

Was wir tun können

Überdenken eigener Reisegewohnheiten.

Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionsrechtehandel.

Fortentwicklung des Stands der Technik von lärm- und schadstoffarmen Triebwerken.

Abbau von Subventionen und Förderung ökonomischer Instrumente zur Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel.

Kritische Hinterfragung der Forderung der Wirtschaft nach fortwährendem „Wachstum“.

Engagieren Sie sich für eine lebenswerte Rhein-Main-Region:

- einen sofortigen Ausbaustopp
- ein absolutes Nachtflugverbot von 22:00 - 6:00 Uhr
- die Begrenzung des Flugverkehrs und Fluglärms
- die Schließung der Landebahn Nordwest
- **Nehmen Sie an den Montagsdemonstrationen teil!**
(Jeden Montag 18.00 Uhr, Terminal 1)
- Unterstützen Sie die Bürgerinitiativen!
- Sprechen Sie mit Politikern!
- **Beschweren Sie sich über den Lärm!**
Kostenlos: 0800-23 45 67 9

Internet: www.dfld.de

Informieren Sie sich: www.fluglaerm-mainz.info
www.lebenswertesmainz.de
www.flughafen-bi.de



Luftverkehrsbedingte Umweltschäden

Ohne eine geeignete Klimaschutzpolitik wird es auch in Deutschland zu einer steigenden Anzahl und Intensität von extremen Wetterereignissen kommen, wie sie schon in den letzten Jahren zu beobachten waren. Dies wird in den kommenden Jahrzehnten zu erheblichen volkswirtschaftlichen Schäden in nahezu allen Bereichen führen. Die bis 2050 in Deutschland entstehenden volkswirtschaftlichen Schäden (direkte Klimafolgeschäden und Anpassungskosten) werden von der Bundeszentrale für politische Bildung (www.bpb.de - Kosten des Klimawandels) wie folgt beziffert:

Land- und Forstwirtschaft: EUR 9 Mrd.

Immobilien- und Infrastrukturschäden: EUR 10 Mrd.

Tourismus: EUR 30 Mrd.

Gesundheit: EUR 61 Mrd.

Energie - und Verkehrssektor : EUR 130 Mrd.

Versicherungswirtschaft: EUR 100 Mrd.

Ohne stärkere Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels könnten sich die Kosten der Auswirkungen in Deutschland laut Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung bis zum Jahr 2050 auf insgesamt ca. 800 Milliarden Euro belaufen. Der Anteil des Luftverkehrs an diesen Schäden beträgt mehr als 5%. Bereits für das Jahr 2010 bezifferte die Bundesregierung die Kosten für Umweltschäden in Deutschland durch den Luftverkehr mit 3,5 Milliarden Euro im Jahr. (Deutscher Bundestag – Drucksache 17/10225)

Die Bundesregierung bezifferte am 26.2.2015 die Gesamtkosten durch Naturkatastrophen weltweit für 2014 mit 110 Mrd. Dollar. (www.bundesregierung.de - Kampf gegen Erderwärmung)

Milliardensubventionen des Luftverkehrs

Zeit-Online titelt am 2. Juni 2014 :

„Luftverkehr – Die subventionierte Umweltsau“ und führte weiter aus: „Das Flugzeug ist das mit Abstand umweltschädlichste Verkehrsmittel – und wird dennoch mit steuerfreiem Kerosin subventioniert. Industrievertreter jammern trotzdem!“

Diese Subventionen erhalten deutsche Fluggesellschaften: Befreiung von der Kerosinsteuer (**ca. EUR 7,2 Mrd. p.a.**).

Befreiung von der Mehrwertsteuer auf internationalen Flügen (**ca. EUR 4,2 Mrd. p.a.**). (UBA in www.tagesschau.de – Streit um die Lufthoheit). Diese Subventionen verzerren den Wettbewerb zu Lasten der Bahn und anderer umweltfreundlicher Verkehrsmittel.

Subventionen für die Luftfahrtforschung

Direkte Bezuschussung von Flugzeugherstellern und Fluggesellschaften, Finanzierung von Flughafenerweiterungen und – umbauten (www.germanwatch.org – Subventionen im Luftverkehr)

Weitestgehende Befreiung von der Haftung für Umwelt- und Klimaschäden (Luftverkehrsabgabe deckt nur einen Bruchteil der Kosten)

Befreiung von der Erstattung von Gesundheitsschäden (Kosten trägt Steuerzahler)

Bezuschussung der Deutsche Flugsicherung GmbH in Höhe von EUR 500 Millionen (www.handelsblatt.com – Bund muss mit Finanzspritze aushelfen)

„Fälschlicherweise versucht die Luftverkehrswirtschaft in der Öffentlichkeit den Eindruck zu erwecken, die Branche werde mit unzumutbaren Abgaben und Steuern belastet.“

Vi.S.d.P. Initiative gegen Fluglärm Mainz e.V. 10/2017

Wir sind die 3,84 Liter Flieger!



Carsten Spohr
Vorstandsvorsitzender
der Lufthansa AG

www.fluglaerm-mainz.info



Fakten und Lügen zum Kerosinverbrauch

Im Politikbrief 2/2015 behauptet die Lufthansa AG, 2014 habe die Passagierflotte der Lufthansa Group nur 3,84 Liter Kerosin/Passagier/100 KM verbraucht. Der Bundesverband der Luftverkehrswirtschaft (BDL) beziffert den Verbrauch im deutschen Luftverkehr mit nur 3,64 Liter, bei Kurzstrecken (bis 800 KM) mit bis zu 6,8 Liter. (www.bdl.aero – Energieeffizienzreport)

Die Klimawirksamkeit des Flugverkehrs ist aber mindestens dreimal höher, als der Treibstoffverbrauch es nahegelegt. Das liegt daran, dass Flugzeuge ihre Emissionen in Höhen ausstoßen, in denen sie größere Schäden anrichten als gleiche Mengen am Boden.

Der CO₂-Ausstoß von Flugzeugen wird daher mit dem RFI-Faktor (Radiative Forcing Index) multipliziert, um den Klimaschaden zu errechnen. Laut Umweltbundesamt (UBA) liegt er zwischen 3 und 5, d.h. die Klimawirkung des Flugverkehrs ist mindestens 3- und höchstens 5-mal größer als die Wirkung des ausgestoßenen Kohlendioxids allein. (www.uba.de – Klimawirksamkeit des Luftverkehrs)

„Zum Vergleich: Auf der Strecke München – Berlin verbraucht ein Passagier mit dem ICE ca. 45 Kg CO₂ und mit dem Flugzeug unter Berücksichtigung eines RFI-Faktors 3 ca. 310 Kg CO₂, also fast das Siebenfache.

Diese Angaben gelten für die Hin- und Rückreise. (Quelle: UMC, Atmosfair)

Ein moderner Mittelklasse PKW produziert auf dieser Strecke ca. 175 Kg CO₂. Nutzen 3 Personen den Wagen, beträgt der CO₂-Verbrauch ca. 58 KG pro Fahrgast. (www.CO2-emmissionen-vergleichen.de/Verkehr)

Das Flugzeug ist das mit weitem Abstand klimaschädlichste Verkehrsmittel.

Klimawirksamkeit des Luftverkehrs

Die Klimawirksamkeit von Flugreisen beruht nicht nur auf dem Ausstoß von CO₂. Auch andere bei der Verbrennung von Kerosin entstehende Substanzen wie Stickoxide, Aerosole und Wasserdampf tragen zur Erwärmung der Erdatmosphäre bei. Diese Stoffe wirken sich in der Reiseflughöhe durch den nur langsamen Abbau stärker aus als am Boden und vergrößern den Treibhauseffekt entsprechend.

Die im Auftrag des EU-Parlamentes (ENVI Committee) eingeholte Studie "Emission Reduction Targets for International Aviation and Shipping" von 2015 kommt zum dramatischen Ergebnis, dass der weltweite Anteil des Luftverkehrs am Klimawandel im Jahre 2050 22% betragen wird. Damit werden alle bisherigen Prognosen geradezu pulverisiert.

Zwar wird von Seiten der Fluggesellschaften darauf hingewiesen, dass sich die Effizienz der Flugzeuge in den letzten Jahrzehnten sehr verbessert habe.

Diese Entwicklung ändert nichts daran, dass der absolute Kerosinverbrauch und damit der Ausstoß von Treibhausgasen weiter deutlich zunimmt. Allein der absolute Kerosinverbrauch der deutschen Fluggesellschaften ist von 2005 bis 2013 um 16% gestiegen. (www.bdl.aero - Energieeffizienzreport)

Da sich nach Angaben von Airbus die Anzahl der Passagierflugzeuge auf ca. 36.500 in 2032 verdoppeln (www.welt.de - Bis 2032 werden 29.000 neue Flugzeuge gebraucht) wird, wird der weltweite Anteil des Luftverkehrs an der Klimaerwärmung weiter zunehmen.

Auch die Bundesregierung stellt fest:

„Die aus heutiger Sicht bedeutendste Umweltwirkung des Luftverkehrs ist dessen schädlicher Beitrag zur Beschleunigung des Klimawandels“. (Deutscher Bundestag – Drucksache 17/10225)

Vermeiden Sie Kurzstreckenflüge

Das Umweltbundesamt stellt fest: „Fliegen ist die klimaschädlichste Art, sich fortzubewegen“. Ein Flug von Deutschland auf die Malediven und zurück (Entfernung: 2 x 8000 km) verursacht pro Person eine Klimawirkung von über fünf Tonnen CO₂. Mit einem Mittelklassewagen können Sie dafür mehr als 30.000 km fahren. (www.uba.de – Umweltbewusst Leben/Flugreisen)

Besonders auf Kurzstrecken besteht eine hohe Klimaschädlichkeit des Luftverkehrs gegenüber anderen Verkehrsmitteln, insbesondere der Bahn. Auf der Strecke Frankfurt – Paris entsteht pro Passagier mit dem Flugzeug etwa 8,5 mal so viel CO₂ wie mit der Bahn. (www.bahn.de – Mobilitätsumweltcheck)

Dabei ist die Reisedauer mit dem Flugzeug häufig nur unwesentlich kürzer als mit der Bahn (www.zehn-minuten.info), **insbesondere wenn man die Reisezeit von Innenstadt zu Innenstadt und die Wartezeiten und Sicherheitskontrollen bei Flugreisen berücksichtigt. Bahn fahren ermöglicht auch ein bequemes Reisen und ein Arbeiten im Zug. Kurzstreckenflüge gehören deshalb auf die Schiene. Im Jahr 2013 fanden am Frankfurter Flughafen 66.268 Passagierflüge vom und zum Flughafen Frankfurt von und zu Zielen statt, die mit der Bahn ab Frankfurt/Main Hauptbahnhof in höchstens vier Stunden erreichbar sind. Nach Realisierung aller Schienenausbauprojekte könnten es sogar 106.377 Kurzstreckenflüge sein, die auf die Bahn verlagert werden könnten.** (Deutscher Bundestag, Drucksache 18/1324 vom 9.5.2014). Dies sind ca. 22% aller Flüge vom und zum Frankfurter Flughafen.

Weiterhin kann der verstärkte Einsatz von Videokonferenzsystemen viele Dienstreisen überflüssig machen.

Umweltfolgen

Der Klimawandel ist eine Tatsache. Die Polkappen schmelzen, der Meeresspiegel steigt, Überschwemmungen und Stürme zerstören Hab und Gut der Menschen, steigende Temperaturen begünstigen die Ausbreitung von Krankheiten, Dürren oder sintflutartige Regenfälle verringern und vernichten die Ernten.

Die Bundesregierung rechnet bis zum Jahr 2050 mit bis zu 200 Mill. Flüchtlingen weltweit, die durch den Anstieg von Extremwetterereignissen und Naturkatastrophen in ihren Lebensgrundlagen bedroht und gezwungen sind, ihre Heimat zu verlassen. (Deutscher Bundestag - Drucksache 18/1509)

Die NASA prognostiziert einen unvermeidbaren Anstieg des Meeresspiegels um mindestens einen Meter. Damit drohen Großstädte wie Tokio und Singapur oder der US-Bundesstaat Florida in den Fluten zu versinken. (www.zeit.de - Klimawandel)

Der Klimawandel verschärft die Ernährungssituation in Asien, Afrika und Lateinamerika durch sinkende landwirtschaftliche Produktion in Folge von Dürren und Überschwemmungen und Regenfällen zum falschen Zeitpunkt. (wfp.org/klimawandel)

Hitzewellen und extreme Temperaturschwankungen innerhalb kurzer Zeit führen zunehmend auch in Deutschland zu Gesundheitsschäden, insbesondere für Menschen mit Herzkrankheiten. **In den Jahren 2000 bis 2010 stieg die Sterblichkeit aufgrund koronarer Herzkrankheiten während Hitzewellen im Mittel um 10 bis 15 %, wie eine Studie des Deutschen Wetterdienstes ergab.** (www.umweltbundesamt.de - Klimawandel könnte künftig mehr Hitzetote fordern) Auch Tropenkrankheiten sind in bislang gemäßigten Klimazonen auf dem Vormarsch. (www.spiegel.de - Klimawandel heizt Malariaübertragung an)