

Überflug- und Landeverbot für Überschallflugzeuge

Fünfzehn Jahre nach Ende der CONCORDE-Flüge arbeiten drei US-Start-Ups an einem Comeback von Überschallflugzeugen (SST = Supersonic Transport).

Trotz ungelöster Probleme beim Überschallknall und der immensen CO₂-Emissionen wird bis 2035 eine Flotte von 2.000 Überschallfliegern mit 5.000 Flügen pro Tag prognostiziert.

Gesprächsbedarf?

Gerne können Sie sich an die Sprecherin und die Sprecher des BBI Bündnis der Bürgerinitiativen wenden:

Dietrich Elsner, Mainz
Michael Flörsheimer, Rüsselsheim am Main
Ina Hauck, Frankfurt am Main
Thomas Scheffler, Flörsheim am Main
sprecher@flughafen-bi.de

Unterstützen Sie uns mit Ihrer Spende:
Konto Bündnis der Bürgerinitiativen
VR-Bank Bad Orb-Gelnhausen
IBAN DE81 5079 0000 0006 7852 98
BIC GENODE51GL

Pressekontakt:

Thomas Scheffler
scheffler@flughafen-bi.de
Telefon 06145 502150

www.flughafen-bi.de

www.fluglaerm-rhein-main.de

V.i.S.d.P.:

Thomas Scheffler, Bündnissprecher,
D-65439 Flörsheim am Main
Windthorststraße 3

Bildnachweis und Copyright:

Europafahnen Seite 1 pixabay Freie Bilder
Weltkugel Seite 2 Walter Keber,
Lärmkopf Seite 3 Fotolia

Quellen Emissionshandel, Subventionen,
Umgebungslärmrichtlinie:

Umweltbundesamt, Dessau-Roßlau
www.umweltbundesamt.de

Quelle Überschallflüge:

icct The International Council on
Clean Transportation „Noise and Climate
Impacts of an unconstrained commercial
supersonic network“

Stand 01. März 2019

Mehr als 300 tägliche SST-Flugbewegungen werden für London-Heathrow und für Frankfurt mehr als 100 Flüge - mit gewaltigen Lärmzuwächsen im Flughafenumfeld - erwartet.

Der Lärm und die schädlichen Auswirkungen auf das Klima sind enorm. Überschallflüge haben sich als Irrweg im Luftverkehr erwiesen.

Für den europäischen Luftraum ist ein Überflugverbot und auf europäischen Flughäfen ein Landeverbot für SST-Flüge zu erlassen.



Politikbrief zu den Europawahlen 2019

Am 26. Mai 2019 findet in Deutschland die Wahl zum Europäischen Parlament statt.

Deutschland wird in das künftige Parlament 96 Abgeordnete entsenden.

Das Europäische Parlament ...

- vertritt die Interessen der Europäischen Bürgerinnen und Bürger
- ist das einzige direkt demokratisch gewählte Organ der EU
- entscheidet mit über europäische Gesetze und über den Haushalt der EU
- wählt den Präsidenten der Europäischen Kommission
- kontrolliert die anderen EU-Institutionen.

Die EU setzt die Rahmenbedingungen für den Luftverkehr in Europa. Der Luftverkehr ist aktuell durch ein ungebremstes Wachstum mit stetig steigenden Belastungen für Mensch und Umwelt gekennzeichnet. Fliegen ist auf fossile Brennstoffe angewiesen und so klimaschädlich, dass wir uns diesen Luxus nicht mehr in dem bisherigen Maße leisten können. Die Zuwächse im Luftverkehr sind mit den internationalen Anstrengungen zur Begrenzung des Klimawandels nicht zu vereinbaren.

Das BBI Bündnis der Bürgerinitiativen hat einen Forderungskatalog an die künftig im Europaparlament vertretenen Parteien formuliert. Prüfen Sie, ob die Partei Ihrer Wahl die Probleme kennt und sich für Eindämmung des ungezügeltten Wachstums im Luftverkehr einsetzen will.



UNION EUROPÉENNE CONTRE LES
NUISANCES AERIENNES - EUROPEAN
UNION AGAINST AIRCRAFT NUISANCES



CORSIA – nein danke!

Die internationale UN-Luftfahrtorganisation ICAO hat Anfang Oktober 2016 das CO₂-Kompensationsprogramm CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) verabschiedet.

CORSIA nimmt die CO₂-Belastungen bis 2020 als gegeben hin und verlässt sich danach auf die Kompensation der CO₂-Zuwächse durch Umweltmaßnahmen (sog. Offsetting). Wie viele Kohleöfen und Dieseltrecker müssen auf erneuerbare Energien umgestellt werden, um die CO₂-Emissionen eines einzigen Jumbo-Jet-Flugs auszugleichen?

CORSIA ist naiv, voller unrealistischer Phantastereien und gefährlich: Kompensationsprojekte auf Wald- und landwirtschaftlichen Flächen treten in Konkurrenz zu Flächen für Ernährung, Land- und Waldwirtschaft sowie Wildnis. Die Verlierer sind schon jetzt absehbar, die Kluft zwischen Arm und Reich wird größer.

Seit Anfang 2012 ist der Luftverkehr in den Europäischen Emissionshandel (EU-ETS) einbezogen. Berücksichtigt werden grundsätzlich alle Flüge, die innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) starten oder landen.

Für die Jahre 2012 bis 2016 galt allerdings eine eingeschränkte Berichts- und Abgabepflicht. Es sollten die Bemühungen der ICAO zur Schaffung eines globalen marktbasierten Klimaschutzinstruments unterstützt werden. In diesem Zeitraum waren nur noch inner-EWR-Flüge, d. h. Flüge, die auf dem Hoheitsgebiet des EWR starten und landen, berichts- und abgabepflichtig („reduced scope“).

Im Dezember 2017 wurde die Fortführung des „reduced scope“ im EU-ETS bis 2023 beschlossen.

CORSIA lässt sich nicht mit den Zielen des Pariser Klimaabkommens vereinbaren und ist kein geeigneter Ersatz für den derzeitigen Europäischen Emissionshandel.

Das CORSIA-Offsetting ist kein Ersatz für eine klare Strategie zur Emissionsreduzierung. Eine Verringerung der CO₂-Emissionen muss an der Antriebstechnik der Flugzeuge ansetzen und ist ohne eine drastische Reduzierung der Zahl der Flugbewegungen nicht möglich.



Subventionsabbau und europaweite Kerosinsteuer

Der Luftverkehr wird in vielfacher Hinsicht durch die öffentliche Hand unterstützt. Bei den Fluggesellschaften überwiegen die indirekten Subventionen vor allem in Form von Steuervergünstigungen und -befreiungen; bei der Flugzeugindustrie dominieren direkte Beihilfen in Form von Entwicklungs- und Produktionskostenzuschüssen.

Die Subventionierung des Luftverkehrs wird mit verschiedenen Argumenten wie der Schaffung und Erhaltung von Arbeitsplätzen, der Bedeutung für den Wirtschaftsstandort, der Technologieentwicklung und Verminderung der Auslandsabhängigkeit und nicht zuletzt auch mit dem Verweis auf wesentlich höhere Subventionen bei anderen Verkehrsträgern begründet. Das Arbeitsplatzargument wird letztlich für alle Investitionsvorhaben und alle Branchen genutzt und rechtfertigt keinesfalls für sich genommen eine Subventionierung des Luftverkehrs.

Ebenso wenig gibt es eine ökonomisch sinnvolle Begründung dafür, dass beim Straßen- und Schienenverkehr Mineralöl- und Mehrwertsteuer zu entrichten sind, dem Luftverkehr dagegen generell keine Kerosinsteuer und im grenzüberschreitenden Verkehr (mehr als vier Fünftel des gesamten Passagierluftverkehrs) keine Mehrwertsteuer auferlegt ist.

Mit knapp 12 Milliarden Euro entfielen im Jahr 2012 allein in Deutschland mehr als 40 Prozent der Verkehrssubventionen auf den Luftverkehr.

Umweltschädliche Subventionen verzerren den Wettbewerb zu Lasten umweltfreundlicher Techniken und Produkte. Dies konterkariert den Umweltschutz und behindert den Übergang zu nachhaltigen Produktions- und Konsummustern.

Ein wirksamer Schritt ist die Abschaffung der umweltfeindlichen Steuerbefreiung für Kerosin. Fehlankreize durch Subventionen sind zu beenden. Umweltfreundliche Techniken und Produkte sind zu fördern, zum Beispiel die Erneuerbaren Energien. Nur so haben sie im Wettbewerb eine faire Chance und können sich im Markt durchsetzen.

Nächtliches Start-/Lande-Verbot

Das Europäische Parlament und der Rat der Europäischen Union haben am 16. April 2014 die EU-Verordnung Nr. 598/2014 "über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union im Rahmen eines ausgewogenen Ansatzes ..." erlassen. Es sind die Maßnahmen zu ergreifen, die zur Lärmreduzierung am jeweiligen Flughafen unter Betrachtung der konkreten Verkehrs- und Lärmbelastungssituation notwendig sind. Wirklich wirksame Maßnahmen wären betriebliche Eingriffe wie Nachtflugbeschränkungen oder -verbote. Sie sind jedoch nur ausnahmsweise vorgesehen, wenn in absehbarer Zeit nicht durch andere Maßnahmen Lärmreduzierungen erreicht werden können.

Lärm, insbesondere Nachtfluglärm, bedroht die Gesundheit tausender Menschen und gefährdet die Entwicklung der Kinder. Viele wissenschaftliche Studien belegen, dass Nachtfluglärm Herz-Kreislauferkrankungen, Schlaganfälle, Bluthochdruck, Depressionen und Krebs verursacht.

Die EU-Betriebsbeschränkungsverordnung muss als Grundsatz europaweite absolute Nachtflugverbote von 22 bis 6 Uhr vorschreiben.

In einem ersten Schritt sind Nachtflugbeschränkungen einzuführen, d.h. zunächst in der Zeit von 23 bis 5 Uhr sind Starts und Landungen zu untersagen (ausgenommen Notfälle, medizinische Rettungsflüge). In den angrenzenden Randstunden ist nur eine deutlich geringere Zahl an Flugbewegungen als tagsüber zulässig. In einem zweiten

Schritt ist das absolute Nachtflugverbot auf die Zeit von 22 bis 6 Uhr auszudehnen.

Europaweite Lärmreduzierungsziele

Am 18. Juli 2002 ist die „Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und die Bekämpfung von Umgebungslärm“ in Kraft getreten. Das grundsätzliche Ziel der Richtlinie lautet: „Die Gewährleistung eines hohen Gesundheits- und Umweltschutzniveaus ist Teil der Gemeinschaftspolitik, wobei eines der Ziele im Lärmschutz besteht.“ Hierfür ist es notwendig „schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern.“

Die Richtlinie enthält derzeit keine Zielvorgaben für die Vermeidung, Verhinderung oder Verminderung von Lärmbelastungen.

Sonderberechnungs- und Sonderbeurteilungsregelungen für den Luftverkehr sind zu streichen. Gefordert wird eine Gesamtlärmbeurteilung auf der Grundlage vereinheitlichter Lärmrechnungen und Lärmbewertungen. Rechtlich bindende Immissionsrichtwerte sind als Summenwerte aller Lärmquellen einzuführen. Die Richtwerte sind als Lärmreduzierungsziele für Durchschnitts- und maximale Einzelschallpegel mit der Verpflichtung zur dynamischen Reduzierung festzulegen. Die EU-Kommission sollte die Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation WHO verpflichtend übernehmen.

Das Recht auf Schutz vor Lärm- und Luftschadstoff-Immissionen steht jedem einzelnen Menschen zu, unabhängig davon, ob gleichzeitig viele oder wenige Menschen in ihrem Lebensbereich belastet werden. Verschiebungen von Belastungen bedeuten keine Reduzierung.

