

Beschluss-Antrag des BVF-Vorstandes für die Mitgliederversammlung am 1. Juli 2022 in Frankfurt/Main

Luftverkehr muss Wachstumskurs verlassen!

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 setzen sich die Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. (BVF) und die Mitgliedsorganisationen auf ihren Ebenen für folgende Forderungen ein:

- (1) Streichung aller Subventionen, einschließlich Quersubventionen und Steuervergünstigungen für die Fluggesellschaften und Flughäfen sowie Beseitigung von Incentive- und Rabattprogrammen;
- (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 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) Grundlegende Überarbeitung des Fluglärmgesetzes von 2007 (FluLärmG) und dessen Ausgestaltung im Sinne der Nachhaltigkeitsziele; insbesondere, Absenkung der Lärmgrenzwerte für Fluglärm orientiert an den aktuellen Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung, bei gleichzeitiger Beseitigung der „Zweiklassengesellschaft“ unter den Fluglärm betroffenen;
- (8) Absenkung der Lärmgrenzwerte, orientiert an den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung und entsprechende Verpflichtung der Deutschen Flugsicherung, auf deren Einhaltung zu achten;
- (9) Entwicklung von Lärmaktionsplänen an allen Verkehrsflughäfen mit verbindlichen Lärminderungszielen, orientiert an den WHO-Werten;
- (10) Einführung von Nachtflugverboten zwischen 22 und 6 Uhr an allen deutschen Flughäfen zum Schutz der Nachtruhe der Anwohner;
- (11) Eine missbräuchliche Nutzung von Slots (z.B. regelmäßige Verstöße gegen die Nachtflugbestimmungen, bewusste Startverzögerung in die Nacht hinein) und die Hervorrufung vermeidbaren Lärms wird sanktioniert;
- (12) Die Grenzwerte für NOx und Feinstaub werden gesenkt, damit diese das gesundheitlich vertretbare Risikoniveau berücksichtigen;
- (13) Für Ultrafeinstaub (PM 0,1) sind europäische Grenzwerte festzulegen, die an den Empfehlungen der Gesundheitswissenschaft ausgerichtet sind. Bis dahin gilt das Minimierungsgebot.
- (14) Die Flughäfen werden verpflichtet, Maßnahmen zur Reduzierung der UFP-Emissionen „am Boden“ zu ergreifen;
- (15) Der Schwefel- und Aromengehalt im Flugkraftstoff wird zur Senkung der gesundheitsschädlichen Feinstaub- und Ultrafeinstaubbelastung reduziert.
- (16) Stärkung der Beteiligungsrechte vom Luftverkehr betroffener Bürgerinnen und Bürger und der Kommunen.