

Martin Kessel

Europäische und internationale Entwicklungen im Luftverkehr und deren Auswirkungen auf den Fluglärm

Der Luftverkehr ist ein international ausgerichtet Geschäft.

Kein anderer Verkehrsträger hat eine vergleichbare internationale Verzahnung und Auswirkungen.

Die negativen Auswirkungen sind ebenfalls global zu betrachten.

Diese sind neben dem Lärm auch die Abgase und der Landschaftsverbrauch

Die über 23.000 Flugzeuge der zivilen Luftfahrt sind an 365 Tage und 24 h möglichst ständig in der Luft.

Sie produzieren daher permanent Schadstoffe und Lärm.

Demgegenüber: Nur etwa 5% der Menschheit fliegt überhaupt jemals im Leben mit einem Flugzeug.

Die klimatischen Auswirkungen erreichen die 95% nicht fliegenden Menschen.

Der Fluglärm ist eine extrem hohe Belastung für Millionen von Menschen weltweit.

Wichtig: in den letzten Monaten wird die gefährliche Belastung durch Dieselfahrzeugen und deren Manipulation von Abgaswerten heftig diskutiert.

Triebwerke verbrennen Kerosin, was letztendlich mit Dieseltreibstoff vergleichbar ist.

Nur, dass die Triebwerke keinerlei Filtersysteme haben.

Die Feinpartikel werden beim Verbrennen am Boden, bei Starts und während des Fluges in alle Luftschichten verteilt.

Wer in der Nähe von großen Verkehrsflughäfen lebt, dessen Luftbelastung ist besonders kritisch.

Fazit: Der Luftverkehr belastet global besonders stark die Gesundheit der Menschen.

Wer kümmert sich in Europa darum?

Lärminderung hat keine Lobby!

ICAO Regelungen 2001 beschlossen!

Der Balanced Approach to noise reduction

1. Lärmreduzierung an der Quelle
2. Optimale Flächennutzung
3. Flugbetriebliche Verfahren zur Lärmreduzierung
4. Lärmbedingte Betriebsbeschränkungen

An diesem Punkt scheiden sich die Geister.

Obwohl an vielen Flughäfen lärmbedingte Betriebsbeschränkungen dringend notwendig sind, verweigern Politik und Gerichte diese einzuführen

und die ICAO Richtlinie mit positiven Maßnahmen für die Bevölkerung umzusetzen.

Ausbalanciert ist dieser Ansatz keinesfalls.

Aber: er lässt noch viele Maßnahmen der Betriebsbeschränkungen zu, auch lokal und national.

Das in der Debatte befindliche TTIP Abkommen ist eine große Gefahr erreichte Lärminderungen genommen zu bekommen.

Die Luftverkehrsstrategie ein wichtiges Diskussionspapier der EU Kommission (Dez 2015)

Eine Kopie der Forderungen und Wünsche der Luftfahrtindustrie.

Noch in diesem Jahr soll auf der Ebene der Institutionen die:

- Harmonisierung und Revision der Passagierrechte (Regulation # 261/2004)
- Revision des Single European Sky Rahmens vorangebracht werden
- Der Ratifizierungsprozess der Eurocontrol abgeschlossen werden (Juli 2016)

Auf der Legislativen Ebene plant die EU-Kommission

Die Sicherheitsregularien # 216/2008 zu erweitern, um die Gefahren durch Drohnen zu begegnen

Und Maßnahmen zur „unfairen Handhabung“ mit der Revision der Regulations # 868/2004) zu begegnen. Hier geht es um Konkurrenz bei den Bodenverkehrsdiensten.

International plant die EU Kommission in 2016 bilaterale Luftsicherheitsabkommen mit China und Japan abzuschließen.

Geplant ist auch ein neuer „Dialog“ mit den internationalen Schlüsselpartner im Luftverkehrswesen

Flughäfen Kapazitäten und deren Planung

Schon innerhalb der EU-Mitgliedsstaaten gibt es kaum Koordination, sondern wird regional „geplant“ und fleißig subventioniert.

Heute hörten wir hierzu sehr klare Worte von Hr. Kleinschnittger.

Zwei Beispiele: Entlang des Oberrheingrabens, von Basel bis nach Holland gibt es unnötig viele Flughäfen: Zürich, Basel/Muhlhouse, Strassburg, Baden-Baden, Mannheim, Frankfurt Rhein-Main + Egelsbach, Frankfurt Hahn, Köln/Bonn, Dortmund, Düsseldorf, Maastricht, Eindhoven, Osnabrück, Weeze und Amsterdam

15 Flughäfen auf einer Strecke von 600km – alle 40km ein Flughafen.

Parallel dazu viele hervorragende ausgebaute Autobahnen und Hochgeschwindigkeitsstrecken der Bahnsysteme.

Kassel-Calden ist hier das Paradebeispiel einer Fehlplanung in Deutschland.

SPD und CDU, unterstützt von der FDP, haben dieses Luftnummer in die Landschaft gesetzt. Ganze 60.000 Passagiere in einem Jahr. Bei 18 Mio Euro jährlichem Defizit: 300 Euro je Passagier zahlen wir Steuerzahler im Jahr nur in Kassel-Calden.

Fenster auf und Geld hinausgeworfen.

Die Strategie der EU Kommission bewegt nun auch die nationale Luftverkehrsplanung.

Noch sind jedoch keine Absprachen auf EU-Ebene erkennbar.

Diese gibt es nicht einmal national.

Es wird weiterhin unvernetzt geplant, gebaut und subventioniert.

Zu Lasten der Menschen, nicht zu deren Nutzen.

Weder der Tourismus, noch die Luftfracht braucht diese Farce eines Wildwuchses. Warum?

Treibende Kräfte hinter allen Flughafenprojekten sind immer die Immobilienunternehmen.

Es geht um Grund und Boden. Aus Ackerland und Wald werden teure Gewerbeflächen.

Das ist der Antrieb dahinter und nicht die als Wohlfahrten getarnten Argumente neue Arbeitsplätze fördern zu wollen.

Was plant die EU Kommission zur Umweltbelastung durch Luftverkehr zu tun?

Bei der Luftverschmutzung versteckt sich die EU hinter den Diskussionen der Maßnahmen in der ICAO. Absichtserklärungen und keine konkreten Ziele werden aufgeführt.

Einmal mehr wird nichts getan oder geplant.

Die Öffnung des Luftraumes wird als Maßnahme gesehen, dadurch Treibstoff zu sparen und weniger Abgase in den Europa zu verblasen.

Ein seltsame Logik, den der Single European Sky wird zu mehr Luftverkehr führen.

Es geht der EU Kommission darum, die Barrieren bei der Luftfahrt zu reduzieren und den Verkehr zu erhöhen.

Das ist keine Reduktion von Emissionen und Lärm.

Ganze 4 Zeilen widmet die Strategie der Kommission den von Fluglärm geplagten Bürgern.

Die EU sieht nur 4 Mio Bürger in der EU als betroffen an.

Eine freche Verharmlosung der Situation.

Allein in den Großräumen London, Paris, Frankfurt, Amsterdam, Madrid, München, Düsseldorf, Köln, Leipzig, Barcelona, Lyon, Rom und Mailand sind zusammengenommen über 10 Mio Menschen täglich vom Fluglärm geplagt.

Hinzu kommen die Belastungen an kleineren Regionalflughäfen und der Allgemeinen Luftfahrt.

Die EU-Kommission schützt nicht ihre Bürger.

Sie kopiert die Forderungen der Luftfahrtindustrie und macht sich die Texte derer Lobbyisten zu Eigen.

Für Juni 2016 kündigt die Kommission neue Regulations an, die Fluglärm entsprechend der Erfahrungen besser regulieren sollen.

Immerhin, die bei Planungen und in der Diskussion tonangebende Behörde, Eurocontrol, räumt sogar mittlerweile ein, dass die Steigerungen bei Passagieren und Slots, die noch vor 8 Jahren gültig waren, völlig überholt sind.

Die Planungen gehen jetzt von moderaten 1,5 bis 2% Steigerung bis 2022 aus. Längerfristige Prognosen traut sich recht keiner mehr.

Ausblick: Die Demographie, d.h. das „Veralten“ der Bevölkerung und kleinere Renten werden den Flugtourismus erreichen.

In Europa wird es weder bei der Fracht, noch im Tourismus diese Steigerungen mehr geben, die in der Vergangenheit als Krücke helfen mussten, Immobilienspekulation bei Flughafenprojekten zu befeuern.

Die Konkurrenz „Istanbul“ oder die Golfstaaten sind keine Konkurrenz für die lärmgeplagten Bürger.

Die Drehkreuze werden sich verändern in ihrer internationalen Rolle.

Die nationalen Fluglinien werden immer mehr „internationalisiert“.

Die Luftverkehrsgesellschaften und Flughäfen missbrauchen hier in diesem Kontext Ihre Schwierigkeiten sich den Marktveränderungen anzupassen und versuchen dadurch Druck auf die Bevölkerung auszuüben.

Mit dem Konkurrenzargument versuchen die Lobbyisten Umweltstandards kaputt zu machen.

Unsere Aufgabe ist und bleibt es, den Fluglärm zu bekämpfen.

Jede technische Veränderung an einer Maschine und einem Flottentyp kommt allen Menschen in der Nähe von Flughäfen zu Gute.

Unser Hebel etwas hier zu bewegen, was dann an anderer Stelle auch hilft Lärm und Abgase zu vermeiden, ist oft länger, als wir selbst erkennen.

Wir müssen uns besser vernetzen in Deutschland und Europa.

Es fehlt gerade bei den wichtigen Aufgaben auf EU Ebene an Menschen, die mitwirken.

Haben Sie keine Angst mal etwas Englisch sprechen zu dürfen. Die anderen sprechen auch kein perfektes Oxford.

Und in der Sache kämpfen alle Gruppen im Grunde für die gleichen Ziele:

Weniger Fluglärm

Nachtflugverbote

Reduktion der Abgase durch Flugzeuge.

Danke.