

Antragssteller: Kreisverband Düsseldorf und Niederrhein
Abstimmungsergebnis: 3/0/0
Abstimmungsergebnis f): 2/0/1

Antragstext

Der Landesparteitag möge beschließen das die alten Kapitel durch den aufgeführten neuen ersetzt wird.

Altes Kapitel:

26. Kein Ausbau von Regionalflughäfen

Das Flugzeug ist das umweltschädlichste Verkehrsmittel. Statt den Flugverkehr auf das nötige Maß zu reduzieren, wird trotz aller Klima-Reden die Infrastruktur für die Fluggesellschaften erweitert – auf Kosten der Lebensqualität der Anwohner und des Klimas. Weitere Ausbauten von Regionalflughäfen müssen daher gestoppt werden.

27. Besteuerung von Flugbenzin

Der Flugverkehr muss gerecht besteuert werden – Chancengleichheit für alle Verkehrsmittel Dass der Flugverkehr immer noch steuerfrei betrieben werden kann, zeigt, dass alle laut vorgetragenen Klimaschutz-Beteuerungen der großen Parteien nicht ernst gemeint sind.

Innerdeutsch

und innereuropäisch wäre die Besteuerung sofort möglich. Für internationale Flüge müsste lediglich ein Abkommen aus den 30er Jahren des vorigen Jahrhunderts geändert werden. Aber das klimagefährlichste Verkehrsmittel ist nach wie vor das Hätschelkind der großen Politik. Das muss sich ändern: Wir treten für die Beseitigung der skandalösen Bevorzugung

des Flugzeugs im Verkehrsmarkt ein. Durch das Verbot von Tankzuschüssen und durch die Kerosinsteuer sind auch so genannte Billigflieger zu realistischer Preisgestaltung zu veranlassen.

Neues Kapitel

Flugverkehr in NRW

Der Flugverkehr schädigt nicht nur die Umwelt und beschleunigt den Klimawandel, er gefährdet auch das Leben und die Gesundheit der Menschen rund um die Flughäfen und vermindert nachweislich die Lernentwicklung der Kinder in Flughafennähe.

Daher ist Flugverkehr nach Möglichkeit zu vermeiden.

•Flughafenausbau

Die ÖDP lehnt den Ausbau von stadtnahen Flughäfen strikt ab. Die Flughafenerweiterung des Düsseldorfer Flughafens ist unnötig und daher nicht zu genehmigen. Bei Ausnutzung aller Optimierungsmöglichkeiten besteht in Düsseldorf sogar Überkapazität.

Soweit bei stadtnahen Flughäfen Kapazitäten nachweislich nicht ausreichen, sind die freien Kapazitäten von Regionalflughäfen zu nutzen.

•Fluglärm

Im Interesse der Menschen geht Fluglärmschutz vor dem ökonomischen Interesse von Flughafenbetreibern und Fluggesellschaften.

Ein Nachtflugverbot ist an allen Flughäfen von 22:00 Uhr bis 6:30 Uhr strikt einzuhalten.

Nach 22:00 Uhr sind keine Starts mehr zu genehmigen. Landungen nach 22:00 Uhr sind mit einer Strafgebühr zu belegen. Nach 23:00 Uhr muss die Höhe dieser Strafgebühr mindestens den wirtschaftlichen Vorteil der späten Landung abschöpfen, bei Landungen nach 24:00 Uhr muss diese Strafgebühr mindestens das Doppelte des wirtschaftlichen Vorteils betragen.

- Kurzstrecken auf die Schiene

Flugverbindungen bis 500 km Entfernung sind vom Flugzeug auf die Schiene zu verlagern. Für Starts UND Landungen von Flügen mit einer Flugdistanz bis 250 km sind jeweils eine zusätzliche Start- bzw. Landegebühr in Höhe von € 200,--, bis 500 km in Höhe von 100,-- € zu erheben. Die Kurzstrecken-Flüge sind durch Point-to-Point-Schienenverbindungen zu ersetzen. Die Bahnhofkapazitäten an den Flughäfen sind entsprechend auszubauen. Sollte die Deutsche Bahn AG diese Point-to-Point-Verbindungen nicht darstellen können, sind diese Verbindungen auszuschreiben.

- Verbindung der NRW-Flughäfen durch Bahnverkehr

Zur Flexibilisierung der Auslastung der Flughäfen sind dieser durch ein entsprechendes Bahnnetz zu verbinden. Damit werden Zubringerflüge zwischen den Flughäfen überflüssig.

- Anflugverfahren an Flughäfen in NRW ändern

An allen NRW-Flughäfen ist auf ein kontrolliertes Anflugverfahren umzustellen, das den Fluglärm deutlich reduziert. Hiermit einhergehende Kapazitätsreduzierungen sind im Interesse des Fluglärmschutzes in Kauf zu nehmen.

- Sorge um lärmgeplagte Kinder

Fluglärm schädigt insbesondere Kinder. Daher sind die nach b) und c) erhobenen Gebühren einem Hilfsfonds für fluglärmgeplagte Kinder zuzuführen. Aus diesem Fonds sind zu finanzieren:

- 1.)über den gesetzliche vorgeschriebenen Umfang hinaus Lärmschutzmaßnahmen an Kindergärten, Schulen und Universitäten im Einfluggebiet.

- 2.)Besondere Förderungsmaßnahmen für lärmgeschädigte Kinder.

- 3.)Erholungsmöglichkeiten für lärmgeschädigte Kinder außerhalb von Fluglärm-Gebieten. Dabei sind sozial benachteiligte Kinder besonders zu berücksichtigen.

- Besteuerung von Flugbenzin

Flugbenzin ist zu besteuern.

Begründung