

Han Langeslag

Warum dein Flug billiger ist als der Zug zum Flughafen

10. August 2017

Die Airlines bekommen alles im Duty-free-Shop. Als Steuerzahler zahlen wir so für die Sonnenanbeter auf Mallorca, Malta und Madeira. Zeit, das zu ändern.

Ein Hin- und Rückflug von Dortmund nach London kostet 53 Euro, ^{*1} die gleiche Strecke mit dem Zug 170 Euro. ^{*2} Die Fahrt mit der Bahn würde allerdings 80–90% weniger CO₂ verursachen. Doch wenn der Flug weniger als 1/3 kostet, wer fährt da schon freiwillig Zug?

Wenn wir ehrlich sind, wissen wir natürlich, dass Fliegen die Erde aufheizt. Das Problem ist: Wenn der Kuchen vor unserer Nase baumelt, naschen die meisten von uns auch daran. Den Spottpreisen zu widerstehen, für die wir die ganze Welt erkunden können, ist schwierig.

*»Heute ist die Luftfahrt für mehr als 2% des weltweiten CO₂-Ausstoßes verantwortlich – und insgesamt 5% der Erderwärmung. Bleiben die aktuellen Entwicklungen konstant, wird sie im Jahr 2050 für 22% verantwortlich sein.«^{*3}*

Die Frage ist also vielmehr: Wie kann es sein, dass ein Flug über 1.500 Kilometer nach Mallorca günstiger ist als ein Zugticket für rund 600 Kilometer von Münster nach München?

Warum sind Flugtickets so günstig?

Klar, es ist super, dass auf diese Weise so viele Menschen – nicht nur in Deutschland – Zugang zu fremden Ländern und Welten bekommen. Reisen ist längst kein Privileg »der Superreichen« ^{#1} mehr. Malaga, Malta oder eben Mallorca, die deutsche Exklave im Mittelmeer, sind für einen Großteil der Bevölkerung erschwinglich geworden, sogar günstiger als der Strandurlaub auf Wangerooge.

Und ja, auch ich nutze ab und zu das Flugzeug, um andere Länder zu bereisen – auch wenn ich das Billigste vom Billigen schon lange meide, weil ich Ryanairs Geschäftspraktiken ^{*4} verabscheue und mich nicht wie die sprichwörtliche Sardine fühlen möchte.

Sardinengefühl hin oder her, es steht die Frage im Raum, warum die Deutsche Bahn im Preiskampf gegen Ryanair und Co. nicht mithalten kann. Extreme Effizienz ist ein Grund. ^{*5} Der entscheidende Grund aber ist ein anderer: Wir alle bezahlen die Billigairlines und ermöglichen mit unseren Steuerzahlungen, die Flugzeuge in der Luft und Flughäfen wie Aachen, Lübeck und Hahn geöffnet zu halten. Und finanzieren so direkte und indirekte Subventionen.

Diese Steuervorteile halten die Flugzeuge in der Luft

Beginnen wir mit den indirekten Erleichterungen:

- > **Keine Steuer auf Kerosin:** Während du an der Tankstelle auf normales Benzin fast 70% Steuern zahlst, ^{#2} fallen für die Fluggesellschaften genau 0% Steuern aufs Kerosin ^{*6} an. Das gilt bereits seit einem internationalen Beschluss aus dem Jahr 1944. ^{#3}

Han Langeslag

Warum dein Flug billiger ist als der Zug zum Flughafen

perspective-daily.de/article/319/G111PLIK

- > **Keine Mehrwertsteuer ^{#4} auf Flugtickets:** Innerhalb der EU kommt eine weitere Steuerentlastung hinzu. Während du auf deine Bahnfahrt wie bei allen sogenannten nicht essenziellen Gütern in Deutschland 19% ^{#5} Steuern zahlst, fallen für deinen grenzüberschreitenden Flug erneut genau 0% Mehrwertsteuer an. Ist der europäische Flugsektor also einfach von den Mehrwertsteuergesetzen befreit? Nein – die Sache ist noch abartiger: Die Fluggesellschaften zahlen, wie bei Unternehmen üblich, auch keine Mehrwertsteuer auf sämtliche Einkäufe. So genießen sie einen doppelten Vorteil: Sie kaufen ohne Mehrwertsteuer ein und müssen für die verkauften Tickets keine Mehrwertsteuer abführen, sodass 100% der Ticketpreise in ihren Taschen landen.

Und weiter geht es mit den direkten Subventionen, die es seit Beginn der Luftfahrt ^{#7} gibt:

- > **Staatshilfen für Fluggesellschaften:** Das beginnt bei dem Duopol der Flugzeugbauer. ^{#8} Der amerikanische Konzern Boeing ^{#9} und das europäische Äquivalent Airbus ^{#10} profitieren seit Jahrzehnten von amerikanischen und europäischen Zahlungen. ^{#6} Entsprechende Beschwerden über diese »suboptimale Marktsituation« liegen der Welthandelsorganisation (WTO) vor – geändert hat das bisher nichts.

Gleiches gilt für zahlreiche Fluggesellschaften, die meist einzelnen Staaten gehören. ^{#7} Auch hier wird den Unternehmen vonseiten des Staates kräftig geholfen: In den USA kamen in den Jahren 1912–1998 etwa 155 Milliarden US-Dollar ^{#8} (ca. 132 Milliarden Euro) zusammen. China gab allein im Jahr 2014 über 1,1 Milliarden US-Dollar für 4 seiner Fluggesellschaften aus. ^{#9}

Han Langeslag

Warum dein Flug billiger ist als der Zug zum Flughafen

perspective-daily.de/article/319/G11PLik

- > **Flughafenbau und -betrieb:** Vor allem »Schnäppchen«-Anbieter wie Ryanair bedienen sich gern bei den Subventionen für den Bau und Betrieb neuer Flughäfen. Du hast dich auch schon mal gefragt, warum Nester wie Lübeck, Hahn oder Münster/Osnabrück Flughäfen haben und wie sie damit Geld verdienen? Die einfache Antwort auf die zweite Frage lautet: meistens gar nicht!

Die Kassen werden durch Steuergelder aufgefüllt. Billiganbieter wie Ryanair ^{#11} machen den Gemeinden Angebote, in denen sie die Attraktivität eines Flughafens für die Region anpreisen, um dann jahrelang von den Subventionen zu profitieren.

So wurde für einige kleinere Flughäfen in Frankreich berechnet, dass für jedes Ryanair-Flugticket ^{#12} bis zu 32 Euro Subventionen gezahlt wurden ^{#10} – die Subventionen können also den eigentlichen Ticketpreis übersteigen.

Bisher sind viele Versuche gescheitert, diese Subventionen zu stoppen. Erst dieses Jahr hat die EU sogar zugestimmt, dass Gemeinden und Städte ihre Geldhähne noch weiter aufdrehen dürfen, um kleine Flughäfen am Leben zu erhalten. ^{#11}

So sagte beispielsweise der damalige Chef des »Heimat-Flughafens« von Perspective Daily, Münster/Osnabrück, Gerd Stöwer im Jahr 2010: ^{#12}

»Meine Erfahrung, [und] ich arbeite mittlerweile seit 30 Jahren in der Luftverkehrsbranche, ist die, dass sie [die Flughäfen] mindestens 1,7, wenn nicht sogar 2 Millionen Fluggäste brauchen, um rentabel zu sein. Selbst der Flughafen Münster/Osnabrück mit seinen 1,5 Millionen Fluggästen schreibt immer noch leicht rote Zahlen als fertiger Flughafen. Das ist auch der Grund, warum auch wir keinen privaten Investor finden, weil [sie] auch bei uns sagen, der Flughafen ist noch zu klein, hier können wir noch keine Rendite erwirtschaften.«

Aktuell fliegen weniger als 800.000 Passagiere pro Jahr vom münsterländischen Flughafen.

Han Langeslag

Warum dein Flug billiger ist als der Zug zum Flughafen

perspective-daily.de/article/319/G11PLIK

Wenn kleine Flughäfen mit ihren aktuellen Passagierzahlen Miese machen, bleiben 2 Optionen: Entweder geht ein Teil von ihnen letztendlich doch pleite oder sie steigern die Passagieranzahl rasant.

Und genau da drückt der Schuh ...

Die Luftfahrt hofft auf ein Wunder

Mit weltweit steigendem Wohlstand ^{#13} wird der internationale Luftverkehr weiter zunehmen. Gleichzeitig fällt jeder Flug, der eine Ländergrenze überfliegt, aus der Rechnung des Pariser Klimaabkommens, weil unklar ist, auf wessen Konto die Emissionen gehen. Der Sektor steht so vor der Aufgabe, sich selbst zu regulieren – unter der Aufsicht des ICAO, ^{#14} der Sonderorganisation der Vereinten Nationen, der für die internationale Koordination der Luftfahrt verantwortlich ist.

In der Praxis bedeutet das aktuell: Es gibt keine Regulierung auf internationaler Ebene für Treibhausgasemissionen ^{*13} aus der Luftfahrt. Bereits im Jahr 2012 versuchte die EU, alle Flüge, die europäische Flughäfen nutzen, der europäischen Steuer für Treibhausgase ^{#15} zu unterwerfen. Das scheiterte vor allem an Einwänden aus den USA und China. ^{#16} Daraufhin gab die EU der ICAO bis zum Jahr 2017 Zeit, um internationale Lösungen zu finden. Aktuell gibt es nichts weiter als einen halbherzigen Plan. ^{#17} Die EU zeigte sich erneut unterwürfig und hat die Frist großzügig auf das Jahr 2021 verschoben. Doch selbst wenn der vorgeschlagene Plan umgesetzt würde, hätte das kaum Einfluss auf den Treibhausgasausstoß durch die Luftfahrt innerhalb der kommenden Jahrzehnte ^{*14} – eine Branche, die sich streng und effektiv selbst reguliert, bleibt ein Luftschloss. ^{#18}

Zeit, den richtigen Preis zu bezahlen

Han Langeslag

Warum dein Flug billiger ist als der Zug zum Flughafen

perspective-daily.de/article/319/G11PLIK

Fest steht: Aktuell nimmt die Luftfahrt ihre Rolle bei der Begrenzung der globalen Erwärmung nicht ernst. Außer einem weiteren Anstieg des Flugverkehrs wird ohne politischen und gesellschaftlichen Druck bis mindestens zum Jahr 2021 alles beim Alten bleiben. Damit wird das Marktversagen weiter hingenommen: Ein Bahnticket kostet auch künftig das 3-Fache eines Flugtickets.

Dabei ist die Lösung eigentlich ganz einfach – und hat den Vorzug, sowohl grün gefärbte Interessen als auch die Jünger des Freien Marktes zufriedenzustellen: Wir müssten nur die Steuervorteile und Subventionen abschaffen. So würde die Marktverzerrung korrigiert und die Flugtickets kämen ihrem »wahren« Preis, der Umweltfolgen einschließt, ein wenig näher. Das würde auch den Drang vieler Lokalpolitiker nach Prestige zügeln, die am liebsten an jeder Häuserecke einen (subventionierten) Flughafen bauen würden, um ihren Wahlkreis zu fördern. Aktuell sind in ganz Europa 420 kleine Flughäfen für nur 13% des europäischen Flugverkehrs ^{*15} verantwortlich. ^{#19} Nur 105 größere Flughäfen decken »den Rest« ab.

Klar ist aber auch, dass es keinen »Schlaraffenland«-Weg für die Luftfahrt gibt. Wenn wir nicht die Anzahl der Flugreisen reduzieren, müssen wir in Kauf nehmen, dass in 30 Jahren mehr als 20% des weltweiten CO₂-Ausstoßes aufs Konto der Luftfahrt gehen. Dabei wäre der erste Schritt ganz einfach: Schafft für die Luftfahrt dieselben Regeln, die auch für Bahn und Co. gelten.

Han Langeslag

Warum dein Flug billiger ist als der Zug zum Flughafen

perspective-daily.de/article/319/G11PLik

Zusätzliche Informationen

- *1 Bei einer Vorlaufzeit von einem guten Monat und Beschränkung auf Handgepäck.
- *2 Bei einer Vorlaufzeit von einem guten Monat und Reisegepäck.
- *3 Die zusätzlichen 3% kommen von anderen Treibhausgasen und Wärmeeffekten: Alle Treibhausgase, die in der Höhe der Flugzeuge ausgestoßen werden, haben einen stärkeren Treibhausgaseffekt als auf Bodenhöhe. Die weißen Kondensstreifen (die bei [Verschwörungstheoretikern](#) auch als »Chemtrails« bezeichnet werden) haben ebenfalls (kurzfristig) einen negativen Effekt. Es ist gut möglich, dass wir die Auswirkungen der Treibhausgasemissionen in Flughöhe unterschätzen, da noch zu wenig über die Langzeitfolgen erforscht ist.

Die Studie zu den 5% findest du [hier](#). Die Schätzung für 2050 kommt vom Öko-Institut e. V. in Freiburg und wurde [hier von der EU veröffentlicht \(englisch, 2015\)](#).

- *4 Zum Beispiel sind die Piloten bei Ryanair selbst Unternehmer. Das mag zunächst sehr fortschrittlich klingen, ist aber nicht besonders arbeitnehmerfreundlich, denn die Piloten sind im Falle von Krankheit selbst dafür verantwortlich, müssen sich um ihre eigene Versicherung kümmern usw. Vor einiger Zeit wurde außerdem bekannt, dass es einen internen Wettbewerb gab, der die Piloten belohnte, die am wenigsten Treibstoff verbrauchten. Piloten kamen so unter Druck und mussten Strategien entwickeln, um den Treibstoffverbrauch zu minimieren.

Han Langeslag

Warum dein Flug billiger ist als der Zug zum Flughafen

perspective-daily.de/article/319/GI11PLik

- *5 Die Billigairlines haben ihre Abläufe radikal optimiert: Die Flugzeuge sind möglichst viel Zeit in der Luft statt am Boden, im Buchungsverfahren ist jeder Schritt extrem durchgeplant, sodass kein Platz leer bleibt, und das Personal verdient vergleichsweise wenig Geld.
- *6 Als Kerosine werden Treibstoffe bezeichnet, die vor allem für den Antrieb von Turbinen in Flugzeugen oder in Hubschraubern eingesetzt werden. Im Vergleich zu anderen Kraftstoffen wie Benzin oder Dieselöl zeichnet sich Kerosin vor allem durch seinen hohen Energiegehalt aus.
- *7 Die Deutsche Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft (DELAG) war im Jahr 1909 die weltweit erste Fluggesellschaft. Bis zum Jahr 1913 etablierte das Unternehmen ein funktionierendes, kommerziell nutzbares Zeppelin-Flugnetz, welches bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges im Jahr 1914 bereits über 30.000 Passagiere zwischen Städten wie Hamburg, Dresden und Berlin befördert hatte. Der erste kommerzielle Flug mit einem Flugzeug ereignete sich im Jahr 1914 im US-Bundesstaat Florida zwischen Saint Petersburg und Tampa.
- *8 Also eine Marktsituation, bei der der Kunde zwischen 2 großen Anbietern wählen kann, im Vergleich zum Monopol, bei dem ein großer Anbieter das Angebot bestimmt. Mittlerweile gibt es neben Airbus und Boeing einige kleinere Unternehmen, die kleine kommerzielle Flugzeuge bauen und versuchen, dass Duopol zu öffnen.
- *9 The Boeing Company ist das amerikanische Pendant zum europäischen Luft- und Raumfahrtunternehmen Airbus. Sie wurde im Jahr 1916 gegründet und ist mittlerweile der weltweit größte Hersteller von Flugzeugen, Hubschraubern, Militär- und Weltraumtechnik.
- *10 Airbus ist eine europäische Aktiengesellschaft, die nach Boeing das zweitgrößte Luft- und Raumfahrtunternehmen der Welt ist. In Europa ist Airbus zudem als zweitgrößter Rüstungskonzern bekannt.
- *11 Die bei den kleinen Flughäfen häufig die wichtigsten Anbieter sind.

Han Langeslag

Warum dein Flug billiger ist als der Zug zum Flughafen

perspective-daily.de/article/319/G11PLIK

- *12 Unabhängig davon, ob es sich um eine Urlaubs- oder eine Geschäftsreise handelte.
- *13 In ein Treibhaus dringt Energie in Form von Licht durch die Glasscheibe ein. Trifft das Licht auf den Boden im Treibhaus, wandelt es sich in Wärme, die durch die Glasscheibe nicht mehr entweichen kann – die Wärme ist im Treibhaus gefangen. Treibhausgase machen aus unserer Erde ein solches Treibhaus, indem sie in der Atmosphäre die Funktion der Glasscheibe übernehmen. Ohne natürliche Treibhausgase wäre die Temperatur zu niedrig für menschliches Leben. Zusätzliche, vom Menschen freigesetzte Treibhausgase wie CO₂ aus fossilen Brennstoffen und Methan bewirken eine unnatürliche und für den Menschen gefährliche Erwärmung der Erde.
- *14 Der Plan ist ein klassisches Beispiel für Greenwashing, gepaart mit der Hoffnung auf einen technischen Durchbruch »aus dem Nichts«. Die beschriebenen Maßnahmen konzentrieren sich auf fragwürdige Klimakompensationen, beispielsweise durch das Pflanzen von Bäumen.
- *15 Gemessen an der Anzahl Flugpassagiere, die in Europa gezählt werden.

Han Langeslag

Warum dein Flug billiger ist als der Zug zum Flughafen

perspective-daily.de/article/319/G111PLik

Quellen und weiterführende Links

#1 Gehörst du auch zu den reichsten 10% der Weltbevölkerung?

 <https://perspective-daily.de/article/314>

#2 Zusammensetzung des Benzinpreises (Super E10, Stand Juli 2017)

 <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/29999/umfrage/zusammensetzung-des-benzinpreises-aus-steuern-und-kosten/>

#3 Das Chicagoer Abkommen aus dem Jahr 1944 wird auch als Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt bezeichnet

 http://www.transportrecht.de/transportrecht_content/1145515948.pdf

#4 Hier schreibt Frederik v. Paepcke über die (scheinbaren) Verwirrungen zur Mehrwertsteuer

 <https://perspective-daily.de/article/244>

#5 Hier findest du die Steuersätze innerhalb der EU (englisch)

- https://ec.europa.eu/taxation_customs/sites/taxation/files/resources/documents/taxation/vat/how_vat_works/rates/vat_rates_en.pdf

#6 Einen Einblick in den endlosen Streit gibt dieser BBC-Artikel (englisch, 2005)

 <http://news.bbc.co.uk/1/hi/business/4594581.stm>

#7 Übersicht der ICAO über alle Fluggesellschaften und deren entsprechende Staatsanteile (englisch)

 https://www.icao.int/sustainability/SiteAssets/Pages/Eap_ER_Databases/FINAL_Airlines%20Privatization.pdf

Han Langeslag

Warum dein Flug billiger ist als der Zug zum Flughafen

perspective-daily.de/article/319/G11PLIK

- #8** Wikileaks veröffentlichte die Subventionen an die US-Luftfahrt (englisch, 2015)
 <https://skift.com/2015/04/09/wikileaks-disclosure-shows-u-s-airlines-received-billions-in-subsidies/>
- #9** Bericht des Forschungsinstituts Center for Aviation (CAPA) (englisch, 2015)
 <https://centreforaviation.com/insights/analysis/chinese-airlines-overtake-us-carriers-across-the-pacific-time-for-us-china-open-skies-222454>
- #10** Artikel in der Irish Times zu den Subventionen an »Ryanair-Flughäfen« (englisch, 2010)
 <https://www.irishtimes.com/news/ryanair-profits-boosted-by-subsidies-say-rivals-1.659808>
- #11** Die europäische Kommission lockerte dieses Jahr ihre Regulierung für Subventionen für hunderte kleine Flughäfen (englisch, 2017, Paywall)
 <https://www.ft.com/content/a4087e26-3aef-11e7-ac89-b01cc67cfeec>
- #12** Aussage von Gerd Stöwer in der niederländischen Dokumentation »Zembla« (2010, Minute 32:10)
 <https://zembla.vara.nl/nieuws/luchtkasteel-twente>
- #13** Mir macht Hoffnung, dass täglich 130.000 Menschen weniger in extremer Armut leben
 <https://perspective-daily.de/article/287>
- #14** Die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) hat ihren Hauptsitz im
– kanadischen Montréal
<https://www.icao.int/Pages/default.aspx>
- #15** Hier schreibt Frederik v. Paepcke über die einzige Lösung gegen den Klimawandel
 <https://perspective-daily.de/article/23>

Han Langeslag

Warum dein Flug billiger ist als der Zug zum Flughafen
perspective-daily.de/article/319/G11PLik

- #16** Die Gegenreaktion auf den EU-Vorschlag beschreibt hier The Conversation
 (englisch, 2012)
<https://theconversation.com/see-you-in-court-solving-aviation-emissions-is-an-international-mess-5183>
- #17** Europäische Abgeordnete gehen nicht davon aus, dass die Klimaziele mit
 den aktuellen Vorschlägen erreicht werden (englisch, 2016)
<https://www.euractiv.com/section/transport/news/global-deal-to-curb-aviation-emissions-not-enough-meps-warn/>
- #18** Der Verband »Carbon Market Watch« überprüft hier die Effektivität von
 CO₂-Märkten (englisch, 2016)
<http://carbonmarketwatch.org/wp-content/uploads/2016/10/Post-Assembly-Policy-Brief-Web.pdf>
- #19** Das berichtet die Financial Times (englisch, 2017, Paywall)
 **<https://www.ft.com/content/a4087e26-3aef-11e7-ac89-b01cc67cfeec>**