

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Monika Ganseforth, Hermann Bachmaier, Friedhelm Julius Beucher, Lieselott Blunck, Ursula Burchardt, Marion Caspers-Merk, Peter Conradi, Dr. Marliese Dobberthien, Elke Ferner, Arne Fuhrmann, Konrad Gilges, Dr. Liesel Hartenstein, Stephan Hilsberg, Susanne Kastner, Siegrun Klemmer, Horst Kubatschka, Dr. Klaus Kübler, Klaus Lennartz, Ulrike Mascher, Ulrike Mehl, Michael Müller (Düsseldorf), Jutta Müller (Völklingen), Horst Peter (Kassel), Manfred Reimann, Harald B. Schäfer (Offenburg), Otto Schily, Horst Schmidbauer (Nürnberg), Dietmar Schütz, Erika Simm, Wolfgang Weiermann, Reinhard Weis (Stendal), Dr. Axel Wernitz, Dr. Margrit Wetzels, Gudrun Weyel, Heidemarie Wiczorek-Zeul

Emissionsminderung beim Flugverkehr

Der Flugverkehr hatte in den letzten Jahren die höchste Steigerungsrate aller Verkehrssysteme; dieser Trend wird sich auch in den nächsten Jahren fortsetzen. Die Lufthansa prognostiziert bis zum Jahr 2000 eine Verdoppelung der Flugbewegungen.

Aufgrund dessen wird die durch den Flugverkehr verursachte Emissionsbelastung weiter zunehmen.

Gegenmaßnahmen sind daher aus Gründen des Klimaschutzes und der Entlastung des Luftraumes dringend erforderlich.

Wir fragen daher die Bundesregierung:

1. Wie beurteilt die Bundesregierung die Belastungen und die Auswirkungen auf die Umwelt durch die Emissionen, die durch den Flugverkehr hervorgerufen werden?
2. Hat die Bundesregierung ein Konzept zur Verringerung des Luftverkehrs und zur Entlastung der Flughäfen?

Falls ja, welche Maßnahmen sieht es konkret vor, welcher Zeitraum zur Durchsetzung der Maßnahmen und welcher Finanzrahmen ist hierbei geplant?

3. Wie beurteilt die Bundesregierung den Vorschlag der Pilotenvereinigung „Cockpit“ und der Lufthansa, Kurzstreckenflüge bis einschließlich 500 km zu verbieten und auf die Schiene zu verlagern?

4. Welche parallelen Maßnahmen im Fall einer Reduzierung der Kurzstreckenflüge [z. B. Erhöhung der Attraktivität des Fernbahnnetzes (ICE, IC) und bessere Anbindung des regionalen Bahnverkehrs von der Innenstadt an die Flughäfen] plant die Bundesregierung, und auf welchen Strecken sollen diese Maßnahmen gelten?

Auf internationaler Ebene ist beabsichtigt, die derzeit gültigen Abgasgrenzwerte in den Bestimmungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO-Annex 16, Volume II) zu verschärfen.

5. Welche Reduktionspotentiale der wichtigsten Schadgase, insbesondere NO_x, strebt die Bundesregierung an, und ist sie bereit, diese Abgasgrenzwerte auch im „Alleingang“ einzuführen?
6. Welche technischen Möglichkeiten hält die Bundesregierung bei der Entwicklung schadstoffarmer Triebwerke für sinnvoll und technisch umsetzbar?
7. Ist zur Verringerung des Flugverkehrs eine Erhebung einer Flugbenzinsteuern und einer Luftfrachtsteuer geplant?
8. Wird sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene für eine Erhöhung der Effektivität der europäischen Luftverkehrskontrolle einsetzen, um die Emissionen durch unnötige umweltbelastende Warteschleifen zu mindern, und wie sollen die Maßnahmen konkret aussehen?
9. Welche Maßnahmen sind hierzu im nationalen Rahmen vorgesehen?
10. Wie beurteilt die Bundesregierung die Erhöhung der Start- und Landengebühren und die Umlegung der Flugsicherungskosten zur Verringerung des Flugverkehrs?
11. Welche Pläne gibt es zur Verringerung des Militärflugbetriebes und der allgemeinen Luftfahrt?

Ist ein Verbot von militärischen Überschallflügen in der Stratosphäre sowie ein generelles Verbot von zivilem Überschallflugverkehr geplant?
12. Wie beurteilt die Bundesregierung die Forderung, die Stratosphärenflüge über den besonders sensiblen Polarbereichen einzustellen?
13. Treffen Informationen zu, daß der von Sportflugzeugen verwendete Flugkraftstoff (AVGAS) um ein mehrfaches stärker verbleit ist als normales Autobenzin und daß dadurch die Dioxin- und Furanemissionen entsprechend höher sind?

Falls ja, welche Daten liegen der Bundesregierung über die Höhe der Dioxin- und Furanemissionen bei Kleinflugzeugen vor?
14. Wie beurteilt die Bundesregierung ein Verbot von Bleiantiklopfmitteln bzw. die Zugabe von Scavenger im Flugbenzin?
15. Ist es technisch möglich, Flugmotoren bleifrei zu betreiben?

Falls ja, sind solche Motoren in Betrieb?

Falls nein, plant die Bundesregierung die Förderung von Forschungen in diesem Bereich?

16. Befürwortet die Bundesregierung Forschungen zu „Messungen im Flughafennahbereich“, die Emissionen in München-Erding (Flug- und Zulieferverkehr) messen und bilanzieren sollen, und ist sie bereit, das Programm schnellstens vor Inbetriebnahme des Flughafens zu genehmigen, um Vergleichsdaten für die Emissionen im Flughafennahbereich zu erhalten?
17. Wie hoch ist der Kraftstoffverbrauch des gesamten Flugverkehrs im Luftraum über Deutschland – möglichst aufgeschlüsselt nach Troposphäre und Stratosphäre?
18. Gibt es Schätzungen über die externen Kosten des Flugverkehrs?
19. Ist die Bundesregierung bereit, untersuchen zu lassen, ob und welche Zusammenhänge zwischen Flugbewegungen im Niedrigflugbereich und Ozonbildung bestehen?

Bonn, den 18. Oktober 1991

Monika Ganseforth
Hermann Bachmaier
Friedhelm Julius Beucher
Lieselott Blunck
Ursula Burchardt
Marion Caspers-Merk
Peter Conradi
Dr. Marliese Dobberthien
Elke Ferner
Arne Fuhrmann
Konrad Gilges
Dr. Liesel Hartenstein
Stephan Hilsberg
Susanne Kastner
Siegrun Klemmer
Horst Kubatschka
Dr. Klaus Kübler
Klaus Lennartz

Ulrike Mascher
Ulrike Mehl
Michael Müller (Düsseldorf)
Jutta Müller (Völklingen)
Horst Peter (Kassel)
Manfred Reimann
Harald B. Schäfer (Offenburg)
Otto Schily
Horst Schmidbauer (Nürnberg)
Dietmar Schütz
Erika Simm
Wolfgang Weiermann
Reinhard Weis (Stendal)
Dr. Axel Wernitz
Dr. Margrit Wetzell
Gudrun Weyel
Heidemarie Wieczorek-Zeul

