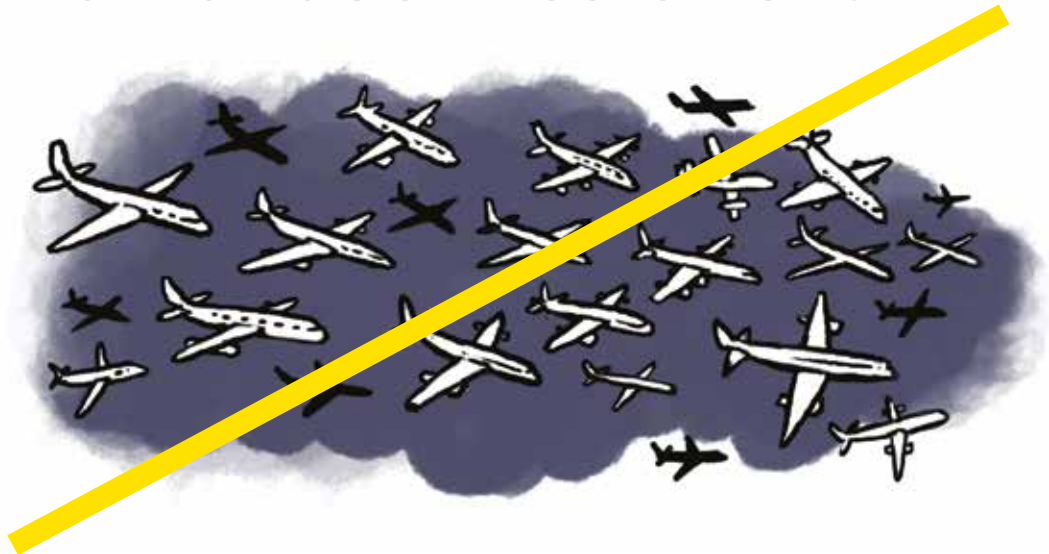




Schluss mit Privatjets ... und Luxusemissionen.



Die Superreichen sind auch super-klimaschädlich – das belastet uns alle und brennt unseren Planeten nieder. Während viele von uns damit zu kämpfen haben unseren Lebensunterhalt zu bestreiten, stieg die Nutzung von

Privatjets um ein Fünftel seit Beginn der Pandemie.¹ Das ist der Gipfel der Klimaungerechtigkeit, und dennoch sind sie kaum besteuert oder reguliert.

PRIVATJETS STELLEN DIE KLIMASCHÄDLICHSTE ART DES TRANSPORTS DAR:

Privatjets produzieren das 20- bis 30-fache an Emissionen pro Passagier*in^a wie bei einem Flug in der Economy Class.²

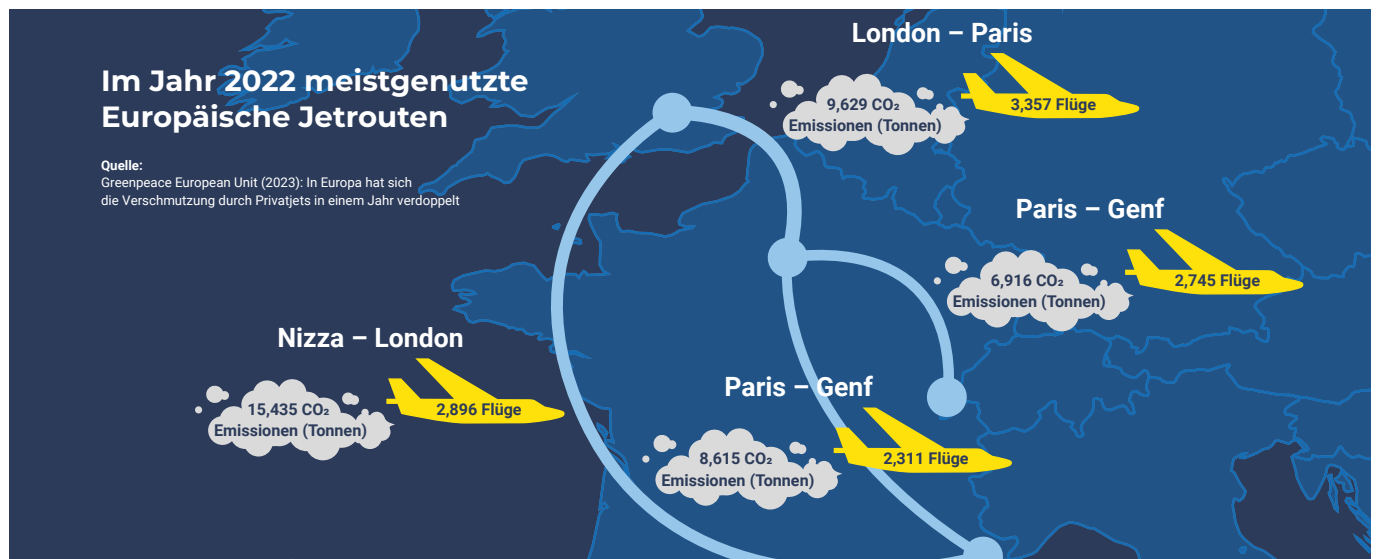
Diese Flüge verursachen ihrerseits ein Vielfaches an Verunreinigung im Vergleich zu Zugfahrten, insbesondere unter Berücksichtigung der Nicht-CO₂ Effekte von Flügen.^b

Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen bei einem europäi-

schen Privatjetflug betrug im Jahr 2022 5,9 Tonnen – das entspricht dem Sechzehnfachen einer Autofahrt von Paris nach Rom.³

2022 waren 55% der europäischen Privatjetflüge für Distanzen von unter 750 km, die ohne weiteres auch mit dem Zug hätten absolviert werden können.³

Außerdem dienen viele Flüge eher dem Vergnügen als geschäftlichen Zwecken: Die Côte d'Azur ist eines der beliebtesten Ziele.^{2,7}



DER EINSATZ VON PRIVATJETS IST IN DEN LETZTEN JAHREN DRAMATISCH ANGESTIEGEN:

2022 stieg der Einsatz von Privatjets im Vergleich zum Vorjahr um unglaubliche 64% an: Von 350.078 Flügen in 2021 auf 572.806 in 2022.³

Emissionen aus Privatjets erhöhten sich in Europa um fast ein Drittel (31%) zwischen 2005 und 2019 – ein stärkerer Anstieg als bei den Emissionen kommerzieller Flüge.⁴

Privatjets sind kein kleines Problem am Rande: Eines von zehn Flugzeugen, die von einem Flughafen von Großbritannien aus starten, ist beispielsweise inzwischen ein Privatflugzeug.²

EIN GUTES LEBEN FÜR ALLE MUSS VORRANG VOR DEN LUXUSEXZESSEN EINIGER WENIGER HABEN:

Ein Privatjet kann das Äquivalent von zwei Tonnen CO₂ in nur einer Stunde² produzieren – das ist das Doppelte des JAHRESdurchschnitts an CO₂ Emissionen einer in Afrika lebenden Person.

Elon Musk flog 2022 an jedem zweiten Tag mit einem Privatjet und produzierte so 2.112 Tonnen Kohlendioxidemissionen. Bill Gates produzierte 3.058 Tonnen, Mark Zuckerberg 2.371 Tonnen.⁶

TROTZ IHRES UNERMESSELICHEN REICHTUMS PRODUZIEREN DIE BESITZER VON PRIVATJETS DIE UMWELT GRÖSSTENTEILS KOSTENFREI:

Der durchschnittliche Eigentümer*in eines Privatjets besitzt ein Vermögen von € 1,3 Milliarden, aber keine*r von ihnen bezahlt eine nennenswerte Summe für die von ihnen verursachte Klimaverschmutzung und ihre durch die Öffentlichkeit finanzierte Infrastruktur.

Verglichen mit den Gesamtkosten eines privaten Luxusfluges ist ihre Steuerlast viel niedriger als die eine*r Passa-

gier*in der Economy Class.^{2,7} Hier ein Beispiel aus Großbritannien:

In Großbritannien könnte eine Passagier*innenabgabe, in lediglich zehnfacher Höhe des Satzes für Inlandflüge und Flüge innerhalb von Europa, £ 1,64 Milliarden pro Jahr einbringen – Genug, um die jährlichen Betriebskosten für das gesamte Britische Schienennetz abzudecken.²

Mit der Erhebung von Mehrwertsteuer und Abgaben auf Kerosin könnten weitere Millionen für die Finanzierung eines fairen Transportsystems für alle verfügbar gemacht werden.

Tatsächlich genießt die Flugindustrie insgesamt freie Fahrt auf Kosten der Öffentlichkeit:

2022 entgingen europäischen Regierungen € 34,2 Milliarden an Luftverkehrsabgaben. Diese Summe reicht aus, um 1.400 km Schienen für Hochgeschwindigkeitszüge zu bauen.

KEINE AUSNAHMEN MEHR FÜR DIE SUPERREICHEN:

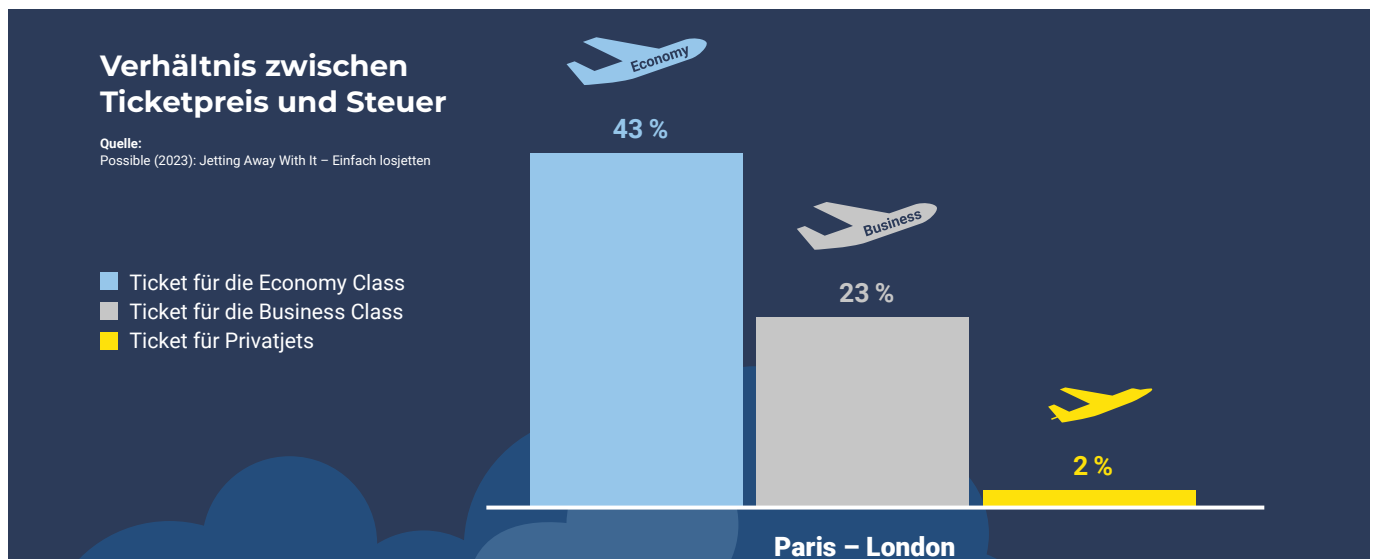
Privatjets kosten im wahren Sinne des Wortes die Welt, aber sie tauchen teilweise unter der EU-Gesetzgebung ab, die versucht, Emissionen unter Kontrolle zu bekommen, zum Beispiel über das Europäische Emissionshandelssystem⁸, die Energiesteuerrichtlinie⁹ und die Luftverkehrs-Ordnung.¹⁰

FLÜGE IN PRIVATJETS SIND BULLSHIT-FLÜGE – UNNÖTIG UND UNGERECHT SIND:

Um den Flugverkehr auf eine gerechte und faire Art zu reduzieren, braucht es eine

Unterscheidung zwischen tatsächlichem Bedarf und Luxusemissionen.

Geschäftsflüge, Vielfliegerprogramme und andere „Bullshit-Flüge“ erlauben einer kleinen und reichen Elite Klimaverschmutzungen auf Kosten aller.



PRIVATJETS SIND DER GIPFEL DER KLIMAUNGERECHTIGKEIT, ABER DAS GILT FÜR DIE FLUGVERKEHRSINDUSTRIE ALLGEMEIN:

- **BULLSHIT-FLÜGE:**
Flüge, die unnötig und ungerecht sind, beispielsweise Flüge mit Privatjets, Kurzstreckenflüge, Weltraumflüge, Shoppingtours am Wochenende ... Wir sollten demokratisch über legitime Flüge im Vergleich zu Bullshit-Flügen diskutieren.
- **FREQUENT FLYER PROGRAMMES:**
Diese sind ein Marketingtool zur Normalisierung von Flugverkehr, über die auch eine unnötige Nutzung gefördert wird.¹² Sie werden durch die Öffentlichkeit subventioniert, egal ob diese ebenfalls fliegt oder nicht.^{13, 14}
- **BUSINESS CLASS:**
Diese verursacht 2,6 bis 4,3 Mal mehr Emissionen pro Passagier*in aufgrund geringerer Lastfaktoren. Da diese Sitze beliebt und lukrativ sind, neigen Airlines dazu, mehr Sitze der Business-Kategorie anzubieten, so dass insgesamt weniger Personen das Flugzeug nutzen.¹⁵

2018 verursachte nur 1% der Weltbevölkerung 50% aller Flugemissionen, wobei ca. 80% der Menschheit noch nie einen Fuß in ein Flugzeug gesetzt hat.¹¹ Die meisten davon sind Menschen, die am härtesten von der Klimakatastrophe betroffen sind.

ES WIRD HÖCHSTE ZEIT, DIESEN WAHNSINN ZU STOPPEN. DIE LÖSUNGEN SIND GANZ EINFACH:

1. Schluss mit Privatjets
2. Verbot von Vielfliegerprogrammen
3. Besteuerung von Vielflieger*innen

Jetzt ist ein entscheidender Zeitpunkt für die Umsetzung
Die Idee eines Verbots von Privatjets gewinnt an Boden:

Der Flughafen Amsterdam Schiphol kündigte im April 2023¹⁷ ein Verbot von Privatjets an, und Belgien hat eine neue Besteuerung für Privatjets sowie für ältere und lärmintensivere kommerzielle Flugzeuge eingeführt.¹⁸

Frankreich wird Steuern auf Geschäftsjets erheben.¹⁹ In den USA gibt es einen Vorschlag, das öffentliche Transportsystem über höhere Steuern auf Privatjettreibstoff zu erweitern.²⁰

WAS MAN GEGEN PRIVATJETS TUN KANN:

Wir sind Teil einer wachsenden Bewegung zum Verbot von Privatjets, aber wir brauchen mehr Menschen, die mit anpacken.

Die neuesten Kampagnen zum Stopp von Luxusemissionen, sowie Ressourcen um eigene Aktionen zu organisieren und Mitgliederorganisationen in deiner Nähe findest du unter stay-grounded.org

DIE KLIMA-BEHAUPTUNGEN DER PRIVATJETINDUSTRIE²

Die Nichtregierungsorganisation Possible mit Hauptsitz in Großbritannien untersuchten die Klima-Behauptungen von über 40 Betreiber*innen von Privatjets, die sich als klimabewusste Millionär*innen darstellen.

- **FORDERUNGEN ZUR CO2-KOMPENSATION:**
Die meisten Kompensationspläne überschätzen den Projektnutzen oder wären so oder so aufgetreten. Greenpeace schlussfolgert, dass die meisten Kompensationspläne nicht funktionieren, ob für kommerzielle Flugzeuge oder Privatjets.
- **NACHHALTIGE FLUGKRAFTSTOFFE (SAF – SUSTAINABLE AVIATION FUELS):**
Die Anbieter*innen von Privatjets machten vage und widersprüchliche Aussagen zu Inhalt, Effekt und Verfügbarkeit des Treibstoffes. Tatsächlich befinden sich SAF noch in einem sehr frühen Entwicklungsstadium und sind zur Zeit für Flüge mit Privatjets noch nicht verfügbar.
- **IRREFÜHRENDE BEHAUPTUNGEN ZU ‚SCHULDFREIEM‘ UND ‚CO2-NEUTRALEM‘ FLIEGEN:**
Einige Betreiber*innen trieben das Greenwashing voran, um Privatjets netto-positiv für das Klima erscheinen zu lassen.
- **GRÖßER ALS NÖTIG:**
Einige Betreiber*innen boten unnötig große Jets für Reisen an, was noch höhere Emissionen pro Passagier*innen zur Folge hatte.

QUELLEN:

- ¹ Institute for Policy Studies & The Patriotic Millionaires (2023): High Flyers. How Ultra-Rich Private Jet Travel Costs the Rest of Us and Burns Up the Planet
- ² Possible (2023): Jetting away with it: How private jets pollute the most and pay the least
- ³ Greenpeace European Unit (2023): European private jet pollution doubled in one year. Press release
- ⁴ European Federation for Transport and Environment (2023): Rising use of private jets sends CO₂ emissions soaring
- ⁵ Dokasa Sasu, D. (2023): CO₂ emissions per capita in Africa 2021, by country. Statista
- ⁶ Shendure, A. (2023): Private Jet Emissions in 2022. ClimateJets
- ⁷ Transport & Environment (2021): Private jets: can the super rich supercharge zero-emission aviation?
- ⁸ Parliamentary question – E-003298/2022 (2022): Exemptions from the EU Emission Trading Scheme for private jets and yachts. European Parliament
- ⁹ Committee on Petitions (2022): Petition No 0885/2021 by P.O.S. (Spanish) on the environmental impact of private jet air traffic in the European Union. European Parliament
- ¹⁰ Finger, M., Montero, J. & Serafimowa, T. (2020): Future Policy Options for the Review of the EU Air Services Regulation. Policy Briefs, Florence School of Regulation, Transport
- ¹¹ Gurdus, L. (2017): Boeing CEO: Over 80% of the world has never taken a flight. We're leveraging that for growth. [cnbc.com](https://www.cnbc.com)
- ¹² Stay Grounded (2021): Frequent Flyer Programmes Incentivise Climate Destruction
- ¹³ Buchs, M & Mattioli, G (2021): Trends in air travel in the UK: From the few to the many. Travel, Behaviour and Society 25
- ¹⁴ Levitin, A (2008): Priceless? The Economic Costs Of Credit Card Merchant Restraints. UCLA Law Review
- ¹⁵ Graver, B., Rutherford, D., & Zheng, S. (2020): CO₂ Emissions From Commercial Aviation 2013, 2018, 2019. The International Council On Clean Transportation
- ¹⁶ Egal, J., Mauroschat, R. & Dardenne, J. (2023): Aviation's Tax Gap. Transport & Environment
- ¹⁷ Jacob, S., Rudgard, O., Roach, A. (2023): This Dutch Airport Wants to Ban Private Jets. Time Magazine.
- ¹⁸ Verdon, M. (2021): Belgium Will Tax Private Jets to Reduce Noise and Air Pollution. Robb Report
- ¹⁹ Limb, L. (2023): 'Another missed opportunity': EU Commissioner rules out private jet ban. Euronews.Green
- ²⁰ Website of Senator Ed Markey of Massachusetts (2023): Markey, Velázquez Announce Legislation to Make the Rich Pay for the Public Costs of Private Jet Pollution.
- ²¹ Lee, D.S. et al. (2021): The contribution of global aviation to anthropogenic climate forcing for 2000 to 2018. Atmospheric Environment Vol. 244

^a Der Grund ist, dass Privatjets meist nur wenige Passagiere befördern und oft leer zurück fliegen. Ein durchschnittliches Privatflugzeug befördert nur 2,5 bis 2,8 Personen. Dementsprechend verbrauchen sie unverhältnismäßig viel mehr Treibstoff und verursachen mehr Verunreinigung pro Passagier als bei einem Flug in der Economy Class.²

^b Etwa zwei Drittel der klimatischen Auswirkungen des Flugverkehrs resultieren aus Emissionen, die nicht Kohlendioxid betreffen, also Stickoxyde, Wasserdampf und Kohlenmonoxyd. Jüngsten Studien zufolge soll der Erwärmungseffekt bei Flügen in großen Höhen um das 2,7- bis 3-fache höher sein als durch CO₂ allein verursacht.²¹

^c Der Effekt von Emissionen, die nicht CO₂ betreffen, wird in CO₂ Äquivalenten berechnet. Dies beschreibt ihren Effekt auf das Klima so, als handele es sich um zusätzliches CO₂.

^d Flugzeugtreibstoff ist in der EU noch immer steuerfrei. Nur private Vergnügungsflüge werden zum Satz von Motorkraftstoff versteuert.⁷



STAY GROUNDED IST EIN VON MENSCHEN GETRAGENES, WISSENSCHAFTSBASIERTES UND AKTIONSORIENTIERTES NETZWERK MIT 200+ MITGLIEDERINITIATIVEN, DAS AUF DER GANZEN WELT GEGEN FLUGVERKEHR KÄMPFT.

c/o Global 2000
Neustiftgasse 36
1070 Wien, Österreich
www.stay-grounded.org
info@stay-grounded.org

For donations please visit:
stay-grounded.org/donation/

