

Für ein besseres Fliegen

- mit besseren Verbindungen,
- mehr Klimaschutz,
- weniger Fluglärm.

Das sind wichtige Ziele der Bundesvereinigung gegen Fluglärm. Aber wie können sie erreicht werden? Der vorliegende Flyer stellt ein neues Konzept vor zur:

Reduktion der Zahl der Flugbewegungen

Warum ist die Reduktion der Zahl der Flugbewegungen wichtig?

- Die CO₂-Emissionen gehen zurück (Klima).
- Das Lärmproblem an den Flughäfen entspannt sich.
- Die Komplexität des Luftverkehrs sinkt.
- Der Luftraum wird sicherer.
- Der Luftverkehr wird pünktlicher.
- Weniger Flugzeuge und Crews sind nötig.
- Flughafenausbauten für mehr Qualität, statt für Masse.

Das alles sind wichtige Vorteile.

Aber geht eine Reduktion der Zahl der Flugbewegungen nicht auf Kosten der Reisenden? Müssen diese auf lieb gewordenen Urlaub verzichten? Nicht unbedingt – das hängt davon ab, wie man einen reduzierten Luftverkehr *organisiert*. Auf den nächsten Seiten zeigen wir Dir, wie man es machen kann!

Setze Dich dafür ein, dass das Konzept umgesetzt wird!

Flugplan Düsseldorf							
Flüge von DUS nach Palma, Dienstag 21.5.2019							
Flug-Nr.	nach	Geplant	Erwartet	Gate	Check-in	Bemerkung	Frühere Flüge
OE 140	Palma de Mallorca	05:50		A48	135-141		+
X3 2312	Palma de Mallorca	05:50		B77	198-199		+
X3 2914	Ibiza	05:50		B23	208-207		+
DE 1514	Palma de Mallorca	05:55		B52	171-190		+
LH 073	Frankfurt	06:00		A40	114-120		+
OE 522	Palma de Mallorca	06:00		A30	135-141		+
EW 9584	Palma de Mallorca	06:05		A68	151-170		+
EW 9588	Palma de Mallorca	06:20		A49	151-170		+

Chemnitz - 15. Oktober 2019 - Prof. Dr. Friedrich Thiessen 23 http://www.tu-chemnitz.de/wirtschaft/bw4/

Abb. 1: Auszug aus dem Flugplan von DUS am 21.5.2019

Die Abbildung 1 zeigt ein Beispiel. Von DUS aus fliegen morgens innerhalb von 30 Minuten 6 (!) Maschinen nach Palma de Mallorca ab. Dies zeigt, wie Airlines heute ihre Flugpläne aufbauen; sie fliegen möglichst dann, wenn auch die Konkurrenz fliegt. Der Reisende soll keinen Grund haben, mit einer anderen Airline zu fliegen. Das kann man verstehen.

Aber für die Umwelt ist das Gift, und die Anwohner werden mit vermeidbarem Fluglärm belastet. Besonders verwerflich ist es, wenn Flughäfen mit solchen Flugplänen dann auch noch um neue Landebahnen nachsuchen oder nachts fliegen wollen. Sie bräuchten einfach ihre Kapazitäten nicht mit derartigen doppelten und dreifachen Flügen auszuschöpfen.

Ein Konzept der BVF zur Reduktion der Zahl der Flugbewegungen

Das BVF-Konzept sieht vor, redundante Flüge zusammenzulegen. Aus Sicht der Reisenden reicht es völlig aus, wenn in jeder Zeitzone von jedem Startort zu jedem gewünschten Ziel *ein* Flug stattfindet. Genauso wie man bei der Bahn jede Stunde einen Zug zu einem Ziel findet, so könnte sich der Luftverkehr auf einen Flug zu einem Ziel in jeder Zeitzone verständigen. Ob das stündlich sein muss oder vielleicht in einem 4-Stunden-Rhythmus erfolgen kann, also morgens, vormittags, nachmittags und abends, darüber kann man diskutieren.

Welche Verbesserungen kann man mit einer Zusammenlegung von Flügen erreichen?

Für den in Abb. 2 abgebildeten europäischen Streckenplan hat die BVF durch ein wissenschaftliches Institut eine Optimierung im Rahmen einer Beispielrechnung vornehmen lassen.

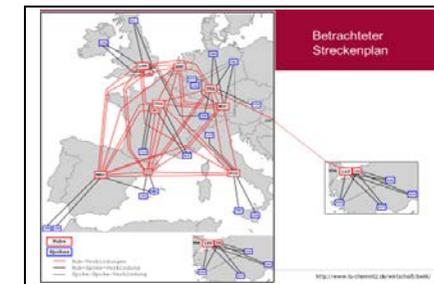


Abb. 2: Analysierter Streckenplan

Das Institut hat festgestellt: An einem Stichtag im Nov. 2017 fanden auf diesem Streckennetz tatsächlich **2040 Flüge** statt. Im Mittel saßen nur 140 Passagiere in jedem Flugzeug. Wenn man diesen Flugplan optimiert und alle denkbaren Verbindungen im 4-Stunden-Rhythmus stattfinden lässt, reduziert sich die **Zahl der Flüge auf 738** mit einer Passagierzahl von 380 PAX/Flug. Das ist eine Reduktion der Zahl der Flüge um 64%! – und kein Passagier musste zuhause bleiben. Die Details der Studie mit allen optimierten Flugplänen sind nachlesbar unter:

Deutsch: https://www.tu-chemnitz.de/wirtschaft/bw4/pub/Nollau_Thiessen_DE.pdf
 English: https://www.tu-chemnitz.de/wirtschaft/bw4/pub/Nollau_Thiessen_EN.pdf

Was ist zu tun?

- Die Politik sollte die Luftverkehrswirtschaft zur Ausarbeitung entsprechender Konzepte auffordern.
- Die Slotvergabe muss in Blöcken (z.B. 2h oder 4h für jedes Ziel) und nicht mehr Stück für Stück erfolgen.
- Den Reisenden muss ein flexibler Wechsel der Airlines ermöglicht werden.
- Buchungen müssen über Gesamtstrecken wie im Bahnverkehr erfolgen können unabhängig vom Carrier.
- Sinnvolle Flugpläne müssen belohnt werden.