BUND-Position zur Luftverkehrspolitik

beschlossen von der Bundesdelegiertenversammlung des BUND am 26. November 2000 in Berlin

Umweltbelastungen des Luftverkehrs

Der Luftverkehr wuchs in den letzten Jahren stark an. Setzt sich dieses Wachstum fort, wird er, der heute bereits global für 4% der Treibhauswirkung verantwortlich ist, in absehbarer Zeit zum "Klimakiller Nr. 1" werden. Nehmen zukünftig auch andere als die drei wirtschaftlich dominanten Regionen (USA, Europa, südostpazifischer Raum) nennenswert am Luftverkehr teil, tritt eine dramatische Eskalation der Entwicklung ein.

Die Menschen in der direkten Flughafenumgebung sind tagsüber und nachts einem völlig unerträglichen Lärm ausgesetzt und werden rechtlich bisher überhaupt nicht geschützt. Im Gegenteil: das Fluglärmgesetz von 1971 schützt die Flughäfen vor den Klagen der Anwohner. Das Grundrecht des Art. 2 II GG auf körperliche Unversehrtheit wird mit Füßen getreten. Vor allem sind sofortige Maßnahmen zu einem vollständigen Schutz der Nachtruhe zu ergreifen.

Alle diese Eingriffe werden getätigt, obwohl die von Befürwortern der Expansion des Flugverkehrs behaupteten positiven wirtschaftlichen Wirkungen nicht nachgewiesen sind und der Bahnverkehr wesentliche Teile des Luftverkehrs übernehmen kann (Kurzstreckenflüge unter 500 km machen selbst in Frankfurt/M. 40% der Starts aus). Statt die in allen Parteiprogrammen geforderte Verlagerung der Kurzstreckenflüge auf die Schiene konsequent voranzubringen, betreibt die reale Politik die Verlagerung von Bahnfahrten auf den Flieger: praktisch alle Flughäfen und Flugplätze mit gewerblichem Verkehr sollen ausgebaut werden, bevor die Effekte des Netzausbaus und der kürzeren Reisezeiten der Bahn zwischen den Zentren der Bundesrepublik greifen und bevor die massiv zugunsten der Fliegerei verzerrten Wettbewerbsbedingungen (Steuerbefreiungen etc.) korrigiert wurden.

Anerkannter Naturschutzverband nach § 29 Bundesnaturschutzgesetz
Deutsche Sektion von Friends of the Earth International

Bundegeschäftsstelle
Am Köllnischen Park 1

10179 Berlin
Tel.: (030) 275 86-40
Fax: (030) 275 86-440
eMail: bund@bund.net

BUND-Verkehrsreferat:
Tilmann Schrammen Heuser/Gerrit

Tel. (030) 27586-435, -482
eMail: tilmann.heuser@bund.net

BUND-Forderungen zur Luftverkehrspolitik:

1. Ziele einer langfristig umweltverträglichen Mobilität verbindlich festlegen

Der Flugverkehr muß einen Beitrag zum Klimaschutz leisten und darf auch in einer Perspektive bis 2015, 2030 und 2050 Belastungsgrenzen nicht überschreiten.

Das BUND-Zielsystem der langfristig umweltverträglichen Mobilität ist im Luftverkehr anzuwenden.

2. Lärmschutzstandards und Kompensationsregeln festlegen, die grundgesetzkomform sind

Der BUND setzt sich für Nachtflugverbot, Nacht- und Tagschutzstandards, die die Gesundheit wirksam schützen, volle Kompensation der Anwohner und Gemeinden für Schäden, Wertverluste und Einschränkungen durch die Flughäfen und Flugplätze ein. Alle Vorschriften müssen effektiv – z.B. am Ohr des Schläfers – eingehalten werden.

3. Festlegung von Maßstäben und Obergrenzen der Umweltkapazität von Flughafenregionen

Diese müssen auf jeden Fall die Aspekte Lärm, Abgase, Natur- und Landschaftsverbrauch bzw. -beeinträchtigung einschließen und durch ein Umweltmanagementsystem eingehalten werden.

4. Verlagern statt Flughafenausbau - Kurzstreckenflüge auf die Schiene

Durch Schaffung eines durchgehenden Abfertigungssystems von der Bahn zum Flug (durchgehende Gepäck- und Zollabfertigung, Einchecken direkt an ausgewählten Bahnhöfen) können große Teile der innerdeutschen Flüge und der Flüge zu den deutschen Drehscheiben-Flughäfen (Hubs und secondary Hubs: Frankfurt/Main, Düsseldorf/Köln, München, Berlin) und Teile der Zu- und Abbringerflüge zu europäischen Hubs (Amsterdam, Paris) auf die Bahn verlagert werden.

Ein Szenario des Deutschen Luft- und Raumfahrtzentrums (DLR) aus dem Jahre 1999 zeigt, daß durch Verlagerung der Kurzstreckenflüge auf die Schiene und verbesserte Auslastung der Flugzeuge durch Kooperation der Flughäfen allein in Frankfurt/M. 100.000 Flugbewegungen pro Jahr (bezogen auf 2010) eingespart werden könnten.

Außerdem gehen die Fluggastzahlen auf Verbindungen in Deutschland, zu denen Parallelstrecken der Bahn auf Reisezeiten von 3 Stunden gebracht wurden, um durchschnittlich 40% zurück (vgl. H.G. Ungefug, 1998).

5. Kooperation - "Hub-Plus-Konzept"

Das Konzept, Regionalflughäfen zur Entlastung von Drehscheiben im ganzen Land zu verteilen und "Fliegen vor der Haustür" anzureizen maximiert die verkehrspolitische Ineffizienz und stimuliert einen "Wettlauf der Schäbigkeit" (Umwelt- und Sozialdumping). Der BUND setzt dagegen auf ein Hub-Plus-Konzept mit einer gezielten (intra- und intermodalen) Kooperation der Flughäfen untereinander und einer Kooperation von Bahn und Flugzeug. Dadurch kann der standortrelevante Flugverkehr effizient abgewickelt werden; die Bahn übernimmt möglichst viele Flüge zu den Hubs und zentral gelegenen sekundären Hubs. Zugleich muß aber die Flughafenentwicklung durch die Festlegung der **Umweltkapazität** der Flughafenregion wirksam begrenzt werden.

Flughäfen innerhalb einer Region - wie z.B. Düsseldorf und Köln/Bonn - müssen zur Verbesserung der Kapazitätsauslastung auch im operativen Geschäft zusammenarbeiten. Mit Hilfe der Schnellbahnverbindung ist das möglich. Dafür muß ein "Paket" verhandelt werden – ähnlich dem "Mediationsvorschlag" zum Flughafen Frankfurt/M. -, das in Köln/Bonn mindestens ein Nachtflugverbot erreicht. Ein weiteres Beispiel: Die drei westfälischen Flughäfen Münster/ Osnabrück, Paderborn und Dortmund, die um das gleiche Zielpublikum und das gleiche Einzugsgebiet konkurrieren, sollten zu einem Flughafen zusammengefaßt werden, statt sich mit Dumpingstrategien gegenseitig Kunden abzujagen.

6. Vermeiden ist unvermeidlich

Ein umweltverträglicher Flugverkehr wird nur erreichbar sein, wenn zugleich Maß-

nahmen der Flugverkehrsvermeidung ergriffen werden. Sonst muß alle 15 Jahre eine neue Flughafenausbauwelle die Republik erschüttern und der Wortbruch von Politikern ("Kein Baum wird mehr für den Ausbau des Frankfurter Flughafens gefällt werden ...") zum ehernen Prinzip erhoben werden. Vermeidungsinstrumente sind:

- gezielter Abbau von direkten und indirekten Subventionen des Luftverkehrs;
- europäische Kerosinabgabe: diese kann auf der Grundlage von Art. 175 EG-Vertrag mit qualifizierter Mehrheit erhoben werden. Auf den Liter Kerosin bezogen liegen die externen Kosten in Deutschland bei 1 Euro (2 DM) je Liter. Schon eine sehr moderate Kerosinabgabe, die von 2 Cent je Liter auf 32 Cent je Liter ansteigt, würde eine 25-50 prozentige CO2-Absenkung des Flugverkehrs bewirken (Brockhagen/ Lienemeyer 1999);
- emissionsbezogene Landegebühren (wie z.B. in Zürich oder in Schweden);
- volle Kompensation der Flughafenanrainergemeinden durch die Flughäfen (s.o.);

7. Tun, was man überall sofort tun kann: Optimieren, managen, beteiligen

Der BUND setzt sich ein für

- Flughöhenmanagement, um die Eintragung von Schadstoffen in Tropopause und Stratosphäre zu verhindern;
- effizientes Management des europäischen Luftraums statt Treibstoffverschwendung und um Starts und Landungen aufgrund von Verspätungen in der Nacht zu vermeiden;
- Optimierung der Anflugverfahren und der Flugrouten (einschließlich Kontrolle der Einhaltung und Sanktionen bei Zuwiderhandlung);
- Umfassende Beteiligung der Betroffenen und der Umweltverbände; Transparenz von Entscheidungen und Auswirkungen.