

Neues Luftverkehrskonzept NRW 2030

BUND bringt seine Vorstellungen ein



Flugverkehr hinterlässt viele Spuren

Foto: Claudia Roth

Das Verkehrsministerium NRW hat die seit langem vom BUND geforderte Aktualisierung des Luftverkehrskonzepts endlich in Angriff genommen. Der BUND-Landesverband wurde von den beauftragten Gutachtern eingeladen, seine Sicht vorzutragen. Dieser Einladung sind Mitglieder des Landesarbeitskreises Verkehr, der Kreisgruppe Mettmann und der Ortsgruppe Ratingen als Anlieger des Flughafens Düsseldorf gern nachgekommen.

Wir verwiesen auf das „NRW-Luftverkehrskonzept – Eckpunkte für einen zukunftsfähigen und umweltverträglichen Luftverkehr in NRW“ von Werner Reh. Wir unterstrichen den Tenor Vermeidung und Verlagerung von Luftverkehr auf die Schiene und stellten den behaupteten Bedarf für weiteres Wachstum des Luftverkehrs in Frage. Dieser scheinbare Bedarf wird generiert durch massive Werbung und nicht wettbewerbsfähige Billigangebote (siehe Pleite von Air Berlin und Germania) und staatliche Subventionierung durch den Verzicht auf Mehrwert- und Kerosinsteuer.

Klimafolgen des Luftverkehrs

Mit der EG-Energiesteuerrichtlinie aus dem Jahre 2003 ist eine Rechtsgrundlage zur Kerosinsteuer

gesetzt. Deutschland könnte auf dieser Basis effizient Treibhausgas-Emissionen verringern, wie es beispielsweise in den Niederlanden geschieht. Auch sind die Umweltfolgekosten und die sozialen Kosten zu berücksichtigen, die für die Kohlenstoffverbrennung heute bei mehreren 100 Dollar pro Tonne liegen. Hiervon kann sich der Flugverkehr nicht ausnehmen. Nur so können die nationalen Klimaminderungsziele von Treibhausgasemissionen im Verkehr von 55% bis 2030 erreicht werden. Laut einer Studie des EU-Parlaments wird der Anteil des Luftverkehrs am Klimawandel 2050 ca. 22% betragen. Dieser Prozentsatz ist durch eine drastische Verringerung der Flüge zu reduzieren, entsprechende Szenarien sollten für den Flugverkehr auch länderbezogen erstellt werden.

Schadstoff- und Lärmbelastung

Eine Reduzierung des Flugverkehrs würde nicht nur die Treibhausgase mindern, sondern auch die für die Anlieger der Flughäfen gesundheitsschädlichen Schadstoffe wie Stickoxide, Kohlenmonoxid, Ruß, PAK und Schwefeloxide. Im Umkreis von 20 km sollte die Luft überwacht werden. Zum Schutz vor schädlichem Fluglärm und anderem Umgebungslärm ist eine Gesamtlärbetrachtung z.B. im Rahmen der kommunalen

Lärmaktionspläne notwendig. Die Studie NORAH über Lärmwirkungsforschung und der Fluglärmbericht 2017 des Umweltbundesamtes erfordern eine deutliche Lärmreduktion.

Außerdem sollten die Lärmschutz-zonen ausgeweitet werden. Der Bericht der Bundesregierung zur Evaluierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm liegt vor und schlägt die Absenkung der Grenzwerte um 1 bis 3 dB(A) sowie zahlreiche Verbesserungen bei der Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen vor. Diese Empfehlungen sind in der NRW-Luftverkehrskonzeption zu berücksichtigen. Weitere Maßnahmen zur Minderung des Lärms sind darzulegen. Dazu gehören veränderte Berechnungen der Lande- und Abflugentgelte anhand des konkret verursachten Lärms und die Festlegung von Lärmobergrenzen und Lärmkontingenten.

Die Betriebsgenehmigungen sind zu überprüfen, inwieweit der Schutz der Anwohner vor Fluglärm in der Nacht und während der Tagesrandzeiten verbessert werden kann. So gibt es zwischen 22.00 und 24.00 Uhr in Düsseldorf eine steigende Zahl von verspätet landenden Flugzeugen. Hier wird anscheinend der privilegierte Status von 8 Fluggesellschaften als Home Base Carrier ausgenutzt. Dieses Privileg ist zu hinterfragen. Vielleicht werden die Wartungsarbeiten in größerem Umfang tatsächlich in Ländern mit niedrigen Monteurlöhnen wie Spanien oder der Türkei durchgeführt.

Gleichmäßige Auslastung

Der Flugverkehr in NRW sollte besser auf alle Flughäfen verteilt werden, wobei die Regionalflughäfen z.B. die Touristikflüge in den Mittelmeerraum abwickeln könnten. Die Flughäfen Düsseldorf und Köln sind hinsichtlich der notwendigen Flugbewegungen gemeinsam zu betrachten. Solange in Köln noch Kapazitäten frei sind, sollten in Düsseldorf keine zusätzlichen Flugbewegungen möglich sein. Gefordert wurde weiterhin die Einhaltung der Flugrouten und der Einsatz von Pilotassistenzsystemen beim Anflugverfahren zur Senkung von Lärm- und Luftschadstoffemissionen.

Edeltraud Bell