten, für ihren Restrukturierungsplan mit weiteren Millionenkrediten und einer Kreditgarantie der US-Regierung in Höhe von 900 Millionen Dollar rechnen. Derzeit kann die Fluggesellschaft zwar eine Ergebnisverbesserung im Vergleich zum Vorjahr vorlegen, was allerdings auf Grund der enormen Einbußen, die durch die

Terroranschläge verursacht wurden, nicht erstaunlich ist. Daher stellt sich die Frage, wie sinnvoll eine weitere Unterstützung der US Airways ist, vor allem nachdem die Umsatzzahlen auf Grund der Preiskonkurrenz weiter rückläufig sein werden (Financial Times Deutschland, 2003).

Unterstützung von Flughafenerweiterungen und -umbauten

Im Flughafenkonzept des Verkehrsministeriums forciert die Bundesregierung einen Ausbau der Flughafenkapazitäten, um den Standort Deutschland zu stärken – Verkehrsvermeidung im Bereich Flugverkehr ist nicht vorgesehen (taz, 2000a).

Beispiel Großflughafen Berlin

Nachdem bereits in massivem Umfang öffentliche Mittel in den geplanten Bau des Großflughafens Berlin Schönefeld gesteckt wurden, verzögert sich jetzt der Bau auf Grund von Finanzierungsproblemen immer wieder (SZ, 2003a). Außerdem kommt es jetzt auch noch zu Millionenverlusten durch Fehlspekulationen beim Erwerb von Grundstücken für den Ausbau von Schönefeld. Allein hierdurch entstanden Verluste in Höhe von über 230 Millionen Euro für die öffentliche Hand (Berliner Zeitung, 2003). Und sollten die Verhandlungen für eine private Finanzierung des Flughafens scheitern – wie derzeit abzusehen ist – müssten der Bund und die beiden Länder Berlin und Brandenburg den Bau selber finanzieren. Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe und die Ministerpräsidenten der beiden Länder beharren darauf, dass der Flughafen auf jeden Fall gebaut werden solle (KStA, 2003b).

Bezuschussung von relativ kleinen, unbedeutenden Regionalflughäfen

Einen interessanten „Kampf“ um Gelder für Flughafenausbau gibt es im bayrischen Regierungsbezirk Schwaben. Dort ist die Zukunft des Flugplatzes Augsburg sehr unsicher, da die Start- und Landebahn nicht ausreichend ausgebaut werden könne (Lufthansa stellt die Flüge von Augsburg aus ein). Alternative Standorte für zivil nutzbare Flughäfen wären die Militärflughäfen Leipheim und Lagerlechfeld. Für letzteres hatte sich der Billigflieger Ryanair bereits interessiert. Bisher wurden Millionen in den Augsburger Flughafen investiert, und der Regierungsbezirk Schwaben sowie die Stadt Augsburg würden gerne noch weitere 40 Millionen € in den Ausbau des Augsburger Flughafens stecken, wenn sie 60 Prozent Zuschuss vom Freistaat bekämen. Außerdem solle dieser die Fluglinie Augsburg – Frankfurt sponsern, dann würde sich Augsburg, bot der dortige Oberbürgermeister Wengert an, um die anderen Linien nach Düsseldorf und Berlin „kümmern“ (SZ, 2003b). Welche Entscheidung letztendlich auch getroffen wird: es werden in größerem Umfang Gelder vom Land fließen, wenn die bisherige Praxis der Subventionierung fortgesetzt wird.

Das Land Rheinland-Pfalz verfügt über einige kleine, regional genutzte Flughäfen, die jährlich erhebliche öffentliche Mittel für Investitionen erhalten. Begründet wird dies damit, dass diese Flughäfen wichtige Standortfaktoren wären und durch sie wirtschaftliche Entwicklungsmöglichkeiten weiter ausgebaut werden könnten. Diese Regionalflughäfen verbuchen erhebliche Betriebskostendefizite (z.B. wird Zweibrücken von 2003 bis 2008 ein Defizit von 7,5 Millionen € einfahren), die ebenfalls zum Großteil vom Land aufgefangen werden müssen. Einen Überblick über diese Subventionen für ausgewählte Flughäfen zeigt die folgende Tabelle (alle Angaben in € auf ganze Euro-Beträge gerundet).

Tabelle 1: Finanzielle Unterstützung von ausgewählten Flughäfen in Rheinland-Pfalz mittels öffentlicher Mittel

Luftverkehrs- anlagen	Bewilligte Unterstützung für Investitionen 1991-2002 (Landesanteile)	Durch öffentliche Mittel ausgeglichene Fehlbeträge der Betriebsgesellschaften 1991-2002 (Landesanteile)	Geplante Zuschüsse aus öffentlichen Mitteln für Investitionen für 2003-2007 (Landesanteile)
Bitburg	370.548,--	---	2.598.385,--
Hahn	35.666.997,--	10.536.377,-- ³⁾	3.277.000,-- ¹⁾
Speyer	504.065,--	203.898,--	5.350.000,-- (für Speyer + Worms zusammen)
Worms	799.188,--	---	
Zweibrücken	8.420.039,--	12.542.466,--	1.941.242,-- ²⁾
Insgesamt	45.760.837,--	23.282.741,--	13.166.627,--

¹⁾ Mittelfristig sollen Investitionen in einer geschätzten Größenordnung von rd. 122 Mio. € zur Verbesserung der flugbetrieblichen Infrastruktur getätigt werden. In einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung hat das Land Hessen seine Absicht erklärt, hierzu einen Betrag von 20 Mio. € bereitzustellen. Wie sich das Land Rheinland-Pfalz neben der Fraport AG an den Investitionen beteiligt, steht noch nicht fest.

²⁾ Nur der Bedarf für 2003. Wie hoch der weitere Bedarf sein wird, hängt von einer beabsichtigten Umstrukturierung der Gesellschafterstruktur ab.

³⁾ Bis 1997; ab 1998 Ergebnisabführungsvertrag mit Fraport AG

Quellen: Landtag Rheinland-Pfalz, 2002a; 2002b

Die Landesregierung stellte von 1991 bis 1998 für die Konversionsprojekte Hahn, Zweibrücken und Bitburg rund 219 Millionen DM (112 Mio. €) inklusive EU-Fördermittel für flugbetriebliche, industrielle, gewerbliche und dienstleistende Entwicklung zur Verfügung (Landtag Rheinland-Pfalz, 1998). Ein Teil dieser Mittel floss auch in die Unterstützung der drei Flughäfen. Wie hoch diese Beträge genau sind, kann aus den verfügbaren Daten nicht ersehen werden, anteilig sind sie auch in den Zahlen der Tabelle enthalten. Im Februar 2002 haben die Gesellschafter der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH (das Land Rheinland-Pfalz ist mit knapp 27 Prozent beteiligt) eine Erhöhung des Eigenkapitals von 3,5 Millionen € auf 30,5 Millionen € (!) beschlossen – die Mittel sollen in den Ausbau der Passagierabfertigung fließen (Landtag Rheinland-Pfalz, 2002c). Durch all diese indirekten Förderungen, die voraussichtlich auch weiterlaufen werden, ist z.B. der Flughafen Hahn in der Lage, Luftfahrtgesellschaften bis zu 50 Prozent günstigere Konditionen anzubieten (Landtag Rheinland-Pfalz, 2002d); dies wird noch einmal in Kapitel 4 differenzierter dargestellt. Außerdem wurden drei Viertel der Gesamtkosten des neu errichteten Tourismusbüros auf dem Flugplatz Hahn vom Land getragen. Die laufenden Betriebskosten werden zwischen den touristischen Organisationen und dem Land aufgeteilt werden (Landtag Rheinland-Pfalz, 2002e). Die Frage, inwieweit das Land Nutzen (Steigerung der wirtschaftlichen Daten durch mehr Tourismus) aus diesem Informationsbüro ziehen kann, wird sich erst nach einiger Zeit zeigen.

Der Ausbau des ehemaligen Militärflughafens Cochstedt zum Frachtflugzentrum wurde vom Bund mit 90 Millionen DM (46 Mio. €) gefördert (Mitteldeutsche Zeitung, 2001).

Beim Ausbau des Flugplatzes Hof trug der Freistaat Bayern 90 Prozent der Kosten. Außerdem subventioniert er eine Fluglinie mit einer Million Euro jährlich (SZ, 2003b).

Für den Baden-Airpark (Regionalflughafen Baden-Baden/Karlsruhe) hat das Land Baden-Württemberg bis zum März 2000 35 Mio. DM (18 Mio. €) an Subventionen bereit gestellt. Um den Fortbestand des in den Strudel des FlowTex-Milliarden-Skandals geratenen Regionalflughafens zu sichern, hat die öffentliche Hand den Banken zudem eine Ausfallbürgschaft in Aussicht gestellt (SZ 2000e).

In Kiel gibt es ebenfalls eine klare politische Entscheidung dafür, dass der Flughafen ausgebaut werden soll. Dies stellt laut Ministerpräsidentin Heide Simonis ein „Signal für den Standort Schleswig-Holstein“ dar. In welcher Höhe der Ausbau vom Land oder Bund mitfinanziert wird, ist noch offen (SZ, 2002e).

Subventionierung der Verkehrsanbindung von Flughäfen zu Lande

Die Subventionierung der Landanbindung von Flughäfen ist eine klare (aufwändige) Förderung des Verkehrsträgers Flugzeug, da damit die Erreichbarkeit der Flughäfen erleichtert wird. Sieht man von Umsteige-Flughäfen ab - nur bei denen kann eine umweltfreundliche Landanbindung die schädlichen Folgen des Fliegens mindern (da Kurzstreckenflüge ersetzt und daher vermieden werden können) - bewirkt eine Verbesserung der Landanbindung der anderen Flughäfen (auch durch den Öffentlichen Verkehr) nichts anderes als eine Förderung des Flugverkehrs und damit in vielen Fällen sogar die Förderung von Kurzstreckenflügen, die sonst vermehrt zu Lande abgewickelt würden (und entsprechend immer wieder wiederholter politischer Ziele auch dort stattfinden sollten).

Dennoch gibt es in den meisten Bundesländern ein klares Bekenntnis zum Ausbau sowohl der Luftverkehrsinfrastruktur als auch zur Verbesserung der Infrastrukturmaßnahmen für Flughafenverbindungen. Dies wird auch durch die Meinung der Bundesregierung gestärkt. Verkehrsminister Bodewig befürwortete angesichts der Zunahme des Flugverkehrs den Flughafenausbau, Bundeskanzler Schröder hebt die Unterstützung des ganzen Kabinetts beim Ausbau der Infrastruktur hervor und fordert eine bessere Vernetzung der Verkehrsträger (SZ, 2002d). Allein in die Bahnanbindungen der Flughäfen sollen zwischen 1998 und 2008 mehr als 3 Milliarden DM (1,53 Mrd. €) vom Bund und von der Deutschen Bahn investiert werden (rail international, Juli / August 98).

Auch die Europäische Kommission sieht dieses Thema eher positiv: Der Ausbau der Flughafeninfrastruktur sollte im Hinblick auf eine langfristige tragbare Entwicklung des Luftverkehrs erleichtert werden (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften, 2002).

In der "Luftverkehrskonzeption 2010" des Landes Nordrhein-Westfalen wird als zentrales Thema der umfassende Ausbau der Luftverkehrsinfrastruktur innerhalb der Jahre 2000 bis 2010 gesehen. Ziel ist es, zeitaufwendige Anfahrten durch einen dezentralen Aufbau der Luftverkehrsinfrastruktur im Land sowie durch eine optimale Anbindung an Schiene und Straße zu vermeiden. Wichtige Projekte zum Flughafenbau sind z.B. die Verlängerung der Startbahnen in Münster/Osnabrück, in Paderborn/Lippstadt und in Düsseldorf. Um die Flughäfen besser anzubinden, sind z.B. der Bau eines Autobahnanschlusses für den Flughafen Münster/Osnabrück geplant oder der bereits erwähnte Anschluss des Flughafens Köln/Bonn an das S-Bahnnetz und an den Schienenfernverkehr (Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr Nordrhein-Westfalen, 2000).

Im Verkehrskonzept von Rheinland-Pfalz 2001-2010 werden 300 Millionen DM (153 Mio. €) für den Ausbau von Flughäfen und Infrastrukturmaßnahmen veranschlagt (Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz, 2000).

Der Flughafen Hahn wird vom Land Rheinland-Pfalz und seit 1998 auch vom Land Hessen unterstützt, da sich die Flughafen Frankfurt Main AG ab diesem Zeitpunkt am Flughafen Hahn beteiligt und diesen als Dependence zum Flughafen Frankfurt/Main ausbaut. Das Land Rheinland-Pfalz hält weiterhin, wie bereits oben erwähnt, einen Gesellschaftsanteil von rund 27 Prozent an der Flughafen Hahn GmbH. Die beiden Länder sind sich einig darin, sowohl den bedarfsgerechten Ausbau des Flughafens als internationalen Verkehrsflughafen für Personen- und Frachtverkehr als auch mög-

lichst rasch die Verbesserung der infrastrukturellen Anbindungen zu fördern. Der Flughafen Frankfurt/Main soll mit Hahn ein Verkehrssystem bilden, d. h. der Hahn kann und soll vor allem durch die Nachtfluggenehmigung Teile des Frankfurter Flugbetriebs übernehmen. Das Land Hessen stellt zur Verbesserung der Verkehrsanbindung 20 Millionen € zur Verfügung. Die Fördermittel des Landes Rheinland-Pfalz wurden bereits im vorhergehenden Kapitel erwähnt.

Das Land Rheinland-Pfalz plant den vierspurigen Ausbau der Bundesstraße B50, die am Flughafen Hahn vorbeiführt, inklusive einer 1700 Meter langen Hochmoselbrücke (ursprünglich war sogar der Ausbau zu einer Autobahn geplant). Außerdem haben der Ausbau der A61 und A1 als Tangentialen zur B50 höchste Priorität. Der Ausbau weiterer Straßenanbindungen, die im Zusammenhang mit dem Flughafen Hahn genannt werden, sind die der A66, A3 sowie der A67. Für die Schienenanbindung liegen verschiedene Planungen vor. Die Reaktivierung der Hunsrückbahn nach Bingen ist die kostengünstigste Variante (Kosten ca. 40 Mio. €), vom Land Rheinland-Pfalz gewünscht (und auch von oppositionellen CDU-Abgeordneten gefordert) ist aber ein ICE-Anschluss nach Mainz bzw. Frankfurt (Kosten 700 Mio. €). Diese zweite Variante wurde von den beiden Ländern dem Bund zur Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan mit hoher Dringlichkeit vorgelegt, aufgrund der hohen Kosten sind die Chancen für eine Verwirklichung aber vermutlich gering. Die CDU-Landtagsfraktion verlangt sogar „schnellstmöglich“ die Vorlage eines Gutachtens über die Möglichkeiten einer ICE-Verbindung zwischen den Flughäfen Hahn und Frankfurt/Main, und zwei CDU-Landtagsabgeordnete halten bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt eine ICE-Verbindung zum Flughafen Hahn für eine zwingende Ergänzung ausgebaute Fernstraßen (Rheinpfalz, 30.8.2002). Zusätzlich fordern die Verkehrsminister der Länder eine Machbarkeitsstudie zu einer Transrapid-Verbindung Frankfurt/Main zum Hahn. Angesichts der derzeitigen Transrapid-Diskussionen und der finanziellen Lage der Haushalte können die Umsetzungschancen solcher Vorschläge allerdings als eher gering eingestuft werden. Die Flughafenbetreiber selber setzen mehr auf die Straße. Es wird das Busnetz ausgebaut, im Sommer 2003 wird ein großer Busbahnhof gebaut werden und außerdem stehen mehr als 3000 kostenlose Parkplätze zur Verfügung – dem kommt ein Ausbau der Bundesstraße natürlich entgegen. Wozu eine indirekte Subventionierung des Flugverkehrs – in diesem Fall über die Buspreise zum Airport (z.B. Hahn-Köln 5,- €) - führen kann, sieht man, wenn Fahrgäste von Saarbrücken nach Köln den Weg über den Hahn mit dem Flughafenbus nehmen, da dieser wesentlich kostengünstiger ist als die Bahnfahrt für die gleiche Strecke. Der Flughafen-Geschäftsführer kommentiert diese Entwicklung mit dem umweltpolitisch makaberen Spruch ‘Lieber Hahn statt Wahn’, der schon auf einem Bus steht. Und bald heißt es: Lieber Hahn statt Bahn“ (Südwestdeutsche Zeitung, 2002; Land Hessen, 2002; Rheinzeitung, 2003).

Auch im bekanntermaßen nicht sehr wohlhabenden Mecklenburg-Vorpommern fließen in beträchtlichem Ausmaß kommunale Gelder in die regionale, defizitäre Flughafeninfrastruktur. Der Flughafen Heringsdorf auf Usedom ist kreiseigen. Sein Kostendeckungsgrad beträgt nur 25 %. Bund, Land und Gemeinden werden in 2003 voraussichtlich mehr als 600.000 € an Zuschüssen für den Betrieb auf den Tisch legen müssen. Den Löwenanteil tragen dabei die kommunalen Gebietskörperschaften mit knapp 502.000 € (Engbarth, 2003: 42).

In Hamburg wird der Ausbau der S-Bahn zum Flughafen vom Bund und von der Stadt getragen – insgesamt 440 Millionen DM (225 Mio. €) (stadtverkehr, 2001). Dabei ist besonders bemerkenswert, dass die S-Bahn der Stadtbahn vorgezogen wurde, obwohl diese einen höheren Verkehrswert gehabt hätte, da sie von wesentlich mehr Bürgern hätte genutzt werden können. Die S-Bahn wurde aber von der Politik und der Wirtschaft als „entscheidender Standortvorteil“ für den Flughafen gesehen (stadtverkehr, 1999).

Ähnlich verhielt es sich mit der Schienenanbindung zum Flughafen in Dresden, wo ebenfalls die S-Bahn gegenüber der Straßenbahn „gewann“, obwohl mit der Straßenbahnlinie wiederum mehr

Fahrgäste erreicht worden wären. Die Fahrtzeit wäre mit der Straßenbahn zudem nur unwesentlich länger gewesen. Die Investitionssumme für die Eisenbahnanbindung beträgt ca. 84,5 Millionen DM (43,2 Mio. €), die fast komplett vom Freistaat Sachsen getragen wurde (stadtverkehr, 2002; stadtverkehr, 1998).

Die Effizienz einer derartigen, expliziten Flughafenverbindung ist sehr fragwürdig. Die Deutsche Bahn deklarierte z.B. den Bahnshuttle von Leipzig zum Flughafen als 'eigenwirtschaftlich'. Betrachtet man allerdings die Zahlen genauer, kommt man zu einem etwas anderen Ergebnis: Der Shuttle wird derzeit von 600 Passagieren täglich genutzt – bei insgesamt 76 Zügen auf der Strecke macht das pro Zug 8 Fahrgäste, was Einnahmen von rund 25,- € pro Zug entspricht. Selbst bei hohen Steigerungsraten kann da wohl kaum von Eigenwirtschaftlichkeit gesprochen werden (mehr bahnen, 11.2.2003; Leipziger Volkszeitung, 7.2.2003).

Der Bau der ICE- und S-Bahn-Trasse und des unterirdischen Flughafenbahnhofs für den Flughafen Köln/Bonn wurde vom ehemaligen Bundesverkehrsminister Klimmt als „das bedeutendste Ausgleichsvorhaben für die Region“ für den Parlaments- und Regierungsumzug nach Berlin bezeichnet. Der Bund beteiligt sich bei der Finanzierung mit 500 Millionen DM (256 Mio. €), das Land mit weiteren 435 Millionen DM (222 Mio. €) und der Hauptnutznieder, der Flughafen, mit 105 Millionen DM (54 Mio. €) (Bonner Rundschau, 2000).

Immer wieder wird als Argument für den Ausbau derartiger Infrastrukturanbindungen angebracht, dass dadurch Fernfahrten mit dem Auto oder sogar Kurzstreckenflüge entfallen würden. Uns ist jedoch kein Fall eines auf diese Weise ersetzbaren Kurzstreckenflugs bekannt. Es scheint vielmehr um die bessere Erreichbarkeit der Flughäfen zu gehen, um das Wachstum des Flugverkehrs zu steigern. Dabei ist dieses Wachstum, das von Teilen der Politik und der Wirtschaft als unumkehrbar und als Fakt dargestellt wird, kein „Naturgesetz“ (taz, 2000b).

Fehlende Internalisierung externer Kosten

Kapitel 2 hat bereits implizit eine wichtige, vielleicht sogar die wichtigste Quelle öffentlicher Subventionen für den Flugverkehr aufgezeigt: die fehlende Internalisierung externer Kosten. Spätestens die Überschwemmungen in Mitteleuropa im Sommer 2002 mit Schäden in zweistelliger Milliardenhöhe - ganz zu schweigen von den noch viel größeren Schäden durch Wetterextreme in Entwicklungsländern, die sich in den letzten Jahren immer stärker gehäuft haben - führen uns eines plastisch vor Augen: wir werden einen enorm hohen Preis zahlen, wenn auch nur ein Teil der Konsequenzen eintritt, die uns die internationale Gemeinschaft der Klimawissenschaftler für den Fall eines ungebremsten Treibhausgasausstoßes prognostiziert (vgl. IPCC 2001).

Die bisher praktisch noch nicht erfolgte Internalisierung dieser externen Kosten ist ein Manko, das alle Quellen von Treibhausgasemissionen betrifft. Im Flugverkehr herrscht hier aber ganz besonderer Handlungsbedarf: denn zum einen weist diese einen unverhältnismäßig hohen spezifischen Ausstoß auf (egal ob man diesen auf die Reisedecke, die Reisedauer oder den Kostenaufwand für den Konsumenten bezieht), zum anderen ist der internationale Flugverkehr - zusammen mit dem internationalen Schiffsverkehr - die einzige treibhausgasintensive Branche, die auch beim Inkrafttreten des Kyoto-Protokolls keinerlei Verantwortung für die Reduzierung von Treibhausgasen übernimmt.

4 Billigfluglinien

Wie in Kapitel 2 bereits dargestellt wurde, ist das Fliegen - bezogen auf den Zeitaufwand - die klimaschädlichste legale Aktivität, der ein Mensch in Friedenszeiten nachgehen kann. So bewirkt beispielsweise ein einziger Hin- und Rückflug von Europa nach Neuseeland einen deutlich stärkeren Einfluss auf die globale Erwärmung als alle anderen Aktivitäten eines durchschnittlichen Bundesbürgers im Laufe eines ganzen Jahres (Heizung, Auto- und Zugfahrten, häuslicher und öffentlicher Stromverbrauch, Emissionen durch die Produktion seiner Lebensmittel und sonstigen Konsumgüter etc.).

Nicht zuletzt durch den in jüngster Zeit zunehmenden Preiskampf im Flugverkehr kann man inzwischen auch feststellen, dass Billigflieger die eindeutige Antwort auf die Frage liefern: "Wie kann ich als Bürger die Umwelt mit wenig finanziellem Einsatz maximal schädigen, ohne kriminell zu werden?".

Doch wie kommen die so unglaublich niedrigen Ticketpreise zustande, wie sie seit kurzem auf dem Reisemarkt angeboten werden? Die von den Billig-Airlines immer wieder selbst genannte Begründung sind Effizienzsteigerungen, auch ein niedrigeres Leistungsniveau (z.B. weniger Service) wird häufig angeführt. Hierdurch wurden auch tatsächlich Kostensenkungen erreicht, doch erscheinen drei andere Effekte weitaus bedeutender: die Marketingstrategie von Einführungspreisen und Mischkalkulation sowie staatliche Subventionen. Dieses Kapitel widmet sich vor allem den Ursachen der niedrigen Ticketpreise, zunächst widmen wir uns aber kurz der Entwicklung von Billigairlines.

Entwicklung der Billigfluglinien

Die Boston Consulting Group schätzt, dass Billig-Airlines in Deutschland 2010 einen Marktanteil von 25 Prozent haben werden (SZ, 2002f). Für das Umweltbundesamt sind solche Zahlen alarmierend, weil durch diese Flüge die Umwelt oft zusätzlich belastet wird, da niedrige Preise zu Flügen motivieren, die sonst nicht unbedingt gemacht würden (SZ, 2002f). Die meisten Kunden der "Low Cost Carrier" sind in den vergangenen Jahren aus finanziellen Gründen überhaupt nicht oder nur selten geflogen (FR, 2003c). Das bedeutet, das oft genannte Argument, der Großteil der Fluggäste würde auf billigere Airlines wechseln, die teureren Fluggesellschaften würden fast leer fliegen und das ganze ‚Problem‘ würde somit mit der Zeit der ‚Markt‘ regeln, stimmt so nicht. Es wird durch die Billigflieger also kaum eine Umschichtung erfolgen und somit nicht weniger Flüge geben, sondern im Gegenteil mehr, und durch diese wird der bereits jetzt sehr hohe Anteil des Flugverkehrs am Treibhauseffekt noch einmal zusätzlich verstärkt werden. Außerdem steigen auch viele Menschen – vor allem bei Wochenendreisen - von der Schiene auf die Billigfluglinien um, die die ökologischen Kosten derzeit nicht zahlen müssen und zudem auch noch subventioniert werden (KStA, 2003c). Und die Bahn verzichtet aufgrund der als zu gering erwarteten Nachfrage auf weitere neue Angebote im Fernverkehr: Durch die neue Hochgeschwindigkeitsverbindung von Lyon zum Mittelmeer sind Nachtzüge von Deutschland nach Spanien in den Bereich des Möglichen gerückt. Nunmehr verzichtet Die Bahn mit dem Hinweis auf die Konkurrenz der Billigflieger auf die Beschaffung von Talgo-Zügen, die sowohl auf der Normalspur als auch auf der spanischen Breitspur verkehren können. Sie hätten im Nachtverkehr von Frankfurt nach Barcelona eingesetzt werden sollen.

Der Flughafen Köln/Bonn will mit seinen Billigfliegern Germanwings und Hapag Lloyd Express in drei bis vier Jahren mit 30 Prozent Anteil (etwa 20 Millionen Passagiere) in diesem Segment Marktführer in Deutschland sein und baut dafür z.B. seinen Terminal aus (KStA, 2003d; KStA, 2003e).

Die größte Konkurrenz stellt wohl Ryan Air mit ihren Wachstumsbestrebungen dar. Die Airline legte sowohl beim Gewinn, dem Umsatz und auch bei den Passagierzahlen in den letzten Quartalen stark zu und erwartet, 2004 bei den beförderten Fluggästen die Air France als drittgrößte europäische Airline zu überholen (SZ, 2003c; FR, 2003b). Ryan Air nutzt derzeit nur den Hunsrück-Flughafen Hahn, aber zukünftig soll es auch Flüge von und nach Kleve geben, weitere Standorte sind im Gespräch (KStA, 2003g). Die günstigen Konditionen auf dem Flugplatz Hahn locken auch andere Billigfluggesellschaften an. Ab dem 30. März 2003 wird die italienische Fluggesellschaft Volare mit „Volareweb“ als zweite Billig-Airline vom Hahn fliegen und ab Juni soll eine dritte dazukommen (Rheinzeitung, 2003).

Gründe für die niedrigen Ticketpreise

Effizienzsteigerungen und Leistungssenkung

Der von Billig-Airlines selbst in erster Linie genannte Grund für niedrige Ticketpreise sind Einsparmaßnahmen, die zum einen durch höhere Effizienz, zum anderen durch ein geringeres Angebot an Service und sonstigen Leistungen begründet werden. Ein Teil der Begründung ist auch tatsächlich in diesem Bereich zu finden. So gibt es an Bord - da praktisch keine Serviceleistungen oder nur solche gegen Bezahlung angeboten werden - weniger Personal. Die Bestuhlung ist enger. Der Verkauf läuft über Internet oder firmeneigene Callcenter, wodurch Personalkosten, Miete und Reisebürokommissionen eingespart werden. Das Ticketing läuft lediglich über Buchungsnummern und nicht über gedruckte Tickets, was weniger Material- und Versandkosten bedeutet. Generell wird versucht, mit weniger Personal auszukommen. Meist wird nur mit einem Flugzeugtyp geflogen, wodurch die Wartungs- und Sicherheitscrew auch nur auf diesen Typ geschult werden muss. Was aber wohl am meisten Einsparungen bringt - und dieser Punkt fällt sicher eher in das Kapitel "Subventionen", als dass es etwas mit Effizienzsteigerung zu tun hätte: es werden meist Regionalflughäfen angeflogen, bei denen die Gebühren für Start, Landung, Slots, Service und Unterhalt wesentlich günstiger sind, da diese wegen hoher Subventionen ihre Kosten zu einem großen Teil nicht erwirtschaften müssen. Außerdem stehen die Maschinen dort nicht lange am Boden (ca. 30 Minuten), was eine optimale Auslastung bringt, eine geringere Anfälligkeit für technische Defekte und kaum Übernachtungs- und Verpflegungskosten für das Personal (Focus Online, 2003).

Subventionen

Die Frage der Subventionen für den Flugverkehr wurde in Kapitel 3 bereits ausführlich behandelt, so dass wir hier nur noch kurz darauf eingehen.

Gerade die Billigfluglinien werden von einigen Bundesländern oder Städten geradezu hofiert, in dem sie einen Flughafenausbau sowie einen Ausbau jeglicher Infrastrukturmaßnahmen subventionieren. Beispielsweise unterstützt die öffentliche Hand die Billigflieger am Standort Köln/Bonn u.a. durch die bereits oben genannten Finanzierungshilfen beim Ausbau der Flughafen-Infrastruktur. Außerdem planen die Städte Köln und Bonn eine „strategische Allianz“ mit der Billigfluglinie Germanwings in Bezug auf touristische Leistungen und Marketingaktionen (KStA, 2003f).

Die indirekten Subventionen vom Bund und den Ländern Hessen und Rheinland-Pfalz sind im vorangegangenen Kapitel dargestellt worden. Zusätzlich sollte man aber auch die durch die Beteiligung des Landes Rheinland-Pfalz am Flughafen Hahn ermöglichten Vergünstigungen anführen, die Billig-Airlines wie Ryanair zu Gute kommen: verschiedene auf die Ticketpreise umgelegte Gebühren fallen somit deutlich geringer aus, z.B. Sicherheits- und Terminalgebühren, Abfertigungsentgelte für Flugzeuge und Treibstoffpreise, da die Flughafen Hahn GmbH den Treibstoffverkauf übernimmt (Landtag Rheinland-Pfalz, 1999).

In den Fällen, in denen Billig-Fluglinien schon Gewinne machen, erreichen sie das nicht über die Einnahmen durch Ticketverkauf, sondern durch anders begründete Finanztransfers: Etwa über Anzeigenwerbung bis zu direkten Zahlungen in sechs- oder gar siebenstelliger Höhe durch Städte oder Regionen, die auf einen Wirtschaftsaufschwung durch die Flüge hoffen und deshalb den Billig-Fluggesellschaften direkt viel Geld für das Einrichten einer Verbindung zahlen (Sonntag Aktuell, 2003).

Einführungspreise und Mischkalkulation

Auch durch Effizienzsteigerungen, Leistungsverringerungen und Subventionen sind die niedrigen Ticketpreise nur zu einem Teil zu erklären. Ein wichtiger weiterer Grund sind sicherlich Marketingstrategien. Zum einen wird mit Mischkalkulationen gearbeitet, d.h. oft sind die günstigen Tickets nur für ein begrenztes Kontingent zu haben, während der Großteil der Passagiere letztlich ein teureres (in der Werbung natürlich nicht in den Vordergrund gestelltes) Ticket kauft. Zum anderen handelt es sich bei vielen Angeboten um Einführungspreise, um neue Kunden zu werben. Dass nicht alle Billig-Airlines diese anfängliche "Durststrecke" überwinden werden, ist jetzt schon abzusehen. So stellte im Februar 2003 der Billigflieger BerlinJet seinen Betrieb ein und die von Ryanair aufgekaufte Buzz muss ab April 2003 vorerst alle Flüge streichen. Mit harten Einsparungsmaßnahmen (Reduzierung der Flotte von 12 auf 8 Flugzeuge und des Personals von 600 auf 200 Stellen) versucht Ryanair ihre Tochterfluggesellschaft zu sanieren (taz, 2003). Experten warnen vor Überkapazitäten und sehen einen harten Konsolidierungsprozess auf die Billigflieger zukommen, die oft viel zu hohe Investitionen vor allem in Flugzeugankäufe tätigen (FR, 2003d; KStA, 2003h).

In jedem Fall können die Billigflieger die ihnen entstehenden Kosten mit den gegenwärtigen Ticketpreisen nicht decken. Um überhaupt in die Gewinnzone zu kommen, müssen die Airlines durchschnittlich 80 Euro pro Flug und Passagier einnehmen (Sonntag Aktuell, 2003). Doch die Kostendeckung oder gar Gewinne spielen in vielen Fällen für die Anbieter zunächst noch keine Rolle, da sich die Anbieter, wie erwähnt, zuerst im Markt positionieren müssen.

5 Schluss und Ausblick

Ernüchternd ist festzustellen, dass sich trotz der bekannten und von der Bundesregierung anerkannten Klimaschädlichkeit des Flugverkehrs keine Umkehr in der breit angelegten Förderpolitik des Flugverkehrs vollzogen hat. Eine wirtschaftlich kränkelnde Branche erhält weiterhin in hohem Umfang staatliche Unterstützung und ist auf dem besten Weg, sich in Zukunft zum Dauersubventionsempfänger zu entwickeln. Durch diese Förderung weist der Flugverkehr zusätzliches Wachstum auf, was die nach Wachstum dürstende Politik im Zirkelschluss dazu verleitet, weitere Subventionen in den Luftverkehr zu leiten, ohne die Verantwortung für die Folgen dieses Handelns hinsichtlich Schäden durch die gleichzeitig vorangetriebene Klimaänderung übernehmen zu wollen. Aufgrund dieser Konstellation ist die Flugverkehrsbranche einem großen finanziellen Risiko ausgesetzt: wenn sich das Auftreten von (statistisch) auf die Klimaänderung zurückführbaren Wetterextremen mit katastrophalen Folgen in Zukunft noch stärker als bisher häufen wird, und wenn dann von der Öffentlichkeit politisches Handeln gegen offensichtliche Klimasünder gefordert wird, die große Subventionsempfänger und bisher im Klimaschutz nur Trittbrettfahrer sind, dann wird der Wert bzw. Aktienkurs von Flugverkehrsgesellschaften drastisch fallen.

Schon aus Eigennutz wäre die Branche folglich gut beraten, den Klimaschutz ernst zu nehmen. Zum einen muss sie zumindest eine Begrenzung des Wachstums ihrer Emissionen akzeptieren, wenn eine Verringerung ihrer absoluten Emissionen schon unrealistisch zu sein scheint. Zum anderen sollte - vermittelt durch sogenannte Kompensationsdienstleister - ein Ausgleich über emissionsmindernde Maßnahmen in anderen Bereichen erfolgen (z.B. Finanzierung von Windparks etc.; vgl. Foliensatz und Begleittext "Klimaschutz im Fluge", Kier u.a. 2003, www.germanwatch.org/fohlen/flug).

Auch eine angemessene Verantwortungsübernahme der Flugverkehrsbranche für den Klimaschutz würde die Politik aber nicht von ihrer Verpflichtung entbinden, die massive Subventionierung des zunehmend defizitären (und daher betriebswirtschaftlich erfolglosen) Flugverkehrs stark zu reduzieren und auf die gesellschaftlich sinnvollen Bereiche zu begrenzen. Sowohl die Einsparung öffentlicher Gelder als auch die Beseitigung von wettbewerbsfeindlichen Marktverzerrungen sollten Grund genug dafür sein.

... Sie fanden diese Publikation interessant und hilfreich?

Wir stellen unsere Veröffentlichungen zum Selbstkostenpreis zur Verfügung, zum Teil auch unentgeltlich. Für unsere weitere Arbeit sind wir jedoch auf Spenden und Mitgliedsbeiträge angewiesen. Informationen hierzu finden Sie auf der Rückseite dieses Hefts. Vielen Dank für Ihre Unterstützung!

Literatur

Weiterführende Literatur

- CAN (Climate Action Network) (2002): Preventing dangerous climate change. In deutscher Übersetzung abrufbar unter www.germanwatch.org/kliko/ks10.htm
- CE u.a. (2002): Financial support to the aviation sector. A methodological proposal for empirical analysis. CE: Delft. 42 S. Vertrieb: Umweltbundesamt, 10787 Berlin, Telefon 030 / 2 11 60 61
- IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) (1999): Special Report on Aviation and the Global Atmosphere. Cambridge University Press. 373 S. Eine Zusammenfassung ("Summary for Policymakers") ist abrufbar unter [http://www.ipcc.ch/pub/av\(E\).pdf](http://www.ipcc.ch/pub/av(E).pdf) [325kb]
- Kier, G. u.a. (2003): Klimaschutz im Fluge... Der Luftverkehrssektor und seine Verantwortung für den globalen Klimawandel. Foliensatz und Begleittext. www.germanwatch.org/fohlen/flug
- Treber (1998): Infrastrukturelle Anbindung der Flughäfen - die unbeachtete Subventionierung des Flugverkehrs. Eine Bestandsaufnahme. www.germanwatch.org/rio/apfluinf.htm

Weitere Informationen zum Thema Flug- und Bahnverkehr finden Sie auf der Germanwatch-Website unter www.germanwatch.org/rio/verkehr.htm

Im Text genannte Quellen

- Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften (2002): Richtlinie 2002/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. März 2002 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft; L 85/41; 28.3.2002
- BARIG (2002a): Luftverkehr bleibt Wachstumsbranche: Jährliches Plus von fünf Prozent erwartet; Pressemitteilung vom 13.11.2002
- BARIG (2002b): Airlines wehren sich gegen das Ende der Staatsgarantien; Pressemitteilung vom 14.10.2002
- Berliner Zeitung (2003): Millionenverluste durch Flughafen-Spekulationen; 6.1.2003
- Bonner Rundschau (2000): Bewilligungsbescheide über runde 935 Millionen Mark; 12.5.2000
- Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit (2003): Das Luftfahrtforschungsprogramm des BMWi / Fortsetzung des Luftfahrtforschungsprogramms; www.bmwi.de/Homepage/Politikfelder/Technologiepolitik/Spezielle%20Forschungsgebiete/Luftfahrtforschung/Luftfahrt.jsp
- CAN (Climate Action Network) (2002): Preventing dangerous climate change. In deutscher Übersetzung abrufbar unter www.germanwatch.org/kliko/ks10.htm
- CE u.a. (2002): Financial support to the aviation sector. A methodological proposal for empirical analysis. CE: Delft. 42 S. Vertrieb: Umweltbundesamt, 10787 Berlin, Telefon 030 / 2 11 60 61
- Deutscher Bundesrat (2003): Beschluss des Deutschen Bundestags. Gesetz zum Abbau von Steuervergünstigungen und Ausnahmeregelungen (Steuervergünstigungsabbaugesetz – StVergAbG). Drucksache 253/03. www.parlamentsspiegel.de/cgi-bin/hyperdoc/show_dok.pl?k=BBD253/03
- Deutscher Bundestag (2003a): Entwurf eines Gesetzes zum Abbau von Steuervergünstigungen und Ausnahmeregelungen (Steuervergünstigungsabbaugesetz – StVergAbG). Bundestagsdrucksache 15/287. <http://dip.bundestag.de/btd/15/002/1500287.pdf>
- Deutscher Bundestag (2003b): Beschlussempfehlung des Vermittlungsausschusses zu dem Gesetz zum Abbau von Steuervergünstigungen und Ausnahmeregelungen (Steuervergünstigungsabbaugesetz – StVergAbG). Drucksache 15/841. <http://dip.bundestag.de/btd/15/008/1500841.pdf>
- DLR (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V.) (2003): Projektträger Luftfahrtforschung und Technologie; www.dlr.de/pt-lf
- Engbarth, F. (2003): „Mit Chauffeur auf die Insel“. Das Erfolgskonzept der Usedomer Bäderbahn. Eisenbahn-Kurier 1/2003, S. 40ff

- FAZ (2002): Flughäfen investieren; 12.12.2002
- Financial Times Deutschland (2003): US Airways enttäuscht erneut mit hohem Verlust; 5.2.2003
- Focus Online (2003): Billig-Airlines: Warum sie so billig sind;
www.focus/homepage/reisen/reiseratgeber/billig-airlines
- FR (2003a): Staatliche Unterstützung gerät ins Brüsseler Visier; 4.2.2003
- FR (2003b): Ryanair: Passagierzahl fast verdoppelt; 4.2.2003
- FR (2003c): Deutsche Flughäfen haben um 14,4 Prozent zugelegt; 17.2.2003
- FR (2003d): Enge am Billigflieger-Himmel; 11.3.2003
- IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) (1999): Special Report on Aviation and the Global Atmosphere. Cambridge University Press. 373 S. Eine Zusammenfassung ("Summary for Policymakers") ist abrufbar unter [www.ipcc.ch/pub/av\(E\).pdf](http://www.ipcc.ch/pub/av(E).pdf) [325kb]
- Kier, G. u.a. (2003): Klimaschutz im Fluge... Der Luftverkehrssektor und seine Verantwortung für den globalen Klimawandel. Foliensatz und Begleittext. www.germanwatch.org/fohlen/flug
- KStA (Kölner Stadt-Anzeiger) (2003a): US-Fluglinien stürzen tiefer in die Krise; 13.3.2003
- KStA (2003b): Verhandlungen über Flughafen Berlin scheitern; 8./09.2.2003
- KStA (2003c): Trittin: Billigflieger werden für Bahn zum Problem; 10.3.2003
- KStA (2003d): Neue Warteräume zwischen den Sternen; 18./19.1.2003
- KStA (2003e): Köln/Bonn fürchtet Klever Konkurrenz nicht; 29.1.2003
- KStA (2003f): Tourismus huckepack nehmen; 30.1.2003
- KStA (2003g): Konkurrenzkampf der Billigflieger geht in neue Runde; 28.1.2003
- KStA (2003h): Die Revolution über den Wolken; 11.3.2003
- Land Hessen (2002): Flughafen Hahn: Ministerpräsidenten fordern schnelle Schienenanbindung; Pressemitteilung, 27.11.2002
- Landtag Rheinland-Pfalz (2002a): Finanzielle Unterstützung für Investitionen in Luftverkehrsanlagen in Rheinland-Pfalz; Drucksache 14/1745; 19.12.2002
- Landtag Rheinland-Pfalz (2002b): Finanzielle Unterstützung für den Betrieb von Luftverkehrsanlagen in Rheinland-Pfalz; Drucksache 14/1746; 19.12.2002
- Landtag Rheinland-Pfalz (2002c): Subventionen des Landes Rheinland-Pfalz für den Flughafen-Hahn; Drucksache 14/923; 13.3.2002
- Landtag Rheinland-Pfalz (2002d): „Sparen statt blechen“. Die Preisgestaltung der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH; Drucksache 14/924; 13.3.2002
- Landtag Rheinland-Pfalz (2002e): Touristen-Information im Flugplatz Hahn; Drucksache 14/1314; 9.8.2002
- Landtag Rheinland-Pfalz (1998): Förderung des Luftverkehrs in Rheinland-Pfalz; Drucksache 13/3766; 7.12.1998
- Landtag Rheinland-Pfalz (1999): Bilanz der Subventionspolitik der Landesregierung in Bezug auf das Flughafenprojekt Hahn; Drucksache 13/3848; 6.1.1999
- Leipziger Volkszeitung (2003): 600 Reisende fahren täglich Shuttle; 7.2.2003
- Lufthansa (2001): Bericht der Lufthansa AG „Thema des Monats 8/2001“
- Mehrbahnen (Vereinigung für Wettbewerb im Schienenverkehr e.V.) (2003): Das Wunder der Eigenwirtschaftlichkeit; 11.2.2003. www.mehrbahnen.de/news.php3?id=486
- Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr Nordrhein-Westfalen (2000): Luftverkehrskonzeption 2010; Pressemitteilung vom 13.12.2000
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz (2000): Landesverkehrsprogramm 2000; www.verkehr.rlp.de
- Mitteldeutsche Zeitung (2001): Verwirrspiel um Flugplatz Cochstedt; 1.8.2001
- rail international (1998): Flughafenverbindungen in Deutschland. Eine Form der Kooperation von Bahn- und Flugverkehr; Juli/August 1998
- Rheinpfalz (2002): Fraport und Hahn rücken zusammen. 30.8.2002
- Rheinzeitung (2003): Ryanair bleibt weiter im Höhenflug; 15./16.2.2003
- Sonntag Aktuell (2003): „Billig fliegen ist kein Grundrecht“. 9.2.2003

- stadtverkehr (1998): Dresden (S-Bahn); 43. Jg., 9/1998, S.46f
- stadtverkehr (1999): Hamburg; o. Jg., 4/1999, S. 44f
- stadtverkehr (2001): Hamburg (S-Bahn); 46. Jg., 5/2001, S. 45
- Statistisches Bundesamt / Prognos: Verkehrsprognose Winter 2002. Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr. Projekt-Nr. 96.0729/2002; S. 40; 18.12.2002
- Südwestdeutsche Zeitung (2002): Billigflieger Ryanair verleiht dem Hahn Flügel; 28.12.2002
- SZ (Süddeutsche Zeitung) (2000a): Weniger Passagiere nach Mallorca; 26./27.8.2000
- SZ (2000b): Dornier-Verkauf an Investoren perfekt; 13.4.2000
- SZ (2000c): Startschuss für den Superflieger; 24./25.6.2000
- SZ (2000d): Die A380 kann abheben; 20.12.2000
- SZ (2000e): Banken zahlen für Baden-Airport. Öffentliche Hand stellt Ausfallbürgschaft in Aussicht. 6.3.2000
- SZ (2001a): Airbus kann in Hamburg gebaut werden; 21.2.2001
- SZ (2001b): Politik und Banken ringen um Kredite; 4.10.2001
- SZ (2001c): Swissair gibt die Hoffnung auf; 8.10.2001
- SZ (2001d): Neue Hoffnung für Swissair; 23.10.2001
- SZ (2001e): Luftfahrt-Branche konsolidiert sich; 21.9.2001
- SZ (2001f): Hilfspaket für europäische Fluggesellschaften; 11.10.2001
- SZ (2001g): Air Canada kämpft ums Überleben; 19.10.2001
- SZ (2002a): Airlines fliegen ins Minus; 7.2.2002
- SZ (2002b): Ein katastrophales Jahr für die US-Fluglinien; 23.1.2002
- SZ (2002c): Konkurs als letzte Rettung; 28.11.2002
- SZ (2002d): Bund verlängert Staatshaftung; 21.3.2002
- SZ (2002e): Grüne geben Simonis im Flughafen-Streit nach; 28./29.3.2002
- SZ (2002f): Für einen Euro nach Rom; 28./29.12.2002
- SZ (2003a): Neue Verzögerung beim Großflughafen Berlin; 3.2.2003
- SZ (2003b): Schwaben suchen neuen Zivil-Flughafen; 31.1.2003
- SZ (2003c): Ryanair will Air France überflügeln; 5.2.2003
- taz (2000a): Auch die Grünen fliegen viel; 1.9.2000
- taz (2000b): Wachstum ist kein Naturgesetz; 1.9.2000
- taz (2003): Buzz droht das Ende; 27.3.2003
- Treber (1998): Infrastrukturelle Anbindung der Flughäfen - die unbeachtete Subventionierung des Flugverkehrs. Eine Bestandsaufnahme. www.germanwatch.org/rio/apfluin.htm
- UNFCCC (1999): Emissions resulting from fuel used for international transportation. Submissions from Parties. FCCC/SBSTA/1999/MISC.8. Abrufbar unter <http://unfccc.int/resource/docs/1999/sbsta/misc08.htm>

Germanwatch

Wir sind eine gemeinnützige, unabhängige und überparteiliche Nord-Süd-Initiative. Seit 1991 engagieren wir uns in der deutschen, europäischen und internationalen Nord-Süd-, Handels- und Umweltpolitik.

Ohne strukturelle Veränderungen in den Industrieländern des Nordens ist eine sozial gerechte und ökologisch verträgliche Entwicklung weltweit nicht möglich. Wir setzen uns dafür ein, die politischen Rahmenbedingungen am Leitbild der sozialen und ökologischen Zukunftsfähigkeit für Süd und Nord auszurichten.

Unser Engagement gilt vor allem jenen Menschen im Süden, die von den negativen Auswirkungen der Globalisierung und den Konsequenzen unseres Lebens- und Wirtschaftsstils besonders betroffen sind. Wir treten dafür ein, die Globalisierung ökologisch und sozial zu gestalten!

Germanwatch arbeitet an innovativen und umsetzbaren Lösungen für diese komplexen Probleme. Dabei stimmen wir uns eng mit Organisationen in Nord und Süd ab.

Wir stellen regelmäßig ausgewählte Informationen für Entscheidungsträger und Engagierte zusammen, mit Kampagnen sensibilisieren wir die Bevölkerung. Darüber hinaus arbeiten wir in gezielten strategischen Allianzen mit konstruktiven Partnern in Unternehmen und Gewerkschaften zusammen, um intelligente Lösungen zu entwickeln und durchzusetzen.

Zu den Schwerpunkten unserer Arbeit gehören:

- Verantwortungsübernahme für Klimaschutz und Klimaopfer durch wirkungsvolle, gerechte Instrumente und ökonomische Anreize
- Gerechter Welthandel und faire Chancen für Entwicklungsländer durch Abbau von Dumping und Subventionen im Agrarhandel
- Einhaltung sozialer und ökologischer Standards durch multinationale Unternehmen
- Ökologisches und soziales Investment

Möchten Sie uns dabei unterstützen? Für unsere Arbeit sind wir auf Spenden und Beiträge von Mitgliedern und Förderern angewiesen. Spenden und Mitgliedsbeiträge sind steuerlich absetzbar.

Weitere Informationen erhalten Sie unter www.germanwatch.org oder bei einem unserer beiden Büros:

Germanwatch Büro Bonn
Dr.Werner-Schuster-Haus
Kaiserstr. 201
D-53113 Bonn
Telefon +49 (0)228 / 60492-0, Fax, -19

Germanwatch Büro Berlin
Voßstr. 1
D-10117 Berlin
Telefon +49 (0)30 / 288 8356-0, Fax -1

E-mail: info@germanwatch.org

Internet: www.germanwatch.org



Per Fax an:

+49-(0)30 / 2888 356-1

Oder per Post:

Germanwatch e.V.

Büro Berlin

Voßstr. 1

D-10117 Berlin

Ja, ich unterstütze die Arbeit von Germanwatch

Ich werde Fördermitglied zum Monatsbeitrag von €..... (ab 5 €)
Zahlungsweise: jährlich vierteljährlich monatlich

Ich unterstütze die Arbeit von Germanwatch durch eine Spende von
€..... jährlich €..... vierteljährlich €..... monatlich €..... einmalig

Name

Straße

PLZ/Ort

Telefon

E-Mail

Bitte buchen Sie die obige Summe von meinem Konto ab:

Geldinstitut

BLZ

Kontonummer

Unterschrift