

## 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. Diese Stoffe wirken sich in luftiger Höhe dreimal stärker aus als am Boden und vergrößern den Treibhauseffekt entsprechend. Insbesondere die aus den Kondensstreifen und Aerosolen (z.B. Ruß) des Luftverkehrs entstehenden Cirruswolken heizen unsere Atmosphäre auf. Sie vermindern die Wärme-Rückstrahlung vom Erdboden in den Weltraum.

Die internationalen Klimawissenschaftler beim IPCC schätzten den Anteil des Luftverkehrs an der vom Menschen verursachten globalen Erwärmung für das Jahr 1992 auf 3,5 Prozent. Eine neue Untersuchung i.A. der Europäischen Kommission hielt einen doppelt so hohen Anteil für realistisch und einen Anteil von bis zu 12 Prozent für möglich.

## Schlechte Umweltbilanz des Fliegens

Fliegen ist die energieintensivste Art, sich fortzubewegen. Bei einer Bus- oder Bahnreise wird, 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-Liter-Flugzeuge“ irreführend. Denn schon bei einem Urlaubsflug nach Mallorca verursacht jeder Fluggast fast so große Klimaschäden wie durch ein Jahr Autofahren, selbst dann, wenn man die günstigsten Annahmen für den Flugverkehr einsetzt (niedrigster Treibstoffverbrauch, volle Besetzung, Klimawirkungen gemäß Sonderbericht des IPCC für 1999). Bei einem Flug nach Teneriffa liegt die Klimawirkung pro Fluggast unter günstigsten Rahmenbedingungen fast 50 Prozent höher als bei einem Jahr Autofahren.

	Hin- und Rückflug in km	Treibstoff in Liter pro Person	CO <sub>2</sub> pro Person in kg	Klimafaktor 3 für Flugverkehr <sup>4</sup>
Flug Mallorca <sup>1</sup>	2600	104	328	1000
Flug Teneriffa <sup>2</sup>	6600	198	624	1900
Auto Jahres-km <sup>3</sup>	11000	550	1282	1300

- 1) Verbrauch: 4 Liter pro 100 Personen-km; vollständige Auslastung.
- 2) Verbrauch: 3 Liter pro 100 Personen-km; vollständige Auslastung
- 3) Verbrauch: 6,5 Liter pro 100 Fahrzeug-km; Auslastung 1,3 Personen
- 4) Nach dem TRADEOFF-Bericht wäre etwa Faktor 6 angemessen.

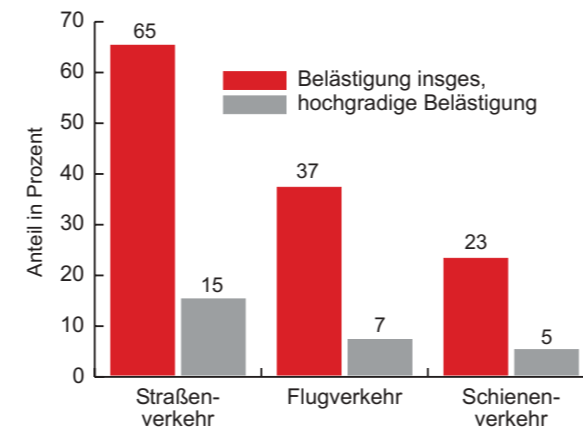
»Bei einem Urlaubsflug nach Mallorca wird das Klima fast so stark geschädigt wie durch ein Jahr Autofahren.«

## Fluglärm macht krank

Fast 40 Prozent der deutschen Bevölkerung leiden unter Fluglärm. Dauernder Fluglärm erhöht das Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Herzinfarkt. Bei Kindern im Umkreis von Flughäfen wurden 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 neuer Flughäfen und Flugrouten wird immer dichter. Die Folgekosten von Lärm wie Wertverfall von Häusern und Grundstücken, Behandlungskosten und Arbeitsausfälle durch lärmbedingte Krankheiten sowie Umsatzeinbußen im Tourismus werden in keiner Bilanz ausgewiesen.

Deshalb müssen jetzt dringend die Grenzwerte des Fluglärms so verschärft werden, dass die Gesundheit der Anwohner geschützt und das Flughafenwachstum gebremst wird.

## Belästigung der Bevölkerung durch Verkehrslärm in %



## Subventionen schaffen falsche Anreize

Mit dem Flugzeug wird ausgerechnet das umweltschädlichste Verkehrsmittel hoch subventioniert.

Im Gegensatz zur Bahn ist der gewerbliche Flugverkehr befreit von

- der Mineralölsteuer,
  - der Ökosteuer und
  - bei internationalen Tickets von der Mehrwertsteuer.
- Allein die Befreiung von der Mineralölsteuer bevorzugt den Luftverkehrs gegenüber der Bahn um mindestens 3 € pro 100 Personen-Kilometer. Bei einem Flug von Düsseldorf nach Berlin sparen die Flieger etwa 20 € pro Ticket. Den deutschen öffentlichen Haushalten entgehen durch die Befreiung von Mineralölsteuer und Mehrwertsteuer jährlich 5 Mrd. €.

Weitere Subventionen speziell für Billigflieger:

- Verzicht auf kostendeckende Landeentgelte und Abfertigungsgebühren (z. B. in Dortmund: 2 € statt 25 €)
- Defizitübernahme von Flughäfen durch die öffentliche Hand oder Quersubventionierung durch kommunale Unternehmen, die gleichzeitig Flughafen und Stadtwerke betreiben (Dortmund 2004: 30 Mio. € Verlust für die Flughafeneigener Stadtwerke und Kommune)
- Verbilligte Flughafenpachten (Köln/Bonn: Der Staat verzichtet auf ca. 15 Millionen € im Jahr)
- Zuschüsse für Pilotenausbildung, Bodenabfertigung und Marketing (Charleroi: Die EU erklärte einen großen Teil der Zuschüsse für das europäische Drehkreuz von Ryan Air für wettbewerbswidrig.)
- Zuschüsse zur Eröffnung neuer Flugverbindungen.

Nur der letzte Punkt verstößt nicht gegen den derzeitigen Beihilfekodex der EU.

## Billigflieger - wenig Verbraucherschutz

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

- Steuern und Gebühren sind oft nicht im Flugpreis enthalten. Die Kosten übersteigen den Reisepreis nicht selten um das Fünffache.
- 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.





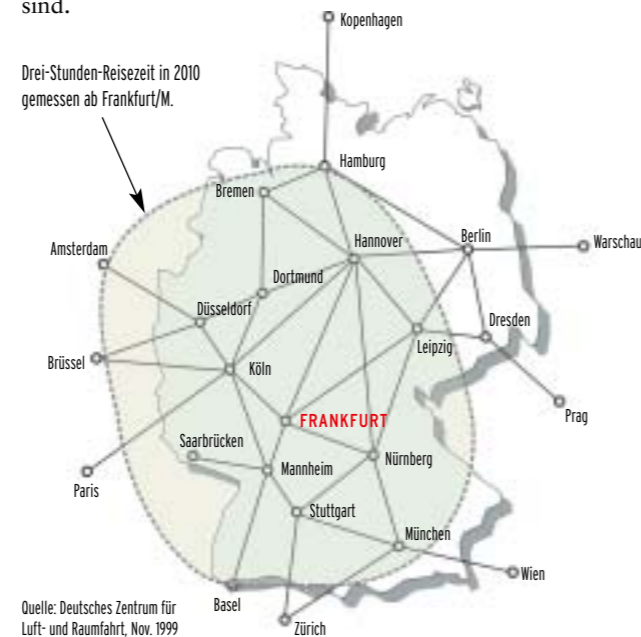
## Flugverkehr und Arbeitsplätze

- Der Flugverkehr schafft laut Arbeitsgemeinschaft der deutschen Verkehrsflughäfen (ADV) 155.000 Arbeitsplätze. Nur zwei Drittel dieser Stellen entfallen auf Luftverkehrsgesellschaften, Flughafenunternehmen und Behörden. 52.000 Beschäftigte arbeiten in Shops und Gastronomie-Betrieben auf dem Flughafen-Gelände. Selbst wenn man diese Stellen und die Beschäftigten der Flugzeugherstellung einrechnet, arbeiten in Deutschland weniger als 1 Prozent der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der Luftverkehrs-Branche.
- Als Faustregel betonen Befürworter des Ausbaus von Flughäfen, pro 1 Million Fluggäste entstünden 1.000 Arbeitsplätze. Die Wirklichkeit sieht anders aus: In einer Stellungnahme für den nordrhein-westfälischen Landtag hat das Wuppertal-Institut das Verhältnis bereits 1998 auf nur 500 Arbeitsplätze pro 1 Million Fluggäste geschätzt. Bei Charter- und Billigfliegern gibt es keine vergleichbaren Effekte, da für die niedrigen Preise besonders beim Personal gespart wird. Am Flughafen Berlin-Schönefeld steht einem Anstieg der Passagierzahlen von fast 3 Millionen in den letzten zwei Jahren ein Null-Wachstum bei den Beschäftigten gegenüber.
- Der letzte große Ausbau in Frankfurt, die Startbahn West, brachte trotz starker Zunahme der Flugbewegungen keine höhere Beschäftigtenquote. 2004 hat die Flughafenbetreiberin Fraport bei einer Rekord-Passagierzahl von 51 Mio. und einem Gewinnsprung um 18,4 Prozent sogar Stellen abgebaut.
- Durch Abgase und Lärm des Flugverkehrs entstehen gemäß INFRAS/IWW Karlsruhe der deutschen Volkswirtschaft jährliche Schäden in Höhe von 6 Milliarden €.

## 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 Flugverkehrsdrehkreuzen (»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:

- Bei den Klimaschäden muss die Erwärmungswirkung aller Flugzeugemissionen berücksichtigt werden.
- Einführung einer europaweiten streckenbezogenen Emissionsabgabe, ersatzweise Einbezug des Flugverkehrs in den Emissionshandel.
- Emissionsorientierte Start-/Landeentgelte (Schadstoffe und Lärm) an allen Flugplätzen mit über 25.000 Flugbewegungen.

### Aufhebung der Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsträgern:

- Einführung einer nationalen Kerosinsteuer und bilaterale Abkommen als erste Schritte zu einer europaweiten Kerosinsteuer ([www.oeko-steuer.de](http://www.oeko-steuer.de)).
- Aufhebung der Umsatzsteuerbefreiung im grenzüberschreitenden europäischen Flugverkehr.
- Abbau der direkten und indirekten Subventionen.

### Wirksamer Schutz der Menschen vor Fluglärm:

- Grenzwerte für Lärmschutz sofort verschärfen, um die Anwohner der Flughäfen und Flugplätze gegen Fluglärm zu schützen
- Aktiver Lärmschutz und Nachtflugverbote.

### Verlagerung von Kurzstrecken-Flügen auf die Bahn:

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

### Wirksame Beteiligung der Betroffenen bei Flughafenplanung und Flugroutenfestlegung.

## Was Sie als VerbraucherIn tun können

- Vermeiden Sie Zubringerflüge und Kurztrips per Flugzeug.
- Nutzen sie soweit es geht Bus, Bahn und Schiff. 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 ([www.atmosfair.de](http://www.atmosfair.de)).
- Lassen Sie sich von Lockpreisen nicht täuschen! Diese beinhalten oft weder die Zusatzkosten für Anreise, Sicherheits- und Landegebühren, noch für Kreditkartenzahlung und Telefon-Reservierung.
- Bevorzugen Sie regionale und saisonale Produkte.
- Vergleichen Sie tatsächliche Reisezeiten, z. B. Köln – Berlin Bahn: 4.15 Stunden; Flugzeug inkl. Flughafen An-/Abreise, Check-in/-out, Flug: ca. 3.15 Stunden.

Mehr über Fliegen und Umwelt finden Sie unter: [www.fluglaerm.de](http://www.fluglaerm.de), [www.germanwatch.org](http://www.germanwatch.org), [www.nabu.de/verkehr](http://www.nabu.de/verkehr), [www.robinwood.de](http://www.robinwood.de), [www.vcd.org](http://www.vcd.org), [www.bund.net/verkehr](http://www.bund.net/verkehr).

Im **Arbeitskreis Flugverkehr** haben sich die deutschen Umwelt- und Verkehrsverbände zusammengeschlossen:



Text: Monika Lege (ROBIN WOOD), Dr. Werner Reh (BUND), Dr. Manfred Treber (GERMANWATCH), Dietmar Oeliger (NABU), Jürgen Maier (Forum Umwelt und Entwicklung), Helmar Pless (VCD)

Die Flyer können in größeren Mengen bestellt werden bei: BUND Bundesgeschäftsstelle, Am Köllnischen Park 1, 10171 Berlin; NABU Bundesgeschäftsstelle, Invalidenstr. 112, 10115 Berlin; ROBIN WOOD, Langemarckstr. 210, 28199 Bremen

# 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?