

Pressemitteilung

Luftverkehrsgipfel- keine Subventionen ohne Kurswechsel und ökologischen Zusagen

Im Vorfeld des an diesem Freitag (6. November) auf Einladung von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer stattfindenden Luftverkehrsgipfel fordert die Bundesvereinigung gegen Fluglärm, die Hilfen für die Branche nicht an bisherigen Wachstumszielen auszurichten, sondern den notwendigen Strukturwandel zu weniger Flügen und geringeren ökologischen Belastungen einzuleiten.

„Die Corona-bedingte Krise der Luftverkehrsbranche muss genutzt werden, um den Strukturwandel der Branche zu weniger Flugverkehr nach Ende der Pandemie zu organisieren,“ erklärt der Präsident der Vereinigung Carl Ahlgrimm. Die Entwicklung der vergangenen Jahre mit immer mehr Wachstum und ruinöser Konkurrenz ohne Rücksicht auf Beschäftigte und Anwohner dürfe nicht fortgesetzt werden. Die massiven finanziellen Hilfen für die Fluggesellschaften und die Flughäfen müssten genutzt werden, um den erforderlichen Anpassungsprozess an schrumpfende Märkte sozial und ökologisch verträglich zu gestalten. Eine Marktberingung bei Flughäfen und Airlines sollte deshalb durch staatliche Hilfen nicht behindert werden. Ahlgrimm: „Die Branche müsse in den Sinkflug, weil der bisherige Kurs nicht länger zu verantworten ist.“

Eine Studie des Bundesverbandes gegen Fluglärm zeige, dass die Branche bereits vor der Corona-Krise jährlich mit mehr als 12 Mrd. € in Deutschland subventioniert wurde. Diese Unterstützungsleistungen, die nachweislich enorme Umwelt- und Gesundheitsschäden auslösen, müssten auf den Prüfstand.

Konkret stellt der Verband, der mehr als 100 Initiativen gegen Fluglärm und 40 Kommunen vertritt, vier Erwartungen an Verkehrsminister Scheuer, die er an weitere Hilfen für die Branche knüpfen soll:

1. Staatliche Hilfen müssten an ökologische Auflagen gebunden werden. Dazu gehört, dass die Luftverkehrsbranche in den nächsten fünf Jahren Kurzstreckenflüge vollständig streicht und die Kooperation mit der Bahn ausbaut.
2. Die Stilllegung von Teilen der Flotte muss genutzt werden, um die Umweltbelastung der künftig eingesetzten Maschinen zu reduzieren. Dazu müssen die Grenzwerte für Lärm, NO_x

und Feinstaub gesenkt und für Ultrafeinstaub eingeführt werden. Zugleich bieten die Gebührenordnungen der Flughäfen die Möglichkeit, Maschinen mit hoher Lärm- und Schadstoffbelastung durch höhere Entgelte zu belasten.

3. Verkehrsminister Scheuer soll sich für eine zügige Einbeziehung des Luftverkehrs in ein System der CO₂-Bepreisung einsetzen, das die vollständige Erfassung aller Klimaeffekte des Luftverkehrs vorsehe.

4. Der Rückgang des Luftverkehrs bietet die Chance, die Nachtruhe der Anwohner auf den Zeitraum 22 Uhr bis 6 Uhr auszuweiten. In dieser Zeit dürften grundsätzlich keine Starts und Landungen zugelassen werden.

Bereits der im Juli von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer abgehaltene Luftfahrtgipfel blieb weit hinter allen Erwartungen zurück, es ist nunmehr an der Zeit deutliche Signale hin zu einem nachhaltigen Kurswechsel zu senden.

Bundesvereinigung gegen Fluglärm