

Steigflug für den Luftverkehr

Autor(en): **Stettler, Jürg**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Wohnen**

Band (Jahr): **75 (2000)**

Heft 7-8

PDF erstellt am: **10.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-106901>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Steigflug für den Luftverkehr

Der Luftverkehr boomt, und die Flughäfen platzen aus allen Nähten. Die Preise für Flüge fallen. Immer mehr Reisende benützen das Flugzeug und verreisen immer öfter immer weiter. Die Folgen sind fatal: Kapazitätsengpässe auf den Flughäfen, Verspätungen bei den Flügen, hohe Umweltbelastungen durch Schadstoffemissionen, Lärmbelastungen, Zunahme der Klimaerwärmung und Vergrößerung des Ozonloches.

Text: Dr. Jürg Stettler*

Die Entwicklung der letzten Jahrzehnte in unserer Gesellschaft ist gekennzeichnet durch kürzere Arbeitszeiten und mehr Freizeit, steigende Löhne sowie einen rasanten Ausbau der Verkehrssysteme – alles bedeutende Boomfaktoren für die Umwandlung der Arbeitsgesellschaft zur Freizeit- und Erlebnisgesellschaft. Während zu Hause der Medienkonsum die häufigste Freizeitbeschäftigung ist, sind wir ausser Haus am liebsten unterwegs, sei es für die Ausübung sportlicher Aktivitäten oder um Ausflüge und Reisen zu unternehmen.

Zahlreiche Ferienreisen pro Jahr

In der Schweiz macht die Hälfte der Bevölkerung jährlich eine Reise im Inland, und sogar knapp zwei Drittel reisen mindestens einmal pro Jahr ins Ausland. In absoluten Zahlen sind es 2,9 Mio. Inland- und 3,6 Mio. Auslandsreisende. Insgesamt unternimmt die schweizerische Wohnbevölkerung pro Jahr hochgerechnet 13 Mio. Ferienreisen, 6 Mio. davon in der Schweiz und 7 Mio. ins Ausland. Die beliebtesten Reiseziele sind Italien und Frankreich in Europa (mit je rund 20% der Auslandsreisen) sowie USA/Kanada und Asien bei den aussereuropäischen Destinationen (5% bzw. 3%). Jedes Jahr unternehmen die SchweizerInnen knapp 1 Mio. Fernreisen zu Destinationen ausserhalb von Europa, was einem Anteil von etwa 15% aller Auslandsreisen entspricht.

Als Folge davon hat der Freizeit- und Tourismusverkehr in den letzten Jahrzehnten stetig zugenommen. Heute macht dieser Verkehrsbereich in der Schweiz bereits die Hälfte des gesamten Personenverkehrs aus, mit weiterhin steigender Tendenz. Das beliebteste Verkehrsmittel ist das Auto, mit dem im Jahresdurchschnitt zwei Drittel der Entfernungen zurückgelegt werden. Das Auto wird zunehmend zum reinen «Freizeitmobil».

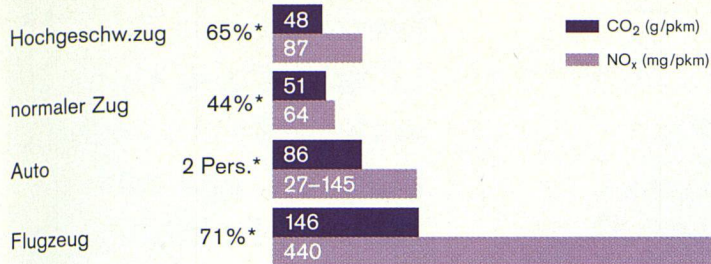
Spottbillige Flugpreise

Für den Alltag ist die Bedeutung des Fliegens minimal, wird doch in der Schweiz pro Kopf und Jahr im Durchschnitt nur einer von insgesamt rund 1000 Wegen mit dem Flugzeug zurückgelegt. Einen ganz anderen Stellenwert hat das Flugzeug aber in den Ferien, insbesondere für die Auslandsreisen. Die SchweizerInnen machen zwar nach wie vor rund 45% ihrer Auslandsreisen mit dem Auto, der Marktanteil des Flugzeuges liegt aber bereits bei 30%.

Den Flug nach Peking gibts «halb gratis», in die USA kommt man zum «Gigaspottpreis», die Karibik ist ein «All-inclusive-Preisparadies» und Bali ein «echter Preis-Knüller».

Die Gründe für die enorme Zunahme des Flugverkehrs sind vielfältig. Einer der wichtigsten sind die sinkenden Preise, insbesondere für Reisen nach fernen Destinationen. Den Flug nach Peking gibts «halb gratis», in die USA kommt man zum «Gigaspottpreis», die Karibik ist ein «All-inclusive-Preisparadies» und Bali ein «echter Preis-Knüller», so die Slogans der Reisewerbung. Die Reisen werden immer aggressiver angepriesen – ein Ausdruck des zunehmend härteren Verdrängungswettbewerbs. Jedes Jahr verkündet die Reisebranche von neuem, dass die Reisen so billig seien wie nie zuvor. Wunderte man sich im letzten Jahr noch über das Acht-Tage-Peking-Angebot für knapp 1000 Franken, wird diese Reise ein Jahr später für weniger als 800 Franken ausgeschrieben.

Emissionen pro Personenkilometer

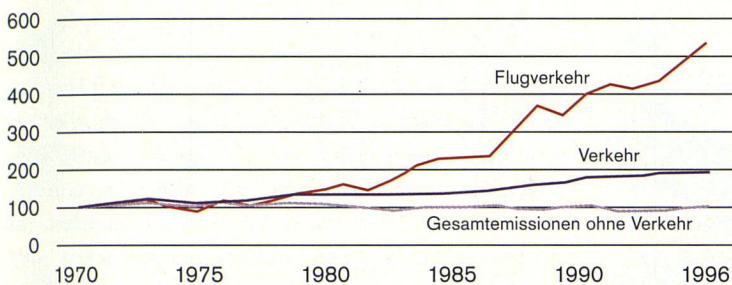


*) Auslastung

Quelle: Umweltministerium der Niederlande 1995

CO₂-Emissionen des Flugverkehrs wachsen am schnellsten

CO₂-Emissionen pro Jahr (Index 1970=100)



Quelle: BMUJF, Umweltbilanz Verkehr

Unerbittlicher Wettbewerb

Entscheidend für die massiven Preisabschläge sind die stetig sinkenden Flugkosten, die nach wie vor den Hauptanteil der Kosten für eine Pauschalreise nach Übersee ausmachen. Ein Swissairflug nach Bangkok, der 1975 noch 4600 Franken kostete, ist heute nach denselben Vorgaben gerechnet für weniger als 1500 Franken zu haben. Würde die seit 1975 aufgerechnete Teuerung berücksichtigt, müsste man heute für dieses Bangkok-Ticket eigentlich 8500 Franken bezahlen. Durch die Liberalisierung im Flugverkehr ist es in der gesamten Reisebranche zu einem unerbittlichen Preis-Wettbewerb gekommen. Die Folge davon sind immer billigere Reisearrangements, die, wenn sie aufgrund der massiven Überkapazitäten zuletzt noch als Last-minute- oder sogar Last-second-Restposten abgesetzt werden, nur mehr einen Bruchteil der effektiven Kosten decken.

Durch die massiven Zuwachsraten im Flugverkehr sind in Europa die Kapazitätsgrenzen zahlreicher Flughäfen (allen voran in Zürich) sowie der Luftstrassen erreicht oder sogar überschritten worden, insbesondere in der Ferienzeit. Die Folgen davon sind enorme Verspätungen und damit Wartezeiten für die Reisenden von mehreren Stunden.

Massive Umweltbelastungen

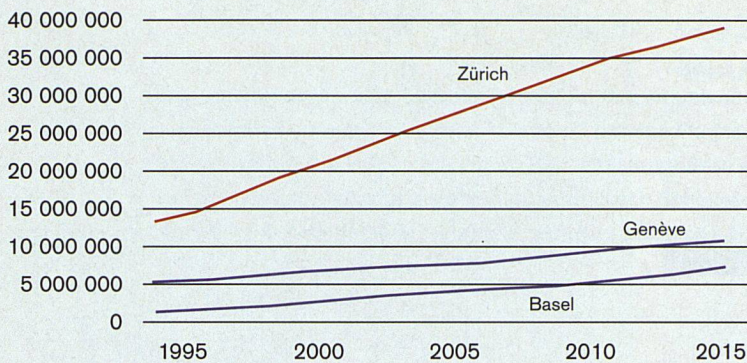
Der Flugverkehr verursacht zudem massive Umweltbelastungen. Die hohen Kohlendioxid-(CO₂-)Emissionen und die Kondensstreifen (das sind die gefrorenen Wasserdampf- und Abgaswolken) tragen zur globalen Klimaerwärmung bei. In Europa verursacht der Flugverkehr bereits heute rund 10% der gesamten CO₂-Emissionen. Die Stickoxid-(NO_x-)Emissionen tragen zusammen mit dem Wasserdampf indirekt zur Vergrößerung des Ozonlochs bei, das wiederum zu einer Zunahme des Hautkrebses beim Menschen führt.

Neben diesen globalen Umweltbelastungen ist der Flugverkehr aber auch für lokale Umweltprobleme verantwortlich. In der Nähe der Flughäfen leiden weite Teile der Bevölkerung vor allem unter den Lärmbelastungen und dem hohen, von den Flugreisenden verursachten Verkehrsaufkommen auf den Zubringerstrassen.

Insgesamt deckt der Flugverkehr die von ihm verursachten Kosten bei weitem nicht. Die sogenannten externen Kosten (das heisst die nicht direkt von den Verursachern, also den Flugreisenden, bezahlten Kosten für die Infrastruktur sowie die Umwelt- und Lärmbelastungen) belaufen sich alleine in der Schweiz auf rund 1,4 Milliarden Franken pro Jahr. Die in den letzten Jahren immer häufiger verlangte Kostenwahrheit im Flugverkehr konnte bis heute nicht in die Tat umgesetzt werden.

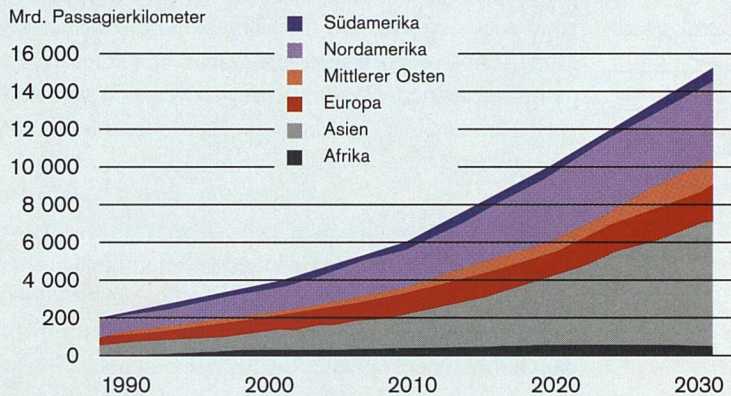
Der Flugverkehr verursacht massive Umweltbelastungen und deckt die durch ihn entstandenen Kosten bei weitem nicht.

Prognostizierte Anzahl Passagiere pro Flugstrecke



Quelle: Swiss Civil Aviation 1998/Bundesamt für Zivilluftfahrt

Die Prognosen des weltweiten Wachstums der Passagierkilometer im Flugverkehr



Quelle: Barret/WWF, 1997

Literatur:

Dienst für Gesamtverkehrsfragen/Bundesamt für Statistik (Hrsg.): Verkehrsverhalten in der Schweiz 1994. Mikrozensus Verkehr, Bern 1996
 Institut für Tourismus und Verkehrswirtschaft (Hrsg.): Reisemarkt Schweiz 1995/96. Ausland.
 Die Auslandsreisen der Schweizer im Tourismusjahr 1995/96, Band I: Kommentar, St. Gallen 1996
 Plüss, C.: Fliegen zum Gigaspottpreis, in: WoZ Nr. 8, 21.2.1997
 Studienkreis für Tourismus und Entwicklung, Forschungsinstitut für Freizeit und Tourismus,
 Institut für Tourismus und Freizeitwirtschaft (Hrsg.): Fernreisen 2005. Delphi-Studie in Deutschland,
 Österreich und der Schweiz. Kurzfassung, Ammerland, Bern, Wien 1997
 Stettler, J.: Sport und Verkehr. Sportmotiviertes Verkehrsverhalten der Schweizer Bevölkerung.
 Umweltbelastungen und Lösungsmöglichkeiten. Berner Studien zu Freizeit und Tourismus 36, Bern 1997
 Verkehrsclub Österreich (Hrsg.): Flugverkehr – Wachstum auf Kosten der Umwelt, Wissenschaft & Verkehr
 5/97, Wien 1997

Massnahmen zur Lenkung des Flugverkehrs sind viele bekannt, etwa die Kerosin-Besteuerung.

Besteuerung ist chancenlos

Massnahmen zur Lenkung und Ökologisierung des Flugverkehrs sind viele bekannt. Allen voran die Besteuerung des steuerlich befreiten Flugtreibstoffes. Entlastungen können aber auch durch strengere Vorschriften im Bereich der Lärm- und Schadstoffemissionen erreicht werden. Diese führen bei den Flugzeugherstellern zu technologischen Verbesserungen, das heisst, es werden in Zukunft Flugzeuge gebaut, die leiser sind, weniger Treibstoff brauchen und weniger Schadstoffe ausstossen und die Fluggesellschaften veranlassen, ihre Flugzeugflotte entsprechend zu erneuern. Aber auch die Reiseveranstalter sind aufgefordert, ihre Angebote zu überprüfen und anzupassen sowie Alternativen anzubieten, bei denen die Anreise nicht mit dem Flugzeug, sondern mit dem Zug oder Bus erfolgt. Einen entscheidenden Beitrag können schliesslich die Reisenden selbst leisten, indem sie freiwillig weniger weit und weniger häufig mit dem Flugzeug verreisen und stattdessen Destinationen auswählen, die mit dem Zug erreichbar sind.

Die Entwicklung geht aber in nächster Zukunft kaum in diese Richtung, und die Folgen sind absehbar. Die Kerosin-Besteuerung ist politisch und wirtschaftlich nicht durchsetzbar. Der Flugverkehr wird weiter rasant zunehmen. Bei den Fernreisen erwartet man jährliche Zuwachsraten von rund 5%, und bis 2010 rechnet man mit einer Verdoppelung des gesamten Flugverkehrs. Mit Milliardeninvestitionen werden die knappen Kapazitäten auf den Flughäfen ausgebaut und die Engpässe wo immer möglich beseitigt. Der Konkurrenzkampf unter den Fluggesellschaften und Reiseveranstaltern wird noch zunehmen und die Preise weiter sinken. Da für viele Ferienreisenden der günstige Preis auch in Zukunft das entscheidende Kriterium für die Wahl des Reiseziels sein wird, werden nur wenige freiwillig auf die lukrativen Flugreiseangebote verzichten. Als Folge davon werden auch die Umweltbelastungen des Flugverkehrs weiter zunehmen. [eXtra]

*Dr. Jürg Stettler ist Leiter des Instituts für Tourismuswirtschaft (ITW), Hochschule für Wirtschaft Luzern