

Einmal fliegen = 1 Jahr Autofahren?

Wie Flugverkehr das Klima belastet
von Ursula Wirtz

Juni 2016

Idee und Beitrag "Hamburg": Gebhard Kraft, 1. Vors. der „Notgemeinschaft der Flughafenanlieger Hamburg“

**Tornados in Norddeutschland, Sintflut in Simbach:
Begriffe, Meldungen – nicht aus fernen Ländern, sondern aus nächster
Nachbarschaft, wenn nicht selbst erlitten.**

Die Folgen des Klimawandels werden spürbar.

Wichtigstes Treibhausgas ist Kohlenstoffdioxid (CO₂), das Gas, das wir mit jeder Verbrennung frei setzen.

Seine Menge in der Atmosphäre steigt zunehmend, in diesem Frühjahr wurde ein neuer Rekord mit 405 ppm (parts per million) erreicht. Zum Vergleich: Zu Kaisers Zeiten lag er bei 290 ppm. Und als die Eiszeitgletscher mehr als einen Kilometer hoch weite Teile Norddeutschlands bedeckten, waren es 200 ppm. Im Klartext: Seit Kaiser Wilhelm II bis heute haben wir mehr Klimaänderungen angerichtet als der Unterschied zwischen Eiszeit und Kaisers Zeiten betrug. Noch merken wir nur einen Bruchteil davon, da das Ökosystem Erde nicht alle Wirkungen sofort spüren lässt; wir leben sozusagen mit einem Überziehungskredit; die Rechnung kommt später, aber dafür umso heftiger.

Verursacher sind wir alle, durch Hausheizung, Kraftwerke, Auto, Schiff und Flugzeug. Doch halt: Ist Fliegen überhaupt relevant? Laut Lufthansa macht der Flugverkehr nur 2,5 Prozent des weltweiten CO₂-Ausstoßes aus. Sind Flieger also „Peanuts“? Mitnichten, denn nicht nur die Menge ist entscheidend für die Wirkung, sondern auch der Ort der Freisetzung. Eine Analogie mag dies verdeutlichen: Ein Küchenmesser in der Schublade ist harmlos, dasselbe Küchenmesser in ein Herz gestochen ist tödlich.

Und so ist es auch beim Fliegen. Moderne Flugzeuge setzen ihr CO₂ überwiegend in 10.000 m Höhe frei. Dort sind keine Wälder oder Flachmeere, die das Gas aufnehmen und durch Photosynthese umwandeln könnten. Von dort oben benötigt das CO₂ fast fünf Jahre bis hinunter zum nächsten Baum. Beim Auto oder einer Diesellok (Emissionsort unter 10 m Höhe) sind es dagegen weniger als drei Tage. Flugzeug-CO₂ bleibt also mehr als 500-mal so lange als Treibhausgas in der Luft. Dieselbe Menge Flugzeug-CO₂ richtet also 500-mal so viel Klimaschaden an wie die aus dem Auto. So kommt es, dass der Weltluftverkehr zwar nur 2,5 % des CO₂ emittiert, aber weit über 80 Prozent des Klimaschadens verursacht. Statt einem Flug von 500 km von Hamburg nach Frankfurt müssen Sie also 250.000 km Auto (Vergleichsbasis moderner Diesel-Mittelklasse-PKW) fahren, um denselben Klimaschaden an zu richten.

Aber wie ist das nun z.B. mit dem Flughafen Hamburg und seinem Luftverkehr? Letztes Jahr (2015) waren es 15,6 Millionen Flugreisende, die insgesamt einen CO₂-

Ausstoß von rund 234 Millionen Tonnen verursachten. Hamburgs übriger CO₂-Ausstoß liegt vergleichsweise bei 17 Millionen Tonnen. Und dabei ist noch nicht der

Faktor 500 eingerechnet, um den das Flugzeug-CO₂ klimaschädlicher ist. Zwar hat Hamburg den „Masterplan Klimaschutz“ verabschiedet, aber politisches Handeln lässt die Stadt wie alle anderen Flughafen-Kommunen vermissen. International drückt sich der Luftverkehr bisher sogar um die Emissionszertifikate, die fast jeder Industriebetrieb haben muss.

Die Stadt Dortmund hat das „Handlungsprogramm Klimaschutz“ aufgelegt und widmet in ihrem Abschlussbericht 2011 dem „Flugverkehr-Exkurs gerade einmal 2 Seiten (S. 51 + 52). Es werden die Negativ-Seiten dieser Verkehrsart durchaus kritisch dargestellt. Dann aber findet man zu einer Berechnungs- und Bilanzierungsmethode, die das Gefühl vermitteln soll „Die vom Dortmunder Flughafen ausgehende CO₂-Belastung ist nicht der Kommune zuzurechnen.“ Das ist falsch! Denn lt. Gesetz hat sich der Flughafen die durch seinen Verkehr verursachten Emissionen zuzurechnen. Das gilt nicht nur für Lärm, sondern u.a. auch für gasförmige Emissionen.

Das Rechenmodell für den Hamburger Flughafen macht die Dimension der Klimaschädigung deutlich. Fast täglich werden uns in den Medien Ratschläge zur Vermeidung klimaschädlichen Verhaltens gegeben, angefangen von der Reduzierung des (Rind-) Fleischverzehrs bis zum eingeschränkten Verbrauch von Alufolie! Alles richtig! Aber wo bleiben die Ratschläge zur Mobilitätseinschränkung? Mit der Flut der Billigflieger kamen die Schnäppchenangebote. Ticketpreise, die unterhalb der Preise für eine Taxifahrt zum Bahnhof liegen, ließen die Passagierzahlen in die Höhe schnellen. Und das Wachstum ist ungebrochen!

In 20 Jahren sollen sich die Passagierzahlen verdoppelt haben. Die Flughafenbetreiber treiben dieses Ziel voran! Da aktuell in gewissen Segmenten die Passagierzahlen stagnieren, öffnen inzwischen auch die Groß-Flughäfen ihre Pforten für die „Aldi der Lüfte“. So verkündete vor kurzem der Geschäftsführer des Frankfurter Flughafens: „Wachstum ist nur noch über die Verkehre der Billigflieger möglich“ und kündigte an, sich diesen Gesellschaften nicht länger zu verschließen. Auch in Düsseldorf will man „Ryanair“ aufnehmen.

Die Lobbyverbände der Luftfahrtindustrie (ADV, BDL) haben Erfahrung, die Politik unter Druck zu setzen. Sie fordern gebetsmühlenartig die Aufhebung der in 2011 eingeführten Luftverkehrssteuer, die dem Staat jährlich rd. 4 Milliarden Euro einbringt. Und die Politik? Sie schweigt – allerdings hält der Bundesfinanzminister im „Eigeninteresse“ an der Luftverkehrssteuer fest! Es sind die Umweltverbände, die nicht müde werden, auf die schädlichen Wirkungen des Flugverkehrs hinzuweisen und Wege aufzeigen, ihn zu begrenzen:

„NGO-Luftverkehrskonzept – Juli 2015

Schritte zu einem zukunftsfähigen Luftverkehr in Deutschland“

Impressum (der NGOs / Non-Government-Organisations):

BUND (Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland e.V.)

Brot für die Welt

BVF (Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.)

Deutscher Naturschutzring
FÖS (Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft)

Klima-Allianz Deutschland
VCD (Verkehrsclub Deutschland e.V.)

www.bund.net/pdf/ngo-luftverkehrskonzept

Auch die **EU** hat Vorgaben gemacht: Bis 2050 soll der Kohlendioxid-Ausstoß (CO₂) um 75 % reduziert werden, die Emission von Stickoxiden (NO_x) soll um 90 % sinken, der Fluglärm um mehr als die Hälfte. Die Luftfahrtindustrie ist sich dieser Probleme bewusst, doch sie reagiert aus diversen Gründen zu langsam. Eine technische Verbesserung zum Erreichen dieser Ziele ist teuer und riskant.

Und der CO₂-Ausstoß durch das Fliegen löst nicht den einzigen klimaschädlichen Effekt aus. Kondensstreifen + Ozonbildung leisten ebenfalls ihre Beiträge zur Erderwärmung. Weitere Effekte sind längst noch nicht erforscht.

Es scheint, als blende die Politik – abgesehen von den Welt-Klimakonferenzen – diese bedrohliche Entwicklung aus. „Vor Ort“ fehlen die wirksamen Handlungskonzepte an Stelle von weiteren Flughafenaus- und Neubauten sowie Kapazitätserweiterungen. Auch an den Einrichtungen, an denen die öffentliche Hand (finanziell) beteiligt ist. Es sind die Naturschutzverbände sowie die BVF (Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.), die **seit Jahrzehnten** gemeinsam Sturm laufen gegen diese Entwicklung. Sie fordern seit langem weitere Abgaben (weltweite Besteuerung des Kerosins, Mehrwertsteuer auf internationale Flüge), die dem Bundeshaushalt zu Gute kämen und die Flugpreise erhöhten. Damit bestehe zumindest die Chance zur Eindämmung des ungebremsen Wachstums durch Viel- und Kurzreisen. Denn: Flugreisen zu Urlaubs- und Shoppingzwecken (z.B. Weihnachtseinkäufe in London oder New York), 8-Tage-Reisen zu verlockenden Preisen z.B. nach Dubai sind inzwischen „Normalität“. So wirbt der Dortmunder Flughafen aktuell im Internet mit 2 Video-Clips an die Adresse partyfreudiger junger Menschen für das Reiseziel Krakau „DJ-Tour mit Ante Perry und Der Wolf“ – rühmt sich aber per Newsletter seiner Umstellung auf LED-Leuchten, Elektroräder und – autos und verweist per „Nachhaltigkeits-Broschüre“ auf seinen Weg zum „Öko-Airport“. Ist diese Pervertierung noch steigerungsfähig?

Längst hat das Reiseverhalten die Ära „des Autos als des Deutschen liebstes Kind“ abgelöst. Vielleicht, weil weitgehend Unkenntnis über die Klimaschäden vorherrscht – und die Preise eine Verlockung darstellen?

Die Globalisierung garantiert, dass durch die berufsbedingten Reisen der Flugverkehr wohl kaum zum Erliegen kommen wird! Aber jede/r sollte nachdenken, ob man in der Freizeit fliegen muss! Und wenn das Fernweh übermächtig wird und die Bedenken verdrängt, besteht die Möglichkeit einer freiwilligen „Ablasszahlung“ an einen Klimafonds, siehe <https://www.atmosfair.de/emissionshandel> Mit diesem Geld werden beispielsweise „Klimaschutzprojekte“ (Windräder, Solaröfen) in Drittländern finanziert (Greenwashing / Offsets).

Bekommen Schnäppchenjäger durchaus einen Hin- und Rückflug zwischen Düsseldorf und Barcelona schon für 44,99 €, würde die „Ablasszahlung“ 13,-- € ausmachen, den Reisepreis also „unverhältnismäßig“ erhöhen.

Aber Vorsicht!

Diese „Ablasszahlungen“, die **weltweit** von nur rd. **1 %** aller Fluggäste geleistet werden, treiben den Umweltschützer/innen die Zornesröte ins Gesicht. **Gut fürs Gewissen, aber nicht fürs Klima.**

Robin Wood: „Kompensationsprojekte (Greenwashing, Offsets) sind ein Freibrief zur Verschmutzung. Sie lenken von echten Lösungen ab. Emissionen müssen dort reduziert werden, wo sie entstehen. Deshalb ist es notwendig, dass das Flugverkehrsaufkommen nicht wächst, sondern zurückgeht. Darum: **Keine neuen Flughäfen oder Flughafenausbauten.**“

Für den Klimaexperten Karl-Otto Schallaböck (freier wissenschaftlicher Mitarbeiter, früher Wuppertal Institut) nützt die freiwillige CO₂-Abgabe in erster Linie dem schlechten Umweltbewusstsein, nicht aber dem Klima: „Man muss sich klar machen, dass eine einzelne Urlaubsreise ins Mittelmeer die Umwelt fast im gleichen Maß belastet, als würde man das ganze Jahr Auto fahren“, sagt er. Die freiwillige Abgabe diene dem Klima nur insofern, als dass sie auf ein Problem aufmerksam mache, mit dem man sich auseinandersetzen müsse.

(Quelle: n-tv.de / Ratgeber 21.07.2007)

Bleibt als Resümee

ein Zitat der Umwelt-Organisation Robin Wood:

„Das Klima schützt, wer wenig fliegt. Alles andere ist Quark.“

Links:

www.bund.net

www.brot-fuer-die-welt.de

www.fluglaerm.de

www.dnr.de

www.foes.de

www.klima-allianz.de

www.robinwood.de

www.vcd.org

