Die Furcht, dass (andere) fliegen

geschrieben von Chris Frey | 23. März 2020

Im Jahre 2013 predigte Elizabeth Rosenthal den Lesern der *New York Times*, dass Flugreisen „die schlimmsten Umweltsünden“ für viele Amerikaner seien. Ein einziger Flug von New York nach Europa oder San Francisco fügt der Atmosphäre 2 bis 3 Tonnen Kohlendioxid pro Passagier hinzu, behauptete sie. Die Emissionen aus dem Luftverkehr steigen, weil das Volumen des Flugverkehrs viel schneller zunimmt als es Fortschritte hinsichtlich der Treibstoff-Effizienz der Flugzeuge gibt.

Die Website Green Choices nennt den Luftverkehr „eine der am Treibhausgas-reichsten Formen des Verkehrs“ und lamentiert, dass das Fehlen von Steuern auf Flugbenzin eine Subvention darstellt, welche die Fliegerei „überraschend“ (und inakzeptabel) billig macht. Zusätzlich zum Kohlendioxid erzeugt der Luftverkehr Stickoxide und Wasserdampf, was ebenfalls zum Treibhauseffekt beiträgt. Nach Ansicht der Website-Betreiber ist das Wachstum der Luftfahrtindustrie unvereinbar mit den Bemühungen zum Kampf gegen den Klimawandel.

Die Europäische Union machte den Luftverkehr im Jahre 2012 zu einem Teil ihres Emissions-Handelssystems. Allerdings sorgten Proteste aus China, den USA und anderen Ländern dafür, dass das Programm auf innereuropäische Flüge beschränkt werden musste. *Transport & Environment*, welche sich selbst als die „führende Gruppe der Kampagne für saubere Transporte in Europa“ bezeichnet, behauptet, dass der Flugsektor einen Einfluss auf das Klima hat, der „außer Kontrolle gerät“ ohne ein „Zeichen der Abschwächung“.

In UK, welches soeben die EU verlassen und vermutlich auch die EU-Klimadoktrin hinter sich gelassen hat, wurden Jahrzehnte alte Pläne des Baus einer dritten Rollbahn am Londoner *Heathrow Airport* ein weiteres Mal blockiert, urteilte doch das Berufungsgericht in UK, dass der Rollbahn-Antrag „illegal“ war, weil man nicht die eigenen Klima-Verpflichtungen der Regierung berücksichtigt hatte.

Der Londoner Bürgermeister Sadiq Khan und seine Umwelt-extremistischen Freunde bejubelten die Entscheidung. Heathrow Airport Holdings (aber nicht die britische Regierung) verspricht, beim Obersten Gerichtshof des Landes Berufung einzulegen. Khan hat die Pläne für die dritte Start- und Landebahn seit langem verurteilt, sie als „die falsche Entscheidung für London und ganz Großbritannien“ bezeichnet und behauptet, dass ihr Bau und die damit verbundene erhöhte Anzahl von Flügen „verheerend für die Luftqualität in ganz London“ wäre.

Die dringend benötigte Rollbahn hätte die Kapazität des Flughafens von 85,5 Millionen Passagieren pro Jahr auf 130 Millionen zunehmen lassen, ebenso wie die jährliche Gesamtzahl der Flüge von 474.000 auf 740.000

gestiegen wäre. Dies hätte zu einem Wirtschaftswachstum in Höhe von 228 Milliarden Dollar in ganz UK geführt und bis zu 180.000 neue Arbeitsplätze entstehen lassen – alles zu Kosten, die geschätzt unter 20 Milliarden Dollar liegen würden.

Selbst wenn Heathrow schließlich doch noch seine dritte Rollbahn bauen darf, wird die Verzögerung – großenteils der Unterschrift von UK unter das Paris-Abkommen geschuldet – mit Sicherheit den Baupreis in die Höhe treiben, sehr unbequem für alle Reisenden sein und dringend benötigte Einkünfte aus Landerechten und Kommerz verschieben.

Die *Confederation of British Industry* CBI hatte die Entscheidung der damaligen Premierministerin Theresa May und ihres gesamten Kabinetts zur Genehmigung der Ausweitung des Flughafens sehr gewürdigt. Aber der gegenwärtige Premierminister Boris Johnson steht *nicht* dahinter. Der CBI-Generaldirektor Josh Hardie sagte: „Unsere Luftfahrt-Kapazität wird bereits im Jahre 2025 an ihre Grenzen stoßen. Daher ist es entscheidend wichtig, so schnell wie möglich den ersten Spatenstich auszuführen".

Alle diejenigen, welche darauf hoffen, dass der Treibstoff für die Düsentriebwerke durch „saubere" Energie ersetzt würde, werden enttäuscht sein zu erfahren, dass obwohl es Solarflugzeuge gibt diese sehr langsam sind (maximal 100 km/h), dass sie unfähig sind, Passagiere zu befördern und dass sie abhängig sind von gutem Wetter.

Dan Reed schrieb im vorigen Jahr 2019 ein Op-Ed im Magazin *Forbes*, in welchem er vorrechnete, dass die Anwendung des *Green New Deal* auf den Luftverkehr die US-Ökonomie verheeren würde, während lediglich 3,5% aller Treibhausgas-Emissionen dem Luftverkehr zugeordnet werden können. Ernste Rückschläge des Luftverkehrs würde viele der über 700.000 Arbeitsplätze im Luftverkehr vernichten (durchschnittliches Gehalt im Jahre 2016 86.000 Dollar) und ernste Auswirkungen auf Lieferanten für die Industrie, Flughäfen, Spediteure, Hotels und andere Unternehmen im Bereich Reisen sowie alle anderen, welche auf Güter und Dienstleistungen angewiesen sind, schwer beeinträchtigen.

Ein derartiges Vorgehen der USA würde außerdem die Vorherrschaft der USA beim Flugzeugbau fortschrittliche Technologie gefährden, schrieb Reed.

Inzwischen sind bei UN-Klimakonferenzen Tausende Aktivisten, Bürokraten, Politiker und Reporter involviert, die zu weit entfernten Orten fliegen, in 5-Sterne-Hotels logieren und üppig schlemmen, während sie uns normale Bürger hinsichtlich *unserer* Reisen und Emissionen drangsalieren und neue Abkommen aushecken, die Menschheit mit eiserner Faust zu regieren. (Warum müssen eigentlich so viele dieser Herrschaften an diesem Theater teilnehmen, und warum können diese Treffen nicht auch via Videokonferenzen vonstatten gehen?)

Währenddessen reisen Prinz Charles und seine Entourage (Familie, Bedienstete und Sicherheitspersonal) mit einem Privatjet in der Weltgeschichte umher, um uns zu warnen, dass Klimawandel und verloren

gehende Biodiversität „die größten Bedrohungen jemals“ der Menschheit seien. Der ehemalige Präsident Obama und seine Familie nebst Entourage erfreuen sich immer noch an Ferien auf Hawaii.

Al Gore und Leo DiCaprio sind *(in)famous** dafür, in Privatjets, SUVs und Limousinen zu Klima-Ereignissen zu jetten, um uns niederen Sterblichen vorzubeten, was wir tun müssen, um unseren Planeten Erde vor einer katastrophalen Erwärmung zu schützen, verursacht durch (andere) Menschen (als sie selbst). Der Ultra-Milliardär Mike Bloomberg versucht, seinen Gebrauch von Privatjets zu rechtfertigen, indem er erklärt, dass seine Reisen unabdingbar sind, um seinen kreuzzug gegen fossile Treibstoffe (und gegen Arbeitsplätze in diesem Bereich) fortzusetzen, wmoit er die vermeintliche Klimakrise beenden will.

[*Unübersetzbares Wortspiel zwischen *famous* = berühmt und *infamous* = infam. Anm. d. Übers.]

Keiner von Ihnen denkt auch nur daran, *ihre* privaten Reise-Extravaganzen zu beenden. Sie glauben einfach nur, dass *wir* unsere moderaten und gelegentlichen kommerziellen Reisen beenden sollen. Sie haben keine Angst vorm Fliegen. Sie haben Angst davor, dass jeder andere fliegt. Oder genauer, sie denken nicht, dass der Rest von uns es verdient hat, in den Urlaub zu fliegen und so weiter. Sie sind privilegiert. Wir sind es nicht.

Anstatt dass Flugzeuge über unseren Köpfen die Atmosphäre durchpflügen – und auf Flughäfen landen nahe großer und kleiner urbaner Zentren – wollen sie hunderte neuer Eisenbahnstrecken bauen, die tausende von Kilometern durch Wälder, Prärien, Ackerland und Hinterhöfe führen – gegen jeden Widerstand von Anwohnern, koste es, was es wolle. (Die Züge würden natürlich elektrisch angetrieben, durch „saubere, grüne“, intermittente und unzuverlässige Wind- und Solarenergie, was noch erheblich mehr Bergbau, Windturbinen, Solarpaneele, Batterien und Kinderarbeit erfordert). Die Auswirkungen auf Eigentumsrechte und die Biodiversität wären erheblich.

Anderswo gehen die Entwicklungen in eine ganz andere Richtung. Im Jahre 2018 hat China Pläne bekannt gemacht, bis zum Jahr 2035 216 *neue* Flughäfen zu bauen, um der „steigenden Nachfrage nach Flugreisen“ gerecht zu werden. In China gab es 2017 552 Millionen Flugpassagiere, und man will die weit entfernt liegenden Städte und Menschen schneller und effizienter miteinander verbinden. COVID-19 mag diese Pläne verzögert haben, aber sie werden weiter verfolgt.

Indien hat einen wirklich ambitionierten Plan vorgelegt, bis 2024 100 neue Flughäfen zu bauen, um mit dem ökonomischen Wachstum Schritt zu halten. Der Plan wird auch die heimische Luftflotte verdoppeln und bestehende Rollbahnen aufwerten, von denen viele noch aus der Zeit des Zweiten Weltkriegs stammen. Erst vor vier Jahren waren gerade mal 75 der 450 Rollbahnen in Indien in Betrieb.

Das sind bedeutende Themen. Aber werden Flugverbote und ein *Green New Deal* den Menschen und dem Planeten zum Vorteil gereichen?

Mein Kollege bei CFACT Paul Driessen hat wiederholt darauf hingewiesen (hier, hier [auf Deutsch beim EIKE hier] und hier [auf Deutsch beim EIKE hier]), dass der GND Bergbau in nie gekanntem Ausmaß erfordern würde. Es würden Hunderte Millionen Quadratkilometer von Ackerland, Naturlandschaften und Wild-Habitate mit Windturbinen und Solarpaneelen überzogen. Die Auswirkungen auf das Tierleben, die Biodiversität, den Lebensstandard und auf Menschenrechte wären monumental und katastrophal.

Dass die USA ihre Flugzeugindustrie schließen, ist extrem unwahrscheinlich. Allerdings stellten sich 67 Mitglieder des Kongresses hinter den GND-Plan, darunter auch Senator Bernie Sanders. Später stellte Sanders einen eigenen (leicht abgeschwächten) GND-Plan vor, um Amerika zu transformieren – weg von Modernität und Wohlstand und zurück in die „guten alten Tage“ vor Erfindung des Stromes, als der Lebensstandard nur einen Bruchteil von heute ausmachte.

Und über allem werden Klima und Extremwetter weiterhin das tun, was sie immer getan haben: sich ändern. Tatsächlich wäre das Schlimmste, was passieren kann, ein sich abkühlender Planet mit weniger atmosphärischem Kohlendioxid. Verluste an Biodiversität und Hunger wären unweigerlich die Folge.

Duggan Flanakin is Director of Policy Research at the Committee For A Constructive Tomorrow (www.CFACT.org) and author of many articles on energy, environmental and climate issues.

Link:
https://wattsupwiththat.com/2020/03/18/fear-of-everybody-else-flying/

Übersetzt von Chris Frey EIKE