

## BILLIG FLIEGEN

### ■ KLIMASCHÄDEN „ALL INCLUSIVE“?

Billigflüge boomen infolge der Liberalisierung des Marktes. Subventionierung und Steuerbefreiung des Flugverkehrs sowie Gratis-„Verschmutzungsrechte“ des internationalen Flugverkehrs, die nicht unter das Klimaschutzprotokoll fallen, führen zu Wettbewerbsverzerrungen gegenüber dem umweltfreundlichen Verkehrsträger Bahn. Der Flugverkehr verzeichnet rasante Zuwächse und wird immer mehr zur Klimabedrohung. Eine Internalisierung der Folgekosten des Flugverkehrs und die Herstellung von Kostenwahrheit sind Grundbedingungen für die Förderung nachhaltiger Tourismusformen. ■ Von Sylvia Leodolter

**D**er Tourismus hat sich zum heute weltweit führenden Wirtschaftszweig entwickelt. Jährlich verreisen mehr als 700 Millionen über die Grenzen ihres Landes hinaus. Zumeist tun sie dies wenig umweltfreundlich. Die Tourismusindustrie weist global gesehen ein Umsatzvolumen von 500 Milliarden US-Dollar pro Jahr auf und beschäftigt mehr als 200 Millionen Menschen im touristischen Bereich. Gleichzeitig hat der Massentourismus – vor allem der boomende Billig-Flugtourismus – extrem negative Auswirkungen auf das Weltklima und das ökologische Gleichgewicht im weitesten Sinne – mit Umweltschäden, die monetär kaum zu beziffern sind.

Der Boom des Flugverkehrs begann mit der Liberalisierung und Deregulierung des Luftfahrtsektors in den Vereinigten Staaten in den 1980er Jahren. Vorschriften wurden gelockert und Hemmnisse, die vor der Liberalisierung neuen Luftfahrtgesellschaften den Zugang zum Markt erschwerten,

wurden ebenso abgebaut wie davor bestehende Kontingentierungen. Damit setzte ein unerbittlicher Wettbewerb der Fluglinien untereinander ein. Dies hatte drastisch sinkende Flugpreise – und wie in anderen liberalisierten Sektoren – Personalabbau und weitreichende Verschlechterungen der Einkommens- und Arbeitsbedingungen zur Folge. In den 1990er Jahren kam es auch in Europa zur gleichen Entwicklung. Unter Berücksichtigung der Preissteigerungen haben sich die Flugpreise in den letzten zwanzig Jahren mehr als halbiert. Zum Schnäppchenpreis von wenigen hundert Euro können heute Fernreisen ans andere Ende des Globus oder 14-tägige „All-inclusive“-Urlaubsreisen an immer entferntere Strände zum Billig-Flugtarif angetreten werden. Bereits 70 Prozent der von Europa ausgehenden Flugkilometer sind touristisch bedingt. Immer mehr Billig-Fluglinien – in Europa sind es mittlerweile bereits rund 60 – buhlen um die Gunst der Fluggäste, der Flugtourismus boomt.

**N**ach Berechnungen von Boeing hat sich die Zahl der Passagiermeilen zwischen 1985 und 1997 weltweit nahezu verdoppelt. Für den Zeitraum 1992 bis 2015 werden Steigerungen bei den Passagierkilometern des zivilen Flugverkehrs um den Faktor 3, und – bei mittlerem Wirtschaftswachstum – eine weitere Verdreifachung bis zum Jahr 2050 erwartet. Eine jüngst veröffentlichte Studie, die von den britischen Forschern John Whitelegg und Howard Cambridge am schwedisch-britischen SEI (Stockholm Environment Institute) erstellt wurde, prognostiziert für die nächsten zwanzig Jahre ein jährliches Wachstum des Flugverkehrs zwischen drei und sieben Prozent, eine Verdreifachung der geflogenen Kilometer und eine Verdoppelung der Anzahl der Flugzeuge in der Luft. Als Gründe für diese Entwicklung werden Billigflüge und die Zunahme des Luftfrachtverkehrs genannt. (<http://www.sei.se/aviation/SEI-Aviation-Report.pdf>)

Die enormen Zuwachsraten lassen sich auch mit aktuellen Zahlen zum österreichischen Flugverkehrsaufkommen untermauern. Nach Angaben der Statistik Austria nahm die Anzahl der Fluggäste in Österreich im Jahr 2003 mit 16.527.802 beförderten Passagieren gegenüber 2002 um 5,7 Prozent zu. Die Austro Control verzeichnete 2003 trotz Irak-Krise und SARS einen Anstieg der Flugbewegungen in und über Österreich um 5,6 Prozent auf insgesamt 864.493. Für Jänner bis Mai 2004 wurden

MAG. SYLVIA LEODOLTER ist Volkswirtin und Leiterin der Abteilung Umwelt und Verkehr der AK Wien.



FOTO: SCHUH

## Wolkige Aussichten: Schadstoffe aus dem Luftverkehr sind drei Mal so klimaschädlich wie bodennahe Emissionen.

mit 345.652 Flugbewegungen bereits um 8,9 Prozent mehr als im Vergleichszeitraum 2003 registriert.

Ein Wachstum mit Folgen: Schon jetzt erzeugt die Luftfahrt durch ihren Kerosinverbrauch jährlich 300 Millionen Tonnen Treibhausgase (CO<sub>2</sub>-Äquivalent) und ist damit derzeit global für rund zwei Prozent der Folgewirkungen von Treibhausgasen verantwortlich, wenn man die weitaus größere Klimaschädlichkeit der in Flughöhe entlassenen Schadstoffe nicht berücksichtigt. Bei Fortsetzung der zu beobachtenden Trends werden im Jahr 2050 rund 15 Prozent der Wirkungen von Treibhausgasen durch den Luftverkehr verursacht werden.

Wie beim Autoverkehr entstehen auch bei der Verbrennung von Flugbenzin Kohlendioxid, Stickoxide, Kohlenwasserstoffe, Ruß und Schwefeldioxid. Bezogen auf den Verbrauch pro hundert Kilometer schneidet das Flugzeug mit etwa 5,2 Litern Dieselequivalent gegenüber sechs Litern beim Auto (bei jeweils durchschnittlicher Auslastung) nicht so schlecht ab. Die ökologische Gefahr resultiert aus den großen Entfernungen. Bereits bei einem Flug von

Köln nach New York (rund 12.000 Kilometer hin und zurück) entstehen pro Passagier genau so viele Schadstoffe, wie ein durchschnittlicher Pkw in einem ganzen Jahr verursacht. Was die Situation verschärft, ist die Tatsache, dass die Emissionen aus dem Flugverkehr in großer Höhe in einer besonders sensiblen Schicht der Atmosphäre entlassen werden, wo Schadstoffe viel länger verweilen. Wissenschaftler gehen davon aus, dass die Abgase aus dem Luftverkehr um ein Vielfaches klimaschädlicher sind als in Bodennähe entlassenen und derzeit mindestens dreimal so viel zum Treibhauseffekt beitragen wie die Emissionen aus dem bodennahen Verkehr. So ist anzunehmen, dass die Bedeckung mit Kondensstreifen in Mitteleuropa schon Ende der 1990er Jahre eine Erwärmung verursachte, die mindestens so hoch ist wie der Effekt der Kohlendioxidemissionen. Der weltweite Flugverkehr steht für ein Ausmaß an Treibhausgasemissionen, das die gegenwärtigen Emissionen der Industriestaaten bis 2012 voraussichtlich um mehrere Prozent erhöhen wird. Etwa drei Viertel des weltweiten Flugaufkommens entfallen derzeit auf den Personentrans-

port, und rund die Hälfte der weltweit 130 Millionen Tonnen Flugtreibstoff, die pro Jahr für zivile Zwecke verbrannt werden, werden für den Flugtourismus verbraucht. Dabei ist es insgesamt nur ein geringer Prozentsatz der Weltbevölkerung, der das Privileg des Fliegens in Anspruch nehmen kann – nämlich fast ausschließlich Bewohner der reichen, industrialisierten Länder.

**D**as rasante Wachstum des Flugverkehrs ist eine Bedrohung für das Weltklima und es ist dringend geboten, (verkehrs-)politische Maßnahmen zu setzen. Ein Flug kann, je nach Entfernung, Flughöhe, Flugzeugtyp und Auslastung bis zu hundert Mal klimaschädlicher sein als eine Reise mit der Bahn. Die fortgesetzte Subventionierung des Flugverkehrs auf Kosten der Umwelt und der daraus resultierende Boom des Billig-Flugtourismus machen Klimaschutzbemühungen zunichte. Sie sind Ausfluss einer auf nationaler und internationaler Ebene verfehlten Verkehrspolitik, die letztendlich im Klimakollaps enden muss.

Das rasche Wachstum des Flugverkehrs ist Folge der direkten und indirekten Sub-

ventionierung der gewerblichen Luftfahrt. So ist der Flugtreibstoff Kerosin nach wie vor gänzlich steuerbefreit, ebenso wie Flugtickets für grenzüberschreitende Flüge – während die Bahn neben allen Steuern für jeden gefahrenen Zugkilometer Schienenmaut (Infrastrukturbenutzungsentgelt) zahlen muss. Diese staatliche Subventionierung und Steuerbefreiung des Luftfahrtverkehrs bewirkt enorme Einnahmeausfälle, die der Volkswirtschaft und dem Arbeitsmarkt schaden. In Deutschland etwa entgehen dem Fiskus dadurch jährlich sieben Milliarden Euro, die für öffentliche Investitionen und deren Impulse für Wirtschaft und Beschäftigung fehlen. Würde Kerosin mit rund 80 Cent pro Liter besteuert, könnte zum Beispiel jeder der 40 Millionen deutschen Steuerzahler jährlich um rund 150 Euro entlastet werden, um durch zusätzlichen Konsum die Konjunktur zu beleben.

Um die steuerlich bedingten Wettbewerbsverzerrungen zwischen der umweltfreundlichen Bahn und dem umweltschädigenden Flugverkehr zu korrigieren, setzte die deutsche Bundesregierung nun ein ver-

kehrs- und umweltpolitisch beachtenswertes Signal: Laut Regierungsbeschluss wird die Besteuerung von Bahntickets ab 2005 von derzeit 16 Prozent auf sieben Prozent gesenkt. Für Flugtickets, die bisher unversteuert sind, werden ab nächstem Jahr 16 Prozent Umsatzsteuer zu bezahlen sein. In Österreich sind Inlandsflüge ebenso wie alle inländischen Bahnstrecken – auch bei grenzüberschreitenden Bahnfahrten – mit zehn Prozent besteuert, internationale Flüge hingegen sind von der Steuer befreit.

**E**in weiterer Faktor, der einen (politischen) Wettbewerbsvorteil für den Flugverkehr darstellt, ist die Tatsache, dass der internationale Flugverkehr nicht unter das Klimaschutzprotokoll fällt. Damit können „Verschmutzungsrechte“ aus dem Luftverkehr gratis, nämlich ohne Anrechnung auf die im Kyoto-Protokoll vereinbarten nationalen Emissionskontingente, in Anspruch genommen werden. Laut Kyoto-Protokoll ist die International Civil Aviation Organisation (ICAO), eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen, für die Limitierung des Ausstoßes an Treib-

hausgasen aus dem Flugverkehr zuständig. Diese spricht sich aber sowohl gegen eine Besteuerung des weltweit steuerbefreiten Flugtreibstoffes, als auch gegen neue Standards für Kohlendioxidemissionen aus. Die bisherigen ICAO-Standards berücksichtigen nur die Emissionen beim Start und bei der Landung, nicht aber jene für die übrige Zeit der Reise. Es wirkt wie eine Farce, dass genau jene Organisation, die für die Eindämmung der Emissionen aus dem Flugverkehr Verantwortung trägt, sich gegen wirksame Maßnahmen zur Umsetzung dieses Ziels ausspricht. Klimaforscher und Umweltorganisationen fordern im Gegensatz dazu die Verteuerung von Flugreisen durch die Besteuerung von Kerosin und Flugtickets. Auch eine Internalisierung der Folgekosten des Flugverkehrs und ein generelles Nachtflugverbot werden gefordert, da die Lärmbelastigung aus dem Flugverkehr einen zweiten wichtigen Umweltfaktor darstellt.

Bedenkt man, dass global bereits 50 Prozent des Gesamtverkehrsaufkommens und der Emissionen des Freizeit- und Tourismusverkehrs zuzurechnen sind, und dass zum Beispiel in Österreich die Kohlendioxidemissionen aus dem Verkehr in den letzten Jahren um 30 Prozent zugenommen haben, wird klar, dass die Wege aus der Krise nur in der Umsetzung von Konzepten für einen nachhaltigen Tourismus und eine nachhaltige Verkehrspolitik bestehen können.

Die Arbeitsgruppe Rio + 10 der NGO-Arbeitsgemeinschaft für Nachhaltige Tourismusentwicklung DANTE (<http://www.dante-tourismus.org>) hat 10 Leitsätze und Forderungen für eine zukunftsfähige Entwicklung des Tourismus im 21. Jahrhundert erarbeitet (siehe Kasten Seite 20). Prinzipien einer nachhaltigen Tourismusentwicklung wurden auch mit der Verabschiedung des Globalen Ethik-Kodex für den Tourismus durch die Welttourismusorganisation am 1. Oktober 1999 festgeschrieben. Im Artikel 3 (5) des Kodex heißt es: „Naturbezogener Tourismus und Ökotourismus werden als besonders förderlich anerkannt, um das Ansehen des Tourismus zu bereichern und zu erhöhen, vorausgesetzt, sie respektieren die natürliche Umwelt, binden die einheimische Bevölkerung in ihrer Entwicklung ein und befinden sich im Einklang mit der Tragfähigkeit der touristischen Standorte.“

Um nachhaltigen Tourismus zu fördern, müssen Transparenz über die Preise und die Klimabelastung durch den Verkehr am Boden und in der Luft hergestellt werden, sowie die Folgekosten den Verursachern angelastet werden. ■

## GRUNDSÄTZE

### NACHHALTIGER TOURISMUS

#### ■ Armut/Entwicklung

Tourismus muss einen Beitrag zur Überwindung der Armut leisten – soziale Gerechtigkeit, Umweltgerechtigkeit und die Beteiligung der Menschen in touristischen Zielgebieten sind die Voraussetzungen dafür.

#### ■ Klima: Verkehr/Energie

Raus aus dem Stau, weg vom Jetlag, hin zur sanften Mobilität für alle!

#### ■ Land: Boden/Ernährung

Unser Urlaubsort – Ihr Zuhause

#### ■ Biodiversität

Tourismus lebt von der Vielfalt der Natur und der Kulturlandschaften der Welt – er muss zu ihrer Erhaltung beitragen.

#### ■ Wasser

Das kühle Nass ist unterwegs noch kostbarer als zu Hause.

#### ■ Menschenwürde – Geschlechtergerechtigkeit

Frauen und Kinder benötigen Schutz und „Empo-

werment“, damit sie im Tourismus nicht das Nachsehen haben.

#### ■ Partizipation der Zivilgesellschaft

Alle gesellschaftlichen Akteure, gerade auch benachteiligte Bevölkerungsgruppen und Minderheiten, müssen über Tourismus entscheiden können und am Ertrag teilhaben.

#### ■ Konsum und Lebensstil

Reise- und Freizeitverhalten umwelt- und menschengerecht gestalten!

#### ■ Internationale Wirtschafts- und Handelspolitik

Fairer Handel – auch im Tourismus!

#### ■ Kohärente Politik

Politischer Wille zur Einhaltung der Menschenrechte und zu einem kohärenten Interessenausgleich zwischen Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft ist auf allen Ebenen unabdingbar, damit künftige Generationen überall in Würde leben, Freizeit genießen und reisen können.

<http://www.dante-tourismus.org>