

Forderungen zur Luftverkehrsgestaltung

(Von der Mitgliederversammlung der Bundesvereinigung am 14.10.1995 in Nürnberg beschlossen)

Der Luftverkehr ist notwendig, aber nicht jeder ist sinnvoll oder unverzichtbar. Der Luftverkehr darf nicht weiter zu einer untragbaren Belastung der Infrastruktur und der Lebensqualität der Menschen führen. Im Vordergrund luftfahrtpolitischer Überlegungen müssen daher eine Reduzierung des Luftverkehrs und der Übergang dieser Verkehre auf wettbewerbsfähige und umweltfreundliche Verkehrsträger stehen.

1. Den vom Luftverkehr Betroffenen müssen der Erhalt der Gesundheit und eine ausreichende Lebensqualität garantiert werden. Es gibt keine wirtschaftliche Begründung für den Luftverkehr, die einen Eingriff in die Gesundheit rechtfertigen kann. Der Luftverkehr muß daher an hochbelasteten Orten zusätzliche Auflagen erfüllen.
2. Der Luftverkehr muß dem Stand der Technik entsprechend durchgeführt werden. Dies bedingt u.a. die schnelle Ausmusterung der sehr lauten Flugzeuge des Kapitel 2, den Einsatz lärmindernder Verfahren der Flugzeugführung (eng an den Idealrouten) sowie die Erfassung und Verfolgung von Kursabweichungen.
3. Die technischen Verbesserungen neuer Flugzeuggenerationen und optimierter Start- und Landeverfahren müssen den betroffenen Menschen zugute kommen und dürfen nicht durch die Zunahme der Flugbewegungen aufgezehrt werden.
4. Der Nachtflugverkehr muß sich mit seinen Lärmwerten mindestens an neuen Erkenntnissen aus entsprechenden Urteilen ausrichten. Danach darf ein Spitzenpegel von 55 dB_(A) in Schlafräumen nicht überschritten werden.
5. Die Abgasemissionen des Luftverkehrs und ihre Auswirkungen sind gravierend. Notwendig sind insbesondere eine deutliche Senkung des CO₂-Ausstoßes und der Grenzwerte für Stickoxide sowie die Entschwefelung der Flugzeugtreibstoffe.
6. Die Flughäfen müssen in den Geltungsbereich des Bundes-Immissionsschutzgesetzes einbezogen werden (Einhaltung der Umweltkapazitätsgrenze).
7. Kurzstreckenflüge unter 500 km müssen auf die Schiene verlagert werden. Die Notwendigkeit von Verkehrslandeplätzen muß überprüft werden.
8. Die Hobbyfliegerei muß an Wochenenden und an Feiertagen deutlich eingeschränkt werden (generelles Verbot von Platzrunden und Lokalfügen für alle Maschinen). Zudem müssen alle Flugzeuge, die den Vorschriften für erhöhten Schallschutz nicht entsprechen, nach einer kurzen Übergangszeit aus dem Verkehr gezogen werden.
9. Die direkten und indirekten Subventionen müssen gestrichen werden; entfallen muß damit auch die Befreiung der Flugzeugtreibstoffe von der Mineralölsteuer. Die umweltbedingten Folgekosten des Luftverkehrs müssen den Verursachern angelastet werden, damit die Wettbewerbsverzerrungen gegenüber anderen Verkehrsträgern aufhören.
10. Die neuen Erkenntnisse aus der Lärmwirkungsforschung müssen Eingang finden in die Novellierung des Fluglärmgesetzes, die seit Jahrzehnten überfällig ist.
11. Die Einrichtung von Lärmschutzzonen an Flughäfen darf sich nicht nur an Durchschnittswerten des Fluglärms orientieren, sondern muß verstärkt die Spitzenpegel berücksichtigen.