



Gewaltfreie Aktionsgemeinschaft für Natur und Umwelt e.V.

## Umstieg jetzt: „Miles & Less“

Warum weniger Fliegen zur postfossilen Verkehrswende gehört

Das Klima schützt, wer weniger fliegt. Auf diese einfache Formel lassen sich Mobilität und Klimaschutz bringen, wenn wir nur darauf schauen, wie wir uns privat von A nach B bewegen. Lesen Sie bitte trotzdem weiter: Das wird kein Appell, durch persönliche Askese die Welt zu retten. Dennoch ist richtig und wichtig: Zur postfossilen Verkehrswende gehört auch weniger Fliegen.

Fliegen ist die am schnellsten wachsende Quelle von Treibhausgas-Emissionen. Dieses außer Kontrolle geratene Wachstum findet statt, ohne dass es im Rahmen der weltweiten Klimapolitik berücksichtigt würde.

Um die Klimafolgen einer Flugreise mit Auto oder Bahn zu vergleichen, muss laut Deutschem Institut für Luft- und Raumfahrt der Spritverbrauch pro Fluggast mindestens doppelt gerechnet werden. Denn Flugzeuge verbrennen das Kerosin zu einem Treibhausgas-Mix aus Kohlendioxid, Stickoxiden und Wasserdampf. In Flughöhe heizt dieser Mix das Klima noch stärker auf als bodennaher Qualm aus Auspuffrohren und Schornsteinen.

Auf einer Strecke von 1000 Kilometern, zum Beispiel zwischen Berlin und Paris, kommen Nachtzugreisende auf eine achtmal bessere persönliche Klimabilanz als Fluggäste. Je kürzer die Flugreise, desto höher die Klimawirkung, denn am meisten Energie brauchen Start und Landung. Und je kürzer die Strecke, desto komfortabler wäre ein Umstieg auf die Bahn – wenn die Politik die richtigen Rahmenbedingungen setzt.

Der Flugverkehr ist von der Kerosinsteuer befreit, aber für Elektromobilität auf der Schiene fallen Stromsteuer und die Umlage nach dem Erneuerbare-Energien-Gesetz an. Auf Bahntickets wird Umsatzsteuer erhoben, auf internationale Flugtickets nicht. Beides benachteiligt die Bahn und subventioniert Fluggesellschaften. Die Luftverkehrssteuer muss auf jeden Fall bleiben und weiter entwickelt werden für mehr Kostengerechtigkeit.

Während die Deutsche Bahn auf dem Land Bahnhof um Bahnhof dichtmacht, werden Regionalflughäfen von Ländern und Kommunen hoch subventioniert. Deutliche Überkapazitäten nützen Fluggesellschaften, die angesichts der Standortkonkurrenz beste Konditionen aushandeln. Ryanair ist 2017 am größten deutschen Flughafen, dem Rhein-Main-Airport, angekommen. Auch hier werden Rabatte gewährt, um mit dem Billigflieger fortlaufenden Ausbau zu rechtfertigen.

Dabei könnte die dritte Landebahn sofort stillgelegt und die Menschen in der Rhein-Main-Region vor unerträglichem Lärm besser geschützt werden, wenn nur die Kurzstreckenflüge innerhalb Deutschlands auf ICE verlagert werden. Reisende würden weder Zeit noch Komfort einbüßen.

**„Miles & More“ ist die Reisekultur einer überholten Wachstums-Ideologie.**

**„Miles & Less“ gehört die Zukunft.**

