

18. Dezember 2003

BUND warnt vor expandierendem Flugverkehr

Billigflieger: Kollapsgefahr für Mensch und Klima

Stuttgart. Vor den Weihnachtsferien sind auch die Baden-Württemberger erneut auf „Schnäppchenjagd“. Für ganze 20 Euro ein Weihnachtsflug in die Sonne oder eine spannende Städtetour in europäische Metropolen – Billigflieger machen`s möglich und für jeden erschwinglich. Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) warnt indes vor den Risiken und Nebenwirkungen dieser Entwicklung. „Insbesondere durch die Expansion der Billigflüge und den Ausbau von Flughäfen wird der Flugverkehr zum Klimakiller Nummer eins. Die Klimabelastung durch Fliegen wird damit die des Autoverkehrs auf mittlere Sicht überflügeln“, warnt Michael Spielmann, Landesgeschäftsführer des BUND. Um diese Entwicklung zu stoppen, müssten die massiven Subventionen des Flugverkehrs konsequent abgebaut, Klima- und Lärmbelastungen erheblich gesenkt und der Verbraucherschutz im Billigfliegersegment spürbar verbessert werden.

Regionalflughäfen im Aufwind

„Die Entwicklung des Flugverkehrs zu Lasten der Umwelt wird in Baden-Württemberg besonders deutlich, da sich hier gleich mehrere Standorte als El Dorado der Billigflieger profilieren wollen und eine integrierte Flugverkehrskonzeption nicht erkennbar ist“, analysiert Klaus-Peter Gussfeld, Verkehrsreferent des BUND. So profilierten sich in Baden-Württemberg inzwischen drei Flughäfen im Billigflugsegment: Baden-Airport in Söllingen bei Baden-Baden (Ryan Air), Friedrichshafen (Aero Loyd, Ryan Air) und selbst der Landesflughafen in Stuttgart (Germanwings, Hapag-Lloyd-Express). Weitere werden folgen: Das südbadische Lahr möchte für Billigflieger expandieren, im bayerischen Schwaben gleich an der Grenze zu Baden-Württemberg möchte sich der Fliegerhorst Memmingerberg zum Regionalflughafen mausern. Und alle gemeinsam konkurrierten sie mit den grenznahen Flughäfen Basel-Mulhouse, Strasbourg und Zürich-Kloten.

Vor allem die Regionalflughäfen zeichneten sich in den letzten Jahren durch eine hohe Wachstumsdynamik aus. Zählte der Baden-Airport 1998 gerade mal etwa 50.000 Fluggäste, so waren es 2002 schon über 200.000 – mit stark steigender Tendenz werden 2003 gar 290.000 Fluggäste erwartet. Der Regionalflughafen Friedrichshafen expandierte von 1998 bis 2002 von knapp über 300.000 auf fast 500.000 Fluggäste – auch 2003 steigen die Zahlen weiter an. Grund des Booms: Die zunehmende Präsenz von Billigfluganbietern auf den Regionalflughäfen. Auch der Landesflughafen Stuttgart profitiert seit diesem Jahr von den Billigfliegern – „dank“ Low Cost-Airlines werden in diesem Jahr erstmals wieder 4% mehr Fluggäste erwartet und mit 7,6 Millionen Passagiere ist die Talfahrt der Fluggäste seit dem Boomjahr 2000 (8,1 Mio. Fluggäste) fast gestoppt.

Für BUND-Landesgeschäftsführer Michael Spielmann ist dies eine fatale Entwicklung: „Die Flughäfen konkurrieren unkoordiniert und in enger räumlicher Nachbarschaft um die Ansiedlung der Billigflieger. Diese neuen Anbieter leben aber vom Mehrfachdumping: Tickets unter den eigenen Gestehungskosten, Flughäfen, die auf angemessene Gebühren verzichten und Kommunen, die Steuergelder verschwenden, nur um beim Fliegen mit von der Partie zu sein. Und dies alles zu Lasten der Umwelt.“

Flieger heizen das Klima auf

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. Zusätzlich zu den direkten CO₂-Emissionen der Flugzeuge ist also ein „Klimafaktor 3“ bei der Bewertung des Treibhauseffektes zu berücksichtigen. Fliegen ist daher mit Abstand die klimaschädlichste Art sich fortzubewegen.

BUND-Verkehrsreferent Gussfeld macht folgende Beispielrechnung für die prosperierende Billigflugrelation Stuttgart – Berlin auf: Ein Reisender verursacht auf dieser Relation pro Richtung im ICE etwa 20 kg CO₂, im Billigflieger fast 130 kg CO₂ an direkten Emissionen und mit Berücksichtigung des Klimafaktors über 380 kg Treibhausgase. Und bei einem Ferienflug nach Mallorca oder Teneriffa wird das Klima etwa gleich stark geschädigt wie durch ein Jahr Autofahren oder über 25.000 km Bahn fahren – 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. „Es gibt keine andere individuelle Handlung, die das Klima derart belastet wie das Fliegen. Wir können solange in die Sonne fliegen, bis uns der Klimawandel den Strand nach Hause bringt. Oder wir tun jetzt etwas und steigen auf das klimafreundliche Verkehrsmittel Bahn um“, so Gussfeld.

BUND-Forderungen an die Politik

Auch wenn die Verantwortlichkeit gerne auf die nächsthöhere Politikebene abgeschoben wird – auch die baden-württembergische Landesregierung hat es mit in der Hand, die Weichen für eine nachhaltige Reduzierung des Luftverkehrs zu stellen.

„Über eine integrierte Flugverkehrskonzeption ist auf eine konsequente Verlagerung von Kurzstreckenflügen hinzuwirken und über Bundesrats-Initiativen kann Druck auf die Bundesregierung ausgeübt werden“, so Spielmann. Inhalte hierfür seien

- die Einrechnung der sozialen und ökologischen Folgekosten in den Flugticketpreis (Einführung einer Emissionsabgabe, Koppelung der Start- und Landeentgelte an Schadstoff- und Lärmemissionen);
- die Aufhebung der Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsträgern (europaweite Besteuerung von Kerosin, Aufhebung der Umsatzsteuerbefreiung im grenzüberschreitenden europäischen Flugverkehr);
- der wirksame Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm (schärfere Grenzwerte, Nachtflugverbote) – auch im eigenen Land und nicht nur bezogen auf Zürich-Kloten!

Weitere Infos: BUND-Verkehrsreferent Klaus-Peter Gussfeld, Tel.: 0711 / 620306-15