

6. Ausgabe, 18. Mai 2005

Wahnsinn Billigfliegerei



Die Billigfliegerei boomt. Sie kann dies jedoch nur, weil der gewerbliche Flugverkehr von der Mineralöl-, Öko- und der Mehrwertsteuer (bei internationalen Flügen) befreit ist. Mit dem Flugzeug wird ausgerechnet das Verkehrsmittel am höchsten subventioniert, das die Umwelt am stärksten mit Schadstoffen und Lärm belastet. Der Flugverkehr entwickelt sich bei den erwarteten

Zuwachsraten zum Klimakiller Nummer eins unter den Verkehrsträgern. 30 Millionen Deutsche fühlen sich durch Fluglärm belästigt, Hunderttausende sind gesundheitsgefährdendem Fluglärm ausgesetzt – mit steigender Tendenz. Denn durch den Aufschwung der Billigflieger und die von diesen bevorzugten Regionalflughäfen wird Fluglärm zunehmend in bisher relativ unbelastete Regionen getragen. Billig-Airlines verleiten mit Dumping-Preisen zu umweltschädlicher Vielfliegerei. Die kleinen Preise führen dazu, dass immer mehr Menschen Ziele ansteuern, die sie ohne die Billigflugangebote gar nicht interessieren würden. Die Billigfliegerei können wir uns aber nicht nur aus umwelt-, sondern auch aus volkswirtschaftlichen Gründen nicht mehr leisten. Die Bahn macht durch die extreme Subventionierung des Flugverkehrs Millionenverluste, welche der Bahnkunde mit noch höheren Fahrpreisen bezahlen muss. Durch eine fehlende Zuständigkeit des Bundes bei der Flughafenplanung bauen Landes- und Regionalpolitik mit viel Steuermitteln Klein-Flughäfen zu Großflughäfen aus. Auch die neuen Leitlinien der Europäischen Union zur Subventionspraxis von Regionalflughäfen sind leider kontraproduktiv beim Abbau von Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsträgern. So werden Subventionsruinen geschaffen, da sich nahe gelegene Flughäfen in Nachbarbundesländern gegenseitig karnalisieren. Was wir brauchen, ist eine Ende der direkten und indirekten Subventionierung des Flugverkehrs. Insbesondere müssen die Flugtickets endlich auch die ökologische und soziale Wahrheit sagen.

Ihr



Michael Gehrmann
(Bundesvorsitzender des VCD)

Entwicklung des deutschen Luftverkehrs in 2004

Die deutsche Luftfahrtindustrie hat für das Jahr 2004 hohe Wachstumswahlen zu verzeichnen und damit nach eigenen Angaben ihre Krise nach den Anschlägen vom 11. September 2001 überwunden. Zahlen des Statistischen Bundesamtes in Wiesbaden bestätigen diesen Trend. Danach stieg auf deutschen Flughäfen die Zahl der Passagiere im vorigen Jahr um 9,3 Prozent auf knapp 136 Millionen. Die Zunahme führen die Statistiker vor allem auf Auslandsreisen zurück. Während das Inlandsaufkommen mit 21 Millionen Fluggästen nahezu

konstant blieb, stieg die Zahl derjenigen, die ins Ausland flogen, um 11 Prozent auf 115 Millionen Passagiere. Großen Anteil am starken Wachstum im Flugverkehr hat das Billigflieger-Geschäft. Von den 2,7 Millionen Flugbewegungen in Deutschland geht bereits jeder siebte Flug auf die Low-Cost-Anbieter zurück, und dies mit steigender Tendenz, bilanziert



Dieter Kaden, Chef der Deutschen Flugsicherung. Gewinner des Billigflieger-Booms sind die Großflughäfen Frankfurt und vor allem München. Letzterer konnte um acht Prozent auf 379.000 Starts und Landungen zulegen und näherte sich damit der Nummer eins Frankfurt (plus drei Prozent auf 488.000) weiter an. Zuwächse gab es auch im Luftfrachtverkehr. Die eingeladene Frachtmenge stieg um 13,5 Prozent auf 1,38 Millionen Tonnen, die ausgeladene Menge legte um 16,5 Prozent auf 1,33 Mio Tonnen zu. Ausschlaggebend für die Steigerung war hierbei vor allem der Auslandsverkehr mit den größten Raten für Ladungen von und nach Asien.

Die Zahlen des Statistischen Bundesamtes zum Luftverkehr sind über dessen Internetauftritt teilweise kostenfrei beziehbar:

www.destatis.de/d_home.htm

Inhalt

- 2 Subventionen
- 3 Demokratisierung des Flugverkehrs?
- 4 Verbraucherschutz
- 5 Arbeitsbedingung bei Billig-Airlines, Sicherheitsaspekte
- 6 Schwellenländer
- 7 Billigflieger im Interkontinentalverkehr?
- 8 Subvention Flugzeugbau, Impressum

EU will Subventionen für Billigflieger einschränken

Die EU-Kommission plant eine Präzisierung der gemeinschaftlichen Beihilfepolitik für Regionalflughäfen für Sommer diesen Jahres. Zu den Kernaussagen eines Anfang Februar vorgelegten Leitlinienentwurfs gehören die Begrenzung staatlicher Zuschüsse für die Aufnahme neuer Verbindungen auf die Hälfte und eine Laufzeit von fünf Jahren. Für wirtschaftlich stärkere Regionen sieht die Kommission eine Obergrenze von 30 Prozent mit dreijähriger Laufzeit vor. Die Beihilfen müssen zudem allen Fluggesellschaften gleichermaßen zugute kommen können. Hintergrund dieser Harmonisierung ist eine Grundsatzentscheidung vom Februar vergangenen Jahres. Die Kommission hatte damals den irischen Billigflieger Ryanair aufgefordert, bis zu vier Millionen illegaler Subventionen zurückzuzahlen, die das Unternehmen vom Regionalflughafen im belgischen Charleroi erhalten hatte. Zugleich bestätigte aber die Brüsseler Behörde in ihrem Urteil die Rechtmäßigkeit von Beihilfen insbesondere für strukturschwache Regionen. So muss Ryanair nur ein Viertel der insgesamt zugeführten 15 Millionen Euro erstatten.

Die Regelung der Beihilfepraxis für Regionalflughäfen ist gerade für Billigflieger von enormer Bedeutung. Diese rechnen im Rahmen ihres Geschäftsmodells fest mit Zuschüssen beispielsweise für Landentgelte, Gebühren bei der Bodenabfertigung, Büromieten oder Ausgaben für Personal und Marketing. Da sie in den Augen der jeweiligen Region zu Wachstum und Arbeitsplätzen beitragen, wird die Ansiedlung der Fluggesellschaften mittels Subventionen stark umworben. Ziel der neuen Leitlinie ist, Flughäfen mit einem Passagieraufkommen unter fünf Millionen pro Jahr zu fördern, gleichzeitig aber einen fairen Wettbewerb sicherzustellen.

Der Internationale Bustouristik Verband (RDA) hat den Leitlinienentwurf der EU-Kommission scharf kritisiert. Der Entwurf sei nicht geeignet, die Wettbewerbsverzerrungen zwischen Flugverkehr einerseits und Bussen und Bahnen andererseits abzubauen. Richard Eberhardt, RDA-Präsident, kritisierte, dass in dem Entwurf die Subventionen an regionale Flughäfen nicht eingeschränkt werden, sondern durch die Schaffung zahlreicher und unklarer Ausnahmen sogar erweitert und legalisiert würden. Der RDA vermisst eine Prüfung bzw. Berücksichtigung der Auswirkung der Subventionen von Regionalflughäfen an Flugreiseveranstalter auf den Wettbewerb mit der Busreiseveranstaltung. »Wir befürchten, dass zahlreiche mittelständische Busreiseveranstalter den langen Zeitraum einer legalisierten Subventionierung des Dumpingpreiswettbewerbs durch Billig-Airlines nicht überleben werden«, so Eberhardt abschließend.

Der Leitlinienentwurf der Kommission ist im Internet einzusehen unter: http://europa.eu.int/comm/transport/air/rules/doc/stateaid_consultation/com_2005_de.pdf
Die Stellungnahme des RDA zu den EU-Leitlinien steht unter: www.rda.de (Pressemeldungen)

Trittin kritisiert Hilfen für Billigflieger

Bundesumweltminister Jürgen Trittin (Bündnis 90/ Die Grünen) hat Ende März in einem Interview mit *Bild am Sonntag* die indirekte Subventionierung von Billigflug-Airlines kritisiert. Er sagte der Zeitung: »Billig fliegen auf Kosten der Allgemeinheit gehört sich nicht! Solche versteckten Subventionen müssen abgebaut werden, weil sie den fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern behindern.« Er bezog sich damit auf die niedrigen Gebühren, die die Billigfluggesellschaften an Regional-Flughäfen entrichten müssen. So entrichtet die britische Gesellschaft Easyjet in Dortmund nur fünf Euro Gebühren für jeden Passagier. Etablierte Linien wie die Lufthansa stellt der Flughafen dagegen um die 25 Euro in Rechnung, und sie müssen – im Unterschied zu Easyjet – für Sonderdienste wie das Enteisen von Flugzeugen im Winter oder das Abpumpen von Fäkalien noch extra bezahlen. Während Easyjet jedes Jahr hohe Gewinne ausweist, wachsen die Verluste des Flughafens Dortmund dramatisch: 30 Mio. Euro waren es 2004 – nach 18 Mio. Euro im Jahr davor. Für das Defizit kommen die Dortmunder Bürger auf – mit ihren Steuern und ihren Strom-, Gas- und Wasserrechnungen. Denn der Flughafen gehört zu 74 Prozent den Stadtwerken und zu 26 Prozent der Kommune. Trittin kommentierte dies laut *Bild am Sonntag*: »Es ist ein Unding, dass Bürger von den Stadtwerken zur Kasse gebeten werden, um den Billigfliegern Millionen in den Rachen zu werfen.«

Alltours-Chef kritisiert Billigflieger

Willi Verhuvén, Inhaber von alltours, dem viertgrößten deutschen Reisekonzern, hat anlässlich der Internationalen Tourismusbörse (ITB) im März 2005 in Berlin die Preispolitik der Billigflieger kritisiert. Diese sei, so Verhuvén, ökologisch und wirtschaftlich unverantwortlich. Es sei absurd, wenn eine Bahnfahrkarte von Düsseldorf nach Frankfurt deutlich mehr koste als ein Flug von Düsseldorf nach Rom.

Verhuvén begrüßte die Überlegungen der Bundesregierung zur Einführung einer europaweiten Kerosinsteuer sowie die Pläne der EU-Kommission, die staatlichen Beihilfen für Billigflieger zu beschneiden. Die Billigflieger arbeiten an den Marktbedingungen vorbei, erläuterte Verhuvén seine Kritik. Kunden der Billigflieger seien primär nicht mittellose Menschen, sondern Leute, die auch bereit wären, einen vernünftigen Preis für eine Flugreise zu zahlen. So würde der Kunde jegliches Gefühl dafür verlieren, welche Leistungen und welcher Aufwand hinter einem Flug stehen.

Verhuvéns Vorstoß ertete in der Flug- und Reisebranche heftige Kritik. Germanwings, Hapag Lloyd Express und TUI erteilten Verhuvéns Forderungen mit Hinweis auf drohende Benachteiligungen europäischer Fluggesellschaften und Reiseanbieter eine klare Absage. Schon Ende Februar 2005 hatte Klaus Laepple, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Tourismuswirtschaft in der Süddeutschen Zeitung eine Kerosinsteuer abgelehnt.

Klagen wegen Ryanair

Deutsche Fluggesellschaften klagen derzeit gegen den Betreiber des Lübecker Flughafens. Die Fluggesellschaften werfen den Betreibern vor, Subventionen an den Billigflieger Ryanair zu leisten. Die Klage des Konkurrenten Air Berlin vor dem Lübecker Landgericht wird unterstützt von der Arbeitsgemeinschaft deutscher Luftfahrtunternehmen. Nach Ansicht der Airlines erhält Ryanair seit dem Jahr 2000 unerlaubte staatliche Beihilfen im Wert von etwa zwei Millionen Euro jährlich und dies, obwohl der Flughafen defizitär wirtschaftet. Allein im Jahr 2004 musste die Stadt Lübeck 9 Mio. Euro Defizit der Flughafengesellschaft übernehmen. Die Kläger fordern die vollständige Rücknahme der gewährten Beihilfen.

Sollte die Klage vor Gericht auch keinen Bestand haben, so illustriert sie doch beispielhaft das Geschäftsprinzip der Billigfluggesellschaften. Um günstige Tickets anbieten zu können, bestehen die Billiglinien gegenüber den meist staatlichen Flughäfen auf Einsparungen bei Landegebühren und Abfertigungsentgelten. Wer nicht mitspielt, riskiert den Rückzug der Fluggesellschaft und damit der Passagiere, von deren Kaufkraft sich Region und Flughafen Wachstum versprechen.

Unternehmen wie Ryanair, die sich ihrer Marktmacht bewusst sind, gehen sogar noch weiter. Vor einiger Zeit wurden Forderungen von Ryanair an den Lübecker Flughafen für die Einrichtung eines Drehkreuzes bekannt: Neben einer halben Million Euro sollten die Hanseaten weitere fünf Euro pro ankommenden Passagier, 300.000 Euro für jede weitere Flugroute, Land zum Bau eines Hangars, kostenlose Büroräume sowie Ausbildungsbeihilfen in Millionenhöhe beisteuern. Der Deal platzte, und Ryanair beließ es bei den sechs täglichen Linienflügen für geschätzte 600.000 Passagiere in diesem Jahr auf dem Flughafen Lübeck-Blankensee, um die sich die Klagen wegen versteckter Subventionsleistungen drehen.

Wenig Demokratie im Luftverkehr

Fliegen ist Sache der Reichen. Ärmere Schichten verzichten hingegen oder nehmen trotz der Masse an Billigflügen jährlich höchstens eine Flugreise wahr. Dies zumindest hat eine Studie der britischen Zivilen Luftfahrtbehörde (UK Civil Aviation Authority) auf Grundlage von 180.000 Fluggastbefragungen herausgefunden. So kommen auf sozial schwächer Gestellte, die nach Berechnung der Studie 27 Prozent der Gesamtbevölkerung ausmachen, nur sechs Prozent aller von Großbritannien ausgehenden Flugbewegungen. 40 Prozent aller Flüge werden hingegen von Besserverdienenden unternommen, die aber nur 24 Prozent der Bevölkerung stellen. Diese Zahlen widerlegen damit die häufig von Regierungen und Luftfahrtunternehmen vorgebrachte Argumentation, dass das Wachstum im Flugverkehr vor allem Geringverdienenden und Sozialhilfeempfängern zugute komme. Bestätigt werden die Ergebnisse der Studie durch Beobachtungen des Billigfluggesellschaft EasyJet. Mehr als 1000 Passagiere, so ein Sprecher der Fluggesellschaft, flögen wöchentlich von London zu ihrem Zweit-

wohnsitz nach Nizza, Malaga, Palma oder Barcelona. Das rasante Wachstum in der Billigflugbranche gehe somit in erster Linie auf Personen mit sehr hohen Einkommen zurück, die mehrere Dutzend Flüge im Jahr buchen. Von einer Demokratisierung des Flugverkehrs, wie sie Politiker und Unternehmensvertreter immer wieder im Munde führen, kann deshalb nicht die Rede sein. Auch die These, dass der Ausbau des Flugverkehrs zum Wohle der Geschäftswelt erfolge, hält der Studie nicht stand. Die Nachfrage nach Urlaubsreisen sei dreimal höher als die nach Geschäftsreisen. Sie nahm 2004 bereits drei Viertel aller Angebote ein.

Eine Zusammenfassung der Studie der britischen Zivilen Luftfahrtbehörde (UK Civil Aviation Authority) und eine Bestellmöglichkeit ist im Internet zu finden unter:

www.caa.co.uk/application.aspx?categoryid=14&pagetype=65&applicationid=7&mode=detail&nid=976

Versteckte Kosten beim Billigflug

Superpreise bei Billigflügen, wie es Ryanair, Easyjet und andere in ihrer Werbung versprechen, gibt es nur ganz selten. Solche Preise entfallen meist auf geringe Ticket-Kontingente, mit denen potentielle Kundinnen und Kunden geködert werden sollen. Zu diesem Ergebnis kommt die Stiftung Warentest in Berlin, die in der Ausgabe ihrer Zeitschrift *test* vom Februar 2005 Preise und Leistungen von 15 Fluggesellschaften auf sechs Strecken miteinander verglich. Im Durchschnitt kosten selbst beim billigsten Anbieter Ryanair Hin- und Rückflüge 109 Euro. Für diese günstigeren Preise müssen Reisende jedoch mit wesentlich schlechterem Service als bei etablierten Fluggesellschaften und hohen Zusatzkosten rechnen. Besonders negativ schnitt Ryanair beim Test ab. Die irische Niedrigpreis-Anbieter erhielt für Check-In, Ein- und Ausstieg, Bordverpflegung oder Sitzkomfort durchweg schlechte Noten. So müssen zum Beispiel Passagiere auch bei Regen meist zu Fuß zum Flugzeug laufen oder für Essen und Trinken während des Fluges hohe Preise bezahlen. Nicht berücksichtigt haben die Tester die Tatsache, dass Billigflug-Airlines aus Kostengründen meist abgelegene Flughäfen ansteuern. Für den Anschlussverkehr können dem Reisenden deshalb enorme Kosten entstehen, die beim Kauf der Tickets meist übersehen werden.

Als »trauriges Kapitel« bezeichnet Stiftung Warentest die Geschäftsbedingungen der Fluggesellschaften. Eine juristische Überprüfung habe bei allen Anbietern unzulässige Klauseln zu Tage gefördert. Bestes Beispiel seien hierfür unzulässige Änderungsverbote bei den Flugzeiten, den Flugzeugen und den Routen. Alitalia, British Airways, Lufthansa, DBA, easyjet und Germanwings behalten sich zudem unerlaubte Preiserhöhungen vor. Schließlich lässt auch Transparenz und Verständlichkeit der Vertragsbedingungen zu wünschen übrig: So wartet etwa easyjet mit Klauseln im Umfang von 35 Seiten auf.

Schlichtungsstelle Mobilität: Flugverkehrsunternehmen verweigern Zusammenarbeit

Vier Monate nach dem Start der Schlichtungsstelle Mobilität für Probleme bei Reisen im Fernverkehr hat der Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) als Träger der Einrichtung auf einer Pressekonferenz Mitte April in Berlin im Beisein von Bundesverbraucherministerin Renate Künast eine erste, positive Bilanz gezogen. Das Pilotprojekt im Auftrag des Bundesverbraucherschutzministeriums sei gut gestartet und trage bereits erfolgreich zur Verbesserung der Verbraucherrechte bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel bei. Bisher hätten sich Reisende in 600 Fällen mit Problemen an die Schlichtungsstelle gewandt. Zwei Drittel davon hätten bereits geklärt werden können.



Mit Blick auf die Kooperationsbereitschaft der Verkehrsunternehmen zeichnen sich jedoch große Unterschiede ab. Während die Bahn sich durchweg kooperativ zeigt und Schlichtungsvorschläge vom Unternehmen wie auch von den Beschwerdeführerinnen und -führern weitgehend angenommen wurden, lehnen die meisten Flugverkehrsunternehmen jede Zusammenarbeit ab – allen voran die Deutsche Lufthansa. So wurden bis Ende März 40 Fälle im Flugverkehr einem Schlichtungsvorschlag zugeführt. 39 davon stießen auf Ablehnung oder blieben unbeantwortet. Nur in einem einzigen Fall kam es bisher zu einer Einigung. »Für die Fluggesellschaften scheint Kundenorientierung ein Fremdwort zu sein«, resümiert Birgit Zandke-Schaffhäuser, Projektleiterin in der Schlichtungsstelle Mobilität, das Verhalten der Unternehmen. So weise beispielsweise die Lufthansa die Schlichtungsvorschläge mit der rüden Begründung zurück, sie wolle Kunden auf der Jagd nach Entschädigung keinen Vorschub leisten. In den Antwortschreiben gebe die Lufthansa zudem in vielen Fällen lapidar an, technische Defekte seien die Ursache für Annullierungen oder Verspätungen gewesen. »Gleichwohl rechnen wir damit, dass sich die Wahrnehmung unserer Arbeit zukünftig allmählich ändern wird. Schlichtung ist ein friedliches, neutrales und nützliches Verfahren, das auch von den Unternehmen nicht als Bedrohung angesehen werden muss.« fügt Markus Franke hinzu, der das Projekt gemeinsam mit Birgit Zandke-Schaffhäuser leitet.

Mehr Informationen über die Schlichtungsstelle Mobilität:
www.schlichtungsstelle-mobilitaet.org

Kein Verbraucherschutz bei Insolvenzen im Billigflugsektor

Seitdem der irische Billigflieger Ryanair Ende der 90er Jahre seine Flüge von den britischen Inseln auf den Kontinent ausweitete, ist das Geschäft der Low Cost Carrier förmlich explodiert. 1999 betrug der Anteil der Billigflieger am gesamten Flugaufkommen in Europa fünf Prozent, 2003 hat er sich mit 19 Prozent bereits vervierfacht, und bis zum Jahr 2010 werden es mindestens 33 Prozent sein, folgt man den Ergebnissen der Studie »Entwicklung der europäischen Airline-Industrie« der Unternehmensberatung Mercer Management Consulting. Auch die Zahl der Low-Cost-Airlines ist rasant gestiegen. Während der Markt im Jahr 2000 mit zwölf Anbietern noch überschaubar war, gab es im Sommer 2004 schon 54 Low-Cost-Airlines in Europa. Von diesen werden laut den Unternehmensberatern bis 2010 aber nur drei bis vier Große übrig bleiben. Der Konkurrenzkampf treibe schon jetzt die Preise immer weiter nach unten, doch die Kosten vieler Anbieter seien zu hoch. Erste Pleiten und Zusammenschlüsse zeugen davon, dass der Verdrängungswettbewerb bereits voll im Gange ist. Die niederländische V-Bird, die italienische Volare und die polnische Air Polonia meldeten Ende letzten Jahre Insolvenz an. Die deutsche Fluggesellschaft DBA übernahm im Februar den Billigflughanbieter Germania Express (Gexx). Leidtragender der Entwicklung ist der Verbraucher. Insolvenzen im Flugverkehr seien keine Seltenheit mehr, sagt Eva Klar von der Verbraucherzentrale. Während bei Pauschalreisen eine gesetzlich vorgeschriebene Insolvenzversicherung für Fluggesellschaften Transport und Unterbringungskosten der Passagiere übernimmt, zahle bei Pleiten von Airlines bislang niemand. Der Fluggast müsse erst einmal selbst aufkommen. Ob er aber jemals Geld zurück bekommt, ist fraglich.

Weitere Infos zur Mercer-Studie findet sich unter: www.mercermc.de



Bild: Bureau III Public Relations

Der am Flughafen Weeze-Niederrhein stationierte Billig-Airliner V-Bird ging 2004 in Konkurs



Auch die Billigfluglinien Air Polonia und Volare gingen letztes Jahr Pleite



Leidet die Sicherheit bei den Billig-Airlines?

Im immer härter werdenden Wettbewerb zwischen den Billigfliegern sehen Experten zunehmend eine potenzielle Gefährdung der Sicherheit. Der Pilotenverband Cockpit bemängelt, dass das bloße Einhalten der gesetzlichen Vorgaben noch lange nicht das derzeit hohe Sicherheitsniveau des Fliegens gewährleiste. Thomas von Sturm, Lufthansa-Flugkapitän und Präsident der Vereinigung Cockpit, betonte in einem Interview mit der *Süddeutschen Zeitung* vom 13./14. März 2004, dass sich Billigfliegen und Sicherheit nicht automatisch ausschließen. Von Sturm wies jedoch auch darauf hin, dass traditionelle Fluggesellschaften im Umgang mit Sicherheitsthemen ein stärkeres Bewusstsein und mehr Erfahrung haben. Zwar unterliegen die Billigfluggesellschaften den gleichen behördlichen Bestimmungen wie alle anderen Airlines, jedoch gebe es Bereiche wie die Pilotenausbildung, deren Umfang sich bei einigen Billigfliegern nur haarscharf innerhalb der gesetzlichen Vorgaben bewege. Problematisch sieht Cockpit auch das Outsourcing von Wartungsarbeiten. Der Pilotenverband widerspricht dabei den Aussagen des Luftfahrt-Bundesamtes, die Bedingungen (der Wartung) seien in Europa nahezu gleich. Cockpit-Sprecher Markus Kirschneck gegenüber der *Süddeutschen Zeitung*: »Die Realität ist weit entfernt von einheitlichen Qualitätsstandards auch innerhalb Europas.« Ein weiteres Problem stellt die Überwachung und Kontrolle der Fluggesellschaften dar. Diese erfolgt durch die Behörden des jeweiligen Heimatlandes. So werden kaum Kontrollen durchgeführt, wenn Flugzeuge auf Flughäfen im Ausland stationiert sind. Dies bestätigt das Luftfahrtbundesamt in Braunschweig.

Schlechte Arbeitsbedingungen bei Billig-Airlines

Die Billigflieger Ryanair und Air Berlin werden zunehmend bezüglich der in den Unternehmen herrschenden Arbeitsbedingungen kritisiert. Schon seit geraumer Zeit ist Ryanair Ziel heftiger Kritik von Seiten der Gewerkschaften. Ryanair erkenne keine Gewerkschaften als Verhandlungspartner an und übe massiven Druck auf Mitarbeiter aus, um gewerkschaftliche Aktivitäten zu verhindern, so die Internationale Transportarbeiter-Förderung ITF. Tarifverträge und Betriebsräte wären bei Ryanair unbekannt. Interne, der *Süddeutschen Zeitung* vorliegende Rundschreiben, drohen mit dem Verlust der Beschäftigung, sollte die »Einmischung« der Gewerkschaften nicht aufhören. Auch Fagforbundet, die größte norwegische Gewerkschaft, übt harsche Kritik an Ryanair. Die Mitarbeiter bezahlen mit unzumutbaren Arbeitsbedingungen die Zeche für die niedrigen Flugpreise bei Ryanair. Derzeit versucht Ryanair auf gerichtlichem Wege die Preisgabe der Identität von Ryanair-Piloten zu erreichen, die in einem Internetforum der Ryanair European Pilots Association REPA die Ausbildungs- und Beschäftigungspraktiken der Fluggesellschaft kritisiert hatten. REPA berichtet, dass die Piloten die Umschulung auf neu angeschaffte Flugzeuge selber bezahlen müssen, das Personal auf den Flügen keine Mahlzeiten erhalte und für die Uniformen selber aufkommen müsse. Eddie Wilson, Personalmanager beim irischen Billigflieger begründet die Forderungen der Identitätspreisgabe mit Einschüchterungsver-

suchen von Seiten der REPA gegenüber Ryanair-Piloten und einem im Forum verbreiteten Aufruf zu kriminellen Aktivitäten gegen die Fluggesellschaft.

Air Berlin hat Gewerkschaftskritik auf sich gezogen, da im Unternehmen kein Betriebsrat existiert. Eine Aufforderung der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit zur Schaffung eines Betriebsrates kommentierte Air-Berlin-Geschäftsführer Joachim Hunold im vergangenen September gegenüber der *Süddeutschen Zeitung* wie folgt: »Schreiben von Organisationen, die uns in der Öffentlichkeit verleumdern, und dessen Zweck offenbar nur darin besteht, hochkomfortable Arbeitsplätze bei der Lufthansa zu erhalten, beantworten und kommentieren wir nicht.«



Ryanair fordert vor Gericht die Preisgabe der Identität von Piloten, die auf einer Webseite die Beschäftigungspraktiken der Fluggesellschaft kritisiert haben.

Ergebnisse der FES-Tagung »Mobilität ohne Schranken?«

Der Billigflugverkehr wächst. Die Zahl der Passagiere im deutschen und europäischen Luftverkehr nimmt stetig zu. Welche Konsequenzen diese Entwicklung für die anderen Verkehrsträger, für die Konsumenten und für die Umwelt nach sich zieht, war Gegenstand einer Tagung der Friedrich-Ebert-Stiftung am 8. September 2004 in Berlin, zu der Sachverständige aus Wissenschaft, Wirtschaft und Politik sowie die interessierte Öffentlichkeit geladen waren.

Gewichtiger Streitpunkt der Veranstaltung: Die Bedeutung des Billigflugsektors für Wachstum und Beschäftigung in Deutschland. Der vollmundigen Behauptung von Dr. Jürgen Heyer, Verkehrsminister a. D. des Landes Sachsen-Anhalt, wonach Flughäfen Hunderte von Arbeitsplätzen mit sich brächten, hielt Werner Rothengatter, Professor am Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung der Universität Karlsruhe entgegen: »Die Arbeitsplätze im Umkreis von Flughäfen sind nicht aus dem Nichts entstanden. Die Flughafenstandorte haben vielmehr von anderen Standorten Arbeitsplätze abgezogen.« Für Beschäftigung Sorge auch die große Zahl staatlicher Beihilfen. Subventionierte Billigfliegerei sei jedoch kein geeignetes Instrument, um nachhaltiges Wachstum zu fördern.

Die Zusammenfassung der Tagungsergebnisse steht als (kostenfreies) Download-Angebot unter: <http://www.vcd.org/flugverkehr> Rubrik »Tagungsdokumentationen«.

Die wirtschaftliche Auswirkung des Low-Cost-Flugverkehrs im Köln/Bonner Raum

Eine im Auftrag des Flughafens Köln/Bonn, der IHK Köln und der IHK Bonn/Rhein-Sieg erstellte Studie des Institutes für Verkehrswissenschaften der Universität Köln hat die wirtschaftlichen Effekte des Low-Cost-Flugverkehrs am Flughafen Köln/Bonn auf die Region untersucht. Die Studie umfasst dabei neben Wertschöpfung, Beschäftigung und Einkommen am Flughafen die Auswirkungen auf Vorleister/Lieferanten, die Standortwirkungen durch eine verbesserte Luftverkehrsanbindung der Region sowie die Kaufkraftwirkungen durch Flugpassagiere. Während das Low-Cost-Angebot zu einem Nettoabfluss von Kaufkraft aus der Region führt, werden laut Studie diese negativen wirtschaftlichen Effekte durch eine bessere Standortwirkung und positive Auswirkungen auf Vorleister/Lieferanten mehr als ausgeglichen. Insgesamt führe das Low-Cost-Luftverkehrsaufkommen zu etwa 14.000 neuen Arbeitsplätzen in der Region, zu einer Erhöhung der Wertschöpfung von 770 Millionen Euro und zu einer Erhöhung der Einkommen in Höhe von 400 Millionen Euro. Die ermittelten Daten basieren auf einer Fluggastbefragung von zirka 1000 Low-Cost-Passagieren sowie einer schriftlichen Befragung von rund 360 Unternehmen in der Region. Die Studie wurde vom Kölner VCD-Kreisverband kritisiert. So sei die Darstellung der Resultate teilweise einseitig und unwissenschaftlich.

Die Studie ist als Download unter <http://www.koeln-bonn-airport.de/mainpage.php?id=153&lang=1> verfügbar.

Die Französische Bahn als Schrecken der Billigflieger

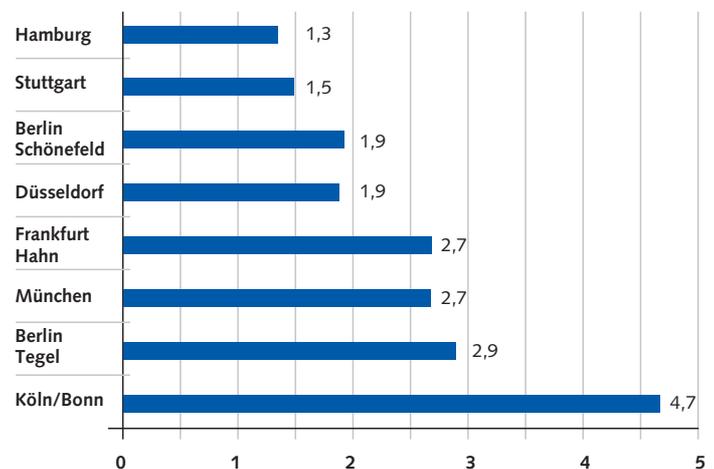
»Wir müssen gegenüber dem Flugzeug wettbewerbsfähiger und attraktiver werden.« Dies äußerte Guillaume Pépy, bei der französischen Staatsbahn SNCF zuständig für den Personenverkehr. Die SNCF hat gezeigt, dass die Bahn durchaus im Wettbewerb mit den Billigfliegern bestehen kann. Schon ab 19 Euro kann man von Paris mit dem Hochgeschwindigkeitszug TGV nach Marseille und Toulon fahren. Günstige Preise und zuverlässige Verbindungen haben dafür gesorgt, dass zwischen Paris und London, Brüssel, Lyon, Marseille und Bordeaux die meisten Reisenden die Bahn dem Flugzeug vorziehen. Zwischen London und Paris sind es bereits zwei Drittel der Reisenden, welche die Bahn nutzen (Süddeutsche Zeitung, 3.1.2005). Ab 2007 wird die Fahrt von London nach Paris nur noch zwei Stunden und zwanzig Minuten dauern, bei acht Verbindungen pro Stunde.

Spätestens dann dürfte der Flugverkehr zwischen diesen beiden Städten fast vollständig zum Erliegen kommen. Ryanair und British Airways haben ihre Flüge zwischen den beiden Städten bereits gestrichen. Air France bedient die Strecke Paris-Brüssel nicht mehr und hat seit 2002 im innerfranzösischen Flugverkehr Umsatzeinbußen von 15 Prozent hinnehmen müssen. Dabei schlägt die SNCV die Billigflieger mit deren eigenen Waffen. Reisegeschwindigkeiten von bis zu 320 Stundenkilometer sorgen für kurze Reisezeiten, ein reduzierter Service macht Ticketpreise möglich, die auf vergleichbaren Strecken sogar unter denen der Billigflieger liegen. Auch für die Strecke zwischen Paris und Frankfurt am Main soll sich die Fahrzeit ab 2007 auf drei Stunden und 45 Minuten verkürzen.

Billig-Airlines in Schwellenländer

Erst ca. fünf Prozent der Weltbevölkerung haben bislang ein Flugzeug von innen gesehen. Länder wie Indien, China, Thailand oder Malaysia gelten als große, noch fast unangetastete Marktpotenziale für den weltweiten Luftverkehr. Auch in diesen Ländern drängen die Bürger zunehmend auf einen preisgünstigen Zugang zum Verkehrsmittel Flugzeug. So soll sich die Zahl der Flugzeuge in China bis zum Jahr 2020 mehr als verdoppeln, in Indien gibt es mehr als 400 kleinere und mittlere Flughäfen ohne nennenswerte Anbindung an das Flugverkehrsnetz. Schon jetzt bietet die indische Billig-Airline Air Deccan Flüge an, die mit umgerechnet zwölf Euro günstiger sind als vergleichbare Erste-Klasse-Bahntickets. Laut G.R. Gopinath, Gründer und Geschäftsführer von Air Deccan, ist Indien ein Land von einer Milliarde hungriger Konsumenten. Wenn nur die Hälfte der indischen Mittelklasse fliegen würde, bedeutet dies nach Angaben von Gopinath schon 150 Millionen Passagiere. (Süddeutsche Zeitung, 16.11.2004).

Passagierzahlen der Low-Cost-Airlines 2004 (in Mio.)



In China erreichte das Flugpassagieraufkommen nach Angabe der chinesischen Tourismusbehörde CNTA im vergangenen Jahr erstmalig die 100-Millionen-Grenze. Dies ist gleichbedeutend mit einem Wachstum von 38 Prozent. Für 2005 erwartet Airbus-Manager Adam Brown ein Wachstum von weiteren 20 Prozent. Im März dieses Jahres hat in China mit Okay Airways die erste private Fluggesellschaft den Betrieb aufgenommen. Anders als auf dem restlichen asiatischen Markt erwarten Flugverkehrsexperten in China jedoch eine deutlich verzögerte Marktöffnung. Um die staatlichen Fluggesellschaften vor allzu viel privater Konkurrenz zu schützen, kontrolliere die Regierung sowohl Kerosinpreise als auch die Tarife für geleaste Flugzeuge. Dies berichtete das *Saar-Echo* am 7.4.2005 mit Verweis auf einen Analysten, der nicht genannt werden wollte.

Billigflieger bald auch im Interkontinentalverkehr?

Billigflieger sollen nach dem Willen der Geschäftsführung des Flughafens Köln/Bonn bis 2006 auch zwischen Europa und Nordamerika verkehren. Das Problem seien dabei nicht so sehr die Flugdauer, als vielmehr die Anschlussflüge. Interkontinentalmaschinen flögen nur zu einem Drittel mit Passagieren aus der jeweiligen Region, der Rest komme aus anderen Teilen Deutschlands und Europas zum Abflughafen. Da Köln/Bonn aber von 50 Städten aus angefliegen werde, sei dies der ideale Standort für Interkontinental-Billigflieger. Michael Garvens, der Geschäftsführer des Flughafens Köln/Bonn, setzt zudem auf finanzielle Unterstützung durch die Zubringer-Airlines dies- und jenseits des Atlantiks, da diese von zusätzlichen Passagieren profitieren würden. Darüber hinaus würden Billigflieger auch auf der Langstrecke ohne Lounges oder komplexe Check-In-Verfahren auskommen. Für die Bordverpflegung müssten die Fluggäste extra zahlen.

Die Idee, das Geschäftsmodell der Billigflüge auf lange Routen zu übertragen, ist nicht neu. Die amerikanische Low-Cost-Gesellschaft Jetblue Airways verbindet mit ihren Flügen bereits die Ost- und Westküste der USA. Die US-Fluggesellschaft Rivierajet will es ihr in Zukunft mit Flügen nach Berlin, Brüssel, London-Stansted, Nizza und Rom gleichtun. Doch Experten bleiben skeptisch. Eine Billigflug-Revolution auf der Langstrecke sei nicht zu erwarten, sagt Andreas Knorr, Wirtschaftsprofessor und Luftfahrtexperte an der Universität Bremen, denn die Kostenvorteile auf der Kurzstrecke entfielen. Ryanair-Chef, Michael O'Leary, winkt ebenfalls ab. Billigflüge auf interkontinentalen Routen werde seine Gesellschaft sicher niemals anbieten.

Externe Kosten des Flugverkehrs

Im Jahr 2000 betragen die externen Kosten des Verkehrs in den 15 Mitgliedsstaaten der Europäischen Union, Norwegen und der Schweiz etwa 650 Milliarden Euro, über 90 Milliarden Euro davon entfielen auf den Flugverkehr. Allein von 1995 bis 2000 haben sich die externen Kosten des Flugverkehrs damit verdreifacht. Dies ist das Resultat einer im Oktober 2004 veröffentlichten Studie, die in Zusammenarbeit des Institutes für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung der Universität Karlsruhe und des Schweizer Forschungsinstitutes Infras erstellt wurde. Während alle Steuerzahler für die durch Fluglärm oder Abgase verursachten Schäden aufkommen und das Gesundheitssystem die Behandlung von Lärmopfern erbringt, wird nur ein geringer Teil der externen Kosten verursachergerecht vom Nutzer des Verkehrsmittels Flugzeug selbst getragen. Die bedeutendsten externen Kosten, die der Flugverkehr verursacht, sind bei Kurzstreckenflügen mit etwa 80 Prozent die bei Start und Landung auftretenden Lärm- und Schadstoffbelastungen. Bei Langstreckenflügen dagegen dominieren die Auswirkungen auf das Klima, das heißt der Ausstoß von Kohlendioxid, Stickoxiden und Wasserdampf. Bei Langstreckenflügen machen diese Auswirkungen etwa 90 Prozent der externen Kosten aus.

Die externen Kosten des Flugverkehrs waren bereits im Jahr 2002 Untersuchungsgegenstand eines vom Umweltbundesamt in Auftrag gegebenen Gutachtens des niederländischen Forschungsinstitutes CE (Centre for Energy Conservation and Environmental Technology). Das Gutachten kam zu folgendem Ergebnis: Kurzstrecken verursachen externe Kosten von rund 10 Euro je Ticket bei einem vollbesetzten Flugzeug. Interkontinentalflüge schlagen mit rund 43 Euro je Ticket zu Buche. Das allerdings nur, wenn keine Kondensstreifen entstehen. Berücksichtigt man den durch Kondensstreifen verstärkten Treibhauseffekt, müssten sich Interkontinentalflüge sogar um rund 215 Euro je Ticket verteuern.

Laut einer vor kurzem veröffentlichten Dissertation zum Thema »Diskriminierungsfreie Rahmenbedingungen im Personenverkehr« von Klaus Vestner betragen die externen Kosten des Flugverkehrs etwa fünf Euro pro zurückgelegten 100 Kilometern. Im Vergleich betragen die externen Kosten bei der Nutzung der Bahn 2,50 Euro pro 100 Kilometern, beim Auto betragen sie elf Euro.

Weitere Infos: Das IWW-/Infras-Gutachten findet sich als Download unter: http://vorort.bund.net/verkehr/themen/themen_32/files/2450_iww-extkosten2004.pdf

Eine englischsprachige Zusammenfassung der Studie »Externe Kosten des Flugverkehrs« ist verfügbar unter: www.umweltdaten.de/daten-e/aviation.pdf

Eine englischsprachige Zusammenfassung der Dissertation von Klaus Vestner kann unter: <http://transportation.northwestern.edu/programs/exec/RAIL04/papers/vestnerPaper.pdf> kostenfrei heruntergeladen werden. Das Buch ist auch als Download für 4,98 Euro beim Verlag <http://www.shaker.de> erhältlich.

Subventionen in Milliardenhöhe für den Flugzeugbau

Der seit Monaten andauernde Konflikt zwischen Airbus und Boeing um »Starthilfen« für die Entwicklung neuer Flugzeugtypen zeigt vor allem eines: Der Flugzeugbau in Europa und den USA erhält Jahr für Jahr massive staatliche Unterstützungsleistungen. Die EU-Staaten standen Airbus mittels direkter Darlehen von bis zu 15 Milliarden Euro seit Gründung des europäischen Verbundes 1969 zur Seite. Allein der Bau des neuen Airbus A380, mit dem die Europäer nun endgültig die Führung im zivilen Flugzeugbau übernehmen möchten, verschlang Subventionen in Höhe von 3,3 Milliarden Euro. Doch auch der Konkurrent Boeing ist kein Kind von Traurigkeit. Die amerikanische Hilfe für den Flugzeughersteller beläuft sich allein seit 1992 auf 23 Milliarden Euro. Neben direkten Zuschüssen bezieht Boeing umfangreiche Forschungsgelder und lukrative Militäraufträge. Besonders letztere zeichnen sich nach Meinung der EU-Kommission durch überhöhte Preise für Armee-Produkte aus, womit das Pentagon indirekt die Entwicklung neuer Zivil-Jets finanziert.

Boeing-Chef Harry Stonecipher brachte den Streit mit dem Vorwurf ins Rollen, die staatlichen Hilfen an Airbus seien mit dem Abkommen von 1992 zur staatlichen Förderung von Flugzeugprogrammen und den WTO-Richtlinien unvereinbar. Die Anschuldigungen beziehen sich sowohl auf laufende Programme als auch auf Beihilfen für die Entwicklung des mittelgroßen Airbus A350. Boeing fürchtet die Konkurrenz, die ihm aus diesem Projekt für das geplante Mittel- und Langstreckenflugzeug 7E7 erwachsen könnte. Dabei profitiert auch dieses Vorhaben von in Aussicht gestellten Steuervergünstigungen des Staates Washington in Höhe von 3,2 Milliarden US-Dollar, die einer kürzlich veröffentlichten Studie der Universität New York zufolge ebenfalls gegen WTO-Regeln verstößt.

VCD? – Ihr Info-Gutschein:

Man hat immer die Wahl: VCD – die ökologische Alternative zum ADAC! Wir müssen uns heute bewegen, um morgen noch mobil sein zu können. Neugierig? Gern schicken wir Ihnen kostenlos und unverbindlich mehr Informationen zu.

Ich will mehr wissen! Mich interessiert ...

- die Mitgliedschaft im VCD
- das Versicherungs- und Schutzbrief-Angebot des VCD
- ein Probeheft des VCD-Mitgliedermagazins »fairkehr«
- folgendes Thema:
 - Nachhaltiger Tourismus Bahn Auto
 - Kinder im Verkehr Nahverkehr Fahrrad
 - Verkehrslärm Vision Zero

Name, Vorname _____

Straße, Hausnr. _____

PLZ, Ort _____

Schreiben, faxen oder mailen Sie uns:

VCD, Kochstr. 27, 10969 Berlin,

Fax 030/28 03 51-10, mail@vcd.org

Oder rufen Sie einfach an: 030/28 03 51-0

VCD – die ökologische Alternative zum ADAC

Impressum

Herausgeber

Verkehrsclub Deutschland (VCD) e.V.

Projekt Flugverkehr

Niebuhrstr. 16b • 53113 Bonn

Fon 02 28/98 58 5-20 • Fax -90

mail@vcd.org

www.vcd.org

Redaktion

Helmar Pless, Ulrich Kohnen, Wolfram Schroff

Layout

Holger Pless, www.plessdesign.de

V.i.S.d.P.

Helmar Pless

helmar.pless@vcd.org

Haftungshinweis: Trotz sorgfältiger inhaltlicher Kontrolle übernehmen wir keine Haftung für die Inhalte externer Links. Für den Inhalt der verlinkten Seiten sind ausschließlich deren Betreiber verantwortlich.

Dieser Newsletter wurde finanziell gefördert durch:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit

Die Förderer übernehmen keine Gewähr für die Richtigkeit, Genauigkeit und Vollständigkeit der Angaben sowie für die Beachtung privater Rechte Dritter. Geäußerte Ansichten und Meinungen müssen nicht mit denen der Förderer übereinstimmen.