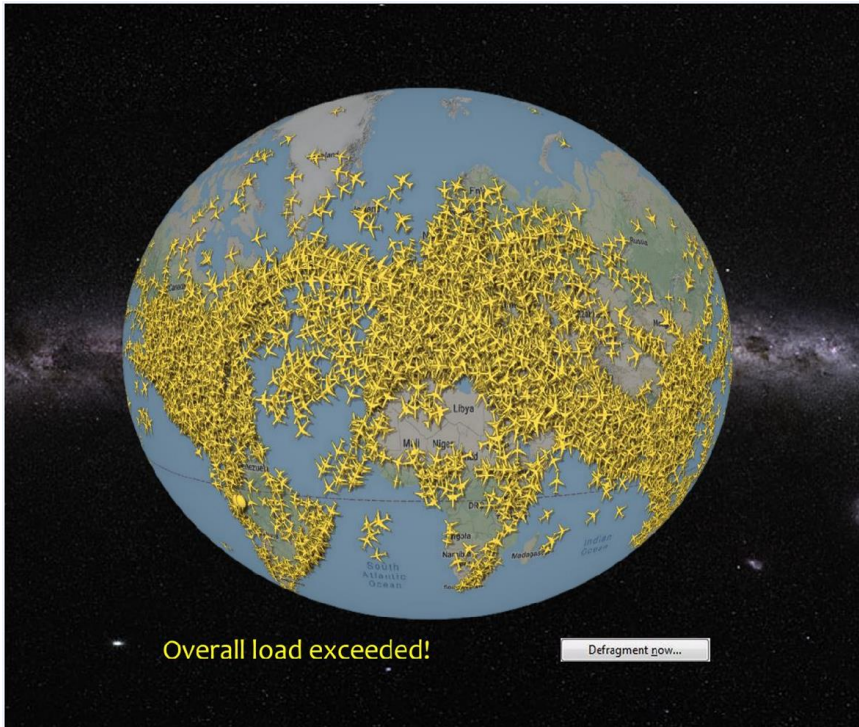


Überlegungen für eine nachhaltige Luftverkehrspolitik nach der Coronavirus-Pandemie



Vorbemerkung

Die wichtigste Erkenntnis aus der andauernden Corona-Pandemie ist, dass unser Leben in einer globalen, mobilen und auf Effizienzsteigerung ausgerichteten Welt äußerst verletzlich ist. Wir sollten uns nicht der falschen Erwartung hingeben, dass wir unsere „alte Welt“ wieder zurückerhalten, sondern lernen, wie wir besser mit den Gefährdungen umgehen können, die unsere Wirtschafts- und Lebensweise hervorbringt und wie wir deren Risiken systematisch reduzieren können.

Es ist ein Irrtum zu glauben, die Risiken, die unserer Fortschritts-, Wachstums- und Konsummodell hervorbringt, ließen sich durch technische oder medizinische Lösungen aus der Welt schaffen. Sowohl die Infektionsgefahren von Viren sind Teil unseres Lebens, wie auch die von Jahr zu Jahr zunehmenden Auswirkungen der Klimakatastrophen.

In diesem Sinne verstehen wir auch die Stellungnahme der Nationale Akademie Leopoldina zur Coronavirus-Pandemie als Aufruf zu einem Richtungswechsel: *„Angesichts der tiefen Spuren, welche die Coronavirus-Krise hinterlassen wird, vor allem aber wegen der mindes-*

tens ebenso bedrohlichen Klima- und Biodiversitäts-Krise kann es nicht einfach eine Wiederherstellung des vorherigen Status geben. Nicht zuletzt gilt es, aus den Erfahrungen mit der Coronavirus-Pandemie und ihren Ursachen Lehren für die Zukunft zu ziehen. Die generelle Zunahme der Bevölkerung, Urbanisierung und globale Mobilität, die Vernichtung und Abnahme der Widerstandsfähigkeit von Ökosystemen durch Landnutzungsänderungen und der Klimawandel tragen wesentlich zum Ausbruch von Epidemien und Pandemien bei.“ (Leopoldina. Nationale Akademie der Wissenschaften, 13. April 2020, S. 16)

Mit diesem Papier will die Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. (BVF) einen Beitrag für eine notwendige Debatte über eine neue Luftverkehrspolitik leisten, die ein Teil einer nachhaltigen Mobilitätswende sein soll. Sie teilt die Auffassung der Nationalen Akademie, dass es jetzt an der Zeit ist, die Weichen für Nachhaltigkeit zu stellen. In der Stellungnahme der Akademie heißt es: *„Alle politischen Maßnahmen, die nicht der unmittelbaren Rettung von Unternehmen dienen, müssen sich auf nationaler wie internationaler Ebene an dem Prinzip der Nachhaltigkeit orientieren. ... Der Aufbau einer klimafreundlichen Wirtschaft und eine konsequente Mobilitäts- und Landwirtschaftswende setzen wesentliche Impulse für Innovation und Wachstum.“* (Leopoldina. Nationale Akademie der Wissenschaften, 13. April 2020, S. 17)

Luftverkehr muss Wachstumskurs verlassen

Der Luftverkehrssektor erfüllt in keiner Weise die Erfordernisse der Nachhaltigkeit. Weder seine Geschäftsmodelle, noch seine Entwicklungsziele sind mit den Anforderungen einer klimafreundlichen Wirtschaft und einer gesunden Umwelt vereinbar.

(1) Der Luftverkehr ist für 5-8% der globalen Klimawirkungen verantwortlich. Zwischen 2014 und 2017 sind die Umweltbelastungen durch den Luftverkehr in Europa enorm gestiegen. Wie der European Aviation Environmental Report 2019 zeigt, sind:

- Die CO₂- Emissionen um 10%,
- Die NO_x- Emissionen um 12%,
- Die Zahl der Menschen, die innerhalb des L_{den} 55 dB-Korridors leben um 14% gestiegen. (European Environment Agency, 2019)

(2) In der Corona-Krise werden die strukturellen Fehlentwicklungen der Luftverkehrswirtschaft der vergangenen Jahre schlagartig sichtbar:

- Geschäftsmodelle, die zu Lasten der Umwelt und der Gesundheit der Anwohner gehen und die auf der Ausbeutung der Beschäftigten beruhen;
- Luftfahrtgesellschaften, die nur überleben können, weil sie subventioniert werden und nur einen geringen Teil der Kosten der Umweltbelastung tragen müssen;
- Eine Flughafeninfrastruktur, die oftmals subventioniert wird und ihre Kosten durch den Non-Aviation-Bereich deckt. Insgesamt sind die heute vorhandenen Kapazitäten zu groß.

(3) Die vor der Corona-Krise erwarteten Entwicklungen des Luftverkehrs gehen von Wachstum aus.

–Nach dem Prognosemodell des DLR soll sich die Zahl der Flugpassagiere bis 2040 weltweit verdoppeln (DLR, Dezember 2019);

–Die Zahl der Flugbewegungen soll global um jährlich 4% wachsen.

Ein solcher Wirtschaftssektor ist nicht nachhaltig! Als Beitrag zu einer nachhaltigen Zukunft und zur Verwirklichung der Klimaziele von Paris muss der Luftverkehr weltweit, in Europa und in Deutschland den bisherigen Wachstumskurs verlassen und in den Sinkflug übergehen.

(4) Der Luftverkehr und die Tourismusbranche sind durch die Corona-Krise mit am Stärksten betroffen. Ihre Erholung wird nach Expertenauffassung Jahre dauern und mit strukturellen Veränderungen einher gehen. Deshalb sollte die Situation genutzt werden, um die Branche in Richtung einer nachhaltigen Entwicklung auszurichten. Die Europäische Union und die Mitgliedsstaaten haben jetzt die Chance dazu.

Überlegungen für eine nachhaltige Luftverkehrspolitik

1. Jeder Verkehrsträger muss die von ihm verursachten Kosten der Umwelt- und Gesundheitsbelastung selbst tragen.

Um dieses Ziel für den Luftverkehr zu erreichen, müssen folgende Maßnahmen auf europäischer Ebene umgesetzt werden¹:

–Streichung aller Subventionen für die Fluggesellschaften und Flughäfen sowie Beseitigung von Incentive- und Rabattprogrammen;

–Erhöhung der Abgaben auf den Luftverkehr, um die von ihm verursachten gesellschaftlichen Schäden durch Lärmemissionen zu kompensieren;

–Einbeziehung des Luftverkehrs in das System der CO₂-Bepreisung und vollständige Erfassung aller Klimaeffekte des Luftverkehrs;

2. Neugestaltung der Flugplankoordination (Slotregelung)

Das heutige System der Flugplankoordination beruht auf der EU-Verordnung Nr. 95/93, die die Slotvergabe regelt. Sie stellt grundsätzlich ein geeignetes Mittel dar, um die nachhaltige Umgestaltung des Luftverkehrs zu steuern. Im Vordergrund einer neuen Slot-Politik der Europäischen Union steht der Schutz der Gesundheit der Menschen und der Umwelt. Dazu muss die Europäische Union in einer neuen Slot-Verordnung die folgenden Parameter vorgeben:

— Vollständiger Abbau aller Kurzstreckenflüge unter 600 km bis 2030;

— Damit die freiwerdenden Kapazitäten nicht für andere Strecken genutzt werden, werden die Slots jedes Jahr um 3% gekürzt;

¹ Im Detail dazu: BVF-Positionen „Klimaschutz und Luftverkehr“, August 2019

- Die nationalen Behörden werden verpflichtet, die Ausgestaltung der Flugpläne unter Berücksichtigung einer kontinuierlichen Reduzierung der Belastung der Anwohner durch Fluglärm nach entsprechenden Lärminderungsplänen vorzunehmen;
- Der Flugbetrieb ist so zu organisieren, dass jeder Flughafen 8 Stunden strikte Nachtruhe einhalten kann;
- Missbräuchliche Nutzung von Slots (z.B. regelmäßige Verstöße gegen die Nachtflugbestimmungen) führen zum Entzug der Flugrechte.

3. Absenkung der Grenzwerte

Auch in Zukunft werden wir durch Viren gefährdet werden. Umso wichtiger ist es, die Schwächung des Immunsystems durch Umweltbelastungen zu reduzieren. Deshalb:

- Die Lärmgrenzwerte müssen, orientiert an den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung abgesenkt werden;
- Die Grenzwerte für NO_x und Feinstaub müssen gesenkt werden, damit diese das gesundheitlich vertretbare Risikoniveau berücksichtigen;
- Für Ultrafeinstaub (PM 0,1) sind europäische Grenzwerte festzulegen, die an den Empfehlungen der Gesundheitswissenschaft ausgerichtet sind. Bis dahin gilt das Minimierungsgebot.

4. Umbau der Luftverkehrswirtschaft in Europa

Die wirtschaftlichen Schwierigkeiten einer Reihe von Fluggesellschaften haben ihre Ursache nicht in der Corona-Krise, sondern sie gehen auf die ruinöse Konkurrenz und nicht-nachhaltige Geschäftsmodelle zurück. Die Krise muss deshalb der Ausgangspunkt für eine Transformation der Luftverkehrswirtschaft in Europa werden.

- Rettungsbeihilfe und staatliche Beteiligungen an Luftfahrtgesellschaften dürfen nur unter der Voraussetzung gegeben werden, dass diese ein nachhaltiges Geschäftsmodell vorlegen, das auch im Rahmen der unter Ziff. 1-3 genannten Bedingungen existenzfähig ist;
- Die nationalen Regierungen sollen die Krise nutzen, um eine weitere Marktberreinigung und Konsolidierung des Luftverkehrsmarkts zu forcieren. Dies sollte einher gehen mit dem Aufbau einer europäischen, global konkurrenzfähigen Fluggesellschaft, deren Fundament die Lufthansa sein könnte.