



Die Fluglobby setzt trotz drohender Klimakatastrophe weiterhin auf ungebremstes Wachstum

Die Politik ignoriert die dramatische Wettbewerbsverzerrung zwischen dem **umweltfreundlichsten Massenverkehrsmittel Bahn** und dem **umweltschädlichsten Massenverkehrsmittel Flugzeug**

Wie passt das zum erklärten Ziel der Bundesregierung, die CO₂ Emissionen bis 2030 um 55% zu verringern?

Vorbemerkungen

Die Flugbewegungen in Deutschland haben sich nach Angaben der Deutschen Verkehrsflug-häfen (ADV) von 1990 bis 2018 verdoppelt und beliefen sich 2018, also vor den durch CORONA bedingten Rückgängen auf 2.418.145 Flugbewegungen. Im gleichen Zeitraum haben die CO₂-Emissionen des weltweiten Luftverkehrs nach Angaben des ÖKO-Instituts um 120% auf 918 Millionen Tonnen zugenommen (Grafik im Anhang). Das übersteigt die Emissionen des „landgebundenen“ Verkehrs um den Faktor sechs!

Laut einer neuen UBA-Veröffentlichung trägt der weltweite Flugverkehr jetzt zwischen 5 und 8 Prozent zur Klimaerwärmung bei. Und die Luftverkehrsprognosen der großen Player (Airbus, Boeing, ICAO u.a.m. (siehe Grafik im Anhang) lassen für die Zukunft nichts Gutes erwarten!

Diese Fakten machen klar, dass es so in Zukunft nicht weitergehen darf!

Das Umweltbundesamt fordert in einem Positionspapier (August 2020) eine umweltverträglichere Mobilität. Aber diese dringend benötigte Verkehrswende zugunsten des Klimaschutzes lässt weiter auf sich warten. Das folgende Beispiel zeigt, was das bedeutet:

Ein Bahnticket für z.B. eine Fahrt von Köln nach München, kostet (je nach Tageszeit) zwischen 80 bis 110 €; umgerechnet auf Bahnkilometer sind das 17 – 24 Cent. Ein Flug von Köln nach Mallorca (das ist so etwa die dreifache Entfernung) ist bei EUROWINGS für ab 40 € zu haben und bei Ryanair schon ab 35 €. Das ergibt einen Flugkilometer-Preis von ca. 3 Cent (oder noch weniger). Mit anderen Worten: Der Flugtourist der den Billigflieger nimmt zahlt pro Entfernungskilometer nur rund ein Siebentel dessen, was ein Bahntourist zu zahlen hat.

Wie kann das sein?

Selbst der Kölner Stadt Anzeiger, der bisher nicht gerade für eine kritische Einstellung zur Luftverkehrsbranche aufgefallen ist, stellte sich in einem im April 2019 veröffentlichten Artikel (Titel *Die Hölle am Himmel*) genau diese Frage und der Redakteur kannte auch die richtige Antwort: „Weil es politisch so gewollt ist!“

Hier sind die Gründe:

(1) Subventionen

In einem Sonderbericht des **Umweltbundesamts** 2021 (Titel: *Umweltschädliche Subventionen in Deutschland* Nr. 143/2021) wird darauf hingewiesen, dass der Verkehrssektor in Deutschland in den letzten Jahrzehnten k e i n e n substantiellen Beitrag zum Klimaschutz geleistet habe!

Der Bericht enthält belastbare Daten und Fakten, die klar und unwiderlegbar den gewaltigen Subventionsumfang belegen, den die Bundesrepublik Deutschland zu Gunsten der Flugwirtschaft seit vielen Jahren zulässt:

(1.1) Nach dem Energiewirtschaftsgesetz ist Kerosin im gewerblichen Flugverkehr von der Kerosinsteuer befreit. Dadurch **entgehen dem Staat jährlich 8,35 Mrd. € Steuereinnahmen.**

(1.2) Das ist aber noch nicht alles: Weil die Politik die Flugwirtschaft noch weiter pöppeln will, verzichtet der Staat auch auf die Erhebung der Mehrwertsteuer auf Flugtickets für Auslandsflüge; dadurch **entgehen dem Staat jährlich weitere ca. 4 Mrd. € Steuereinnahmen.**

(1.3) Da dies alles der Fluglobby aber immer noch nicht reichte, gibt es seit 2016 auch noch **staatliche Zuschüsse** (Subventionen!) zu den von den Fluggesellschaften gesetzlich zu entrichtenden Flugsicherungsgebühren in Höhe **von 111 Mio €.**

(1.4) Auch für viele Regionalflughäfen in Deutschland (neben den 15 Verkehrsflughäfen gibt es hier auch noch 21 Regionalflughäfen!) müssen regelmäßig Leistungen der Öffentlichen Hand erbracht werden, da die wenigsten von denen Gewinne erwirtschaften (und meistens noch nicht einmal kostendeckend arbeiten). Somit gehen den Kassen der Öffentlichen Hand jährlich durch weitere **Subventionenzahlungen ca. 40 Mio €** durch die Lappen (Betriebskostenzuschüsse, Verlustübernahmen, Kreditbürgschaften u.a.m.).

Damit betrug die Gesamtsumme der Subventionen (ohne solche für den Bau und die Entwicklung von Flugzeugen und alternativen Treibstoffen und Antrieben) im Jahr 2017 glatte 12,5 Milliarden Euro!

(2) Klimakiller Flugverkehr: es geht um mehr als CO₂

Während Industrie und Regierung auf der nationalen Luftfahrtkonferenz von einer sogenannten „Wiederbelebung“ der Luftfahrt träumen, gerät die enorme Klimaschädlichkeit des Flugverkehrs mal wieder aus dem Focus des öffentlichen und politischen Interesses.

Laut Berechnungen des ICCT betragen 2018 die CO₂ Emissionen (918 Millionen Tonnen) 2,5 % aller weltweiten CO₂-Emissionen. **Nicht-CO₂ Effekte** kommen da aber noch hinzu; sie sind sogar noch deutlich klimaschädlicher als die reinen CO₂-Emissionen (was Industrie und Fluglobby aber gerne totschweigen). Die Klimawirksamkeit in Reiseflughöhe ist, gemessen am CO₂-Ausstoß dreimal höher, so dass 2018 der Anteil der Erderwärmung durch den Flugverkehr bereits 7,5% erreichte.

Zwischen 1990 und 2018 haben sich die CO₂ Emissionen des Luftverkehrs um 120% erhöht (diejenigen des landgebundenen Verkehrs nur um 20%), ein Resultat der jährlichen Wachstumsraten von ca. 5%. Kein Verkehrsmittel ist klimaschädlicher als das Flugzeug. Eine Rückkehr zu einem Flugverkehrs-Aufkommen wie vor der Pandemie stünde in massivem Widerspruch zum Pariser Klimaabkommen und würde allen Bemühungen zur Erreichung der gesteckten Klimaziele Hohn sprechen. Es ist daher Aufgabe der Politik, wesentlich stärker als bisher den Flugverkehr zu regulieren und die umweltschädlichen Subventionen abzubauen!

(3) Die externen Kosten des Flugverkehrs

Es gibt auch noch weitere, gute Gründe, sich vom ewigen Flugverkehrswachstum schnellstens zu verabschieden: die von der Gesamtbevölkerung zu tragenden hohen Nebenkosten (im Fach-jargon „Externe Kosten“ genannt):

Einer jüngst (August 2019) vom schweizerischen Forschungs- und Beratungsinstitut INFRAS veröffentlichten Studie zu Folge beliefen sich die **Externen Kosten** des innerdeutschen Verkehrs auf insgesamt 149 Mrd. Euro. Externe Kosten sind solche, die durch die Verkehrsteilnehmer zwar verursacht, aber nicht von diesen getragen werden (beispielsweise: Klimafolgekosten, Gesundheitsschäden, Unfälle, Lärmfolgekosten). Da diese Kosten umso höher sind, je mehr Verkehrsteilnehmer sich bestimmten Verkehrsträgern bedienen, ist es keine Überraschung, dass der Automobilverkehr mit 94,5% den weitaus größten Kostenblock verursachte, nicht zuletzt auch wegen der hohen Zahl von Verkehrsunfällen. Daher macht es wenig Sinn die absoluten Zahlen der einzelnen Verkehrsmittel miteinander zu vergleichen. Es macht aber viel Sinn, sich die durchschnittlichen Kosten pro Verkehrsleistungseinheit (siehe Grafik im Anhang) anzusehen und diese miteinander zu vergleichen, insbesondere bei den bei den Wettbewerbern Bahn und Flugzeug: Beim innerdeutschen Bahnverkehr betragen 2017 die errechneten Externen Kosten 3,8 Mrd €, beim innerdeutschen Flugverkehr 1,3 Mrd €. Auf Personen-Kilometer (abgekürzt: Pkm) als Vergleichsbasis heruntergebrochen errechnete INFRAS für Bahnreisen Externe Kosten von 3,2 Ct/Pkm während für den Luftverkehr genau das Vierfache, nämlich 12,8 Ct/Pkm ermittelt wurden! **Auch diese Zahlen sind ein Beleg dafür, dass es an der Zeit ist, Subventionen vom Flugverkehr hin zum wesentlich umweltfreundlicheren Bahnverkehr umzuschichten!**