

Aber der Flug war billig...

Wer in diesen Tagen die Kunsthalle Schirn in Frankfurt betritt, spürt schon in der Eingangshalle ein Hauch Flughafenatmosphäre. Das Geräusch von wechselnden Plättchen einer großen Anzeigetafel ist zu hören. Doch die Anzeigetafel von Kris Martin aus Belgien bleibt trotz hektischer Bewegung schwarz. Auch beim Eintritt in die Ausstellung „All Inclusive“ zeigt sich, dass Tourismus meist mit Flugreisen gleichgesetzt wird. Der Besucher passiert ein Sicherheitstor und gelangt in einem Raum, in dem eine Reisetasche sich einsam auf einem Gepäckband dreht. Während diese Installationen die Verlorenheit und das Unsicherheitsgefühl auslösen, das viele Menschen auf einen unbekanntem Flughafen befällt, zeigt ein Foto des Koreaners Ho-Yeol Ryu ein wenig überspitzt die Folgen des in den letzten Jahren zugenommenen Flugverkehrs: Auf seinem Foto steigt eine Vielzahl Modellflugzeuge, darunter auch viele Maschinen von Billig-Airlines, vor dem Hintergrund des Flughafens Hannover in den Himmel.

Ein ähnliches Bild entstünde, wenn man am Frankfurter Flughafen den Flugbetrieb mittels Mehrfachbelichtung nur eine kurze Zeit dokumentieren würde. Derzeit werden hier täglich weit mehr als 1300 Starts und Landungen verzeichnet. Mit dem Ausbau soll diese Zahl weiter steigern. Insgesamt verzeichnete das Statistische Bundesamt für das Jahr 2007 163,5 Millionen Passagiere auf deutschen Flughäfen. Das waren 6,2 Prozent Fluggäste mehr als 2006 und damit so viele wie nie zuvor. Alleine zwischen 1990 und 2007 verdreifachte sich die Zahl der Flüge ins europäische Ausland. Aber auch die Fluggastzahlen im innerdeutschen Flugverkehr nahmen trotz schneller Eisenbahnverbindungen noch immer zu. Einen großen Anteil an diesem Anstieg haben die Billigflüge. Der "Low Cost Carrier-Monitors" 2/2007, herausgegeben vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV), verzeichnet bei den Billigairlines einen Anstieg von 17% gegenüber dem Vorjahr. Mehr als 21,8 Millionen Flugreisende nutzten im ersten Halbjahr 2007 eine der 23 Billigfluglinien in Deutschland. Rund 8,1 Millionen von diesen Passagieren flogen auf innerdeutschen Verbindungen. Der Großteil dieser Flüge waren Urlaubsreisen.

Der Anteil der Urlaubsreisen bei denen das Flugzeug zur An- und Abreise genutzt wird, ist in den letzten Jahrzehnten stark gestiegen. Fast 37 Prozent der deutschen Urlauber nutzten im Jahr 2005 das Flugzeug als Verkehrsmittel. Das eigene Auto lag mit 45% nur leicht darüber. Die Bahn brachte es mit einem Verkehrsanteil bei Urlaubsreisen von lediglich 6% auf Platz 4, womit sie noch hinter dem Reisebus lag.

Ein Grund für den hohen Anteil des Flugzeug ist die Präferenz der Deutschen für Reisen ins Ausland. Während nur ein Viertel der Italiener oder Franzosen den Urlaub im Ausland verbringt, sind es in Deutschland fast als zwei Drittel. Entsprechend hat das Flugzeug in Italien oder Frankreich weniger und das eigene Auto und die Bahn höhere Anteile bei der Verkehrsmittelwahl für die Urlaubsreise.

Die Entfernung des Reiseziels und die Auswahl des Verkehrsmittels hat entscheidende Auswirkungen auf die Umweltauswirkungen einer Reise. Die hohe Geschwindigkeit bei Flugreisen verleitet in weiter entfernte Urlaubsgebiete zu reisen, auch wenn man sich in näher gelegenden Zielorten genauso gut erholen könnte. Zudem hat der direkte Schadstoffausstoß von Flugzeugen in die für die Atmosphäre bedeutsamen Luftschichten eine wesentlich große Auswirkungen auf den Treibhauseffekt als bei Bodenverkehrsmitteln.

Auf den Personenkilometer, also pro Person und Kilometer gerechnet, liegt der Kohlendioxid-Ausstoß beim Flugzeug fast doppelt so hoch als beim Durchschnitts-

Personenkraftwagen. Rechnet man die Zahlen auf die Reise einer vierköpfigen Familien um, sind die Unterschiede schon drastischer. Reist die Familie mit einem Kraftfahrzeug 800 Kilometer weit, werden 399 Kilogramm CO₂ ausgestoßen. Fliegt Sie 1600 Kilometer beträgt der Kohlendioxid-Ausstoß 1,4 Tonnen. Zum Kohlendioxidausstoß kommen aber noch Wasser- und Stickoxidemissionen. Werden diese wie beim Flugzeug direkt in der Atmosphäre geblasen lösen sie ebenfalls Treibhauseffekte aus. Diese Schadstoffe müssen also hinzugerechnet werden, wenn man die Auswirkungen eines Verkehrsmittels auf das Klima beurteilen will. Zudem wird in 10.000 Meter Höhe ausgestoßenes CO₂ in der Flughöhe von 8 bis 13 km langsamer abgebaut als am Boden emittierte Gase und gilt daher als dreimal so klimaschädlich wie am Boden ausgestoßenes CO₂. Berechnet man also das CO₂-Äquivalent einer 1600 Kilometer langen Flugreise für eine vierköpfige Familie ergibt sich ein Wert zwischen 2,8 und 5,5 Tonnen. Vergrößern sich die zurückgelegten Entfernungen steigt der Wert entsprechend weiter an. Dazu kommt noch die Verdoppelung der Menge durch den Rückflug. Hin- und Rückflug zusammengerechnet entspräche die Menge an CO₂ durch den Flug der Familie, derjenigen die bei der Verbrennung von 3.200 Liter Heizöl entsteht.

Eine Flugreise mit mittlerer Distanz kann also schnell die Umwelt stärker belasten, als der durchschnittliche Betrieb eines Autos über ein ganzes Jahr.

Dr. Karl Otto Schallaböck, stellvertretender Forschungsgruppen Leiter des Wuppertal-Institut für Klima, Umwelt und Energie kommt daher in seiner Vergleichsstudie der Verkehrsmittel Auto, Reisebus, Bahn und Flugzeug zu folgendem Ergebnis:

„ Im Gesamtergebnis sind die Unterschiede durchaus beeindruckend: Die untereinander keineswegs gleich guten Bodenverkehrsmittel erscheinen im Vergleich zum Luftverkehr als verhältnismäßig ähnlich und verhältnismäßig harmlos. Die Unterschiede innerhalb des Luftverkehrs, der insgesamt deutlich kritischer ist, erweisen sich demgegenüber als gravierend. 2,8 – 5,5 t CO₂-Äquivalent beim üblichen Mittelmeer-Flugurlaub liegen um ein Vielfaches über den kürzeren bodengestützten Urlaubsreisen mit 0,05 – 0,4 t; eine Ausweitung der Flugdistanzen kann diese ungünstige Relation noch um ein Vielfaches verschlechtern.“

Wer zu fernen Traumstränden fliegt, um sich in den wertvollsten Wochen des Jahres in die Sonne zu legen, hat seinen Anteil daran, dass diese Strände in ein paar Jahren nicht mehr existieren, da sie durch den Meeresspiegelanstieg überflutet wurden. Die Tourismusbranche steckt in einer Zwickmühle. Um gute Gewinne zu machen, müssen große Reiseanbieter Massen mit dem Versprechen von exotischen Urlaubsglück und günstigen Preisen in die Ferne locken. Der Tourismus ist für viele Länder eine wichtige Einnahmequelle. Gleichzeitig sind die Folgen des Reisens mitverantwortlich für den Klimawandel und damit auch an der Häufung von extremen Wettersituationen, wie Hurrikanen, die touristische Regionen bedrohen.

Nach Presseberichten über die Klimafolgen des Flugverkehrs in Zugzwang gesetzt, bieten einige Fluggesellschaften und Reiseveranstalter ihren Kunden an freiwillig Ausgleichszahlungen für ihren CO₂-Ausstoß zu leisten. So bieten Lufthansa und Swiss seit September letzten Jahres ein sogenanntes Klimaticket an. Für den Hin- und Rückflug von Frankfurt nach Ibiza kann man zusätzlich zum Ticket 7 Euro zum CO₂-Ausgleich bezahlen. Das Geld geht an ein Projekt in Indien, wo Biomasse, die früher verbrannt wurde nun in Strom umgewandelt wird.

Ähnliche Projekte, die den CO₂ Ausstoß auf dem Land reduzieren helfen sollen, damit Fluggäste mit beruhigten Gewissen abheben können, unterstützt auch die Organisation „Atmosfair“, bei der man ebenfalls freiwillig eine Ausgleichszahlung leisten kann. Auf ihrer

Internet-Homepage schreibt „Atmosfair“:

„Zwar lässt sich der Schaden, der für die Umwelt durch einen Flug entsteht, nicht ungeschehen machen – genauso wenig wie eine Plombe einen kranken Zahn heilen kann. Doch in beiden Fällen ist ein Reparaturversuch ohne Zweifel besser als die Hoffnung, durch Aussitzen werde sich das Problem schon irgendwie von selbst lösen.“

Bei Atmosfair ist die Ausgleichszahlung eines Fluges von Frankfurt nach Ibiza dann auch schon etwas realistischer. Für den Ausgleich von 740 Kilogramm CO₂ müssen hier 18 Euro bezahlt werden, während Lufthansa von nur 356 Kilogramm CO₂ ausgeht und die schädlichere Wirkung des Ausstoßes in großer Höhe nicht berücksichtigt.

Freiwillige Ausgleichszahlung können aber angesichts der Wachstumsraten im Flugverkehr nur ein Tropfen auf den heißen Stein sein. Wenn es billiger ist eine Ausgleichszahlung für einen Schaden zu leisten, anstatt diesen z.B. bei innerdeutschen Flügen zu vermeiden in dem man die umweltfreundlichere Bahn nimmt, müssen erstmal die Kosten der Verkehrsträger gerechter und nach ihren Schädwirkungen verteilt werden.

Denn der Flugverkehr hat nicht nur auf den CO₂-Haushalt der Erde Auswirkungen: Durch Kerosinverbrennung kommt es zur Bildung von 80 bekannten giftigen Verbindungen, wovon 20 krebserregend wirken. Ein großes Passagierflugzeug emittiert so viele Abgase wie 7.000 gleichzeitig laufende Autos. Im Bereich der Flughäfen und der in der Start- und Landephase beflogenen Routen addieren sich diese Schadstoffe zu den in der Luft bereits vorhandenen Schadstoffen. Zudem gelangt jeder Schadstoff durch Regen in den Boden und kann sich dort ansammeln. Somit trägt auch der Flugverkehr an der Verschmutzung der Außenluft bei, an der laut Experten einer EU-Kommission in Deutschland 65.000 Menschen jährlich sterben. Medizinisch nachgewiesen sind auch die negativen Auswirkungen des Fluglärms auf das Kreislaufsystem von Mensch und Tier. So wurde im Rahmen des Projektes „Hypertension and Exposure to Noise near Airports“ der Europäischen Kommission ein erhöhtes Bluthochdruckrisiko bei Menschen festgestellt, die von nächtlichen Fluglärm betroffen sind.

Umweltverbände, wie der Bund für Umwelt und Naturschutz oder der Verkehrsclub Deutschland - VCD fordern daher schon lange mehr Kostengerechtigkeit im Verkehr. *„Es ist ein Skandal, dass der äußerst klimaschädliche Flugverkehr immer noch weitgehend steuerbefreit die Umwelt belastet, während die klimafreundlichere Bahn die vollen Energie- und Mehrwertsteuern zahlen muss“*, sagt Michael Gehrman, VCD-Bundesvorsitzender. Angesichts der weltweiten Bedrohung durch den Klimawandel fordern wir die Bundesregierung auf, zumindest auf nationaler Ebene Maßnahmen einzuleiten, um die Klimabelastung durchs Fliegen einzudämmen."

Der VCD verlangt, Kerosin in Deutschland zu besteuern, was nach EU-Recht seit 2005 möglich ist. Über bilaterale Abkommen, beispielsweise mit den Niederlanden und Norwegen, die bereits eine nationale Kerosinsteuer eingeführt hätten, könne in Europa nach und nach eine flächendeckende Kerosinbesteuerung geschaffen werden. Die Abgabe würde dem deutschen Staat beim derzeitigen Mineralölsteuersatz zudem etwa 400 Millionen Euro an jährlichen Einnahmen bringen.

Darüber hinaus fordert der VCD, dass Deutschland eine Ticketabgabe nach britischem Vorbild einführen solle. Mit der nach Entfernung und Klasse gestaffelten Gebühr könne man die Nachfrage zusätzlich steuern und mit den Einnahmen gezielt die Länder, die unter den Auswirkungen des Klimawandels schon heute stark zu leiden haben, unterstützen, argumentiert der VCD. Nach Vorstellung des VCD soll die Ticketabgabe einmalig pro Flug und Passagier erhoben werden und je nach Entfernung und gebuchter Klasse zwischen

30 Euro (unter 300 km, Economy-Klasse) und 120 Euro (über 700 km, Business-Klasse) betragen.

Dann würden hoffentlich vielleicht weniger Flüge nach dem Werbeslogan „Aber der Flug war billig“ unternommen. Denn heute ist es möglich, dass die S-Bahnfahrt zum Flughafen mehr als der reine Flug kostet.

Selbst der Inhaber von Deutschlands viertgrößten Reiseveranstalter alltours Willi Verhuvén bekannte am 13. März 2005:

„Es ist fünf vor zwölf. Wir alle betreiben mit unseren Fliegern Umweltverschmutzung erster Klasse. Die Lockvogelangebote der Billigfluglinien sind umweltpolitisch absolut verantwortungslos und obendrein kaufmännisch unseriös.“

Doch obwohl Angela Merkel bereits 1995, damals noch als Umweltministerin, in einem Interview mit der Bild-Zeitung beklagte, dass Kerosin "noch immer steuerfrei" sei und eine Initiative der Bundesregierung für weltweite Besteuerung ankündigte, hat sich bis heute nichts geändert. Vermutlich ist es für die Bundesregierung bequemer auf internationale Beschlüsse und Klimaschutzversprechungen zu verweisen, anstatt national eine Vorreiterrolle zu übernehmen. Schließlich drohen die Lobbyisten der Flughäfen und Fluglinien mit Arbeitsplatzverlusten, die ja bekanntlich immer ein stärkeres Argument als der Erhalt unseres Lebensraums zu sein scheinen.

Der Flugverkehr hat weltweit einen Anteil von 12% am Schadstoffausstoß des Verkehrssektors. Nur 6 Prozent der Weltbevölkerung saßen schon einmal in einem Flugzeug.

Stephan Kyrieleis