

Der Flug - Boom

Eine kritische Betrachtung mit den Themenschwerpunkten:

”Jobmaschine Flugverkehr” - ist dieser Begriff gerechtfertigt?

Welche ökologischen Folgen hat der zunehmende Flugverkehr?

Subventionen, ein gleichermaßen unabdingbares wie verborgenes
‘Schmiermittel’ des billigen Fliegens

I n h a l t

(1) Einleitung	2
(2) "Jobmaschine" Flugverkehr	2
(3) Umweltfolgen	7
(4) Subventionen	9
(5) Fazit	13
(6) Schlussworte	14

Stand: 15. Dezember 2004
Autor V.i.S.d.P:
Helmut Schumacher
Am Brölbach 20
53773 Hennef

1. Einleitung

”Der Flugverkehr belastet die Umwelt. Zugleich profitiert er erheblich von direkten und indirekten Subventionen für Fluggesellschaften, Flughäfen und Flugzeugindustrie. Zusammen mit der fehlenden Anlastung externer Umweltkosten führt dies zu Preisen im Flugverkehr, die nicht annähernd den wirklichen Kosten entsprechen. Die Lasten muß die Allgemeinheit tragen.” So heißt es kurz und bündig in der Presseerklärung des Umweltbundesamtes (UBA, Berlin) vom 17. April 2003, mit der auf eine neue Studie hingewiesen wird, welche der Präsident des UBA wie folgt kommentiert: *”Ausgerechnet der Verkehrsträger, der die Umwelt am meisten mit Schadstoffen und Lärm belastet, wird am höchsten subventioniert. Das verstößt nicht nur gegen das Verursacherprinzip, sondern gibt auch den Verbraucherinnen und Verbrauchern das falsche Signal”*.

Bei vielen Politikern der großen Volksparteien hat sich diese Erkenntnis offenbar noch nicht herumgesprochen, genießen Flugverkehrswirtschaft und Flugzeugindustrie doch seit Jahrzehnten offenbar eine Art von Sonderstatus: Sowohl Bundesregierung als auch einige Landesregierungen (Nordrhein-Westfalen, Hessen, Rheinland-Pfalz, Brandenburg, Sachsen-Anhalt u.a.) scheinen auf dem Standpunkt zu stehen, dass die Fliegerei ein Allheilmittel für die lahrende Konjunktur sei, welches nicht nur stetiges Wachstum, sondern auch die Schaffung neuer Arbeitsplätze, sozusagen ‘wie am Fließband’, garantiert. Ohne Bedeutung scheint dagegen zu sein, dass im Umfeld großer Verkehrsflughäfen auch viele Arbeitsplätze verlorengehen, und dass durch den boomenden Flugtourismus viel Kaufkraft ins Ausland abwandert und so für die einheimische Tourismusbranche und die Inlandskonjunktur verloren ist. Auch wird geflissentlich übersehen, dass Bund und Länder der Luftfahrtbranche Jahr für Jahr massiv öffentliche Subventionen zukommen lassen und damit einen künstlich aufgeblähten Nachfrageboom erzeugen. Ebenfalls verschließen unsere Politiker die Augen vor der unbestreitbaren Tatsache, dass der Flugverkehr in ganz erheblichem Maße zum anthropogenen Treibhauseffekt beiträgt.

Hinsichtlich der großen Gefahren des globalen Klimawandels, von dessen Auswirkungen Deutschland keinesfalls verschont bleibt, hat die Bundesregierung zwar 1990 beschlossen, die CO₂-Emissionen bis 2005 *”um mehr als 25%”* zu senken und dieses Ziel auch auf der Klimakonferenz 1994 in Rio als weltweites Beispiel einer fortschrittlichen Umweltpolitik dargestellt. Fakt ist jedoch, dass zwischen 1987 und 1997 die CO₂-Emissionen in den alten Bundesländern sogar um 3,8% anstiegen, wobei das stärkste Wachstum dem Verkehrsbereich zukam¹. Gerade im Bereich des Flugverkehrs läßt jegliches Handeln zur Senkung von Treibhausgasemissionen in Deutschland weiter auf sich warten. Dabei steht für Klimaexperten fest, dass der Luftverkehr das Klima mindestens doppelt so stark schädigt, als bisher angenommen wurde: Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) weist, auf eine noch unveröffentlichte Studie im Auftrag der Europäischen Kommission hin, wonach der Flugverkehr schon im Jahr 2000 den klimaschädigenden Effekt hatte, den Experten eigentlich erst für 2020 erwartet hatten.²

2. ”Jobmaschine” Flugverkehr?

Im Flughafenkonzept der Bundesregierung vom August 2000 wird davon ausgegangen, dass sich der Flugverkehr in Deutschland zwischen 1998 und 2015 verdoppelt und es wird behauptet, dass pro 1 Mio. zusätzlicher Fluggäste insgesamt 4.000 neue Arbeitsplätze entstünden. Daraus zieht die Bundesregierung den Schluß, dass *”...in den nächsten 15 Jahren Hunderttausende von neuen Arbeitsplätzen zur Diskussion stehen”* und begründet u.a. mit diesem Argument ihre weitgehenden Ausbaupläne für Luftverkehr und Infrastruktur in Deutschland: *”Es ist Absicht der Bundesregierung, die mit dem Wachstum des Luftverkehrs verbundenen Beschäftigungschancen Arbeitsmarkt möglichst weitgehend zu nutzen. Ohne eine vorausschauende und nachhaltige Weiterentwicklung des deutschen Flughafensystems kann dies nicht gelingen.”*³ Die im

¹ UPI Umwelt- und Prognose Institut, Bericht 33, S. 2

² VCD Newsletter Flugverkehr und Umwelt, 1. Ausgabe, S 2/5

³ Flughafenkonzept der Bundesregierung, BMVBW, 30. Aug.2000, S. 15

Flughafenkonzept gemachten Ansätze zur Errechnung von Beschäftigungszahlen können jedoch einer kritischen Analyse kaum standhalten

Direkte Arbeitsplätze an Flughäfen

Die Bundesregierung nennt für 1998, unter Bezug auf die Statistik der ADV (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen), 145.000 direkte Arbeitsplätze und 124 Mio. Flugpassagiere.⁴ Daraus folgt, dass es 1998 nahezu 1.170 direkt Beschäftigten pro 1 Mio. Flugpassagiere gegeben haben müßte, ein Beschäftigungsgrad, den man nur als außergewöhnlich hoch bezeichnen kann. Da die ADV-Statistik keine Unterscheidung zwischen Voll- und Teilzeitbeschäftigung macht, ist auch nicht auszuschließen, dass Teilzeitbeschäftigungsverhältnisse als Vollzeitarbeitsplätze gezählt wurden. Folgenschwerer ist jedoch die Tatsache, dass das BMVBW auf Basis dieses ungewöhnlich hohen Direkt-Beschäftigungsgrads eine Hochrechnung über 15 Jahre anstellt: *„Insgesamt entstehen durch 1 Mio. zusätzlicher Fluggäste etwa 4.000 neue Arbeitsplätze. Angesichts der prognostizierten Nachfrage... in den nächsten 15 Jahren (mögliche Verdoppelung des Luftverkehrs in Deutschland) stehen somit Hunderttausende von neuen Arbeitsplätzen zur Diskussion.“*⁵

Nach Einschätzung des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) ist *„eine Extrapolation in die Zukunft nach dem Motto: Fahrgaststeigerungen um soundsoviel Millionen (5 bis 6% Wachstum p.a.) schaffen x-tausend Arbeitsplätze“*...unseriös. Sie lasse nämlich außer acht - so der BUND - dass der Anteil der direkten Arbeitsplätze aufgrund von Rationalisierungseffekten an den Flughäfen inzwischen auf 500 Beschäftigte pro 1 Mio. Passagiere zurückgegangen ist.⁶ Aus heutiger Sicht dürfte selbst diese Zahl noch zu hoch sein, da sie die zwischenzeitlich im Billigflugsegment erfolgten weiteren Rationalisierungen und Personaleinsparungen noch nicht berücksichtigt. Die Angaben zu Direktbeschäftigten im Flughafenkonzept erscheinen deshalb also als nicht glaubwürdig.

Beschäftigungsmultiplikatoren sind stark übertrieben

Die Bundesregierung behauptet, dass ein Beschäftigungsmultiplikator von 3,3 bestehe; das heißt, dass jeder direkte Arbeitsplatz an Flughäfen durch unterstellte zusätzliche Beschäftigungseffekte (indirekte, induzierte und katalysierte Arbeitsplätze im regionalen Umfeld der Flughäfen) mit vier zu multiplizieren wäre.⁷ Auf diese Weise gelangen die Autoren des Flughafenkonzepts schließlich zur Gesamtzahl aller am Flugverkehr hängenden Arbeitsplätze. Zur Untermauerung dieser (nicht eben unbedeutenden) These hält es die Bundesregierung aber nicht, wie man annehmen würde, für erforderlich, detaillierte Berechnungen auf wissenschaftlich fundierter Grundlage vorzulegen. Vielmehr bedient sich das federführende BMVBW folgender Hochrechnungsarithmetik: Man addiert zu den für 1998 gemeldeten (nicht überprüfbaren, s.o.) 145.099 direkten Arbeitsplätze (Personal der Flughäfen und Fluggesellschaften, Behördenstellen, sonstige Firmen und Stellen am Flughafen) weitere (vermutete) 261.000 indirekte Arbeitsplätze, die als *‘gewerblich Tätige im regionalen Umfeld der Flughäfen’* definiert werden. Dazu addiert man sogenannte *‘induzierte Arbeitsplätze’* (weitere Arbeitsplätze, welche aufgrund von Einkommenseffekten, also durch gesteigerten Konsum der direkt und indirekt Beschäftigten im regionalen Umfeld der Flughäfen entstehen sollen). Auf die sich dann ergebende Zahl werden nochmals 223.000 *‘katalysierte Arbeitsplätze’* aufgeschlagen. Hierbei soll es sich nach Definition des BMVBW um solche Arbeitsplätze handeln, welche im Umfeld der Flughäfen durch die dank der Fliegerei gesteigerte Attraktivität der Region entstehen. Auf dieser schwammigen Grundlage behauptet die Bundesregierung dann, dass es 1998 insgesamt 629.000 Arbeitsplätze durch die Flugverkehrswirtschaft in Deutschland gegeben habe! Zur Rechtfertigung der Zahlen beruft sich das BMVBW auf *„diese in Deutschland wie auch weltweit*

⁴ ebenda, S. 13, S. 8

⁵ ebenda, S. 15

⁶ Stellungnahme des BUND zum Flughafenkonzept, Aug.2000, Ziffer 4, Schaubild

⁷ Flughafenkonzept, S. 15

durch eine Vielzahl von Untersuchungen belegte Beschäftigungswirkung des Luftverkehrs“, unterlegt diese Behauptung jedoch mit keinem stichhaltigen Beweis!

Es soll an dieser Stelle nicht Eindruck erweckt werden, als ob es keine indirekten, induzierten und katalysierten Arbeitsplätze durch die Direktbeschäftigung an Flughäfen gäbe. Es muss aber schon sehr verwundern, das die Bundesregierung keinen ernsthaften Versuch macht darzulegen, wie die angegebenen, weit über dem üblichen Rahmen liegenden Zahlen zustande kommen. Des weiteren erstaunt, dass im Flughafenkonzept so getan wird, als ob solche Beschäftigungswirkungen ausschließlich durch den Flugbetrieb hervorgebracht werden könnten.

Dabei hatte das dem Wissenschaftszentrum Nordrhein-Westfalen angehörende **WI-Institut** (Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie) schon 1997 in einer Studie festgestellt, dass der Luftverkehr sowohl auf nationaler als auch nordrhein-westfälischer Ebene beschäftigungspolitisch eine marginale Größe sei: *”Er macht gerade mal 0,3% der Beschäftigten aus”*.⁸ Darüber hinaus weist das WI-Institut darauf hin, dass jegliche wirtschaftliche Aktivität induzierte Arbeitsplatzeffekte auslöst und sieht sich in seiner Auffassung durch entsprechende Aussagen des größten deutschen Wirtschaftsforschungsinstituts (DIW, Berlin) gestützt: *”Eine grobe Abschätzung würde nach Meinung der DIW-Experten für alle Investitionsbereiche jeweils einen Multiplikator zwischen 1 und 1,5 ergeben. In der Konsequenz bedeutet das, dass auch induzierte Arbeitsplatzeffekte entstehen, wenn anstelle des Flughafenbaus andere Betriebe, die möglicherweise umweltverträglicher und volkswirtschaftlich effektiver sind, angesiedelt werden.”*⁹

In der Auswertung einer öffentlichen Anhörung am 21.10.1998 durch die Enquete-Kommission *”Zukunft der Mobilität”* im Landtag von NRW stellen **empirica** und **DLR** folgendes zur Frage des Beschäftigungsmultiplikators fest: *”Die Frage nach den indirekten und induzierten wirtschaftlichen Auswirkungen und Beschäftigungseffekten ist methodisch deutlich schwieriger zu beantworten..... Prinzipiell sind differenzierte empirische Erhebungen unerlässlich.”*¹⁰ Im Flughafenkonzept findet sich keinerlei Hinweis darauf, dass an deutschen Flughäfen empirische Erhebungen zur Klärung der Multiplikatoreffekte durchgeführt wurden. Stattdessen bezieht sich das BMVBW mehrfach auf das Mediationsverfahren am Flughafen Frankfurt/Main. Dass jedoch Verallgemeinerungen oder Übertragungen solcher Faktoren von einem Flughafen auf einen anderen methodisch unhaltbar sind, das hatte schon der Bericht der Enquete-Kommission des Landtags von Nordrhein-Westfalen am 21.10.98 ausdrücklich festgestellt.¹¹ In diesem Bericht führt die Wirtschaftsforschungs- und Beratungsgesellschaft **empirica** zur Frage der Beschäftigungsmultiplikatoren folgendes aus: *”Auffällig ist deren große Schwankung. Die Ursachen dafür liegen einerseits darin begründet, dass zum einen diese Multiplikatoren regelmäßig auf unterschiedliche Art und Weise ermittelt worden sind und in der Konsequenz eigentlich gar nicht miteinander verglichen werden sollten (was aber natürlich in der öffentlichen Diskussion trotzdem immer wieder geschieht), und dass zum anderen die regionalwirtschaftlichen Wirkungen der betreffenden Flughäfen tatsächlich unterschiedlich sind. Man kann teilweise sogar davon ausgehen, dass der unterschiedlichen Methodik der größere Einfluß auf die Varianz der Beschäftigungsmultiplikatoren zuzuschreiben ist.”*¹²

Bei den Zahlen im Flughafenkonzept der Bundesregierung drängt sich die Vermutung auf, dass man sich bei den indirekten/induzierten/katalysierten Arbeitsplatzeffekten mit Analogieschlüssen begnügte. Beispielsweise, indem man Beschäftigungseffekte in Relation zur (geschätzten) Entwicklung des Luftverkehrs festsetzte, oder indem man Multiplikatoren in- und ausländischer Großflughäfen heranzog, ohne diese auf Stichhaltigkeit überprüft zu haben. Es gibt aber noch weitere Kritikpunkte. So ist auch nicht erkennbar, dass das BMVBW im Flughafenkonzept berücksichtigt, dass der Zeitpunkt zur Bestimmung der regionalwirtschaftlichen Effekte im Umland der Flughäfen Einfluß auf das Ergebnis hat. Zu dieser Frage stellte der

⁸ Perspektiven des Luftverkehr in Nordrhein-Westfalen, Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie, S. 113

⁹ ebenda, S. 117

¹⁰ Auswertung der öffentlichen Anhörung zum Thema *”Wirtschaftliche und ökonomische Folgewirkungen des Luftverkehrs in NRW”*, Landtag Nordrhein-Westfalen, 13. Wahlperiode, Information 13/0042, S. 14

¹¹ ebenda, S. 15

¹² Varianz ist eine Maßzahl aus der Statistik zur Kennzeichnung der Streuung von Beobachtungswerten

Bericht der NRW-Enquete-Kommission beispielsweise fest: *„Je jünger also eine Untersuchung ist (oder je weiter ihre Prognose in die Zukunft gerichtet ist), desto geringer fallen c.p. die regionalwirtschaftlichen Effekte aus.“*¹³

In ihrem Flughafenkonzept versucht die Bundesregierung gleich 15 Jahre in die Zukunft zu blicken und beruft sich dabei mehrfach auf Erkenntnisse aus dem Mediationsverfahren Frankfurt. Doch auch dieses aufwendige Verfahren wurde von Fachleuten stark kritisiert und ist bei der Frage, ob bzw. welche Beschäftigungswirkung der Flughafen im regionalen Umfeld entfaltet, als Beleg für die im Flughafenkonzept behaupteten Multiplikatoren nicht gut geeignet. So kritisiert der Finanzwissenschaftler Friedrich Thießen (TU Chemnitz) an diesem Verfahren u.a., dass zur Ermittlung von indirekten Beschäftigungswirkungen keine statistisch haltbaren Erhebungen im Frankfurter Umfeld durchgeführt wurden. Thießen weist u.a. darauf hin, dass aufgrund von europaweiten Untersuchungen die Arbeitslosenquote überhaupt nicht davon abhängt, ob in der Region Flughäfen existierten oder nicht und nennt als Begründung den direkten Verdrängungswettbewerb verschiedener Branchen untereinander. So habe sich beispielsweise im Rhein-Main Gebiet der Frankfurter Flughafen auf Kosten des verarbeitenden Gewerbes ausgedehnt, welches überdurchschnittlich stark zurück gegangen sei.¹⁴ Als Vorstandsmitglied des Rhein-Main-Instituts unterzog Thießen das Mediationsverfahren einer kritischen Analyse und kommentiert einige Ergebnisse wie folgt: *„Das Mediationsverfahren wurde von der Politik als beispielhaft für die Behandlung komplexer Vorhaben bezeichnet. Eine Analyse zeigt dagegen, dass sich eine Fülle von Mängeln finden lassen.... So wurden wichtige Fragestellungen mit fadenscheinigen Argumenten ausgeklammert (z.B. die wichtige Untersuchung externer Effekte....) oder nur mit wenig Tiefe geprüft.“*¹⁵ Zu der Frage der Multiplikatorwirkung der Flugwirtschaft kommt Thießen dabei zu folgender ernüchternder Erkenntnis:

*„Grundlage der positiven Einkommens- und Beschäftigungswirkungen sind die von den Gutachtern errechneten Multiplikatoren. Aber was besagen diese? Die Multiplikatoren geben die Einkommens- und Beschäftigungseffekte wieder, die ein „Anstoß“ auslöst, wenn man indirekte und induzierte Effekte dieses Anstoßes über Input-Output-Beziehungen verfolgt. Als Anstoß wählen die Gutachter die Ausgaben von Flughafenbetriebsstätten für die Leistungsbeschaffung von Unternehmen außerhalb des Flughafens sowie das Einkommen der am Flughafen Beschäftigten. Das Problem ist nun, was besagt ein auf genau diesem „Anstoß“ basierender Multiplikator? Das Entscheidende ist, dass der Multiplikator gerade das nicht besagt, was in der Öffentlichkeit immer unterstellt wird, dass nämlich ein Euro, der für das Fliegen ausgegeben wird, in Deutschland ein zusätzliches Einkommen von zwei Euro erzeugt, oder dass ein zusätzlich am Flughafen beschäftigter Arbeitnehmer 1,77 zusätzliche Arbeitsplätze in Deutschland induziert und mithin die Arbeitslosigkeit reduziert. Genau das besagt der Multiplikator nicht, und die Gutachter behaupten dies auch nicht - an keiner Stelle in ihren Gutachten.“*¹⁶

Prof. Thießen weist ausdrücklich darauf hin, dass dem Einkommen, welches durch Flughäfen entsteht, *verhindertes Einkommen an anderer Stelle gegenüber steht*. Daraus folge, so Thießen, **dass der volkswirtschaftliche Nettoeffekt von Investitionen für Flughäfen sich erst aus einem Vergleich (der Differenz) zwischen den Multiplikatoren, in welche das Einkommen fließt mit denjenigen, in welche es alternativ geflossen wäre, ergibt; mit anderen Worten: Nur dann, wenn der Multiplikator von Flughafenausgaben größer ist als der von verdrängten Ausgaben, würde ein Flughafenausbau netto volkswirtschaftliches Mehreinkommen und Mehrbeschäftigung schaffen.** Eine Gegenüberstellung solcher Faktoren wurde jedoch offenbar weder im Mediationsverfahren noch bei anderen Anlässen geleistet!

Aber auch Fachleute, welche am Mediationsverfahren unmittelbar als Gutachter beteiligt waren, kamen in der Frage der indirekten Beschäftigungswirkung von Flughäfen zu einem

¹³ Auswertung, Landtag NRW, S. 17

¹⁴ Telefonat mit Prof. Thießen am 2. Nov. 04

¹⁵ Friederich Thießen, Die Mängel des Mediationsverfahrens zum Ausbau des Frankfurter Flughafens: Ein Systematisierungs- und Bewertungsversuch, TU Chemnitz, WWDP 31/2000, ISSN 1618-1352, S. 1

¹⁶ Thießen, Die Mängel des Mediationsverfahrens, S. 15

negativen Votum, wie beispielsweise das Rheinisch-Westfälische Institut für Wirtschaftsforschung, dass in seinem W3-Gutachten zu dem Schluß kommt, dass es keine Abhängigkeit zwischen der Arbeitsmarktentwicklung in den Flughafenregionen Deutschlands und der Flughafenentwicklung gebe:

„Ein Einfluß einer Flughafeninfrastruktur auf den Arbeitsmarkt ist statistisch nicht nachweisbar.“¹⁷

Diese Einschätzung ist im weiteren Verlauf des Mediationsverfahrens unberücksichtigt geblieben; paßte sie nicht mit der Zielsetzung des Verfahrens überein, zu einem insgesamt positiven Abschlußvotum, nämlich der bedingten Befürwortung des Ausbaus von Rhein/Main zu kommen?

Wie man es auch drehen und wenden mag: Die im Flughafenkonzept behaupteten Arbeitsplatzzahlen sind unglaublich. Unterstellt man, dass es die von der ADV für 1998 gemeldeten 145.000 direkt Beschäftigten an den internationalen Flughäfen Deutschlands tatsächlich gegeben hat, läßt sich auf dieser Datenbasis jedenfalls keine Hochrechnung über 15 Jahre begründen, da - wie weiter oben dargelegt - der Anteil der direkt Beschäftigten pro 1 Mio. Flugpassagiere inzwischen schon auf 500 (mit weiter fallender Tendenz) gesunken ist. Die Qualität des Zahlenwerks wird auch nicht dadurch besser, dass man auf einen schon im Ansatz zu hohen Basiswert einen weit überhöhten Arbeitsplatzmultiplikator 'draufsattelt', eine Tatsache welche schon in bedrohliche Nähe von Irreführung gerät.

Wer der volkswirtschaftlichen Logik von Prof. Thießen nicht folgen will (wonach zur Ermittlung eines vermuteten Multiplikators der volkswirtschaftliche Nettoeffekt von Flughafenausgaben ermittelt werden muß), kann der Einfachheit halber bei der Multiplikatorfrage eine 'geistige Anleihe' bei der Mehrheitsmeinung der Experten der >>Enquete-Kommission<< des NRW-Landtags von 1998 machen. Dort wurde nämlich als weitgehend einhellige Expertenmeinung vertreten, dass der Multiplikatoreffekt mit 1,6 anzusetzen sei, das heißt: Zu den direkten Arbeitsplätzen addiert man 160% für alle indirekten Sondereffekte und erhält damit eine einigermaßen realistische Gesamtzahl der am Flugverkehr hängenden Arbeitsplätze!¹⁸ Bei dieser Herangehensweise ist der im Flughafenkonzept genannte Multiplikator 3,3 um über 100% zu hoch angesetzt!

Zusammenfassend läßt sich also folgendes feststellen: Die Annahmen zur Beschäftigungswirkung des Flugverkehrs im Flughafenkonzept der Bundesregierung sind übertrieben hoch! Dies gilt sowohl für die direkten und indirekten/induzierten/ katalysierten Arbeitsplätze in 1998 als auch für die Hochrechnung bis 2010. Ausgehend von einem Anteil von 500 direkt Beschäftigten pro 1 Mio. Flugpassagiere, wie er heutzutage bestenfalls noch existiert, und einmal unterstellt, die von den Flughäfen für 2010 geschätzte Passagierzahl von 204 Mio. träfe zu, **ergäben sich für 2010 gerade mal 102.000 direkte Beschäftigungsverhältnisse.** Legt man nun den von der Mehrheit der Experten in der öffentlichen Anhörung der >>Enquete-Kommission<< (NRW-Landtag) angenommenen Beschäftigungsmultiplikator von 1,6 zugrunde, so käme man für 2010 auf **eine Gesamtbeschäftigtenzahl durch Flugverkehr von 265.200 Personen.** Das sind - bezogen auf die heute in Deutschland Beschäftigten (38,5 Mio) - weniger als 0,7%. Zieht man nur die unmittelbar durch den Flugverkehr bedingten Arbeitsplätze zum Vergleich heran, ergibt sich eine volkswirtschaftliche Größenordnung von minimalen 0,265%, also ziemlich genau der Prozentsatz, welcher 1997 bereits von Dr. Schallaböck (WI-Institut) in dieser Größe als "marginal" benannt wurde.

Damit dürfte wohl klar sein, dass der gern zitierte Slogan 'Jobmaschine Flugverkehr' ein konstruiertes Hirngespinnst ist, welches zu dem Zweck erfunden wurde, um gegenüber der Allgemeinheit die Aufwendung enormer öffentlicher Mittel für ein ökologisch äusserst bedenkliches Verkehrsmittel zu rechtfertigen. Unverantwortlich ist, dass die Politik dem mehrheitlich völlig kritiklos gegenüber steht.

¹⁷ Bedeutung von Flughäfen für Struktur und Entwicklung der regionalen Wirtschaft, R.W.I., Essen 1999, S. 43

¹⁸ Auswertung der öffentlichen Anhörung zum Thema "Wirtschaftliche und ökonomische Folgewirkungen des Luftverkehrs in NRW", Landtag Nordrhein-Westfalen, 13. Wahlperiode, Information 13/0042, S. 19

3. Umweltfolgen

3.1 Gefahren für das Klima

Abgesehen vom weiter zunehmenden Fluglärm am Boden (der langfristig zu schweren Gesundheitsschäden führen kann und kurzfristig Lebensfreude und Leistungsfähigkeit der Betroffenen stark beeinträchtigt) sind die ökologischen Auswirkungen des immer weiter ausufernden Flugverkehrs unabsehbar. Umweltschützer haben schon vor einem Jahrzehnt warnend auf die starke Zunahme der Treibhausgase verwiesen. Inzwischen ist auch die Versicherungsbranche alarmiert: Für den weltgrößten Rückversicherungskonzern (Münchener Rück), steht nach einem vor zwei Jahren im >>Handelsblatt<< erschienen Bericht fest, dass die Indizienlast für den Zusammenhang von Klimaänderungen und Schadensbelastungen aus Naturkatastrophen "erdrückend" ist. In das gleiche Horn stieß Bundeskanzler Gerhard Schröder. Auf dem Weltgipfel für nachhaltige Entwicklung in Johannesburg konstatierte der Kanzler: *"Klimawechsel ist zu einer bitteren Realität geworden"* und mahnte im Hinblick auf die katastrophalen Überschwemmungen in Deutschland, Polen und Tschechien im Sommer 2002 *"entschiedenes Handeln"* an (die Gesamtsumme der Flutschäden wurde auf 25 Mrd. Euro geschätzt, darunter 15 Mrd. Euro alleine in Sachsen).

Dass die Ereignisse von 2002 sich wiederholen könnten, davon gehen Wetterexperten offenbar aus: Dem 3sat-Fernsehbericht >>nano<< am 30. März 04 zufolge befürchten Klimaforscher eine Zunahme extremer Überschwemmungen. So könnte das Zusammentreffen 'ungünstiger Faktoren' auch am Rhein zu einer Super-Flut führen, welche das Ausmaß des Elbe-Oder-Hochwassers noch übersteigt! Folgerichtig verlangte die nordrhein-westfälische Umweltministerin Bärbel Höhn im September auf der deutsch-niederländischen Hochwasserkonferenz in Rees *"mehr Anstrengungen beim Hochwasserschutz am Rhein"*. Ergebnis der von ihr vorgestellten Studie ist, dass die Gefahr von Extrem-Hochwasser wegen des Klimawandels in den nächsten Jahren deutlich zunimmt und dass am Rhein vor allem das Gebiet zwischen Königswinter und Krefeld betroffen wäre.

Wie ernst die Klimasituation bereits heute einzuschätzen ist zeigt ein unlängst erschienener Bericht des größten deutschen Wirtschaftsforschungsinstituts, wonach die volkswirtschaftlichen Schäden bis zum Hundertfachen ansteigen könnten. Dieser Bericht hebt hervor, dass internationale Experten sich einig darin sind, dass die von Menschen verursachten Treibhausgasemissionen immer weiter ansteigen, und dass dies zu einem Klimawandel führe.¹⁹ Um den Klimawandel abzumildern (verhindern läßt er sich nicht mehr; die kaum noch übersehbare Häufung von Wetterkatastrophen läßt inzwischen sogar die Bild-Zeitung den Klimakollaps ausrufen!), verlangen Experten, dass die Treibhausgasemissionen bis 2100 um 80% gesenkt werden. Eine Chance zum Einstieg hierzu bietet das Kyoto-Protokoll²⁰, in dem sich die Teilnehmerstaaten verpflichten, bis 2010 die Emission von Treibhausgasen um 5,2% zu reduzieren. Zwar hat Deutschland sich zu einer Senkung seiner CO₂-Emissionen um sogar 8% verpflichtet. Allerdings wird die Bundesrepublik ihr Minderungsziel nicht einhalten können: Schon 1997 waren die Emissionen 20% höher als sie hätten sein dürfen.²¹ Nachdem unlängst mit der Russischen Föderation der 55. Staat das Abkommen ratifizierte, tritt dieses Abkommen in Kürze in Kraft. Das jedoch die Bush-Administration darauf beharrt, dass die USA (immerhin der Staat mit dem bei weitem höchsten CO₂-Ausstoß weltweit) auch weiterhin vom Kyoto-Klimaabkommen Abstand nehmen, kann nur als im höchsten Masse verantwortungslos bezeichnet werden. Ebenso unakzeptabel ist die Tatsache, dass große CO₂-Emittenten wie China, Indien und Südkorea diesem Abkommen nicht beitreten wollen.

Völlig unbegreiflich für jeden am Umweltschutz Interessierten ist jedoch, dass der gesamte Luftverkehr von der mengenmäßigen Emissionseinschränkung durch das Kyoto-Protokoll ausgenommen wurde. Einem jüngst veröffentlichten "Hintergrundpapier" des Arbeitskreises

¹⁹ Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Die ökonomischen Kosten des Klimawandels, Berlin, Wochenbericht 42/04

²⁰ internationale Absichtserklärung, welche 90 Tage nach Ratifizierung durch mindestens 55 Teilnehmerstaaten in Kraft tritt

²¹ Vgl. CO₂-Bilanz der Bundesrepublik Deutschland, UPI-Bericht 33, S. 3

Flugverkehr der deutschen Umweltverbände zufolge wird die bis zum Zieljahr des Kyoto-Protokolls (2010) maximal erzielbare Emissions-Einsparung durch den internationalen Flugverkehr völlig zunichte gemacht. Aber es kommt noch schlimmer: Wenn auf nationaler und internationaler Ebene keine wirksamen Gegenmaßnahmen in Kraft treten, so bewirken die Emissionen des Flugverkehrs, dass selbst bei 100%iger Umsetzung des Kyoto-Protokolls (also wenn sogar die USA mitmachen würden) der Treibhauseffekt weiter zunehmen wird, stellen BUND, BVF, GERMANWATCH, ROBIN WOOD und der VCD in ihrem gemeinsamen Papier unzweideutig fest.²²

Dass der Flugverkehr das klimaschädlichste Massenverkehrsmittel ist liegt sowohl an seinem hohen spezifischen Energieverbrauch (Energie pro beförderter Person pro Reisekilometer) wie auch an der Freisetzung von Triebwerksabgasen in großer Höhe. Nach Untersuchungen des Zwischenstaatlichen Ausschusses für Klimaänderung der Vereinten Nationen (IPCC) führt das dazu, dass die Treibhauswirksamkeit der Flugverkehrsemissionen um den Faktor 2,7 bis 4 höher ist als es ihrem CO₂-Anteil entspricht.²³ Dem GERMANWATCH Klimaexperten Dietrich Brockhagen zufolge haben jedoch neuere Untersuchungen gezeigt, dass der **Anteil des Flugverkehrs an der Klimaerwärmung** (der für 1992 von der IPCC auf 3,5% geschätzt worden war) bereits im Jahr 2000 **zwölf Prozent** betragen haben könnte!²⁴

3.2 Die Kosten des Klimawandels

Zu den finanziellen Folgen des Klimawandels durch Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur, Anstieg des Meeresspiegels und Zunahme von extremen Wetterereignissen stellt das DIW im Wochenbericht 42/04 fest: *„Werden die Treibhausgase nicht genügend vermindert..... würden in Deutschland bis zum Jahr 2050 alles in allem Schäden durch Naturkatastrophen in Höhe von 137 Mrd. Euro auftreten können“*. Dem Bericht zufolge müssen Europäer künftig sowohl mit extremen Hitzeereignissen wie auch mit starken Stürmen (Hurrikans, Tornados) und Überflutungen rechnen. Das DIW beziffert die schon eingetreten und weiter zu erwartenden Schäden wie folgt:

- ökonomischen Schäden durch extreme Wetterereignisse sind in den letzten drei Jahrzehnten um den Faktor 15 gestiegen;
- die extreme Hitzewelle hat 2003 in Europa Schäden von bis zu 17 Mrd. Euro verursacht;
- die Müncher Rück bezifferte die globale Schadensmenge für 2002 mit 55 Mrd. US-Dollar;
- bei Fortschreibung des Trends weitet sich die Schadensumme (bis 2050) auf 600 Mrd.US-\$ aus.

Nach einer jüngst veröffentlichten Studie beliefen sich die **Gesundheits- und Umweltkosten des Verkehrs in Deutschland im Jahr 2000 auf insgesamt 150 Milliarden Euro!** Wohlgemerkt handelt es sich dabei nicht etwa um Kosten, die von den jeweiligen Verkehrsteilnehmern (also den Verursachern) getragen wurden; vielmehr werden diese Kosten von der Allgemeinheit, etwa über (erhöhte) Krankenkassenbeiträge und (erhöhte) Steuern gezahlt! Etwa 14 % davon gingen auf das Konto des Luftverkehrs.²⁵

In den 15 EU-Mitgliedsstaaten (plus Schweiz und Norwegen) summierten sich die von Fachleuten als *„externe Kosten des Verkehrs“* bezeichneten Gesamtkosten auf gigantische 650 Mrd. Euro (also rund das Zweieinhalbfache des deutschen Staatshaushalts in diesem Jahr)! Von allen Kostenkategorien (Unfälle, Lärm, Luftverschmutzung, etc.), schlägt die Klimaveränderung mit insgesamt 195 Mrd. Euro (30% der gesamten externen Kosten) am stärksten zu Buche. An den Kosten für Klimaänderung wiederum hat (nach dem Straßenverkehr mit 57%) der Luftverkehr mit 40% den zweithöchsten Anteil!

²² Dietrich Brockhagen, Hintergrundpapier des Arbeitskreises Flugverkehr, 10 Jahre heiße Luft: Wo stehen wir beim Klimaschutz im Flugverkehr? S. 9

²³ Germanwatch Briefing Paper: Die Subventionierung des Flugverkehrs, S.7

²⁴ Vgl. Hintergrundpapier, 10 Jahre heiße Luft..., S. 9

²⁵ Externe Kosten des Verkehrs, Aktualisierungsstudie, INFRAS (Zürich) / IWW (Uni Karlsruhe), Okt. 2004

Fazit: Den Bürgern in Deutschland entsteht jährlich ein volkswirtschaftlicher Schaden durch den Luftverkehr (sogenannte externe Kosten) in Höhe von 21 Milliarden Euro, das entspricht nahezu 80% des diesjährigen Etats des Bundesministeriums für Verkehr!

4. Subventionen

Die Liste der Subventionen ist lang, und ihr Gesamtumfang ist ein selbst für Fachleute kaum durchschaubarer Dschungel! Als Subvention sind nach einer Definition des DIW alle direkten und indirekten Maßnahmen von Bund, Ländern und Gemeinden zu zählen, die zu Mehrausgaben oder Mindereinnahmen des Staates führen.²⁶ *„Zu den direkten Subventionen zählen demnach alle direkten Geldzahlungen des Staates, denen keine marktmäßige Gegenleistung des Empfängers gegenübersteht“*, so die DIW-Experten. Hierzu zählen staatliche Unterstützungszahlungen an Fluggesellschaften und Flughäfen zur Deckung operativer Verluste ebenso, wie direkte Finanzierungshilfen für Flugzeughersteller (z.B. Airbus) und die Luftfahrtforschung. Aber auch die erheblichen Kosten der öffentlichen Hand für die verkehrsmäßige Anbindung der Flughäfen muß dazu gezählt werden. Zu den indirekten Subventionen zählen alle Formen von Steuervergünstigungen, wovon die wichtigsten die Befreiung des Luftverkehrs von der Mineralölsteuer und der Mehrwertsteuer bei grenzüberschreitenden Flügen sind. Da es unmöglich ist, im Rahmen dieser Arbeit alle Subventionen offen zu legen, ist die folgende Darstellung der Versuch einer Konzentration auf das Wesentliche.

Direkte Subventionen

(nach Ermittlungen von DIW²⁷ und GERMANWATCH²⁸)

Flughäfen

Im Jahr 2001 zahlten Bund, Länder und Gemeinden Investitionszuschüsse, Zuschüsse für lfd. Kosten, Schuldendiensthilfen, etc, in Höhe von 124,4 Mio. Euro.

Die Landesregierung von Rheinland-Pfalz stellte zwischen 1991 und 2002 finanzielle Unterstützung für fünf Flughäfen in einer Gesamthöhe von 69 Mio. Euro zur Verfügung.

Für den Ausbau des ehemaligen Militärflughafens Cochstedt (Sachsen-Anhalt) zu einem nachtoffenen Frachtzentrum wurden vom Bund mit 46 Mio. Euro Fördergelder locker gemacht; insgesamt wurden 90 Mio Euro investiert. Im Jahr 2001 ging die Betreibergesellschaft pleite und Cochstaedt wurde (als Bauruine) *”in den einstweiligen Ruhestand versetzt”*.

Beim Ausbau des Flughafens Hof trug Bayern 90% der Kosten; darüberhinaus subventioniert der Freistaat eine Fluglinie mit jährlich 1 Mio. Euro.

Das Land Baden-Württemberg stellte für den Baden-Airpark (Regionalflughafen Baden-Baden/Karlsruhe) bis März 2000 18 Mio. an Subventionen bereit.

Einer Meldung der Berliner Zeitung zufolge belaufen sich die Gesamtkosten für den Ausbau von Berlin-Schönefeld zum Großflughafen bis 2007 auf 8 Mrd.. Euro .

Fluggesellschaften

Im Jahr 2001 zahlte der Bund im Rahmen der LH-Privatisierungsbeihilfen für den Pensionsfonds (VBL) in Höhe von 41,6 Mio. Euro. An LH, Condor, LTU, Aero Lloyd, u.a.m. gingen Beihilfen in Verbindung mit dem Terroranschlag New York (1991) in Höhe von 44,5 Mio. Euro.

Luftfahrtindustrie

In den Jahren 1998-2002 betragen die Aufwendungen des Bundes für Forschungsförderung der zivilen Luftfahrtindustrie sowie an Finanzierungsbeihilfen für den Verkauf ziviler Flugzeuge 310,8 Mio. Euro.

Boden-Infrastruktur der Flughäfen

”Bislang weitgehend unbeachtet findet eine große Subventionierung des Flugverkehrs auf dem Boden statt: der Staat baut auf seine Rechnung Straßen- und Schienenstrecken als Zubringer zu

²⁶ Vgl. DIW-Wochen Bericht 42/03, S. 3

²⁷ Vgl. DIW, am gleichen Ort, Tabellen

²⁸ Manfred Treber, Germanwatch Briefing Paper, Die Subventionierung des Flugverkehrs, Eine Bestandsaufnahme

den Flughäfen, die oft keine andere Funktion haben, als den Flughafen zu bedienen“, stellt Manfred Treber fest,²⁹ hier eine Auswahl von Projekten:

- ICE-Anbindung von Köln/Bonn (532 Mio. Euro Gesamtkosten), wovon 478 Mio. (90%) als Zuschuß gewährt wurden (48% Bund, 42% Land NRW).
- In Hamburg wird der Ausbau der S-Bahn vom Bund und der Stadt getragen, macht 400 Mio. Euro.
- Die Schienenanbindung des Flughafens Dresden kostet den Freistaat Sachsen 84,5 Mio Euro. Weiterhin geplant sind u.a.: 4-spuriger Ausbau der B 50 zum Flughafen Hahn/Eifel, Autobahn-anschluß an den Flughafen Münster/Osnabrück, Zug- und Straßenanbindung an den neuen Großflughafen Berlin-Schönefeld (180 Mio. Euro), Weiterbau der U2 Nord in Nürnberg zum Flughafen (150 Mio. Euro).

Der eigentliche Zweck von Bahnanschlüssen zu den Flughäfen, nämlich dadurch eine Attraktivitätssteigerung der Flughäfen zu erreichen, wird am kostenträchtigen Beispiel Köln/Bonn sehr deutlich: Um die riesige Verschwendung von Steuergeldern halbwegs zu kaschieren, wurde offiziell immer argumentiert, dass der ICE-Anschluß Kurzstreckenflüge überflüssig mache, eine Behauptung, welche von Kritikern schon vor Jahren als Etikettenschwindel bezeichnet wurde. Manfred Treber (Klimaexperte von GERMANWATCH) erfuhr dazu unlängst von der Bahn folgendes: *‘Die Idee der Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene sei ein Gedanke der 90er Jahre gewesen, der heute nicht mehr wiegt’*. Na klar, wie könnte denn die Bahn auch mit der sich immer weiter ausbreitenden, subventionierten Billigfliegerei konkurrieren? Obwohl die Fakten offenkundig sind übt sich Verkehrsminister Stolpe jedoch weiterhin in Verschleierungstaktiken. Bei der Eröffnung des neuen Flughafenbahnhofs Köln/Bonn sprach er nicht etwa vom eigentlichen Zweck, nämlich der Zubringerfunktion zum Flughafen, sondern feierte *“die Einbindung der Region Köln/Bonn in das nationale und internationale Bahn- und Luftverkehrsnetz”*, ganz so als ob der Wirtschaftsraum Köln - Bonn bis dahin eine für Verkehr nur per Schiff erreichbare Insel gewesen ist.³⁰

4.2 Indirekte Subventionen

Indirekte Subventionen spielen für Kalkulation der Kosten und letztlich der Flugpreise heute eine viel größere Rolle als die direkten Subventionen (welche sich alles in allem in der Rückentwicklung befinden). Hier die wichtigsten:

Entgangene Steuereinnahmen durch Befreiung des Kerosins von der Energiesteuer

Dies dürfte die wohl bedeutsamste und finanziell größte Subvention zugunsten des Flugbetriebs sein. Demgemäß zieht die Fluglobby auch alle Register, um eine Abschaffung dieses Steuerprivilegs zu unterbinden. In einer gemeinsamen *“Entschließung gegen die Belastung der gewerblichen Luftfahrt mit der Mineralölsteuer”* scheuen BDI, BDLI, ADV, Lufthansa, Thomas Cook und TUI nicht vor folgender Behauptung zurück: *“Die ‘fehlende’ Mineralölbesteuerung im Luftverkehr stellt keine steuerliche Subvention dar, da der Luftverkehr die ihm zurechenbaren Wegekosten über direkte Gebühren abdeckt.”* Als ob es alleine darauf ankäme!

Der Umfang der dem deutschen Fiskus Jahr für Jahr entgehenden Steuereinnahmen wird im Subventionsbericht der Bundesregierung seltsamerweise stark untertrieben. Man ist im Finanzministerium nämlich auf die Idee gekommen, die auf deutschen Flughäfen getankte Kerosinmenge so herunterzurechnen, als ob nur innerhalb der Grenzen Deutschlands geflogen würde, selbst bei grenzüberschreitenden Flügen! Das ist ungefähr genau so logisch wie die absurde Idee, einem Autofahrer am Grenzübergang zu einem Nachbarstaat die Möglichkeit einzuräumen, sich für den Teil seiner ausländischen Wegstrecke die darauf entfallende Mehrwertsteuer erstatten zu lassen! Folgerichtig bezeichnet das DIW die Rechenmethodik im Subventionsbericht als *“äußerst problematisch”* und stuft die Eichel-Zahlen als viel zu niedrig ein. Das DIW selber berechnete die entgangene Steuer, (basierend auf Daten der ARAL AG) und

²⁹ Germanwatch, Arbeitspapier Nr. 14, Infrastrukturelle Anbindung der Flughäfen, S. 5 of 7

³⁰ Pressemitteilung BMVBW Nr. 227/04 vom 12. Juni 2004 vgl. Wochenbericht des DIW Berlin 42/03

unter Zugrundelegung des EU-Mindeststeuersatzes von 245 Euro je Tonne Kerosin für das Jahr 2001) mit immerhin 2,2 Mrd. Euro.³¹ Würde hingegen der (wesentlich höhere) deutsche Mineralölsteuersatz von 562 Euro pro Tonne bleifreies Normalbenzin zu Grunde gelegt, ergäben sich - nach Berechnungen des BMVBW - Steuereinnahmen von 5,1 Mrd. Euro; das dürfte aber kein realistischer Ansatz sein, da eine Besteuerung des Kerosins im nationalen Alleingang kaum zu erwarten ist!

Entgangene Mehrwertsteuer

Bei grenzüberschreitenden Flügen erhebt Deutschland keine Mehrwertsteuer. Auch dies ist eine marktverzerrende Bevorzugung des Luftverkehrs gegenüber anderen Massenverkehrsträgern. Zwar hatte der Bundestag 2003 eine kleine Korrektur dahingehend beschlossen, dass zumindest auf den deutschen Streckenanteil Mehrwertsteuer gezahlt werden soll (schon dieser geringe Streckenteil würde dem Finanzminister Steuereinnahmen von rund 500 Mio. Euro in die Kasse spülen!). Aber der CDU-dominierte Bundesrat hat das >>Steuervergünstigungsabbaugesetz<< abgeschmettert, so dass dieses Thema mal wieder 'vom Tisch' ist!

Minimale Pachtgebühren für Flughafengelände

Wie im Fall des Flughafens Köln/Bonn überdeutlich wird, zahlen Flughäfen oftmals nur Bruchteile der marktüblichen Pacht für die von ihnen genutzten riesigen Gelände an den Staat (sei der Besitzer nun eine Kommune, ein Land oder der Bund). So zahlt die Flughafengesellschaft Köln/Bonn für das etwa 9 Millionen Quadratmeter große Gelände jährlich nur 500.000 Euro, also 5,5 Cent pro Quadratmeter, während beispielsweise der Flughafen Düsseldorf für 2/3 der Flächengröße mit 8 Mio. Euro das 16-fache berappen muß. Der Versuch des Bundes, von Köln/Bonn jetzt eine adäquate Pacht zu erhalten, läßt die dortige Geschäftsführung reflexartig den Ruin des Flughafens verkünden und SPD-Landespolitiker Unterstützung beim Bundeskanzler gegen seinen Finanzminister einfordern.

Hohe Abschreibungen

Zweifellos existieren auch noch indirekte Beihilfen in Form von außerordentlichen Abschreibungen oder verkürzter Abschreibungszeiträume für gekaufte Flugzeuge. Hierüber liegen aber keine genauen Daten vor, so dass eine Quantifizierung nicht möglich ist.

4.3 Spezialfall Airbus Gruppe³²

Subventionen an die Flugzeugindustrie - gleich welcher Art - wirken sich de facto auf die eine oder andere Weise auch immer auf die Gestehungs- und Finanzierungskosten beim Kauf von Flugzeugen aus. Würde es keine Subventionierung der Flugzeugindustrie geben, wäre folglich das 'Produkt Flugzeug' teurer und mithin die Flug-Kosten (und damit letztlich die Ticketpreise) höher, als sie es heute sind. Die seit über 30 Jahren extrem hohen Fördergelder für Forschung, Entwicklung, Bau und Verkauf von Flugzeugen werden von Ökonomen und Politikern u.a. damit begründet, dass der Luft- und Raumfahrtindustrie eine gewisse Schlüsselrolle in der Volkswirtschaft zukomme. Darüber hinaus spielen offenbar auch nationale sowie euro-stategische Gesichtspunkte eine Rolle, insofern nämlich, als sich die Europäer auf diesem Gebiet nicht in eine vollständige technologische und wirtschaftliche Abhängigkeit von US-amerikanischen Herstellern (Boeing / McDonnal Douglas / Lockheed) begeben wollten und wollen.

Dennoch kann das seither erreichte Ausmaß der staatlichen Beihilfen nur ungläubiges Staunen hervorrufen: Nach US-Schätzungen belaufen sich die von europäischen Regierungen an Airbus gezahlten Beihilfen auf 16 Mrd. US-\$, wobei der größte Teil auf Zuschüsse für die Entwicklung der Airbus-Produktlinie, Beihilfen zur Serienproduktion und zur Absatzfinanzierung entfielen. Für weitere 2,3 Mrd US-\$ wurden Bürgschaften für den Langstreckentyp A 330/340 übernommen und - darüberhinaus - durch die Bundesrepublik alleine noch einmal 3 Mrd. US-\$

³¹ vgl. Wochenbericht des DIW Berlin 42/03

³² Gründungspartner 1970: Deutschland und Frankreich; später kamen Spanien und Großbritannien dazu; heute gehört Airbus zu 80% der französischen EADS und zu 20% der englischen BAE

im Zusammenhang mit der Firmenfusion zwischen Daimler-Benz und MBB. Hinzu kamen nochmals 2 Mrd US-\$ aus dem deutschen Steuertopf als Ausgleich für Wechselkurschwankungen zwischen der D-Mark und dem Dollar.

Für das inzwischen in der Entwicklung befindliche, größte Passagierflugzeug der Welt (A380) sind Entwicklungskosten von 12 Mrd. US-\$ veranschlagt worden, wovon 1/3 durch die Regierungen von Frankreich, Deutschland, Spanien und England in Form von niedrigverzinslichen Darlehen zur Verfügung gestellt werden. Deren Rückzahlung ist 'offen', weil sie an die Verkaufszahlen der Flugzeuge gebunden wurde. Der Bundesanteil dieser Darlehen beträgt 1 Mrd. Euro. Für das Zinsausfallrisiko wurden noch einmal 800 Mio. Euro angesetzt. Für die Vergrößerung der A380-Produktionsstätte in Hamburg hat der Hamburger Senat Subventionszahlungen von insgesamt 665 Mio. Euro beschlossen.

Alles in allem schätzten die DIW-Experten, dass die europäischen Regierungen bisher an das Airbus-Konsortium 30 bis 35 Mrd. Euro als Beihilfen gezahlt haben (das sind etwa 15% vom Umsatz). Der deutsche Anteil daran dürfte, dem deutschen Kapitalanteil entsprechend, zwischen 11 und 13 Mrd. Euro betragen!

Selbst neutrale Gutachter, wie das renommierte DIW Berlin, kommen da zu folgendem Resümee: *"Unabhängig von der stark wachsenden Nachfrage wird der Luftfahrtsektor in vielfältiger Weise subventioniert.... Die Subventionierung wird mit verschiedenen Argumenten, wie der Schaffung und Erhaltung von Arbeitsplätzen.... begründet. Festzustellen ist jedoch, das beispielsweise das Arbeitsplatzargument letztlich für alle Investitionsvorhaben und alle Branchen gilt und k e i n e s w e g s für sich genommen eine Subventionierung des Luftverkehrs rechtfertigt. Ebenso wenig gibt es eine ökonomisch sinnvolle Begründung dafür, dass bei den Landverkehrsträgern Mineralöl- und Mehrwertsteuer zu entrichten sind, dem Luftverkehr dagegen generell keine Kerosinsteuer und im grenzüberschreitenden Verkehr (mehr als vier Fünftel des gesamten Passagierluftverkehrs) keine Mehrwertsteuer auferlegt ist."*

5. Fazit

Obwohl das Flugzeug das klimaschädlichste Massenverkehrsmittel ist und inzwischen einen Anteil von über 10% an der Klimaerwärmung hat (mit zunehmender Tendenz) und man schon heute weiß, dass alleine der Luftverkehr mit seinen CO₂-Emissionen alle denkbaren Erfolge des Kyoto-Klimaabkommens zunichte machen wird....., obwohl sich gemäß Umfrage des Umweltbundesamts Deutschland im Jahr 2002 ein Viertel der deutschen Bevölkerung 'mittel bis stark' und weitere 16% 'äußerst stark' vom Fluglärm belästigt fühlten³³ (ohne dass dies den Gesetzgeber bisher dazu bewogen hätte, verbindliche Schallimmissions-Grenzwerte auf problemgerechtem Niveau festzulegen)....., und obwohl den deutschen Bürgern jährlich darüber hinaus ein volkswirtschaftlicher Schaden durch Gesundheits- und Umweltkosten des Luftverkehrs in der Größenordnung von 21 Mrd. Euro entsteht (wobei sich die viel gepriesene "Jobmaschine Flugverkehr" eher eine Fata Morgana als eine Realität ist)....., und auch ganz davon abgesehen, dass bisher nie ermittelt wurde, wie viele Arbeitsplätze z.B. der Industrie und dem innerdeutschen Tourismus durch den Flugverkehr verloren gegangen sind (und es ebenso wenig untersucht wurde, welche alternativen Arbeitsplätze sich mit den vielen Subventions-Milliarden hätten schaffen lassen)....., obwohl die Anzahl der direkt im Flugbetrieb Beschäftigten offensichtlich höchstens 0,3% beträgt (rechnet man noch alle denkbaren indirekten Beschäftigungsverhältnisse hinzu, sind nicht mehr als 0,7% aller versicherungspflichtig Beschäftigten in Deutschland im Flugbetrieb tätig)....., und der deutsche Steuerzahler für die Aufrechterhaltung dieses hoch-subventionierten Flugverkehrs ungefragt jährlich weit mehr als 3 Milliarden Euro aufzubringen hat....., und die Fachleute in den zuständigen Ministerien all dies wissen könnten (oder sollten)....., propagieren maßgebliche deutsche Politiker in Regierungsverantwortung in Bund und Ländern nach wie vor den weiteren Ausbau der Flughafenkapazitäten, denn - wie sagt es die Bundesregierung in ihrem „Flughafenkonzept“ - :

³³ Vgl. ONLINE Lärmumfrage des UBA, 23. Mai 02, Belästigung durch Fluglärm, Tabelle 13; nach Angaben des Statistischen Bundesamts gab es zur gleichen Zeit ca. 82,5 Mio Einwohner in Dtlid.

„Bei dieser Entwicklung des Luftverkehrs.... dürfen die sozial- und freizeitpolitischen aber auch verkehrlichen, auf die Handels- und Dienstleistungsbilanz wirkenden positiven Aspekte nicht übersehen werden.“ Also Luftverkehr als ein Mittel "Stagnation zu vermeiden" und "die Entwicklung von zukunftsfähigen Technologien und Dienstleistungen zu fördern" ? Das ist wohl ebenso 'schön' gerechnet, wie die behaupteten 4.000 Arbeitsplätze pro 1 Mio. Flugpassagiere.

Anstatt jedoch die Sinnhaftigkeit der dank immenser Steuergeschenke künstlich verbilligten Flugpreise (und der daraufhin sprunghaft gestiegenen Nachfrage) einmal ernsthaft in Frage zu stellen und dabei - die Folgen der Wettbewerbsverzerrung im Verkehrswesen bedenkend-ökologisch sinnvollere Alternativen zu entwickeln, anstatt sich vor allem der unabsehbaren ökologischen Folgen des durch den Luftverkehr massivst Schaden nehmenden Weltklimas für unsere Kinder und Enkel bewußt zu werden, begnügen sich unsere Politiker mit banalen Feststellungen, etwa der Art, dass die Bevölkerung ein "Mobilitätsbedürfnis" habe, und die "Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen auch weiterhin deutlich ansteigen wird", um dann daraus flugs abzuleiten, dass auch in Zukunft "zur Beseitigung der akuten Engpässe.... insbesondere erweiterte Flughafenkapazitäten bereit zu stellen seien"³⁴

Mit anderen Worten: Die Bundesregierung ist offenbar entschlossen, an ihrer **menschenverachtenden** (ungeachtet von ca. 30 Millionen Fluglärm betroffenen sind in Deutschland die Schutzvorkehrungen um Größenordnungen schlechter als im Ausland!), **volkswirtschaftlich unsinnigen** (jeder direkte Arbeitsplatz ist mit mehr als 20.000 Euro subventioniert!) und **ökologisch unverantwortlichen** (per Billigflug in die Klimakatastrophe?) **Luftverkehrspolitik festzuhalten.**

Folgende Fakten sollten ebenfalls Anlass zum Nachdenken sein:

- Ein Inder verursacht jährlich etwa 1 Tonne CO₂, ein Europäer hingegen 9 Tonnen und ein US-Amerikaner sogar 20 Tonnen.....
- Ein Airbus A340 benötigt auf dem Flug von Düsseldorf nach New York 16.000 Liter Kerosin; jeder Liter Kerosin verursacht 2,6 kg CO₂ und erzeugt 1.200 Liter Wasserdampf.....
- Ein Jumbo (Boeing 747) benötigt pro Flugstunde 16.000 Liter Kerosin.....

6. Schlussworte

Manfred Treber, Klima- und Verkehrsreferent bei GERMANWATCH, fasst seine Einstellung zum Thema "Billigflieger" (auch Low-Cost-Airlines genannt) in folgendem Satz zusammen: *"Billigflieger liefern eine eindeutige Antwort auf die Frage: Wie kann ich als Bürger die Umwelt mit wenig finaziellem Einsatz maximal schädigen, ohne kriminell zu werden?"*

Hermann Scheer, SPD Bundestagsabgeordneter und Träger des alternativen Nobelpreises, schreibt in seinem 1999 erschienenen Buch >>Solare Weltwirtschaft<< u.a.: *"Der für die Welt-ökologie abträglichste Schritt ist.... die Treibstoffsteuerbefreiung für den internationalen Flug- und Schiffsverkehr.... Diese Steuerbefreiung ist nicht nur der größte Begünstigungsfall der Wirtschaftsgeschichte.... Sie ist auch der größte Einzelschritt zur verschärften Umweltzerstörung."*

Klaus Töpfer, Exekutivdirektor des Umweltprogramms der Vereinten Nationen, zum Ziel des globalen Umweltschutzes: *"Am Anfang des neuen Jahrhunderts stehen wir vor Umweltproblemen, die nicht nur das Leben von Millionen Menschen, sondern auch den Weltfrieden gefährden. Der Klimawandel ist dafür ein Beispiel. Der Hauptteil der weltweiten Treibhausgase wird durch das Konsumverhalten und den Energiebedarf der entwickelten Länder verursacht...."*

³⁴ Alle Wortzitate entstammen dem Flughafenkonzept der Bundesregierung

Kofi Annan, UNO Generalsekretär, im November 2000 auf der Konferenz der Vereinten Nationen in Den Haag über den Klimawandel: *"Die Aufgabe, die vor uns liegt, ist gewaltig. Wenn wir die Emissionen von Treibhausgasen auf ein nachhaltiges Niveau senken wollen, müssen wir radikale Veränderungen in der Weltwirtschaft und in unserer Lebensweise vornehmen."*
