



Die aus Abgasen gebildeten Kondensstreifen und Zirruswolken bewirken, dass Wärme zur Erde zurückreflektiert wird. FOTO: DPA

## Alternatives Fliegen

### Umweltschützer kritisieren den Flugverkehr und fordern eine Klimaabgabe

VON FRANK-THOMAS WENZEL

Berlin.

Airports verschlingen riesige Mengen an Subventionen. Die Fliegerei belastet die Umwelt übermäßig, es droht ein sich verschärfendes Lohndumping, und Möglichkeiten zur Lärminderung werden nicht ausgeschöpft – ein absolutes Totalversagen bescheinigen acht Nichtregierungsorganisationen (NGO) den Regierenden. Sie fordern eine radikale Neuorientierung. Hinter der am Dienstag präsentierten Studie stehen der Bund für Umwelt und Naturschutz, Brot für die Welt, die Bundesvereinigung gegen Fluglärm, der Deutsche Naturschutzring, das Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft, die Klima-Allianz Deutschland, Robin Wood und der Verkehrsclub Deutschland. Nächstes Frühjahr will die Bundesregierung ihr Luftverkehrskonzept vorstellen.

Überkapazitäten: In Deutschland gibt es ein enorm dichtes Netz. Die Folge ist, dass von den 16 internationalen Flughäfen nur sechs schwarze Zahlen schreiben. Die übrigen zehn und die 19 regionalen Standorte mit Start- und Landebahnen erwirtschaften dauerhaft Verluste. Da sie sich weitgehend im Besitz von Kommunen und Ländern befinden, sind sie dauerhaft auf Subventionen des Steuerzahlers angewiesen. Es geht um Summen von bis zu 18 Millionen Euro pro Jahr – etwa für Frankfurt-Hahn. Die NGOs fordern, diese „Überversorgung“ abzubauen. Das würde auf die Schließung einer ganzen Reihe von regionalen Flughäfen hinlaufen. Die sechs großen Airports mit Frankfurt an der Spitze, die ihre Passagierzahlen wie etwa auch Berlin-Tegel zuletzt teils deutlich steigern konnten, sollen den Kern eines neuen Flughafensystems bilden.

Verlagerung auf die Schiene: Inlandsflüge sind Umweltschützern eigentlich schon immer ein Ärgernis. Denn Belastung durch Treibhausgase liegt bei Fliegern etwa 20 Mal höher als bei der Bahn. Die

Autoren der Studie verlangen deshalb eine Verlagerung von innerdeutschem Flugverkehr auf die Schiene, was bislang „nicht ansatzweise ausgeschöpft“ werde. Der Ausbau der Hochgeschwindigkeitsstrecken mache es möglich, im Jahr 2018 etwa 200 000 Flugbewegungen zugunsten des Zugverkehrs zu streichen. Davon werde die Bahn profitieren, die neue Kunden gewinnen könne. Die Airlines könnten sich Zubringerflüge ersparen, mit denen sie derzeit wegen geringer Auslastung kaum Geld verdienen. Voraussetzung sei aber, das sogenannte Air-Rail-System auszubauen. Dabei geht es um die intelligente Verknüpfung der Beförderung per Bahn und Flugzeug.

**Klimaschutz:** Aus Sicht der NGOs ist die Luftfahrt massiv für das Aufheizen der Atmosphäre verantwortlich: Flugzeuge stoßen CO<sub>2</sub> und andere Klimagase aus, die in großen Höhen erheblich stärkere Negativ-Effekte als auf dem Boden erzeugen. Zudem bewirken die aus Abgasen gebildeten Kondensstreifen und Zirruswolken, dass Wärme zur Erde zurückreflektiert wird. Das Luftverkehrskonzept der acht Organisationen fordert deshalb, die Airlines erheblich stärker als bisher in den Klimaschutz einzubinden. Als wichtigstes Instrument wird eine international geltende Klimaabgabe vorgeschlagen, die 2020 mit zehn Dollar pro Tonne Treibhausgas beginnen und bis 2030 auf 80 Dollar gesteigert werden soll. Die Höhe der Abgabe soll abhängig von Flugrouten und Flughöhen sein, um Fluggesellschaften zu ermuntern, die Bildung von Kondensstreifen und Zirruswolken zu vermeiden.

**Lärmschutz:** Auch beim Thema Fluglärm ist die Politik bislang unter ihren Möglichkeiten geblieben, sagen die Autoren des alternativen Luftfahrtkonzepts. Es brauche künftig an allen Airports festgeschriebene Pläne, um den Krach der Flieger zu bekämpfen. So müssten schrittweise Lärmobergrenzen eingeführt werden. Acht Stunden Nachtruhe müssten obligatorisch werden. Und die Höhe der Gebühren für Starts und Landungen müssten noch viel stärker abgestuft werden. Nach dem Prinzip: Wer viel Krach macht, muss erheblich mehr zahlen.

**Arbeitsbedingungen:** Der Boom bei den Billigfliegern hat auch das Lohndumping in die Luftfahrtbranche gebracht. Beim Marktführer Ryanair haben Piloten und Flugbegleiter inzwischen den Status von Leiharbeitern. Sie verdienen nur dann Geld, wenn sie im Flugzeug unterwegs sind. Lohnfortzahlung bei Krankheit gibt es nicht. Dies erhöht den Druck auf etablierte Airlines wie die Lufthansa, die ihre Belegschaft erheblich besser bezahlen. Hinzu kommen auf der Langstrecke als Konkurrenten die Airlines aus den Golfstaaten, die von ihren Regierungen massiv unterstützt werden, wodurch Ticketpreise gedrückt werden. Es bestehe in der Branche die Gefahr „eines Wettlaufs nach unten“, heißt es in der Studie. Um dies zu verhindern, müssten mit den Golfstaaten Verträge geschlossen werden, die Discounttickets unter dem Marktpreis ausschließen. Scheinselbstständigkeit und Scheinleiharbeit müssten durch schärfere EU-Gesetze verboten werden.