

Stuttgart, 16.9.2019

Sehr geehrter Herr Prof. Graßl,

Sie haben im Jahr 2014 beim Klima- und Umweltbündnis Stuttgart einen Vortrag unter dem Titel „Die Zwillinge Klimawandel und Energiewende“ gehalten, der viele Zuhörer beeindruckt hat. Dem Publikum waren Sie als weltweit bekannter und geachteter Klimaforscher bekannt, der über viele Jahre Hochschullehrer an der Universität Hamburg, Direktor des Max-Planck-Instituts für Meteorologie (MPI) und mehrere Jahre Leiter des Weltklimaforschungsprogramm der World Meteorological Organization in Genf war.

Jetzt haben Sie am 6.9.2019 in der Stuttgarter Zeitung ein Interview gegeben, welches unter der Überschrift „Billigflieger sind ökologisch die Besten“ veröffentlicht wurde. Darin sprach jetzt wohl eher der Beirat der Stuttgarter Flughafengesellschaft als der Physiker Graßl. Das Klima- und Umweltbündnis Stuttgart (KUS), die Schutzgemeinschaft Filder und der VCD Stuttgart sind mehr als erstaunt über Ihre Aussagen. Als „stänkernder Umweltverband“ haben wir zu Ihren Aussagen einige Fragen vorrangig an den Physiker Graßl:

### **1) Zeit-Aspekt**

Im Interview sagen Sie: „Ab 2020 soll es keine Zunahme der CO<sub>2</sub>-Emissionen geben – trotz Zunahme des Flugverkehrs. Das ist aus der Sicht vieler Umweltschützer sicher nicht ausreichend. Immerhin ist es ein weltweit vereinbartes Ziel.“ Fraglich auch, ob es realistisch ist, wenn weltweit mit mindestens 5 % Wachstum gerechnet wird, d.h. mit einer Verdoppelung in ca. 14 Jahren.

Als erfahrener Klimatologe sind Ihnen die Zahlen des Budget-Ansatzes bekannt: „Rogelj und seine Kollegen haben ausgerechnet, dass bei einem Kohlenstoffausstoß von ab heute 480 Gigatonnen eine 50-zu-50-Chance besteht, die Erderwärmung auf 1,5 Grad zu begrenzen. Um diese Zahl einzuordnen: Derzeit pustet die Menschheit weltweit etwa 41 Gigatonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr in die Atmosphäre... Blieben die Emissionen auf dem derzeitigen Stand, ist das verbleibende CO<sub>2</sub>-Budget nach (ca.) zwölf Jahren aufgebraucht.“ (Spiegel, 17.07.2019). Der Governor der Bank of England hat darauf hingewiesen, dass es auch in wirtschaftlicher Hinsicht zu einer die Stabilität bedrohenden Situation kommen kann, wenn wir nicht die „Tragödie des (Zeit) Horizonts“ durchbrechen, d.h. sofort handeln.

## **2) Wachstum**

Es ist Ihnen auch bekannt, dass der Verkehrsbereich der einzige Sektor ist, in dem es sogar einen Anstieg der CO<sub>2</sub> Emissionen gegeben hat.

Nach Aussagen nicht von der jungen Forscherin Frau Freitag, sondern von dem erfahrenen Geschäftsführer Schoefer sollen in den nächsten gut zehn Jahren die Passagierzahlen am Flughafen Stuttgart um fast die Hälfte steigen. Allein im ersten Halbjahr 2019 ist der Flugverkehr in Stuttgart um 9 % gegenüber dem ersten Halbjahr 2018 gestiegen und dies wird als "positiver Entwicklung" von den Flughafenchefs verkauft. Nach einem Rekord von knapp zwölf Millionen Fluggästen 2018 erwartet der Flughafen Stuttgart bis Anfang des übernächsten Jahrzehnts einen Anstieg auf 17 Millionen.“ (StZ, 17.4.2019):  
Können Sie als Physiker erklären, wie dieses Wachstum mit dem Budget-Ansatz des WBGU und IPCC und dem 1.5-Grad-Ziel von Paris vereinbar ist?

## **3) Vermeidbare Flüge und Flugscham**

„Für weitere Strecken gibt es in Zukunft die oben angesprochene Alternative. Und für alle unvermeidbaren Flüge gibt es die Kompensation der Emissionen durch kräftiger emissionsmindernde Projekte“ führen Sie im Interview aus. Für die Generation der Fridays wird es die Lösung von alternativem Kerosin nicht geben, weil bis zu dessen Entwicklung wir schon über den Kipppunkten sein werden, wie Sie sicherlich auch wissen. Um synthetische Kraftstoffe klimaschonend herzustellen bedarf es 100 % regenerativ hergestellter Energie, und davon sind wir noch lange entfernt.

Für die unvermeidbaren Flüge gibt es die Kompensation der Emissionen. Haben Sie Zahlen, wie viele der Flugpassagiere diese Kompensation wahrnehmen? Viele Menschen, die wir bei unserer CMT Aktion angesprochen haben, haben von Atmosfair noch nie etwas gehört.

Bleibt noch die Frage der vermeidbaren Flüge, die sie nicht erwähnen, z.B. für 5.99 € nach Mallorca, kurz bummeln und dann wieder zurück. Oder für etwas betuchtere mal schnell zum Shoppen nach Barcelona oder nach New York (nur 4000 kg CO<sub>2</sub>, die Hälfte des CO<sub>2</sub>-Budget eines Bundesbürgers) – mit dem modernen Ablasshandel von Atmosfair – kein Problem. Bekommen reiche Menschen mit Atmosfair das Privileg, so viel in der Welt herumzufliegen, wie sie möchten, und was passiert dann mit dem Klima für die nächste Generation?

## **4) Billige Flüge und Subventionen**

Für viele Menschen ist es schwer verständlich, wenn Laudamotion einen Flug nach Italien für 5.99 € anbietet. Für dieses Geld bekommt man gerade mal einen Kaffee mit Kuchen oder kann mit der S-Bahn nach Backnang fahren. Beschäftigen Sie sich als Beirat für Nachhaltigkeit mit dieser Frage?

Laut UBA entfällt „mit knapp 12 Milliarden Euro ein großer Teil der umweltschädlichen Verkehrssubventionen auf den Flugverkehr. Er wird durch die Energiesteuerbefreiung des Kerosins und die Mehrwertsteuerbefreiung für internationale Flüge begünstigt. Die Subventionierung des Flugverkehrs verzerrt den Wettbewerb zu Lasten der Bahn und anderer umweltfreundlicherer Verkehrsmittel.“ Widersprechen Sie dieser Auffassung?

## **5) Einfluss des Flughafenbetreibers**

Jetzt kann man natürlich argumentieren, dass der Flughafen auf diese Subventionen keinen Einfluss hat (der international renommierte Physiker Graßl vielleicht schon). Aber auch der Flughafen subventioniert: StZ, 9.5.2019: „Bei Fluggesellschaften, die auf 250 001 bis 450 000 Passagiere pro Jahr kommen, wird der Rabatt auf die Entgelte für Starts, Landungen, Emissionen und Passagiere fünf Prozent betragen. Für bis zu einer Milli-

on Fluggäste gibt es zehn Prozent Rabatt, für bis zu 1,5 Millionen Passagiere sind es 15 Prozent, bei allen höheren Fluggastzahlen sogar 20 Prozent.

Laut der „neuen Entgeltordnung gibt es umfangreiche Regelungen für neue Strecken, die dem Flughafen und den Reisenden dienen und in mindestens drei vorausgegangenen Perioden in Stuttgart nicht im Flugplan waren. Für kontinentale Strecken gibt es einen Zuschuss von sechs Euro pro Passagier im ersten Jahr, der auf einen Euro im vierten und letzten Jahr der Förderung abschmilzt. Jeweils das Doppelte erhält die Airline für jeden Passagier auf einer neuen interkontinentalen Strecke.“ (StZ, 9.5.2019) Sind das keine Subventionen?

„Die Entwicklung werde nicht von den Flughäfen gesteuert, sondern sei „nachfragebedingt“, ergänzte die Flughafen-Gesellschaft (StZ, 18.4.2019). Unterstützt der Flughafen nicht aktiv diese Nachfrage? Es gab z.B. jahrelang einen niedrigen zweistelligen Millionenbetrag pro Jahr u.a. als Marketingzuschüsse, z.B. für Großanzeigen in Zeitungen.

Was sagt der Beirat für Nachhaltigkeit dazu?

## 6) Stuttgart 21

Die Flughafen-Chefs müssen ja wenn sie ihren Laden rentabel halten wollten, mindestens eine schwarze Null schaffen, zumal sie für Stuttgart 21 ganz erheblich mitzahlen müssen. Das ermöglicht aber auch ein Verkehrskonzept – Messe, Stadtbahn, S-Bahn und ICE komprimiert am Flughafen –, das sich viele Städte wünschen würden. Der Flughafen zahlt gerne für S 21 (359 Mio €), da er sich davon ca. 1,5 Mio mehr Flugpassagiere pro Jahr erhofft. Hier wird die vergleichsweise umweltfreundliche Bahn als Zubringer zum klimaschädlichen Fliegen missbraucht. Der Flughafen-S 21-Bahnanschluss dient nicht der dortigen Bevölkerung, dort wohnt niemand, er dient im Wesentlichen der Stärkung des Flugverkehrs

Die Stuttgarter wünschen sich wohl eher ein Verkehrskonzept mit einem funktionierenden Bahnhof in der Innenstadt. Nach Aussagen des Verkehrsministers Hermann wird der neue Bahnhof den Anforderungen an den Integrierten Taktfahrplan bzw. des Deutschlandtakts nicht gerecht und er wird auch nicht die Leistungsfähigkeit für eine Steigerung der Bahnkunden um 100 % haben. Beim Verkehrskonzept für den neuen Filderbahnhof haben Sie wieder ein Zeitproblem: es gibt noch nicht mal ein Planfeststellungsverfahren und keinerlei Baurecht.

Mit freundlichen Grüßen

für das **KUS** (Klima- und Umweltbündnis Stuttgart):  
Manfred Niess

für den **VCD** (Verkehrsclub Deutschland) Kreisverband Stuttgart e.V.:  
Christoph Link

für die **Schutzgemeinschaft Filder e.V.**:  
Steffen Siegel