



Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim (BIFR)

Mitglied im Bündnis der Bürgerinitiativen (BBI)
"Kein Flughafenausbau - Für ein Nachtflugverbot von 22 - 6 Uhr"
und im Netzwerk "Stay Grounded"



29.10.2024

Schrumpft der Luftverkehr ?

Glaubt man dem aktuellen Medien-Rummel, könnte es demnächst **schwierig werden, in den Urlaub zu fliegen**. Airlines [rebellieren gegen steigende Gebühren](#) und sagen [Goodbye Deutschland!](#) Für die Wintersaison wird gar eine [Eiszeit an deutschen Flughäfen](#) angekündigt.

Zwar trifft es aktuell hauptsächlich den **Flughafen Hamburg**, der dahinter [ein Komplott vermutet](#), aber auch andere Flughäfen sind betroffen: so [streicht Ryanair](#) auch Verbindungen in Berlin und Köln und gibt Dortmund, Dresden und Leipzig ganz auf. Und auch anderswo [wird gerechnet](#) oder auch [gedroht](#).

Die Politik reagiert zwiespältig.

Während die Regierung in Hamburg auf die gestiegenen Kosten verweist und die geplante Erhöhung der Flughafen-Entgelte (noch?) verteidigt, [nörgelt die CDU-Opposition](#). Bundesverkehrsminister Wissing ist diensteifrig dabei, [zu prüfen](#), wo er die Fluggesellschaften auf Kosten der Steuerzahler weiter entlasten kann.

Als erstes möchte er erreichen, dass sie [weiterhin](#) keine kostendeckenden Beiträge für die Flugsicherung, von der sie ganz alleine profitieren, zahlen müssen. Aber auch sämtliche sonstigen Abgaben, insbesondere wenn sie irgendwie mit Klimaschutz in Verbindung stehen, sind ihm natürlich ein Dorn im Auge.

Hintergründe dazu, was da aktuell warum gestrichen werden soll und wie das Gejammer der Fluggesellschaften insgesamt einzuschätzen ist, finden sich in den Medien relativ selten. Nur hin und wieder dürfen z.B. Kommentare [darauf hinweisen](#), dass unter Klimaschutz-Gesichtspunkten "*Fliegen insgesamt ... viel zu billig*" ist.

Was aber **passiert aktuell wirklich**? Schon lange ist klar, dass das im Luftverkehr angestrebte [Katastrophen-Wachstum](#) auch wegen interner Probleme, insbesondere der [Krise beim Flugzeugbauer Boeing](#), nicht realisiert werden kann. So ist z.B. Ryanair mit einer reinen Boeing-Flotte ganz besonders



(Grafik: Stay Grounded (verändert), Minister-Foto: [Der Postillon](#))

von deren Lieferschwierigkeiten [betroffen](#) und muss mangels neuer Flugzeuge [geringeres Wachstum](#) planen. Gestrichen wird dabei natürlich zuerst da, wo die Renditen niedriger oder unsicherer sind. Wenn dann irgendwo Abgaben Billigst-Lockangebote im unteren zweistelligen Euro-Bereich (bei Ryanair 15,99 € für Europa-Ziele ab Hahn) unattraktiv machen, fallen sie eben dort weg.

Da auch **Airbus** wegen [Lieferengpässen](#) und [anderen Problemen](#) nicht wie geplant liefern kann, scheitern auch die Wachstums-Phantasien anderer Fluggesellschaften an fehlenden Flugzeugen und [eigener Unfähigkeit](#). Wohl deshalb liess auch [Fraport-Chef Schulte](#) seinen Beitrag zum Thema im letzten Monat überschreiben: *"Erholung abhängig von Boeing und Lufthansa"*, auch wenn er natürlich pflichtgemäß ebenfalls immer auf die "hohen Standortkosten" hinweist.

Dazu kommt, dass auch der [Arbeitsmarkt](#) im Sektor Luftverkehr Verzerrungen aufweist, die zu Engpässen führen, sowohl bei passend qualifizierten Pilot*innen als auch insbesondere beim Kabinenpersonal. Dabei handelt es sich nicht nur um die Nachwirkungen der Corona-Pandemie, sondern auch um [längerfristige Folgen](#) der neoliberalen Deregulierung des Luftfahrtsektors.

Tatsächlich **ist die Situation für die Luftverkehrswirtschaft bei Weitem nicht so kritisch**, wie das Gejammer glauben machen soll. Der Flughafen Hamburg, dem ach so furchtbare Kürzungen drohen, erlebt gerade einen [Boom](#), den er nur aufgrund der technischen Aufrüstungen der jüngsten Zeit bewältigen kann. Und worin der *"schwere Schlag für den Wirtschaftsstandort Hamburg"* bestehen soll, den [die CDU beklagt](#), wenn Eurowings die Kurzstrecken-Verbindung nach Köln-Bonn einstellt und ein paar Urlaubsdestinationen nicht mehr oder weniger häufig angefliegen werden, erschliesst sich normal denkenden Menschen auch nicht.

Dass **Ryanair** (knappe) Flugzeuge und Personal ständig hin und her schiebt, um seine Profite zu optimieren, ist bekannt und auch in Frankfurt schon passiert - ohne [dramatische Folgen](#). In Hamburg sind nicht einmal Ryanair-Flugzeuge stationiert, und die meisten Ziele werden auch von anderen Billigfliegern angeboten.

Auch anderweitig spart Ryanair kreativ. Ab nächstem Jahr soll es [nirgendwo mehr Ryanair-Schalter geben](#), die Fluggäste müssen sich per App durch die Flughafen-Dschungel kämpfen. Ein Gerücht ist bisher allerdings nur, dass beim Boarding Feuchttücher ausgegeben werden sollen, damit die Passagiere ihre Sitze selber reinigen können, und unter den Reisenden mit den Billigst-Tickets ausgelost wird, wer das Klo putzen muss.

Lufthansa, deren Chef [vor knapp einem Jahr](#) noch öffentlich geprahlt hatte: *"Uns gehts prächtig"*, ist trotz [einiger kleiner Rückschläge](#) und [Dummheiten](#) weiter auf Expansionskurs, etabliert [neue Billigtöchter](#), [integriert ITA Airways](#) (vormals Alitalia) und hat schon ein Auge auf den [nächsten Übernahmekandidaten](#) geworfen. Trotzdem wird natürlich [pflichtgemäß mitgejammert](#).

Eurowings als Teil des Lufthansa-Konzerns hat ebenfalls [keine besonderen Probleme](#). Einige der jetzt in Hamburg zur Streichung angekündigten Strecken waren erst [in diesem Jahr aufgenommen](#) worden und vermutlich nicht rentabel genug. Und Kurzstrecken sollen im Lufthansa-Konzern ja künftig [bei City Airlines konzentriert](#) werden.

Condor versucht schon seit Jahren, Kapazitätsprobleme mit der Einbeziehung von "Noch-billiger-Fliegern", darunter eine [estnische Schwester-Gesellschaft](#), zu bewältigen. Das wird vermutlich [auch 2025](#) Teil der Strategie sein.

Allerdings steht Condor spätestens seit der Insolvenz der Muttergesellschaft Thomas Cook 2019 generell unter massivem Druck, besonders von Seiten der [Lufthansa](#) und deren Tochter [Discover](#). Ohnehin zur Hälfte im Besitz eines Investors, der dafür bekannt ist, Fluggesellschaften aufzukaufen, zu sanieren und profitabel zu verkaufen (die andere Hälfte gehört über eine gemeinsame Gesellschaft dem Bund und dem Land Hessen, die solchem Tun natürlich nicht im Weg stehen), ist sie ein heisser Kandidat für die weitere [Konsolidierung](#) des Luftverkehrsmarktes in Europa. Möglicherweise kriecht sie doch bald wieder unter die Fittiche des Kranichs, wo sie [vor vielen Jahren](#) angefangen hat.

Im Ergebnis zeigt daher auch die [Flugplan-Entwicklung](#), dass **von Schrumpfung keine Rede sein kann** und lediglich das Wachstum nicht so stark ist, wie es Airlines und Investoren gerne hätten. Dass dabei immer wieder betont wird, dass der deutsche Markt *"der gesamteuropäischen Entwicklung damit weiterhin hinterher"* hinke und anders als in anderen Ländern *"weiterhin unter dem Niveau von vor der Corona-Pandemie"* liegt, zeichnet aber ein unvollständiges Bild.

Zum Einen wird immer wieder verdrängt, dass die Jahre 2018 und 2019 in Europa von einem derart chaotischen Flugbetrieb geprägt waren, dass selbst die Luftverkehrswirtschaft [einräumen musste](#), dass *"auch der Himmel mal an seine Grenzen"* stößt, und daher als Norm nicht wirklich taugen. Zum Anderen zeigt eine [Detail-Betrachtung](#), dass die "16 % weniger" (die inzwischen 13 % sind) vor allem dadurch bedingt sind, dass der absolut unnötige innerdeutsche Luftverkehr auf knapp die Hälfte der Vor-Corona-Zahlen gesunken ist, während Mittel- und Langstrecken mit wenigen Ausnahmen auf oder über dem Vor-Corona-Niveau sind. Der gerade bekannt gegebene [Winterflugplan FRA](#) bestätigt dieses Bild.

Das hängt auch damit zusammen, dass der Bereich des geschäftlichen Flugverkehrs [in vielen Regionen schrumpft](#) und die Bedeutung des Luftverkehrs für die generelle wirtschaftliche Entwicklung abnimmt.

Warum also das ganze Gejammer? Dem 'Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft' [geht es angeblich](#) *"im Kern .. um die ... **Luftverkehrssteuer** ..., die Flugsicherungsgebühren und die sogenannte Luftsicherheitsgebühr"*, wobei die beiden letzteren noch nicht einmal kostendeckend kalkuliert sind, aber bitte schön vom Steuerzahler subventioniert werden sollen. Die Luftverkehrssteuer, 2010 entgegen anderslautenden Behauptungen [beschlossen](#), *"um zusätzliche Staatseinnahmen für den deutschen Staat zu generieren und um die steuerliche Besserbehandlung des Luftverkehrs ... zu verringern"*, soll dagegen, wenn sie nicht völlig abgeschafft wird, dafür eingesetzt werden, die Klimaschutzmaßnahmen, die die Luftverkehrswirtschaft [seit Jahren verspricht, aber nicht liefert](#), zu finanzieren. Dabei wird gerne auf Schweden verwiesen, wo eine solche Steuer gerade abgeschafft werden soll, aber selten davon geredet, dass sie z.B. im sicherlich eher vergleichbaren Frankreich demnächst [deutlich erhöht](#) wird.

Diese Kampagne begleitet eine gerade auf der EU-Ebene laufende Diskussion zur [Überarbeitung](#) der Energie-Besteuerungs-Richtlinie (Energy Taxation Directive, ETD). Dort geht es zwar aktuell nicht um Luftverkehrssteuern, bei denen die EU nicht mitreden darf, sondern um die **Besteuerung von Treibstoffen**, und aktuell um einen besonders perversen Vorschlag der amtierenden ungarischen EU-Ratspräsidentschaft, die Besteuerung von Kerosin um weitere 25 Jahre (!) auszusetzen. Die Diskussion dazu ist noch auf der technischen Ebene, und eine Mehrheit für diesen Vorschlag ist im Moment nicht absehbar, trotzdem ist [Protest](#) nötig.

Die Luftverkehrswirtschaft möchte aktuell keine öffentliche Diskussion dazu, macht aber allgemein überall gegen die "existenzgefährdende Steuerlast" mobil, um ggf. auch hier Druck ausüben zu können.

Auch die **Entgeld-Erhöhdungen**, die jedes Jahr an praktisch allen Flughäfen vorgenommen werden müssen, da sie, zumindest in Teilen, laut Gesetz kostendeckend sein sollen, und die in Hamburg angeblich der Grund für die vorgenommenen Plan-Reduzierungen der Billigflieger waren, spielen nicht wirklich eine Rolle. In Frankfurt geht eine [ähnliche Erhöhung](#) bisher ganz geräuschlos über die Bühne, lediglich [die Fluglärmmmission](#) formuliert sehr berechtigten, aber vermutlich wirkungslosen Protest - wie in den [vorangegangenen Jahren](#) auch.

Tatsächlich ist es den Fluggesellschaften im Grunde auch weitgehend egal, wie hoch der Anteil der Abgaben an den Flugpreisen ist, solange er die Nachfrage nicht wesentlich beeinträchtigt und die Nebenkosten für alle gleich hoch sind, d.h. die Konkurrenzsituation dadurch nicht verzerrt wird.

Was die in Deutschland aktiven Fluggesellschaften wirklich ärgert und wo sie massiven politischen Druck entwickeln, auch wenn es schlecht fürs Image ist und öffentlich nicht so sehr herausgestellt wird, sind die Minischrittchen, zu denen sie im Bereich Klimaschutz verpflichtet werden sollen.

Die Bemühungen der Bundesregierung, die EU-Auflagen zur **Beimischung** homöopathischer Dosen **von sog. "nachhaltigen Treibstoffen"** (Sustainable aviation fuels, SAF) ein kleines Bisschen wirksamer zu machen, in dem ein kleiner Anteil dieses kleinen Anteils nicht aus Biosprit, sondern aus PtL (Power-to-Liquid) oder E-Fuels bestehen soll, wurden bereits in der Vergangenheit [heftig attackiert](#) und führen aktuell zu geradezu [hysterischen Reaktionen](#).

Zwar glaubt der BDL sein Geschwafel von der Rechtswidrigkeit nationaler Beimischungsquoten wahrscheinlich selber nicht, und ein [Rechtsgutachten](#) widerlegt diese Behauptungen auch eindeutig, aber das eigentliche BDL-Argument ist ohnehin ein anderes: *"Für den Klimaschutz wäre mit einer deutschen PtL-Quote nichts gewonnen, da die Vorgabe schon rein faktisch nicht erfüllt werden kann. Bis auf einzelne Pilotanlagen gibt es bislang keine ausreichende PtL-Produktion in Deutschland und Europa. Ein zeitnaher Markthochlauf ist derzeit auch nicht abzusehen, da die Bundesregierung die Fördermittel für den Bau von ersten Produktionsanlagen im industriellen Maßstab zu Jahresbeginn vollständig gestrichen hat."*

Die Luftverkehrswirtschaft argumentiert also: wir können unsere gesetzlichen Verpflichtungen zum Klimaschutz nicht erfüllen, weil der Staat die Mittel dafür nicht ausreichend subventioniert. Daher muss das Gesetz geändert werden.

Da können die Firmen, die PtL produzieren möchten, noch so sehr [darauf hinweisen](#), dass die **"Beibehaltung der nationalen E-Kerosin-Quoten unverzichtbar"** für die Investitionssicherheit ist, und wirtschaftswissenschaftliche Studien zeigen, dass das [EU-Modell](#) der Investitionsanreize [anderen Ansätzen überlegen](#) ist; da kann der Dachverband der Fluggesellschaften, IATA, noch so schöne [Roadmaps](#) über deren Beitrag zur Emissionsminderung veröffentlichen und von [exponentiellem Wachstum bei SAF-Produktion](#) träumen: wenns ans Zahlen geht, sind alle Versprechungen vergessen.

Derweil scheitern trotz [massiver Subventionen](#) Projekte für **"grüne Kraftstoffe"**, sowohl Biosprit als auch eSAF, [in den USA](#) und [in Europa](#). Damit zeigt sich auch in diesem Bereich, dass die Luftverkehrswirtschaft das [Klima-Gedöns](#) aufgibt und unverhohlen auf Profitmaximierung [ohne Rücksicht](#) auf Umwelt und Gesundheit setzt und dabei auch [von der Politik unterstützt](#) wird.

Da ist es ihnen auch egal, dass die Treibhausgase Kohlendioxid, Methan und Distickstoffmonoxid (Lachgas) 2023 [neue Rekordwerte](#) in der Atmosphäre erreicht haben, [ein aktueller UNEP-Bericht](#) drastisch demonstriert, dass die Lücke zwischen dem, was aktuell emittiert wird, und dem, was zur Einhaltung des Pariser 1,5°C-Ziels unverzichtbar ist, immer grösser wird und einerseits ein "Überschiessen" dieses Ziels inzwischen wohl [auch theoretisch unvermeidbar](#) ist, andererseits die Möglichkeiten, das später noch zu korrigieren, [drastisch überschätzt](#) werden. Daher gehen inzwischen **gut 11 %** des [Zuwachses an Treibhausgas-Emissionen](#) von 2022 bis 2023 (81 von 719 Mt CO₂eq/a) **auf das Konto der internationalen Luftfahrt**, Tendenz steigend. Darin ist der Beitrag der Zunahme inländischen Flugverkehrs, der in grossen Ländern wie USA, China, Indien u.a. eine erhebliche Rolle spielt, noch nicht enthalten.

Auch international kann also **von einer Schrumpfung des Luftverkehrs überhaupt keine Rede sein**. Was es lediglich gibt, ist eine [schon länger andauernde](#), nach wie vor widersprüchliche Tendenz in der EU, die völlig grössenwahnsinnigen Expansionspläne der europäischen Flughäfen etwas mehr [den Realitäten anzupassen](#).

Es ist jedoch sehr fraglich, ob sich hier schon eine Trendwende abzeichnet, erst recht eine, die durch Klimaschutz-Bemühungen motiviert wäre. Vielmehr ist es notwendig, die Entwicklungen an den einzelnen Flughafen-Standorten [genau zu analysieren](#), um zu sehen, wo es echte Ansätze zu Korrekturen geben könnte.

Um das **klimazerstörende Wachstum des Luftverkehrs** aber wirklich zu beenden, bedarf es noch vieler weiterer Maßnahmen. Ein Beitrag dazu könnte eine [Vielflieger-Abgabe](#) sein, die diejenigen, deren Geschäfts- oder Konsum-Verhalten besonders klimaschädlich ist, stärker zur Kasse bittet. Deren Wirkung wäre zwar relativ begrenzt, aber in Zeiten, in denen die Umwelt- und Klima-Bewegung eher in

der Defensive ist, können Forderungen, die vor allem auch an das Gerechtigkeits-Empfinden appellieren, vielleicht dazu beitragen, das Thema Luftverkehr und Klima im öffentlichen Bewusstsein zu halten und dem Propaganda-Getöse der Luftverkehrswirtschaft etwas entgegen zu setzen. Dass [Mehr und Drastischeres](#) nötig wäre und Ideen und Ansätze dafür existieren, hat das laufende Jahr auch gezeigt. Woran es fehlt, sind genügend Menschen, die dafür auch nachdrücklich und konsequent eintreten.

Quelle: www.bi-fluglaerm-raunheim.de, Aktuelles

Kontakt und v.i.S.d.P.:

Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim
Dr. Horst Bröhl-Kerner, Sprecher
Bahnhofstr. 47, 65479 Raunheim
Tel. +49 6142 22577
Mail hbk@bifr.de
Web www.bi-fluglaerm-raunheim.de