

Rede Winfried Hermann:

Bord of arline representatives in Germany (BARIG) 16.9.2004

Luftverkehr in Deutschland – Grüne Positionsbestimmung

Anrede

Grüne sind keine Fluggegner

Grüne und Umweltschützer gelten in Kreisen der Flugwirtschaft noch immer als Gegner, die nur eines im Sinn haben:

- Fliegen zu verteuern und
- Am liebsten aus Umweltschutzgründen zu unterbinden.

Das ist ein sehr pauschales Urteil, um nicht zu sagen ein Vorurteil.

Richtig ist, dass das Flugzeug ein Verkehrsmittel ist, das wie alle Verkehrsmittel Mobilität ermöglicht. Und das besondere Vorteile hat: Es ist schnell und überwindet große Entfernungen.

Niemand hätte noch vor Jahrzehnten gedacht, wie viele Menschen sich dank des Flugzeugs in einem Bruchteil der Reisezeiten früherer Tage rund um den Globus bewegen.

Die meisten von uns wissen jedenfalls, mit dem Fahrrad kommt man nicht nach Amerika und nach Istanbul fährt kaum jemand mit dem Zug.

Übrigens: Ich persönlich fliege sogar sehr gern.

Verkehrspolitik ist aber keine Geschmacksache, sondern höchst rational und nicht nur verantwortlich für ein Höchstmaß an Mobilität, sondern auch für das Wohl von Mensch und Umwelt.

Unbestritten hat Fliegen auch Auswirkungen auf die Umwelt, auf Menschen auf die Natur, auf das Klima. Diese Aspekte können wir nicht ausblenden. Leider wird das interessenbedingt zu oft getan

Wir wollen Luftverkehr nachhaltig umgestalten, also: umwelt- und vor allem klimaschonend, sozialverträglich und wirtschaftlich.

Wir brauchen eine intelligente Infrastruktur

Es ist evident: Der Luftverkehr hat in den letzten Jahrzehnten zunehmend an Bedeutung gewonnen.

Nach den Einbrüchen in Folge des 11. September 2001 und der SARS-Krise in 2002 wächst der Luftverkehr auch in Deutschland wieder kräftig.

Das zeigen die Zuwachsraten im Personen- und im Cargoverkehr.

- Allein im ersten Quartal 2004 nahmen die innerdeutschen Flüge 2,1 Prozent auf 5,3 Millionen Fluggäste zu.
- Im internationalen Luftverkehr schnellten die Zahlen sogar um 12,3 Prozent auf 11,1 Millionen Passagiere herauf.

Es kommt darauf an, das Wachstum sozial- und umweltverträglich zu gestalten.

Luftverkehr und die Luftverkehrswirtschaft sind wichtige Wirtschaftsfaktoren für die Bundesrepublik Deutschland.

An Verkehrsflughäfen sind zahlreiche Arbeitsplätze entstanden. In manchen Regionen ist der Flughafen größter Arbeitgeber.

Als Exportland ist Deutschland auf gute kontinentale und interkontinentale Anbindungen angewiesen.

Ich sage diese für sie selbstverständlichen Einsichten, weil man uns Grünen selbstverständlich unterstellt, wir sähen nur die Umweltaspekte.

Für eine optimale und intelligente Infrastrukturgestaltung brauchen wir eine enge Verzahnung der Verkehrsträger bundesweit. Wir müssen Bahn- und Flugverkehr intelligent verknüpfen.

Der Anschluss der internationalen Flughäfen an das Netz der Deutschen Bahn AG bietet hierfür hervorragende Möglichkeiten.

In Stuttgart und Köln ist es mit dem AIRail-Konzept der Lufthansa gelungen, den Check In für den Flughafen schon am Bahnhof zu beginnen. Wir brauchen mehr Kooperation zwischen den großen Flughäfen. Die Flughäfen Frankfurt und Köln/Bonn sind seit Juni mit dem ICE nur noch 58 Minuten voneinander entfernt. Aber es gibt erst eine Direktverbindung. Das müssen wir ändern und solche Konzepte gilt es auszubauen.

Denn nur durch ein optimales Angebot der Anreise zum Flughafen mit der Bahn, sind viele Kurzstrecken im Flugverkehr vermeidbar.

Wir plädieren für eine Luftverkehrsinfrastruktur, die Teil eines intermodalen Verkehrskonzeptes sein muss! Hierbei sind Flug-, Straßen- und Bahnstrecken so aufeinander abzustimmen, dass die Menschen mobil sein können und unnötige Verkehrsbewegungen und Flächenversiegelungen für Straßen und Schienen vermieden werden können. So lassen sich Mobilitätsbedürfnisse und Umweltschutz verbinden.

Eine Art Masterplan Flugverkehr in Deutschland würde auch ein anderes Problem lösen helfen: Das scheinbar unkontrollierte Entstehen von Regionalflughäfen, an denen so genannte low-cost-carriers fliegen.

Deutschland braucht nicht mehr als 2-4 interkontinentale Flughäfen und 10-15 nationale und europäische Flughäfen. Nicht jeder Interkontinentalflug muss über den Engpass Fraport. Es ist aus grüner Sicht aber ökonomisch und ökologisch unverantwortlich, wenn aus Regionalinteressen überall mit öffentlichen Mitteln neue Regionalflughäfen entstehen, die dann Low cost carrier anlocken müssen.

Billigflieger

Im Wettbewerb der Luftfahrt haben ‚Billigflieger‘ (engl.: No service carrier oder low cost carrier) starken Zuwachs erfahren. Sicher werden im Konkurrenzkampf nicht alle New-comer-Firmen überleben.

Flugunternehmen wie Rynair oder easy-jet gewinnen immer mehr Kunden mit niedrigen Ticketpreisen.

Zwar sind sie nicht immer so niedrig, wie die Werbung suggeriert, aber zum Teil werden unglaubliche Preise angeboten.

Beispiel: So kann man aktuell mit Hapag-Loyd-express von Berlin-Tegel für nur 29,99 Euro – inklusiv Steuern und Gebühren - nach Neapel fliegen.

Man fragt sich ernsthaft: „Wie machen die das?“

Der große Anteil der Kostenvorteile (ca. 80%) ergibt sich aus dem Geschäftsmodell:

- weniger Komfort (mehr Sitzreihen),
- Senkung der Kosten für den Gepäcktransfer,
- Hohe Auslastung (langes in-der-Luft-halten der Flugzeuge),
- Kauf- und Checkverfahren via Internet,
- Schlechter Bezahlung des Personals

Viele Leistungen sind in den niedrigen Ticket-Preisen nicht enthalten und kommen hinzu: Steuern, Gebühren, Versicherungen etc.).

Folgen der Liberalisierung des Flugverkehrs

Es war erklärtes Ziel der Liberalisierung im europäischen Luftverkehr, dass die Preise fallen. Das ist geschehen und für die Verbraucher ist es gut. Aber es ist aus Gründen des Umwelt- bzw. Klimaschutzes und letztlich auch aus wirtschaftlicher Sicht nicht sinnvoll und auch nicht verantwortungsvoll, wenn Tickets zu unterirdischen Dumpingpreise angeboten werden.

Beispiel: Wenn Tickets für Flüge von Berlin nach Barcelona oder Stuttgart nach Venedig billiger angeboten werden als der Taxipreis der jeweiligen Stadt zum Flughafen, dann kann das in der freien Marktwirtschaft nicht verboten werden.

Es zeigt übrigens auch das Wachstum beim Flugverkehr kommt nicht von selbst. Der „Bedarf“ wird vielmehr erzeugt, Nachfrage abgestoßen, man wird sozusagen zum

billigfliegen verführt. So fliegt man für wenige Tage weit weg, weil es billiger ist als mit der Bahn in die näherer Umgebung.

Überdies wird durch die Konkurrenz der Billigflieger der Markt auf Kosten der etablierten großen Flughäfen aufgemischt. Schon jetzt verlieren die großen Drehkreuze eine Vielzahl von Kunden an die nicht selten in der Nähe gelegenen Regionalflughäfen.

Beispiel: Der Flughafen Hahn im Hunsrück – angefliegen von Ryanair verzeichnete mit 2,4 Mio. Fluggästen zwei Drittel mehr als im Jahr zuvor, im selben Zeitraum musste der große Nachbar Frankfurt ein leichtes Minus von 0,2 % hinnehmen.)

Ein Kostenfaktor sind stark ermäßigte Start-, Lande- und Abfertigungsgebühren an den kleinen Regionalflughäfen. Kommunen unterstützen oft den Bau von Kleinflughäfen, weil sie sich davon Regionalentwicklungseffekte erhoffen, also Arbeitsplätze im Service für die Fluggäste und am Flughafen selbst.

Wir können auch als Grüne Regierungspartei die Entstehung der Regionalflughäfen leider nicht unterbinden. Flughafenpolitik ist bei uns Ländersache.

Wir müssen daher gemeinsam mit den Ländern die Planung im Flughafenbereich verbessern oder dafür sorgen, dass zumindest internationale/ interkontinentale Flughäfen als Teil der Infrastrukturplanung in die Kompetenz des Bundes überführt werden.

Klimaschutz und Flugverkehr

Der Luftverkehr hat in hohem Maße ökologisch schädliche Folgewirkungen: Er schädigt das Klima in besonderer Weise und sorgt durch Lärm- und Schadstoffemissionen für eine erhebliche Beeinträchtigung von Umwelt und Gesundheit.

Neue wissenschaftliche Erkenntnisse zeigen, dass der Flugverkehr in seiner Klimawirkung bisher deutlich unterschätzt wurde: Die Klimaschädlichkeit der Schadstoffemissionen ist in großen Höhen um das 2-4fache größer als auf dem Boden.

Der Flugverkehr trägt heute aufgrund des Flugverkehrswachstums, vor allem aber wegen der von Flugzeugen ausgehenden Kondensstreifen und Wolkenbildung, schätzungsweise mit rund 9 % zum Treibhauseffekt bei. Das Umweltbundesamt erwartet eine Verdreifachung der Kohlendioxidbelastung bis 2030 z.B. durch den deutschen Flugverkehr.

Wenn die Trends ungebrochen weitergehen, hieße das: Alles was wir an Treibhausgasemissionen im Straßenverkehr, in der Wirtschaft, in der Energiewirtschaft und in den privaten Haushalten mühsam einsparen, wird durch das Luftverkehrswachstum wieder zunichte gemacht. Das kann nicht vernünftig sein.

Eine steuerliche Begünstigung des Flugverkehrs steht daher im Widerspruch zu einer verantwortungsvollen Klimapolitik und damit zu einem zentralen Anliegen Grüner Politik.

Um es an dieser Stelle noch einmal klar zu sagen:

Es geht nicht um eine simple Belastung des Flugverkehrs, sondern um eine Anlastung eines Teils der so genannten externen Kosten.

Und es geht um die Gleichbehandlung der Verkehrsträger, um die Beseitigung von Wettbewerbsnachteilen anderer Verkehrsmittel, insbesondere der Schiene.

Und es geht um Anreize: Kerosin und Treibhausgase einzusparen.

Wir müssen die Treibhausgasemissionen im Verkehr bis 2012 reduzieren, um den internationalen Klimaschutzverpflichtungen im Rahmen des Kioto-Protokolls nachzukommen. Ab 2012 muss der internationale Flugverkehr in Klimaschutzregime aufgenommen werden!

Die Politik der Bundesregierung verfolgt deshalb u. a. das Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Alle verkehrspolitischen Entscheidungen sollen sich an diesem Ziel orientieren. Darüber hinaus braucht es faire Wettbewerbsbedingungen, Kostenwahrheit und die steuerlich ausgewogene Behandlung des Schienen- und Flugverkehrs.

Atmosfair – Ein gelungenes Beispiel für Flugpreise, die die ökologische Wahrheit sagen

Das Bundesumweltministerium hat gemeinsam mit Germanwatch und dem Forum Anders Reisen ein Angebot zum klimabewussten Fliegen entwickelt.

„Atmosfair“ heißt die Initiative und richtet sich an Menschen, die auf einen Flug nicht verzichten können oder wollen, denen aber die Klimafolgen des Fliegens nicht gleichgültig sind.

Umweltbewusste Passagiere können zukünftig bei „atmosfair“ mit Hilfe eines Emissionsrechners ausrechnen lassen, wie viel Klimagase ihre Flugreise verursacht. Und sie können freiwillig einen Beitrag leisten, um Emissionen mit vergleichbarer Klimawirkung wie die ihrer Flugreise an anderer Stelle wieder einzusparen.

Das Geld fließt in Klimaschutzprojekte in Entwicklungsländern, die hohen Umwelt- und Sozialstandards genügen. Der Kunde kann das Geld gleichzeitig mit seinem Ticket oder direkt über die Homepage von „atmosfair“ einzahlen.

Projekte: In Indien werden 10 Großküchen mit solarthermischen Anlagen ausgestattet. Damit können Schulen, Kliniken und Klöster ihre Energie fürs Kochen statt aus Dieselöl oder Holz, wie sonst üblich, aus der Sonne beziehen. Und es entstehen 20 Arbeitsplätze.

Rahmenbedingungen für den Flugverkehr in Deutschland

Ungleiche Wettbewerbsbedingungen Bahn und Flugzeug

Für einen fairen Wettbewerb der Verkehrsträger müssen die Rahmenbedingungen sowohl gerecht und transparent sein als auch dem Prinzip der Gleichbehandlung folgen. Das bedeutet: Alle Verkehrsträger müssen gleiche Chancen im Wettbewerb erhalten, dies gilt insbesondere für die Besteuerung von Straßen-, Luft- und Schienenverkehr.

So hat die rot-grüne Bundesregierung aus verkehrspolitischen Gründen im Rahmen der Ökologischen Steuerreform für den Schienenverkehr einen ermäßigten Stromsteuersatz (in Höhe von 1,142 Cent/Kwh) und eine Mineralölsteuererstattung (von 5,402 Cent/Liter) eingeführt.

Zwischen Bahn und Flugverkehr gibt es aber weiterhin eklatante Unterschiede bei der Besteuerung. Während Fluggesellschaften weder eine Mineralölsteuer auf Kerosin, noch Ökosteuern noch eine Mehrwertsteuer für grenzüberschreitende Flüge zahlen müssen, greifen bei Bahnunternehmen die allgemeine Mineralölsteuer in voller Höhe und auch der volle Mehrwertsteuersatz für den Personenfernverkehr in Höhe von 16%.

Diese Privilegierung des Flugverkehrs ist steuer- und wettbewerbspolitisch nicht gerechtfertigt und ökologisch kontraproduktiv. Billigfliegen heißt eben auch zu Lasten der Umwelt fliegen. Die Preise sagen nicht die ökologische Wahrheit.

Mehrwertsteuer

In allen EU-Ländern – bisher abgesehen von Deutschland – unterliegt der Bahnverkehr keiner oder einer ermäßigten Mehrwertsteuer.

Deshalb sollen Fahrgäste auch in Deutschland künftig nur den reduzierten Mehrwertsteuersatz von 7% statt 16% auf Fahrscheine im Personenfernverkehr bezahlen (Kosten 200-300 Mio. Euro).

Zur Gegenfinanzierung in den öffentlichen Haushalten müssen wir die Mehrwertsteuerbefreiung für die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Flugverkehr abschaffen (bringt ca. 500 Mio. Euro). Leider ist dies bisher am Bundesrat gescheitert.

Kerosinsteuer

Die Einführung einer nationalen Kerosinsteuer ist aufgrund der neuen EU-Energiesteuerrichtlinie möglich. Aus umwelt- und wettbewerbspolitischen Gründen ist die Einführung einer Kerosinsteuer sehr sinnvoll.

Es muss jedoch dabei beachtet werden, dass die Besteuerung nicht so hoch ist, dass sie „Tanktourismus“ fördert. Wenn Flugzeuge in Deutschland mit halbleerem Tank starten und zum Tanken einen Zwischenstopp im Ausland einlegen, dann wäre das eine fiskalische und ökologische Dummheit.

Wir Grüne halten nach wie vor eine europäische Lösung für wünschenswert. Sollte sich der Prozess auf europäischer Ebene jedoch weiter verzögern, so halten wir es für unabdingbar, die Option der Einführung einer nationalen Kerosinsteuer zumindest ernsthaft zu prüfen. Damit würde bei der Energiebesteuerung ein Schritt zu gleichen Wettbewerbschancen der verschiedenen Verkehrsträger gemacht werden.

Außerdem würden auf diesem Weg zumindest ein Teil der enormen externen Kosten des Flugverkehrs verursachergerecht bewertet.

Schutz vor Fluglärm

Novelle des Fluglärmgesetzes 2004

Die Novelle des Fluglärmgesetzes von 1971 ist seit langem überfällig. Fluglärm bedeutet für viele Menschen eine Beeinträchtigung von Gesundheit, Ruhebedürfnis und Lebensqualität.

Das Bundesumweltministerium (BMU) hat am 22. Juni 2004 den Referentenentwurf eines Gesetzes zur Novellierung des Fluglärmgesetzes vorgelegt, in dieser Woche hat hierzu die Anhörung der Verbände stattgefunden. 2005 soll der Bundestag das Gesetz verabschieden.

Mit der Neufassung des Fluglärmgesetzes sollen wesentlich mehr Menschen in der Umgebung der Flughäfen Ansprüche auf Schallschutz erhalten. Außerdem wird für eine vorausschauende Siedlungsplanung in lärmbelasteten Bereichen um die Flughäfen gesorgt, um künftigen Lärmkonflikten besser vorzubeugen. Der Gesetzentwurf legt fest, dass die Betreiber der größeren zivilen und militärischen Flugplätze lärmbelasteten Anwohnern die erforderlichen baulichen Schallschutzmaßnahmen, vor allem den Einbau von Schallschutzfenstern, finanzieren müssen.

Erweiterter Anwendungsbereich

Diese Pflichten sollen künftig für alle Verkehrsflughäfen gelten, darüber hinaus auch für die großen Verkehrslandeplätze, wo Linien- oder Charterverkehr stattfindet und an denen mehr als 25.000 Starts und Landungen im Jahr durchgeführt werden. Neben den zivilen Verkehrsflugplätzen erfasst der Gesetzentwurf auch die militärischen Flugplätze.

Strengere Grenzwerte

Die Grenzwerte für die Lärmschutzzonen sollen entsprechend der wissenschaftlichen Erkenntnisse und dem Stand der Technik verschärft werden. Die Neuregelung gleicht die Lärmschutzstandards beim Neu- und Ausbau von Straßen und Schienenstrecken an.

Erstmals sollen für Flughäfen mit relevantem Nachtflugbetrieb auch Nacht-Schutzzonen festgelegt werden. Ziel dieser Neuregelung ist es, die von Nachtfluglärm betroffenen Menschen vor gesundheitsrelevanten Schlafstörungen zu schützen.

Die Grenzwerte der Tag- und Nachtschutzzonen für wesentliche Ausbauprojekte von Flughäfen sollen deutlich schärfer werden, um den ‚Stand der Technik‘ durchzusetzen

Optimierung der Messverfahren

Die Belastung durch Fluglärm wird rechnerisch ermittelt. Im Rahmen der Novelle soll allerdings ein modernisiertes und wirkungsgerechtes Ermittlungs- und Bewertungsverfahren für Fluglärm eingeführt werden. Dieses orientiert sich stärker an den auch bei anderen Lärmquellen (Straße, Schiene, Industrie) benutzten Verfahren, so dass die Vergleichbarkeit der Belastungsdaten verbessert wird.

Baubeschränkungen

Das Fluglärmgesetz schränkt Bauvorhaben in vom Lärm hochbelasteten Bereichen deutlich ein und beugt so dem Entstehen künftiger Lärmkonflikte vor.))

Kosten und Kostenverteilung

Das novellierte Fluglärmgesetz wird in den nächsten 10 Jahren Investitionen in den Lärmschutz auslösen. Aktuelle Schätzungen des Umweltbundesamtes gehen von

rund 500 Mio. € für die deutschen Verkehrsflugplätze aus. Für den Bereich der militärischen Flugplätze ergibt sich ein Kostenrahmen von rund 100 bis 200 Mio. €. Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Flugplatzunternehmen berücksichtigt der Gesetzentwurf insbesondere dadurch, dass die Kostenfolgen für bauliche Schallschutzmaßnahmen an Wohngebäuden und schutzbedürftigen Einrichtungen in den Tag- und Nacht-Schutzzonen 1 auf insgesamt rund 10 Jahre verteilt werden. Durch die Neuregelung erhält die Luftverkehrswirtschaft die erforderliche Planungs- und Rechtssicherheit. Zugleich wird die Möglichkeit geschaffen, die Schallschutzkosten unter Berücksichtigung des Verursacherprinzips an die Fluggesellschaften, Passagiere und Frachtversender weiterzugeben. Schätzungen gehen bei einer Verteilung auf 10 Jahre von Kosten in Höhe von rund 1 bis 2 € pro Flugticket aus.

Bessere Beteiligung der Betroffenen BürgerInnen

Die Novelle sieht eine bessere Information und Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger in Beratungs- und Entscheidungsgremien vor.

Kernanliegen der Novelle sind:

- Die Verbesserung des Gesamtschutzniveaus durch deutlich schärfere Grenzwerte,
- die Modernisierung und Vereinheitlichung der Lärmberechnungsmethoden,
- eine stärkere Berücksichtigung und Gewichtung fluglärmbedingter Beeinträchtigungen zur Nachtzeit,
- höhere Standards für Aus- und Neubau von Flughäfen und
- die Stärkung der Bürgerbeteiligung.

Weitere Instrumente zum Schutz vor Fluglärm

Darüber hinaus gilt es auch europäische Instrumente nutzen, die zum Schutz vor Lärmbelastungen beitragen können.

So stellt unserer Auffassung nach der „ausgewogene Ansatz“ (balanced approach) der EU-Richtlinie über Regeln und Verfahren für lärmbedingte

Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft (RL 2002/20/EG) ein wichtiges Instrument zur Lösung von Konflikten um Lärmbelastungen an Standorten dar.

Die Umsetzung der EU-Richtlinie (RL 2002/49/EG) über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm leistet einen Beitrag zur Minimierung der Lärmbelästigung. Sie sieht einheitliche Messverfahren für alle Lärmquellen und Kartierungen sowie die Ausarbeitung von Aktionsplänen zur Lärmbekämpfung vor.

Fazit

Flugverkehr und Flugverkehrswachstum bringen neben positiven Effekten auch ökologisch problematische Aspekte mit sich: Klima-, umwelt- und gesundheitliche Belastungen.

Verantwortungsvolle Politik muss hierfür Lösungen anbieten. Es geht um einen fairen Kompromiss zwischen wirtschaftlichen Interessen, Anwohnerbedürfnissen und Umweltbelangen.

Die Lösung muss sich am Leitbild der Nachhaltigkeit orientieren.

Flugverkehr kann sich dauerhaft nur entwickeln, wenn Politik für diesen fairen Ausgleich sorgt.

Die Flugwirtschaft sollte ein Interesse daran haben, dass dieser faire Ausgleich gelingt, weil nur dann Flugverkehr dauerhaft auf Akzeptanz stößt.