



Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim (BIFR)

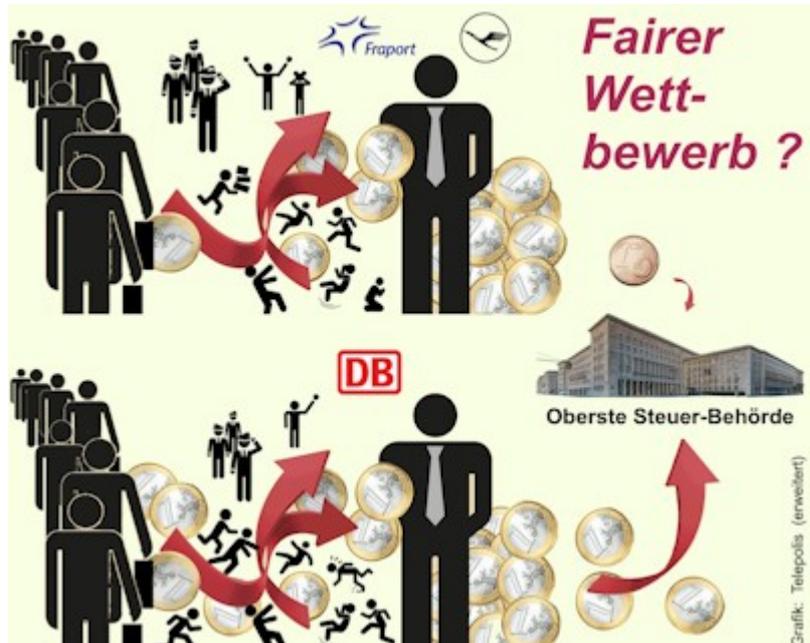
Mitglied im Bündnis der Bürgerinitiativen (BBI)
"Kein Flughafenausbau - Für ein Nachtflugverbot von 22 - 6 Uhr"
und im Netzwerk "Stay Grounded"



28.08.2025

Reisen in Europa

Eine aktuelle [Greenpeace-Preis-recherche](#) zeigt auf, dass **Fliegen im Vergleich zum Zugverkehr** auch auf relativ kurzen Strecken, insbesondere inner-europäisch, immer noch **viel zu billig** ist. Zugleich weist aber eine [Stay grounded-Recherche](#) nach, dass **Fluggesellschaften ihre Kunden** trotzdem noch in vielfältiger Weise **ausbeuten und über den Tisch ziehen**. Und ein Tourismus-Forscher geht davon aus, dass ihm sein Forschungsgegenstand abhanden kommen wird.



Flug gegen Zug

Zur Greenpeace-Recherche gibt es neben der Pressemeldung noch eine 8-seitige [deutsche Zusammenfassung](#) und einen [ausführlichen Bericht](#) auf 67 Seiten mit Detail-Ergebnissen und Erklärung der benutzten Methoden auf englisch.

Fluggäste zahlen relativ wenig, die Beschäftigten an Flughäfen und von Fluggesellschaften werden teilweise extrem ausgebeutet, und Flüge sind weitgehend steuerfrei. Bahngäste zahlen deutlich mehr, es gibt weniger prekäre Arbeitsverhältnisse, und die Bahn zahlt Steuern. Das müsste die Fans der "freien Marktwirtschaft" eigentlich auf die Barrikaden treiben, aber die Realität sieht anders aus: kaum etwas wird so hartnäckig verteidigt wie die Privilegien der Luftverkehrswirtschaft.

Untersucht wurden 142 Routen in 31 europäischen Ländern, alle kürzer als 1.500 km und zwischen Städten mit internationalem Flughafen und Bahnhof. Alle *"lassen sich mit dem Zug innerhalb eines Tag bzw. mit einer Kombination aus Nacht- und Tagzug bewältigen"*.

Verglichen wurden die reinen Ticketpreise für eine einfache Fahrt, ohne Rabatte wie Bahncard oder Vielflieger-Bonus und ohne Zusätze wie Platzreservierung, Gepäck-Zuschlag o.ä., zu 9 verschiedenen Zeitpunkten vor Fahrtantritt, von Frühbuchung bis Last-minute.

Der Überblick in der deutschen Zusammenfassung nennt aus der Vielzahl der Daten folgendes als wichtigste Ergebnisse:

- *Zugfahren ist nur auf 46 % der Strecken (66 von 142) günstiger als das klimaschädliche Fliegen. Vor allem bei grenzüberschreitenden Routen schneidet der Zug schlechter ab.*
- *Auf den analysierten Strecken innerhalb, von und nach Deutschland ist der Zug auf knapp der Hälfte (15 von 31) günstiger als eine Flugreise.*
- *Bei Verbindungen aus Deutschland zeigt sich der höchste Preisunterschied auf der Route Köln-Manchester. Bei kurzfristigen Buchungen zahlen Zugfahrende mit 300 € hier 15 Mal mehr als Fluggäste (20 €).*

- *Für Reisende aus Deutschland ist Zugfahren nach Polen, Tschechien, Österreich und Belgien fast immer günstiger als Fliegen.*

Für den rein innerdeutschen Verkehr gibt es keine belastbaren Aussagen, da nur zwei Verbindungen untersucht wurden, bei beiden war der Zug günstiger.

Greenpeace weist noch darauf hin, dass sich die Daten gegenüber einer vergleichbaren Untersuchung 2023, die allerdings einen (noch) geringeren Umfang hatte, leicht verbessert haben, und erhebt folgende Forderungen:

- *Bahnfahren günstiger machen durch eine Senkung von Steuern und Schienenmaut.*
- *Das klimaschädliche Fliegen fair besteuern um die wahren Umweltkosten abzubilden, angefangen mit einer Ticketsteuer für Business und First Class.*
- *Unkompliziertes Buchen von durchgängigen Bahn-Fahrkarten in Europa ermöglichen.*

Die grenzüberschreitenden Zugverbindungen in Europa zu verbessern und bis 2050 alle EU-Hauptstädte und grösseren Städte mit Hochgeschwindigkeitszügen zu verbinden, ist schon lange Ziel von EU-Plänen, aber noch 2021 musste [ein EU-Bericht](#) feststellen, dass nur 10 % des grenzüberschreitenden Verkehrs in der EU mit dem Zug abgewickelt werden. Der zuständige Kommissar hat das Ziel gerade [nochmal bestätigt](#) und will im Herbst einen neuen Plan dazu vorlegen, aber es gibt [erhebliche Zweifel](#), ob damit viel verbessert werden kann.

Vergleichbare EU-Aktivitäten zur Planung einer gewünschten Netzwerk-Struktur im Flugverkehr gibt es nicht, obwohl ein Großteil der Luftverkehrs-Regulierung auf europäischen Regeln beruht. Die Flughafen-Infrastruktur regelt jeder Mitgliedsstaat individuell. In Deutschland gibt es nach [einer aktuellen Aufstellung](#) neben den 15 internationalen Verkehrsflughäfen noch 19 Regionalflughäfen (EU-Definition: zwischen 200.000 und 3 Millionen Fluggäste pro Jahr), zwei "Sonderflugplätze" und weitere 395 kleine Verkehrs- und Sonder-Landeplätze.

Welche Verbindungen zwischen all diesen Plätzen realisiert werden, entscheiden alleine die Fluggesellschaften nach Profit-Gesichtspunkten, auch wenn viele Landesregierungen mit zusätzlichen Subventionen versuchen, "ihre" Flugplätze zu unterstützen. Dem allerdings möchte die EU eigentlich Grenzen setzen, hat die entsprechenden Regeln aber [kürzlich wieder aufgeweicht](#). Bis April 2027 darf weiter massiv mit Steuergeldern subventioniert werden, auch wenn der dort stattfindende Linienverkehr überwiegend nur aus Urlaubsflügen mit Billigfliegern besteht.

Da die meisten Regionalflughäfen, wie Studien von [BUND/FÖS](#) bis [Bund der Steuerzahler](#) nachweisen, hoch defizitär sind und sonst meist keinerlei Vorteile zu bieten haben, brauchen sie massive Subventionen, um mit extrem niedrigen Gebühren Billigflieger anzulocken, die dann wiederum konkurrenzlos billige (Urlaubs-)Flüge bieten können.

Befürworter der Subventionen argumentieren, die Regionalflughäfen [seien auch notwendig](#), "weil wir es hier auch in erster Linie mit [allgemeiner Luftfahrt](#), also Schulflüge, Geschäftsflüge, medizinische Transporte, Arbeitsflüge und so weiter zu tun haben" (da also auch viele [Privatjets](#) unterwegs sind, wie z.B am [Flughafen Braunschweig-Wolfsburg](#), wo die [VW-eigene Privatjet-Flotte](#) stationiert ist). Andere fordern dagegen etwas populistisch: [Lasst sie alle verfallen!](#)

Abzocke bei Flügen

Der [Stay grounded-Beitrag](#) zeigt allerdings, dass die niedrigen Gebühren nur ein Grund für die extrem niedrigen Ticket-Preise sind, und oft nicht einmal der wichtigste, so dass die Billigtöchter der grossen Airlines häufig auch von Flughäfen wie FRA niedrige Preise anbieten können. Neben den [häufig prekären Arbeitsbedingungen](#) nennt Stay grounded eine Anzahl von Beispielen, wie Airlines zusätzliche Einkünfte von ihren Kunden generieren.

Die Aufzählung der Beispiele ist eher anekdotisch und sie gelten teilweise nur regional, weil Verbraucherschützer*innen in verschiedenen Ländern unterschiedlich erfolgreich darin sind, die ärgsten

Exzesse zu unterbinden. Man findet allerdings auch Auflistungen, was z.B. in [Grossbritannien](#) oder für bestimmte Fluggesellschaften wie [Ryanair](#) gilt.

Die grundsätzliche Bedeutung dieser "Nebeneinnahmen" ("ancillary revenues") nicht nur für Billigfluggesellschaften ist allerdings unbestritten. Eine [McKinsey-Studie](#) von 2019 bezifferte die Einnahmen aus diesem Bereich für den gesamten Sektor auf 50 - 55 Milliarden US\$, mehr als der durchschnittliche jährliche operative Gewinn, der auf 31 Mrd. US\$ geschätzt wurde, und gab Tipps, wie diese Summe um 11 - 18 Mrd. US\$ gesteigert werden könnte.

[Aktuelle Empfehlungen](#) konzentrieren sich auf den gesamten Verkaufsprozess und beinhalten beunruhigende Tendenzen, mit deren Umsetzung angeblich zusätzliche 45 Mrd. US\$ aus den Taschen der Reisenden gezogen werden könnten. Stichworte wie "dynamische Preisgestaltung" ("[dynamic pricing](#)") und "Ertrags-Management" ("revenue management") bekommen dabei eine ganz neue Bedeutung.

Ist es bisher z.B. üblich, Buchungssysteme so zu programmieren, dass [die Ticket-Preise erhöht werden](#), wenn absehbar ist, dass der jeweilige Flieger voll werden wird (eine Praxis, durch die z.B. Lufthansa schon vor vielen Jahren [unangenehm aufgefallen ist](#), obwohl es nur eine verfeinerte Methode dessen ist, was Ölkonzerne an Tankstellen schon länger tun), möchten diverse Start-Ups solche Methoden mit der Nutzung von Data Mining und Deep Learning bzw. 'Künstlicher Intelligenz' [auf die Spitze treiben](#). Die Entwicklung ist im Fluss, und [aktuelle Anwendungen](#) benutzen zwar schon erheblich mehr Daten als nur die aktuelle Auslastung, sind aber noch ein gutes Stück vom eigentlichen Ziel entfernt.

Was dieses Ziel ist, hat eines der beteiligten Start-ups [vorschnell ausgeplaudert](#) und den Beitrag schnell wieder gelöscht, aber das Netz vergisst ja (fast) nichts: durch umfassendes Zusammenführen der Daten eines potentiellen Kunden über alle verfügbaren Datenquellen hinweg soll es möglich werden, ein Angebotspaket und einen Preis (und am besten noch die wirkungsvollsten Verkaufsargumente) zu ermitteln, die haargenau zu diesem individuellen Kunden passen - zu dessen Vorteil, natürlich.

Kritiker sehen das anders. Stay grounded fasst das Ziel frei übersetzt so zusammen: "*Je dringender Du den Flug zu brauchen scheinst, desto teurer wird er für Dich. Oder anders herum: Je unnötiger der Flug ist, desto billiger wird das Ticket (Braucht jemand einen [Bullshit-Flug](#) ?)*".

Die US-Fluggesellschaft Delta Airlines, die sich von besagtem Start-up einen Teil ihrer Ticket-Preise gestalten lässt, sah sich nach öffentlichem Protest veranlasst, zu dementieren, dass sie ein solches "Hyper-Personalisierung" genanntes System benutzen oder auch nur anstreben, obwohl ihr CEO noch vor kurzem vor Investoren damit geprahlt hatte, dass sie damit ihre Erlöse massiv in die Höhe treiben wollen. Ob dieses Dementi aber auch noch gilt, wenn die Technik wirklich soweit ist, das umzusetzen, ist fraglich.

Wer sich bei der Methoden-Beschreibung an eine ganz andere, aktuell ebenfalls heiss umstrittene Anwendung erinnert fühlt, liegt ebenfalls nicht falsch. Die Software des [Palantir-Konzerns](#), die der deutschen Polizei [helfen soll](#), Terroristen und Gewalttäter zu identifizieren und zu lokalisieren, noch bevor sie zuschlagen können, arbeitet im Prinzip mit genau gleichen Methoden. Daher ist es wohl auch kein Zufall, dass der Chef von Palantir, der US-Milliardär und Trump-Vertraute Peter Thiel, auch [in ein Start-up investiert](#), das das "Revenue Management" der Fluggesellschaften mit KI-Anwendungen revolutionieren soll.

Auch wer grundsätzlich dafür ist, dass Fliegen teurer werden sollte, muss sich darüber im Klaren sein, dass das der falsche Weg ist. Erstens geht es bei dieser Forderung nicht darum, den Profit der Fluggesellschaften zu maximieren, sondern mit dem zusätzlichen Geld wenigstens einen Teil der Schäden, die die Fliegerei anrichtet, zu kompensieren, und zweitens sollten dabei natürlich keine Methoden zum Einsatz kommen, die wesentliche Grundrechte ausser Kraft setzen und daher [verfassungswidrig sind](#).

Ende des Tourismus

Vielleicht entwickelt sich das Reisen aber auch in eine ganz andere Richtung. Bei der Vorstellung seiner [neuesten Veröffentlichung](#) mit dem Titel *"Touristische Nachfrage und Destinationsentwicklung im Kontext des Klimawandels: Komplexität und Perspektiven"* (übersetzt mit Google Translate) [auf LinkedIn](#) schliesst der Tourismusforscher Stefan Gössling aus den Ergebnissen: *"Ich fühle mich bestätigt in meiner früheren Aussage, dass wir den **Beginn des Zeitalters des Nicht-Tourismus** bereits erreicht haben"*. Der Guardian [zitiert](#) Gössling aus einem Vortrag bei der weltgrößten Tourismus-Messe [ITB Berlin](#): *"Vor achtzig Jahren begann der Massentourismus in Europa. Ich bezweifle, dass in achtzig Jahren in der Welt noch viel Tourismus übrig sein wird"* (eigene Übersetzung).

Dass die Lage ernst ist, zeigt sich daran, dass die Veranstalter der ITB keineswegs von Gösslings Aussagen überrascht wurden, sondern in voller Kenntnis seiner Position seinen Vortrag beworben haben als *"must-hear Vortrag für jeden, der sich über die Zukunft des Reisens und unseres Planeten Sorgen macht"* (eigene Übersetzung). Ganz offenbar werden seine Ergebnisse zumindest in Teilen der Tourismus-Wirtschaft ernst genommen.

Achtzig Jahre sind allerdings eine Zeitspanne, die nur für Wenige relevant ist. Gösslings Arbeit untersucht die Zeiträume bis 2030, 2040 und 2050, identifiziert da aber zunächst die zahlreichen Wissenslücken, die Prognosen auch für diese kurzen Perioden unsicher machen. Vor diesem Hintergrund gibt es aber Aussagen über wahrscheinliche Entwicklungen, unter Berücksichtigung der in der Klimakrise [steigenden Temperaturen](#) und der zunehmenden Zahl und Intensität von Extremereignissen wie Hitzewellen, Dürren, Brände, Starkniederschläge oder Überflutungen.

Bis 2030 stehen noch ökonomische Aspekte im Vordergrund (höhere Preise wegen höherer Anpassungs-Aufwendungen wie Klimatisierung, Wasser-Management, Kunstschnee, Versicherungen etc.), in den folgenden Jahrzehnten werden aber zunehmend drastischere Veränderungen wahrscheinlicher, die bisherige Ferienzele zunehmend einschränken oder ganz unzugänglich machen wegen klimatischer Veränderungen und Ressourcen-Knappheit bis hin zu sozioökonomischen Instabilitäten, d.h. Zusammenbruch der gesellschaftlichen Strukturen, Armut, Kriminalität etc..

Solche Szenarien sind ein weiteres Indiz dafür, dass der [Wachstumswahn](#) der Luftverkehrs- und Tourismus-Industrie nicht anhalten kann und wird, denn wenn der Tourismus wegfällt, schrumpft auch der Flugverkehr drastisch, in Europa um mindestens zwei Drittel. Das allerdings ist nur ein schwacher Trost, denn sie werden natürlich bis zum letztmöglichen Moment an ihrem Geschäftsmodell festhalten wollen und auch noch Sightseeing-Touren zu Katastrophen-Schauplätzen anbieten, wenn sich damit Profit machen lässt.

Wer noch etwas von den Naturschönheiten, historischen Stätten, der kulturellen Vielfalt und anderen Dingen retten möchte, die das Reisen eigentlich lohnend machen, muss der [Fossilwirtschaft](#) sehr viel früher das Handwerk legen - mit anderen Worten: jetzt.

Quelle: www.bi-fluglaerm-raunheim.de, Aktuelles

Kontakt und v.i.S.d.P.:

Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim
Dr. Horst Brühl-Kerner, Sprecher
Bahnhofstr. 47, 65479 Raunheim
Tel. +49 6142 22577
Mail hbk@bifr.de
Web www.bi-fluglaerm-raunheim.de