

Der Traum vom Fliegen. Für ganze 20 Euro.

Schnell mal nach London für
neue Klamotten oder nach Madrid
zum Sightseeing.



Kann man dagegen etwas haben?

Warum steht der Flugverkehr in der Kritik?

Was kann der Einzelne tun?

Was kann und muss die Politik tun?

Flieger heizen das Klima auf

Der Flugverkehr entwickelt sich bei den erwarteten Zuwachsraten zum Klimakiller Nummer eins unter den Verkehrsträgern. Beim Verbrennen von Kerosin entstehen klimaschädliche Abgase. Sie bestehen überwiegend aus Wasserdampf, Kohlendioxid und Stickoxiden. Die Auswirkungen dieser Stoffe sind in luftiger Höhe dreimal größer als am Boden und vergrößern so den Treibhauseffekt entsprechend. Die von Flugzeugen erzeugten Kondensstreifen und hohen Schleierwolken verstärken das Aufheizen unserer Atmosphäre, weil sie die Rückstrahlung vom Erdboden in den Weltraum vermindern. Derzeit trägt der Flugverkehr mindestens vier Prozent zur globalen Erwärmung bei. Das Umweltbundesamt erwartet eine Verdreifachung der Kohlendioxid-Belastung durch den deutschen Flugverkehr bis 2030.



Schlechte Umweltbilanz des Fliegens

Fliegen ist die energieintensivste Art sich fortzubewegen. So wird bei einer Bus- oder Bahnreise, verglichen mit einer Flugreise, im Durchschnitt nur ein Drittel der Energie benötigt. Obwohl die Flugzeuge aus Gründen der Kosteneinsparung heute weniger Treibstoff verbrauchen als noch vor zehn Jahren, ist die Werbung für »3,7-Liter-Flugzeuge« irreführend. Denn bei einem Urlaubsflug nach Mallorca oder Teneriffa wird das Klima mindestens gleich stark geschädigt wie durch ein Jahr Autofahren – selbst wenn man günstige Verbräuche für das Flugzeug von nur 4 Litern pro 100 Personenkilometer und für den Pkw von 5,5 Litern Benzin pro 100 Fahrzeug-km ansetzt.

	Hin- und Rückflug in km	Treibstoff in Liter pro Person	CO ₂ pro Person in kg	Klimafaktor 3 für Flugverkehr
Flug Mallorca	4000	160	500	1500
Flug Teneriffa	7000	280	880	2650
Auto Jahres-km	11000	600	1400	1400



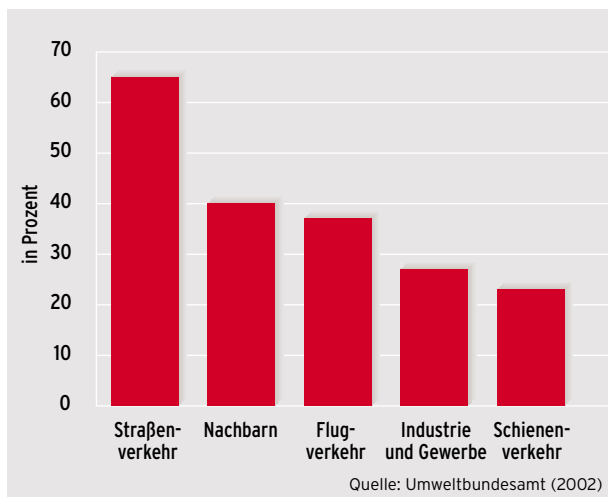
»Bei einem Urlaubsflug nach Mallorca wird das Klima gleich stark geschädigt wie durch ein Jahr Autofahren.«



Fluglärm macht krank

Fast 40 Prozent der deutschen Bevölkerung leiden unter Fluglärm. Dauernder Fluglärm wirkt sich in einem erhöhten Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen und für Herzinfarkt aus. Bei Kindern im Umkreis von Flughäfen wurden außerdem Konzentrations- und Lernschwierigkeiten festgestellt. Zwar sind die Flugzeugtriebwerke in den letzten Jahren leiser geworden, aber der wachsende Flugverkehr macht alle Verbesserungen zunichte. Außerdem werden Nachtflugbeschränkungen immer mehr ausgehöhlt, und das Netz von neuen Flughafen-Standorten und Flugrouten wird immer dichter. Keine Bilanz weist zudem die negativen Lärmkosten wie Wertverfall für Häuser und Grundstücke, Arztkosten, Produktionsausfälle durch Krankheit oder Lärmstress am Arbeitsplatz oder Umsatzeinbußen im Tourismus aus.

Belästigung der Bevölkerung durch Lärm in Prozent



Subventionen schaffen falsche Anreize

Mit dem Flugzeug wird ausgerechnet das Verkehrsmittel am höchsten subventioniert, das die Umwelt besonders stark mit Schadstoffen und Lärm belastet.

Der gewerbliche Flugverkehr ist befreit von

- der Mineralölsteuer,
- der Ökosteuer,
- der Mehrwertsteuer auf internationale Tickets.

Die Bahn zahlt all diese Steuern. Dem Bundesfinanzminister entgehen aufgrund dieser drei Steuerbefreiungen jährlich Einnahmen von über fünf Milliarden Euro.

Weitere Subventionen der öffentlichen Hand:

- Grundsteuerbefreiungen von Flughäfen, entgangene Pachten
- Defizitübernahmen von Flughäfen,
- direkte Beihilfen und Förderung für Fluggesellschaften und Flugzeugindustrie,
- Steuervergünstigungen für Investitionen in Flugzeugfonds
- bodenseitige Infrastrukturen (Straßen, Bahn, Nahverkehr),
- kostenfreie Bereitstellung des Bundesgrenzschutzes aus Sicherheitsgründen,
- Verzicht auf kostendeckende Start-/Landeentgelte, Parkgebühren usw.



»Durch Steuerbefreiungen entgehen dem Staat jährlich fünf Milliarden Euro.«

Billigflieger - der Verbraucherschutz bleibt oft auf der Strecke

Die Dumping-Preise der Billig-Airlines verleiten immer mehr Menschen zum häufigen Fliegen. Allerdings haben die Supersonderangebote oft ihre Tücken. Der Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. rät, bei den Zusatzkosten genauer hinzuschauen:

- Steuern und Gebühren sind oft nicht im Flugpreis enthalten; Kosten, die den Reisepreis nicht selten um das Fünffache übersteigen.
- An- und Abfahrtskosten einplanen, denn die Flughäfen der Billigflieger liegen oft weit vom eigentlichen Reiseziel entfernt.
- Kreditkartenzahlung oder Telefon-Reservierung sind manchmal gebührenpflichtig.
- Supergünstigtarife sind häufig schmal kontingentierte Lockangebote, die nur an ganz bestimmten Tagen gelten und oft schon ausgebucht sind.



Flugverkehr und Arbeitsplätze

Flugverkehr wird von der Politik hoch geschätzt, weil er als Jobmotor gilt. Pro eine Million Fluggäste, betonen die Befürworter des Ausbaus von Flughäfen, entstünden 1 000 Arbeitsplätze.

Die Wirklichkeit sieht anders aus:

- Mit dem Flugverkehr sind in Deutschland etwa 180 000 Arbeitsplätze verbunden (Flughäfen und Fluggesellschaften). Das sind weniger als ein Prozent der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten.
- Die Zahl der Arbeitsplätze in Relation zu den Fluggästen sank infolge von Rationalisierungen laut Empirica (1997) selbst bei Linienflügen auf 750 Jobs pro eine Million Passagiere. Das Wuppertal-Institut schätzt das Verhältnis auf nur 500:1 Million (Landtag NRW 21.10.1998). Bei Charter- und Billigfliegern gibt es gar keine vergleichbaren Effekte, weil für die niedrigen Preise besonders am Personal gespart wird.
- Zwei Drittel des Flugverkehrswachstums machen Tourismusflieger aus. Das exportiert Kaufkraft und Arbeitsplätze und schadet dem innerdeutschen Tourismus.
- Durch Abgase und Lärm des Flugverkehrs entsteht gemäß IWW Karlsruhe (2000) der deutschen Volkswirtschaft pro Jahr ein Schaden in Höhe von sechs Milliarden Euro.

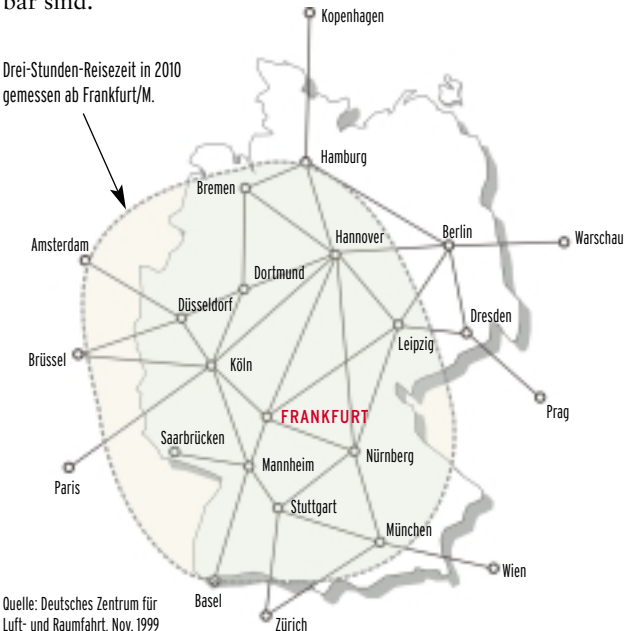


»Charter- und Billigflieger sparen für ihre niedrigen Preise besonders am Personal.«

Kurzstreckenflüge auf die Schiene verlagern

Die von der Politik seit Jahrzehnten geforderte Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene ist infolge des Ausbaus des deutschen und europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes möglich. Innerhalb einer Bahn-Reisezeit von drei Stunden gehen die parallelen Flüge auf rund die Hälfte zurück, vorausgesetzt, es gelten vergleichbare steuerliche Wettbewerbsbedingungen.

Insbesondere der Zubringerverkehr zu den Flugverkehrs-Drehkreuzen (»Hubs«) in Deutschland – Frankfurt/M., München und Düsseldorf – kann größtenteils auf die Schiene verlagert werden, wenn Reisenden eine durchgehende Gepäckbeförderung (Zug/Flug) angeboten wird. Die folgende Grafik zeigt, welche Städte von Frankfurt/M. aus künftig innerhalb von drei Stunden per Bahn erreichbar sind.





Forderungen an die Politik

Einrechnung der sozialen und ökologischen Folgekosten in die Flugtickets:

- Einführung einer europaweiten streckenbezogenen Emissionsabgabe.
- Deutschlandweit einheitliche Differenzierung von Start- und Landeentgelten nach Schadstoffen und Lärm.

Aufhebung der Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsträgern:

- Europaweite Besteuerung von Kerosin.
- Aufhebung der Umsatzsteuer-Befreiung im grenzüberschreitenden europäischen Flugverkehr.

Wirksamer Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm:

- Neues Fluglärmgesetz mit schärferen Grenzwerten.
- Durchsetzung wirksamer Nachtflugverbote.

Verlagerung von Kurzstrecken-Flügen auf die Bahn:

- Staatliche Förderung der Schienenanbindung höchstens für Umsteige Flughäfen.
- Durchgehende Gepäckbeförderung vom Zug zum Flug und umgekehrt.

Wirksame Beteiligung der Betroffenen bei Flughafenplanung und Flugroutenfestlegung.

Im **Arbeitskreis Flugverkehr** treffen sich die deutschen Umwelt- und Verkehrsverbände etwa vier Mal im Jahr, um Positionen zum Flugverkehr abzustimmen und gemeinsame Aktivitäten zu planen.

Regelmäßige Mitglieder:

Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF)

Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland (BUND)

Deutscher Naturschutzring (DNR)

Forum Umwelt und Entwicklung

Germanwatch

Robin Wood

Verkehrsclub Deutschland (VCD)

Worauf Sie als Verbraucher achten sollten

- Vermeiden Sie Zubringerflüge und Kurzurlaube per Flugzeug.
- Nutzen Sie, soweit es geht, Bus und Bahn. Fragen Sie in Ihrem Reisebüro nach Reismöglichkeiten ohne Flugzeug – es gibt sie!
- Wenn es eine Flugreise sein muss: Fliegen Sie seltener, bleiben Sie dafür länger und gleichen Sie die durch den Flug erzeugten Emissionen aus (siehe unten).
- Verlangen Sie bei jedem Reiseangebot die Gesamtpreise, also beispielsweise auch die Zusatzkosten für Anreise, Sicherheits- und Landegebühren sowie für Kreditkartenzahlung und Telefon-Reservierung.
- Kaufen Sie saisonale und regionale Produkte.

Das Prinzip »**Emissionsausgleich**«: Die durch einen unvermeidbaren bzw. nicht verlagerbaren Flug verursachte Klima-Erwärmung wird berechnet. Über einen Aufschlag auf den Preis des Flugtickets wird ein emissionsminderndes Projekt finanziert, das Emissionen in gleicher Höhe einspart, wie der Flug freisetzt. Die ausgewählten Projekte, beispielsweise Energiesparmaßnahmen oder Nutzung der Windkraft, müssen hohen Anforderungen genügen (Infos: www.germanwatch.org/rio).



Text: Monika Lege (ROBIN WOOD), Helmar Pless (VCD), Dr. Werner Reh (BUND), Dr. Manfred Treber (GERMANWATCH)
Die Flyer können kostenfrei in größeren Mengen bestellt werden bei:
BUND Bundesgeschäftsstelle, Am Köllnischen Park 1, 10171 Berlin
Verkehrsclub Deutschland VCD, Eifelstraße 2, 53119 Bonn
ROBIN WOOD, Langemarckstr. 210, 28199 Bremen