

Fliegen- Flyer



Flughafenausbau stoppen

Deutschland ist das Land mit der größten Flughafendichte weltweit. Terminal 3 in Frankfurt, eine dritte Landebahn in München und die Inbetriebnahme von BER in Berlin würde die Kapazitäten der drei größten deutschen Flughäfen verdoppeln – um eine Million Flugbewegungen jährlich. Über die Hälfte der Flüge von und nach Frankfurt sind kürzer als 1000 Kilometer.

Flugbewegungen pro Jahr (Fbw/a)	2013	geplant
Frankfurt a. M.	472.692 davon 239.415 < 1000 km	Terminal 3: 701.000
München	381.950	3. Bahn: 700.000
Berlin	Tegel, Schönefeld: 240.030	BER: 440.000

ROBIN WOOD



Fluglärm macht krank

Der Krach startender und landender Flugzeuge löst im Körper unwillkürlich Stressreaktionen aus. Dauernder Fluglärm erhöht das Risiko für Herz-Kreislauferkrankungen und Herzinfarkt. Schlafmangel durch nächtlichen Fluglärm zerrt an den Nerven und schwächt das Immunsystem. Kinder leiden besonders unter Konzentrations- und Lernschwierigkeiten.

Das Fluglärmgesetz mindert nicht den Lärm, sondern regelt Entschädigungen und Erstattungen für Hausbesitzer in der Umgebung von Flughäfen. Nach geltendem Recht ist die Planung von Flughafen-neu- und -ausbauten getrennt von der für den Lärm entscheidenden Festlegung der Flugrouten. Letztere erfordert im Unterschied zur Baugenehmigung keine Umweltverträglichkeitsprüfung. So wird ein Flugbetrieb, der die Menschen in der Nachbarschaft krank macht, „rechters“.

Fliegen killt Klima

Die Kohlendioxid-Emissionen im Luftverkehrssektor in Deutschland haben seit 1990 um mehr als neunzig Prozent zugenommen. Der Luftverkehr verhindert die dringend notwendige Reduktion von CO₂-Emissionen im Verkehr und macht Einsparungen an anderer Stelle zunichte. Außer dem für die internationale Klimapolitik wichtigen Treibhausgas CO₂ emittieren Flugzeuge Stickoxide, Wasserdampf, Sulfat-Aerosole und Ruß. Unter Berücksichtigung der Wirkung aller Emissionen und durch die direkte Eintragung in hohe Luftschichten vervielfacht sich die Erwärmungswirkung des Flugverkehrs im Vergleich zu bodennahen CO₂-Emissionen anderer Verkehrsträger.



Agrosprit ist keine Lösung

Die fossilen Ressourcen sind endlich, und kein motorisierter Verkehrsträger braucht so viel Energie wie das Flugzeug. Entsprechend groß sind die Begehrlichkeiten der Luftfahrtindustrie nach pflanzlichen Energieträgern. Mit Hochdruck werden Antriebsstoffe aus Jatropha, Palmöl, Leindotter, Algen und Biogas erforscht. Schon die Verwendung von Pflanzen als Tierfutter verknappt Lebensmittel: Um dieselbe Energie- und Nährstoffmenge zur Ernährung mit Tierprodukten wie bei pflanzlicher Ernährung herzustellen, werden wesentlich größere Flächen benötigt. Als Kerosinersatz stünden Anbaufläche und Wasser für eine einzige Flugzeugtankfüllung in Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion für tausende Menschen.



Der Flughafen Frankfurt am Main ist der größte deutsche Flughafen. Er frisst sich seit achtzig Jahren auf Kosten des Waldes in die Landschaft. 22 Quadratkilometer Wald sind bis heute für das Betriebsgelände gefallen – mitten in der dicht besiedelten Rhein-Main-Region. Entwaldung belastet das Klima zusätzlich, denn Wälder binden CO₂ und wirken regional ausgleichend auf den Wasser- und Klimahaushalt. Der Wald fehlt als Wasserspeicher, Luftfilter und Lärmschutz – aber auch als freies Gelände für Mensch und Tier.



Fliegen macht wenige reich und viele arm

Die Luftverkehrswirtschaft genießt Privilegien, die kein anderer Verkehrsträger hat. Allein die Subventionen durch die Befreiung von Energiesteuer und Mehrwertsteuer auf internationale Flüge betragen jährlich rund zehn Milliarden Euro. Auch nach Erhebung der Luftverkehrsteuer von rund einer Milliarde jährlich seit 2011 ist die Schieflage extrem. Für den Neubau des Berliner Flughafens werden derzeit Kosten von 6,4 Milliarden Euro erwartet.

„Schneller, weiter, mehr“ Verkehr führt uns mit Voll-dampf in die Klimakatastrophe. Sehen wir Mobilitätswachstum global, stehen auf der einen Seite Flugreisen mit einem auf die Reisezeit gerechneten individuellem Höchstwert in Ressourcenverbrauch und Klimaschaden. Auf der anderen Seite steht Flucht unter den Bedingungen existenzieller Armut. ROBIN WOOD will Mobilität für Alle statt mehr Verkehr. „Mehr Verkehr“ schafft mehr Lärm, mehr Beton, mehr Abgase, mehr Klimaschäden und mehr Stress. Wir brauchen keine neuen Flughäfen, sondern eine neue Reisekultur. Diese geht von der Frage aus: Warum sind Menschen und ihre Sachen unterwegs? Wie können wir auch in Zukunft mobil sein – sozial gerecht, umwelt- und klimaverträglich? Langsamer. Weniger. Besser.

Was können Sie tun?

- Vermeiden Sie Kurzstrecken- und Zubringerflüge. Nutzen Sie soweit es geht Bus und Bahn.
- Fliegen Sie seltener und bleiben Sie länger in der Ferne: Verreisen Sie lieber einmal drei Wochen statt dreimal eine Woche.
- Kaufen Sie saisonale und regionale Produkte.

ROBIN WOOD fordert:

- Flüge unter 1000 Kilometern auf die Schiene verlagern
- Statt Flughafen- und -ausbau Kapazitäten deckeln:
 - Kein Terminal 3 in Frankfurt – Keine 3. Bahn in München
 - Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr und aktiver Lärmschutz am Tag
- Kostengerechtigkeit im Verkehr:
 - Subventionen der Luftverkehrswirtschaft abbauen
 - Luftverkehrssteuer ausweiten statt abschaffen
 - Grundlegende Reform des Europäischen Emissionshandels
 - Kerosinsteuer weltweit

ROBIN WOOD e.V. ist eine gemeinnützige, gewaltfreie Aktionsgemeinschaft für Natur und Umwelt. Spenden und Fördermitgliedschaften garantieren unsere unabhängige Arbeit.

ROBIN WOOD e.V., Postfach 102122, 28021 Bremen
Telefon: 0421 598288, E-Mail: info@robinwood.de

Spendenkonto: IBAN: DE 13 25120510 000 84 555 00
BIC: BFS WDE 33 HAN, Sozialbank Hannover

Stand November 2014