



BVF
Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

BVF-Position

Luftverkehr muss Wachstumskurs verlassen

Forderungen an einen zukünftigen Luftverkehr

August 2022

Forderungen an einen zukünftigen Luftverkehr

Seitdem die Beschränkungen während der Corona-Pandemie aufgehoben bzw. gelockert worden sind, versucht der Luftverkehr auf den bis 2019 verfolgten Wachstumskurs zurückzukehren. Die Zahl der Flugbewegungen und der Passagiere nimmt zu, zugleich steigt die Belastung der Menschen im Umfeld der Flughäfen.

Der Luftverkehr ist die klimaschädlichste Mobilitätsform. In den vergangenen Jahren ist die Dringlichkeit der Vermeidung von klimaschädlichen Emissionen noch deutlicher geworden. Die Mitglieder der Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. sind davon überzeugt, dass die Erreichung der Klimaneutralität (Europäische Union 2050, Deutschland 2045) nur gelingen kann, wenn der Luftverkehr in Deutschland, europa- und weltweit schrumpft. Die Substitution von Kerosin durch Power-to-Liquid (PtL) oder andere Ersatzlösungen, sind Scheinlösungen.

Nur wenn die Zahl der Flugbewegungen kontinuierlich zurückgeht, kann auch der gesundheitsschädigende Fluglärm und die Belastungen durch Feinstaub reduziert werden. Aktiver und passiver Lärmschutz als flankierende Maßnahmen allein lösen das Problem nicht.

Vor diesem Hintergrund setzt sich die Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. (BVF) und ihre Mitgliederorganisationen für folgende Forderungen ein:

- (1) **Streichung aller Subventionen**, einschließlich Quersubventionen und Steuervergünstigungen für die Fluggesellschaften und Flughäfen sowie Beseitigung von Incentive- und Rabattprogrammen, die nicht einem nachhaltigen Luftverkehr dienen;
- (2) **Einbeziehung des Luftverkehrs in das System der CO₂-Bepreisung** und vollständige Erfassung aller Klimaeffekte des Luftverkehrs;
- (3) Deutliche **Erhöhung der Lärm- und Schadstoffkomponenten als Teil der Landegebühren**, vor allem für die Nachtzeit und Überführung in ein Kompensationssystem, mit dessen Einnahmen die Ansprüche der Anwohner*innen und Kommunen aus Wertminderungen und Belastungen unbefristet ausgeglichen werden;
- (4) **Regelmäßige Anpassung der Luftverkehrsabgabe und Einrichtung eines Ausgleichsfonds** für vom Luftverkehr verursachte Belastungen und Schädigungen im Gesundheits- und Sozialbereich;
- (5) **Vollständiger Abbau aller Kurzstreckenflüge**, beginnend mit Flügen unter 600 km bis 2030; Förderung des Ausbaus von Hochgeschwindigkeitsstrecken, auch im grenzüberschreitenden Schienenverkehr;

- (6) Damit die freiwerdenden Kapazitäten nicht für andere Strecken genutzt werden, müssen die **Slots an den Verkehrsflughäfen jedes Jahr um 3% gekürzt** werden;
- (7) Beseitigung des Privilegs des Luftverkehrs und Einbeziehung des Luftverkehrs in den Rahmen einer Gesamtlärbetrachtung. Dazu bedarf es einer grundlegenden **Überarbeitung des Fluglärmmgesetzes von 2007 (FluLärmG)** und dessen Ausgestaltung im Sinne der aktuellen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung. Die Differenzierung zwischen Ausbau-, Bestands- und Militärflughäfen ist aufzugeben;
- (8) **Entwicklung von Lärmaktionsplänen** an allen Verkehrsflughäfen mit verbindlichen Lärminderungszielen, orientiert an den WHO-Werten und der Beachtungspflicht durch Luftverkehrsbehörden, Flughafenbetreiber und Luftverkehrsgesellschaften. Die Deutsche Flugsicherung (DFS) muss zur sicheren, geordneten, lärmarmen und flüssigen Abwicklung des Flugverkehrs verpflichtet werden;
- (9) **Einführung von Nachtflugverboten** zwischen 22 und 6 Uhr an allen deutschen Flughäfen zum Schutz der Nachtruhe der Anwohner;
- (10) Eine missbräuchliche Nutzung von Slots (z.B. regelmäßige Verstöße gegen die Nachtflugbestimmungen, bewusste Startverzögerung in die Nacht hinein) und die **Hervorrufung vermeidbaren Lärms muss sanktioniert werden**;
- (11) Alle mit hoheitlichen Aufgaben im Luftverkehr befasste Institutionen und Behörden, insbesondere die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) und das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF), werden **Fachplanungsbehörden im Sinne des Planungsrechts**;
- (12) Die **Beteiligungsrechte** der vom Luftverkehr betroffener Bürgerinnen und Bürger und der Kommunen **werden gestärkt**;
- (13) **Die Grenzwerte für NOx und Feinstaub werden gesenkt**, damit diese das gesundheitlich vertretbare Risikoniveau berücksichtigen;
- (14) **Für Ultrafeinstaub (PM 0,1) sind europäische Grenzwerte festzulegen**, die an den Empfehlungen der Gesundheitswissenschaft ausgerichtet sind. Bis dahin gilt das Minimierungsgebot;
- (15) Die Flughäfen werden verpflichtet, **Maßnahmen zur Reduzierung der UFP-Emissionen „am Boden“** zu ergreifen;
- (16) Die **Flugkraftstoffanbieter werden verpflichtet**, dass der gesamte Flugkraftstoff, der Luftfahrzeugbetreibern an jedem Flughafen der Union zur Verfügung gestellt wird, einen Gehalt an aromatischen Verbindungen von höchstens 8 % und einen Schwefelgehalt von höchstens 10 ppm hat.

Kontakt

Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. (BVF)
Carl Ahlgrimm, Präsident

Alt-Löwenbruch 37, 14974 Ludwigsfelde

E-Mail: geschaeftsstelle@fluglaerm.de
Telefon.: 03378 5239814
www.fluglaerm.de

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF) wurde 1967 als gemeinnützige Vereinigung von Städten, Gemeinden und Schutzvereinen gegen die schädlichen Auswirkungen des Luftverkehrs gegründet.