



ADF, 60337 Frankfurt, 600727 Frankfurt; Tel: (069) 97 690 788, info@flk-frankfurt.de, Internet: www.flk-frankfurt.de
BVF, 40210 Düsseldorf, Gruppellostr.3; Tel: (0211) 668 5071, geschaeftsstelle@fluglaerm.de, Internet: www.fluglaerm.de

Frankfurt/Düsseldorf, den 8. Februar 2018

Zur Einigung von Union und SPD auf einen Koalitionsvertrag

Fluglärmenschutz bleibt auf der Strecke

Der Vorsitzende der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen (ADF), Thomas Jühe, und der Präsident der Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF), Helmut Breidenbach, kritisieren vorgesehene Regelungen zum Luftverkehr im Entwurf für einen Koalitionsvertrag zwischen CDU/CSU und SPD.

„Beim Schutz vor Fluglärm geht's zwei Schritte zurück!“, erklärt der **Vorsitzende der ADF, Thomas Jühe**. „Zunächst haben SPD und CDU offenbar vergessen, was sie im alten Koalitionsvertrag zum Fluglärmenschutz vereinbart, bislang aber nicht umgesetzt hatten. Darüber hinaus verweigern sie die Umsetzung der aktuellen Erkenntnisse und Empfehlungen der Fachwelt, insbesondere die des Umweltbundesamtes“, bewertet Jühe die dünnen Aussagen im Vertragsentwurf für eine mögliche neue Koalition.

Zwar sollen bestehende Nachtflugverbote unangetastet bleiben, dies ergibt sich aber bereits aus den rechtlichen Verankerungen für die wenigen nächtlichen Betriebsbeschränkungen in Deutschland.

Als vermeintliche Initiative findet das Eintreten für die Verschärfung der ICAO-Lärmzulassungsgrenzwerte im Koalitionsvertrag Erwähnung. Diese Maßnahme erscheint jedoch aufgrund internationaler Abstimmungsbedarfe weder erreichbar, noch würde sie die Lärmsituation an den deutschen Flughäfen relevant verbessern.

Dagegen werden unverständlicherweise alle fachlichen Hinweise und Vorschläge zur Verbesserung des Schutzes der Bevölkerung vor Fluglärm ignoriert. Neben dem Fluglärmbericht des Umweltbundesamtes finden auch die dringenden Empfehlungen des Sachverständigenrates für Umweltfragen überhaupt keine Berücksichtigung.

Lediglich im Bereich des baulichen Schallschutzes hält man sich eine Prüfung offen, wohlwissend, dass damit die Lärmeinwirkung in die Wohngebiete hinein nicht reduziert wird. „Wir sind mehr als enttäuscht darüber, dass man sich hier fast vollständig den Wünschen der Luftverkehrswirtschaft hingegeben hat!“, konstatierte Jühe und fordert, dass nun außerhalb des Koalitionsvertrages an wirksamen Regelungen zur Verbesserung der Situation der Fluglärm-betroffenen zu arbeiten sei. „Wenn die Luftverkehrswirtschaft nach Änderungen in ihrem Sinne am Luftverkehrsgesetz oder dem Fluglärm-schutzgesetz schreit, ändert der Bundesgesetzgeber auch dann gerne Gesetze, wenn es gar nicht im Koalitionsvertrag geregelt war. Nun kann man nur hoffen, dass die Fluglärm-betroffenen nicht als Lobby dritter Klasse angesehen werden“, gibt Jühe seiner Hoffnung Ausdruck, beim Fluglärm-schutz in den kommenden Jahren doch noch vorankommen zu können.

Positiv bliebe nach Ansicht Jühes lediglich ein Punkt, der seitens der ADF seit Jahren eingefordert werde, nämlich die Bereitstellung von zusätzlichen Mitteln für die Forschung und Entwicklung neuer lärm-ärmerer Technologien. „Die Umsetzung aber kommt den Menschen erst in der Zukunft zu Gute. Dennoch, ohne die Reduzierung des Lärms an der Quelle über technischen Fortschritt sind die Menschen wohl auch noch in 20 Jahren unerträglichem Lärm ausgeliefert. Hier muss es also ein Vorankommen geben“, resümiert Thomas Jühe.



Der **Präsident der Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BfV), Helmut Breidenbach**, zeigte sich ebenfalls ernüchtert über den vorliegenden Vertragsentwurf, der von den Parteien noch bestätigt werden muss:

„Die Regierungszeit der letzten großen Koalition waren verlorene Jahre für den Fluglärmschutz. Der Koalitionsvertrag gibt keinen Anlass zur Hoffnung, dass sich hier in den nächsten Jahren etwas ändert. Anders als beim Schutz vor Schienenlärm enthält der Vertrag keine klaren Lärminderungsziele oder konkrete Maßnahmen zur Reduktion von Fluglärm.

Stattdessen zeigt er eine deutliche Schiefelage zugunsten der Interessen der Luftverkehrswirtschaft, die auch schon fröhlich verlautbart, dass man auf dieser Grundlage arbeiten könne. So sollen weitere Subventionstatbestände in den Bereichen der Flugsicherung und Flughafensicherheit aufgebaut werden, damit der Luftverkehr immer weiter ungehindert wachsen kann. Schon die bestehenden Subventionen der Luftverkehrsindustrie in zweitstelliger Milliardenhöhe durch Kerosinsteuerbefreiung und Mehrwertsteuerbefreiung bei internationalen Tickets stehen diametral unseren Klimaschutzziele gegenüber.

Eine Studie des EU-Parlaments wies nach, dass der Anteil des Luftverkehrs am Klimawandel im Jahr 2050 22 Prozent betragen wird. Die Eisberge schmelzen, der Klimawandel schreitet mit großen Schritten voran - die künftige Bundesregierung verschließt jedoch die Augen und fördert weiter und künftig noch großzügiger das klimaschädlichste Verkehrsmittel, das wir haben.“, erklärte Breidenbach.

„Die angekündigte Umsetzung des Luftverkehrskonzeptes, das einseitig vom Bundesverkehrsministerium - ohne Berücksichtigung der Umweltbelange und ohne Beteiligung des Bundesumweltministeriums - erstellt wurde, lehnen wir ebenso ausdrücklich ab. Es handelt sich um ein reines Förder- und Jubelprogramm für die Luftverkehrsindustrie. Es muss dringend durch ein echtes Luftverkehrskonzept der Bundesregierung unter Berücksichtigung der Lärm- und Klimaschutzanforderungen ersetzt werden.“, forderte der BfV-Präsident.

Für Rückfragen:

- ADF-Vorsitzender Thomas Jühe: 06142 / 402212
- BfV-Präsident Helmut Breidenbach: 0176 / 32405542

Anlage

Auszug aus dem Entwurf des Koalitionsvertrages vom 7.2.2018 zu Luftverkehr sowie Lärmschutz und Bürgerbeteiligung

Entwurf des Koalitionsvertrages von CDU, CSU und SPD vom 7.2.2018

Zum **Luftverkehr** steht in dem folgendes (Seite 80 und 81):

„Wir wollen faire Rahmenbedingungen im Einklang mit europäischen und internationalen Regelungen für die Luftverkehrswirtschaft. Dazu gehören die Umsetzung des Luftverkehrskonzeptes, die Entlastung unserer Flughäfen und Luftfahrtunternehmen von einseitigen nationalen Kosten. Damit haben wir bereits im letzten Jahr begonnen. Die bedarfsgerechte Kapazitätserweiterung der Flughäfen muss auch in Zukunft möglich sein. Die Luftverkehrswirtschaft ist aufgefordert, den durch Emissionen verursachten Nachteilen wirksam zu begegnen.

Luftsicherheitskontrollen sind eine hoheitliche Aufgabe. Daher soll der Staat mehr strukturelle Verantwortung und Anteile der in den letzten Jahren gestiegenen Kosten für die Sicherheit der Menschen beim Fliegen übernehmen. Wir werden gleichzeitig die bestehende Organisation und Aufgabenwahrnehmung und -verteilung für die Luftsicherheit begutachten und konzeptionelle Vorschläge erarbeiten lassen, um diese in Deutschland einheitlicher und effizienter zu gestalten.

Wir befürworten den Beschluss zur weltweiten Einführung des Klimaschutzinstruments CORSIA durch die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) ab 2020. Innovative Luftverkehrstechnologien werden wir fördern. Wir werden uns national, europäisch und international dafür einsetzen, dass die Emissionen des Luft- und insbesondere Seeverkehrs gesenkt werden und beide Sektoren zu den internationalen Klimazielen beitragen. Den Umwelt- und Nachhaltigkeitsbezug des Luftfahrtforschungsprogramms (LUFO) wollen wir weiter ausbauen und mehr finanzielle Mittel zur Verbesserung der Erforschung und Erprobung alternativer Treibstoffe im Luftverkehr bereitstellen, dazu gehört auch die Ausstattung von Flughäfen mit Landstrom. Für den Luftverkehr wollen wir die Forschung und Entwicklung zur Herstellung und Nutzung von alternativen, strombasierten Kraftstoffen vorantreiben und fördern.

Wir wollen die industriepolitische Zusammenarbeit von Bund, Ländern, Luftfahrt und Gewerkschaften zur Stärkung von Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtstandorts Deutschland institutionalisieren und mit einer regelmäßigen Bund-Länder-Konferenz begleiten.

Die Sicherheit der Menschen muss auch bei zunehmender kommerzieller und privater Nutzung von Drohnen gegeben sein. Den rechtlichen Rahmen werden wir weiterentwickeln. Wir setzen dabei insbesondere auf eine Registrierungspflicht, vereinfachte Zulassungsverfahren und technische Neuerungen (z. B. Geofencing). Wir wollen auf die Deutsche Flugsicherung einwirken, die Treibstoffschnellablässe zeitnah auf ihrer Internetseite zu veröffentlichen.

Wir halten an der Beteiligung des Bundes am Flughafen Köln-Bonn fest. Alle Beteiligten sind aufgefordert, an einer zügigen Fertigstellung des neuen Hauptstadtflughafens BER mitzuwirken.

Wir werden die Genehmigungsdauer für Ein- und Ausflüge von Ad-hoc- Frachtchartern deutlich verkürzen. Hierfür werden wir das Luftfahrtbundesamt stärken. Für den Flughafen Leipzig-Halle wollen wir die Frachtfluglanderechte erweitern und diesen generell als Landepunkt für den Luftfrachtverkehr in die assoziierten Dokumente und damit in die Luftverkehrsabkommen aufnehmen.

Wir unterstützen den Novellierungsvorschlag der EU-Kommission für die europäische Fluggastrechte-Verordnung.“

Das Thema **Lärmschutz und Bürgerbeteiligung** wird auf den Seiten 120 und 121 des Vertrags behandelt:

Lärm ist in unserem dichtbevölkerten Land ein großes Problem. Den durch Mobilität verursachten Lärm wollen wir deutlich reduzieren. Wir werden die Bürger frühzeitiger bei Verkehrsprojekten beteiligen und eine Gesamtlärbetrachtung einführen. Wir werden ein verkehrsträgerübergreifendes Lärmkonzept erstellen.

Wir wollen die ausreichende Finanzausstattung des Lärmsanierungsprogramms an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes sicherstellen.

Wir wollen bei deutlicher Verkehrszunahme auch an Bestandsstrecken der Schiene und an Fernstraßen in Baulastträgerschaft des Bundes flexibel erhöhte Lärmschutzmaßnahmen ergreifen.

Der Schienenlärm soll bis 2020 halbiert werden. Wir setzen uns für das Verbot lauter Güterwagen auch auf EU-Ebene ein. Das lärmabhängige Trassenpreissystem werden wir weiterentwickeln. Wir wollen die Forschung, Entwicklung und Markteinführung von innovativen Lärmvermeidungstechniken sowie von lärmarmen Güterwagen fördern. In Ergänzung zur Umrüstung von Waggons soll ein Innovationsbonus für die Neuanschaffung und den Umbau von Triebwagen und Lokomotiven gewährt werden.

Bei der Gestaltung von Lärmschutzmaßnahmen im Schienenverkehr sollen insbesondere die jeweiligen Anforderungen an Sanierungsabschnitte mit besonderer Bedeutung für die Tourismus- oder Gesundheitswirtschaft berücksichtigt werden. Wir prüfen zudem, ob das freiwillige Lärmsanierungsprogramm und die Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie stärker miteinander verschränkt werden können. Wir wollen die Förderung für freiwilligen Lärmschutz an der Schiene erhöhen. An Bahnstrecken werden weitere Messstationen für ein umfassendes Lärmmonitoring eingerichtet.

Wir wollen beim Ausbau des Schienennetzes die Bürger frühzeitig beteiligen und ein strukturiertes Verfahren entwickeln, mit dem das Ergebnis der Bürgerbeteiligung automatisch dem Deutschen Bundestag vorgelegt wird und der Gesetzgeber die Möglichkeit erhält, im Einzelfall für das weitere Planungsverfahren über begründete alternative Trassierungen und über das gesetzliche Maß hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen entscheiden zu können.

Die Verschärfung der Lärmzulassungsgrenzwerte für neue Flugzeuge auf internationaler Ebene (ICAO) befürworten wir.

Wir wollen zusätzliche Mittel für die Forschung und Entwicklung neuer lärmarmen Technologien wie für emissionsarme Flugzeugtriebwerke bereitstellen. Für die Festlegung der Flugrouten setzen wir auf eine verbesserte Transparenz in den Verfahren. Dabei ist entscheidend, frühzeitig die betroffenen Menschen zu informieren und in einen Dialogprozess mit allen Beteiligten einzubinden. Die Fluglärmkommissionen werden wir in ihrer Arbeit unterstützen. Die bestehenden Nachtflugverbote bleiben erhalten.

Wir wollen im Luftverkehr die zügige Umsetzung lärmarmen Flugverfahren vorantreiben und Anreize für den Einsatz leiserer Flugzeuge setzen. Bei allen Planungen an Flughafenstandorten müssen die Bürger frühzeitig einbezogen werden. Dabei ist auf die Nachtruhe für die Bevölkerung rund um den Flughafen in den Verfahren nach dem Luftverkehrsgesetz weiterhin in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen.

Die Lärmgrenzwerte für den Schutz der Menschen rund um die Flughäfen werden wir nach den gesetzlichen Vorgaben des Fluglärmschutzgesetzes unter Berücksichtigung des Standes der Lärmwirkungsforschung und der Luftfahrttechnik überprüfen und weiterentwickeln.“