



# Forderungen der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmschuttkommissionen an die neue Bundesregierung

auf der Grundlage der Regierungsprogramme und Positionspapiere von CDU/CSU und SPD

---

Nach der Bundestagswahl 2013 zeichnet sich eine große Koalition zwischen CDU/CSU und SPD ab. Sowohl Union als auch SPD haben sich im Vorfeld der Bundestagswahl ausführlich mit den zu lösenden Problemen zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm befasst und in ihren Regierungsprogrammen und Positionspapieren veröffentlicht.

**Danach verfolgen die Parteien das gemeinsame Ziel, die Fluglärmbelastung nachhaltig zu reduzieren.** Für die SPD ist Lärmschutz eine Voraussetzung für die Lebensqualität, auf die alle Menschen einen Anspruch haben. Ziel der Umweltpolitik sei insbesondere die Reduzierung von (Verkehrs-)Lärm. Die SPD kündigt deshalb an, „ein ministeriumsübergreifendes Aktionsprogramm Lärmschutz mit dem Ziel umzusetzen, die Zahl der von Lärm gesundheitlich beeinträchtigten Menschen in Deutschland bis 2020 zu halbieren.“ Dafür müsse das künftige Verkehrswachstum auch absolut von den Lärmemissionen entkoppelt werden. Auch die Union will das Verkehrswachstum weiter von den Umweltbelastungen entkoppeln. Die Lärm- und Abgasbelastungen durch den Verkehr sollen reduziert werden. Zu diesem Zweck will die Union „gesetzliche Anpassungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes, des Fluglärmschutzgesetzes und des Luftverkehrsgesetzes für einen besseren Schutz vor Fluglärm unter Berücksichtigung der bisherigen Erfahrungen und neuester Forschungsergebnisse prüfen.“

**Auf der Grundlage der von CDU/CSU und SPD formulierten Forderungen hat die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmschuttkommission konkrete Maßnahmenvorschläge entwickelt, wie die Ziele von Union und SPD zur Erreichung von mehr Schutz vor Fluglärm erreicht werden können. Die neue Landesregierung ist aufgefordert, die Maßnahmenvorschläge in der neuen Legislaturperiode umzusetzen.**

### Zusammenfassung

1. Die Planung großer Infrastrukturprojekte bedarf einer frühzeitigen Einbindung der Bevölkerung. Hierfür sind den eigentlichen Planungsverfahren vorgeschaltet transparent gestaltete und ergebnisoffene Mediationsverfahren durchzuführen. Die Ergebnisse der **Mediationsverfahren** sollten als erheblicher Abwägungsbelang im Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen sein und damit höhere Verbindlichkeit erlangen.
2. **Festlegungen von Flugrouten** müssen enger als bisher mit den Annahmen in Planfeststellungsverfahren verknüpft werden. Darüber hinaus ist die Öffentlichkeit deutlich stärker an der Festlegung der Flugrouten zu beteiligen sowie früher und umfassender zu informieren. Der Umfang der Prüf- und Beteiligungsanforderungen sollte dabei an objektiv nachvollziehbaren Kriterien zur Wesentlichkeit der Änderung für die Betroffenen orientiert sein. Für eine Ausgestaltung dieses Konzepts hat die ADF bereits erste Überlegungen entwickelt. Wir stehen daher als kompetenter Ansprechpartner zur Verfügung.
3. Um die immer komplexer werdenden Beratungsgegenstände qualifiziert bearbeiten und den gestiegenen Anforderungen der Bevölkerung bei der Ermittlung und Kommunikation der am wenigsten belastenden Flugverfahren gerecht zu werden, ist die sächliche und personelle Ausstattung der **Fluglärmkommissionen** auszubauen und abzusichern. Hierfür ist das Luftverkehrsgesetz durch eine Verordnung zur Arbeitsweise und der damit verbundenen Mindestausstattung der Fluglärmkommissionen zu präzisieren. Darüber hinaus muss Zielrichtung für eine verbesserte rechtliche Grundlage auch sein, das Einwirken der Fluglärmkommissionen verbindlicher zu gestalten. Die ADF zeigt sich offen für Fragestellungen der Einbindung von Öffentlichkeit in die Beratungen und bietet die Unterbreitung diesbezüglicher Vorschläge an. Um durch einen regelmäßigen Austausch der Fluglärmkommissionen die Beratungsleistungen an den einzelnen Standorten zu verbessern und die Bundesregierung über bundesweit relevante Regelungen und Entwicklungen im Bereich des Fluglärmschutzes zu beraten, ist entsprechend der Regelungen zum § 32a LuftVG die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen gesetzlich und finanziell abzusichern.
4. Der **Vorrang des aktiven Lärmschutzes**, d. h. der Verringerung des Lärms an der Quelle, vor passiven Schallschutzmaßnahmen ist gesetzlich zu verankern. Um die Auswirkungen des Verkehrswachstums auch absolut von den Lärmemissionen zu entkoppeln, sind dynamisierte **Lärmobergrenzen** als nachhaltig wirksames Instrument/Anreizsystem für leises Fliegen zu etablieren. Diese sind durch an jedem Standort zu erstellende Lärmreduzierungskonzepte zu integrieren.
5. Die **Nachtruhe** der Menschen muss besser als bisher geschützt werden. Insbesondere in dicht besiedelten Gebieten sowie an lärmsensiblen Standorten ist die Zahl nächtlicher Flugbewegungen kontinuierlich abzusenken und perspektivisch auszuschließen. Bestehende Nachtflugbeschränkungen / Nachtflugverbote sind zu erhalten bzw. auszubauen. Dabei sind bestehende Ausnahmegenehmigungen kritisch zu prüfen und auf ein Mindestmaß zu begrenzen.
6. Die Bemühungen, lärmarme Flugverfahren zu etablieren, müssen systematisch und dauerhaft angelegt sein. Hierfür ist **bei der DFS eine Umweltaeilung** zu schaffen, welche sich mit der Optimierung von Flugverfahren (unter Lärmschutzaspekten) an den von der DFS betreuten

Flughafenstandorten befasst und erkannte Potentiale ausschöpft. Dafür sind die benötigten personellen und sächlichen Ressourcen bereitzustellen. Bei der Entwicklung läroptimierter An- und Abflugverfahren muss im Nahbereich des Flughafens der Lärmschutz auch Vorrang vor der Schadstoffreduzierung haben.

7. Erforderlich ist eine gesetzliche Klarstellung, dass die durch Rechtsverordnung auch unter Lärmgesichtspunkten abgewogenen und festgesetzten Flugrouten durch die DFS grundsätzlich einzuhalten sind. Abweichende Einzelfreigaben im Rahmen von **Flugverkehrskontrollfreigaben** sollten lediglich im Falle von Sicherheitserwägungen bzw. ab einer örtlich zu vereinbarenden Mindestflughöhe nicht unterhalb von 8.000 Fuß über Grund erteilt werden können. Möglichkeiten zur Anhebung der Mindestabflughöhe sollten regelmäßig auf ihre Umsetzbarkeit hin geprüft werden.
8. **Lärmabhängige Start- und Landeentgelte** sollten an allen deutschen Flughäfen eingeführt werden. Zur Verbesserung der Anreizwirkung zum Einsatz leiserer Flugzeuge sollte dabei der lärmabhängige Anteil an den Gesamtentgelten hoch sein. Zudem sollte eine breite Spreizung zwischen den Lärmklassen der einzelnen Flugzeugtypen und zwischen den Tag- und Nachtтарifen erfolgen.
9. In die Überprüfung des **Fluglärmschutzgesetzes** und der dazugehörigen Verordnungen müssen die Erfahrungen mit der Anwendung dieser Regelungen und neueste Forschungsergebnisse einbezogen werden. Änderungen sollten vor allem im Hinblick auf eine realitätsbezogene Berechnung der Gebietsgrenzen und Schutzbedarfe, eine sofortige Anspruchsentstehung mit Auftreten des zusätzlichen Lärms und eine Überprüfung der Grenzwerte unter Berücksichtigung der NORAH-Studie vorgenommen werden.
10. Für die **Forschung und Entwicklung** lärmarmen Flugverfahren und Fluggeräts bzw. lärmindernder Umrüstkits sind hinreichende Ressourcen und Einrichtungen bereitzustellen.
11. Um das Thema Fluglärminderung durch Maßnahmen des aktiven Schallschutzes für alle relevant mit Fluglärm belasteten Flughafenstandorte aus einer Hand heraus zu koordinieren, sollte die Stelle eines neutralen nur dem Deutschen Bundestag berichtspflichtigen **Bundes-Fluglärmschutzbeauftragten** eingerichtet werden.
12. Um einen zusätzlichen Anstieg der Hochbetroffenen zu vermeiden, sollten Ausnahmen von Bauverböten wie Nachverdichtungsmöglichkeiten in **Siedlungsbeschränkungsgebieten** reduziert werden. Kompensationsregelungen für die betroffenen Kommunen sind vorzusehen.
13. Die **Luftverkehrsteuer** sollte so modifiziert werden, dass sie den umweltpolitisch gewünschten Zielsetzungen deutlich besser als bisher entsprechen kann. Die Struktur der Luftverkehrsteuer sollte dabei eine lärmbezogene Komponente, eine Differenzierung nach Tag- und Nachtflügen und nach Beförderungsklassen sowie die Aufnahme von Frachtflügen beinhalten. Die Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer sollten zukünftig maßgeblich zur Fortentwicklung von Maßnahmen des aktiven Schallschutzes eingesetzt werden.

## Forderungen der ADF an die neue Bundesregierung, 8.11.2013

14. Zwischen Bund und Ländern sollte ein **strategisches Luftverkehrskonzept** erarbeitet und in eine verkehrsträgerübergreifende Bundesverkehrswegeplanung integriert werden. Ziele sollten da-bei sein, die Belastungen an solchen Flughäfen zu mindern, die mit sehr hohen Flugbewegungszahlen innerhalb dicht besiedelter Ballungsräume liegen, hohe Subventionierungen einzelner Standorte zu vermeiden und insbesondere Kurzstreckenflüge auf weniger belastende Verkehrsmittel zu verlagern. In die Erstellung des Konzepts sind Umweltverbände wie die ADF gleichberechtigt mit den Verbänden der Luftverkehrswirtschaft zu beteiligen.
15. Die Bundesregierung sollte sich aktiv um ein **koordiniertes europäisches Vorgehen** bei der Verbesserung des Schutzes der Bevölkerung vor Fluglärm bemühen (Internationalisierung aktiver Schallschutzmaßnahmen).

Im Einzelnen:

Thema	CDU / CSU	SPD	Maßnahmenvorschläge der ADF
<b>1. Dialog und Transparenz bei der Planung von Neu- und Ausbauten</b>	<p>CDU und CSU wollen <b>Bürgerbeteiligung weiter ausbauen</b>. Sie ist für uns eine Voraussetzung, dass wir unser Gemeinwesen weiter voranbringen und Gegensätze und Schwierigkeiten frühzeitig erkennen und lösen können. Das schafft Verständnis und Sicherheit. ... Wir wollen für mehr Offenheit gegenüber der interessierten Öffentlichkeit sorgen. <b>Das frühzeitige Beteiligungsverfahren – und bei öffentlichen Vorhaben die Finanzplanung – müssen abgeschlossen sein, bevor der Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens bei der zuständigen Behörde eingereicht wird.</b> (RP, S. 67)</p> <p>Die gesellschaftliche Akzeptanz für die Weiterentwicklung unserer Flughafeninfrastruktur mit seinen wirtschaftlichen und verkehrlichen Vorteilen muss durch <b>verbindliche, transparente Planungsverfahren</b> unter Berücksichtigung und Abwägung der Interessen aller Beteiligten mit Einbindung der betroffenen Anwohner erfolgen. Wir sehen in <b>der frühzeitigen</b></p>	<p>Die Fortentwicklung des Luftverkehrs und der Flughafeninfrastruktur in Deutschland ist entscheidend von der Unterstützung, zumindest aber von der <b>Akzeptanz</b> der Bürgerinnen und Bürger abhängig. (Konzept, S. 6)</p> <p>Wir wollen einen <b>neuen gesellschaftlichen Konsens</b> für Fortschritt und Infrastruktur erreichen, <b>indem wir die Bürgerinnen und Bürger früher und intensiver bei der Planung und Umsetzung von Infrastrukturprojekten beteiligen</b> und Planungsverfahren beschleunigen. (RP, S. 33)</p> <p>Nach Ansicht der SPD-Bundestagsfraktion wird diese wachsende Ablehnung durch <b>fehlende Transparenz beim Auf- und/oder Ausbau der Flughafeninfrastruktur und durch die mangelhafte Beteiligung und Berücksichtigung berechtigter Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner</b> bei der Festlegung von Flugrouten verstärkt. Die</p>	<p><b>1. Die Planung großer Infrastrukturprojekte bedarf einer frühzeitigen Einbindung der Bevölkerung. Hierfür sind den eigentlichen Planungsverfahren vorgeschaltet transparent gestaltete und ergebnisoffene Mediationsverfahren durchzuführen. Die Ergebnisse der Mediationsverfahren sollten als erheblicher Abwägungsbelang im Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen sein und damit höhere Verbindlichkeit erlangen.</b></p> <p>Das Beispiel des Ausbaus des Frankfurter Flughafens mit vorgelagertem Mediationsverfahren verdeutlicht sowohl die Chancen einer frühzeitigen und transparenten Einbindung der Bevölkerung, als auch die Risiken bei Unverbindlichkeit des erzielten Mediationsergebnisses. Das vergleichsweise hohe erreichte Akzeptanzniveau des größten Infrastrukturprojekts der Nachkriegszeit wurde durch das nachträgliche eklatante Abweichen der Politik von Teilen des Mediationsergebnisses (Nachtflugverbot) nachhaltig beschädigt. Ausgehend von diesen Erfahrungen sollte zu-</p>

## Forderungen der ADF an die neue Bundesregierung, 8.11.2013

	<p><b><u>Bürgerbeteiligung, z. B. durch Mediationsverfahren bei Großprojekten</u></b>, die Chance für mehr Akzeptanz und Identifikation mit den Projekten. Zudem können die erforderlichen formalen Verfahren in dem gesamten Prozess bis zur Projektumsetzung schneller durchgeführt werden. (IKL, S. 3-4)</p>	<p>SPD-Bundestagsfraktion spricht sich deshalb für eine <b><u>frühzeitige, umfassende und verbindliche Beteiligung der Bevölkerung beim Ausbau von Flughäfen und bei der Festlegung von Flugrouten</u></b> aus. (Konzept, S. 6)</p> <p>Die <b>Ergebnisse dieser Beteiligungsverfahren müssen verbindlich</b> in die Tat umgesetzt werden. (Konzept, S. 6)</p>	<p>künftig neben einem solchen transparenten Vorverfahren eine höhere Verbindlichkeit des Mediationsergebnisses auch gesetzlich festgeschrieben werden, indem es als erheblicher Abwägungsbelang im Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen ist.</p>
<p><b>2. Flugrouten</b></p>	<p>Die Flugrouten für neue bzw. erweiterte Flughäfen müssen <b>parallel zur Planfeststellung festgelegt</b> werden. Sie können jedoch <b>nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses</b> sein, da hierdurch das verfolgte Ziel, im Betrieb Verbesserungspotentiale für den Umwelt- und Lärmschutzes flexibel und zeitnah zu nutzen, konterkariert wird. Außerdem ist die Verteilung von Fluglärm in die Fläche durch geänderte An- und Abflugrouten nach bisherigen Erfahrungen nicht geeignet, die Akzeptanz zu erhöhen, weil bis dahin nicht betroffene Anwohner neu belastet werden. (IKL, S. 6)</p>	<p>Nach Ansicht der SPD-Bundestagsfraktion wird diese wachsende Ablehnung durch <b>fehlende Transparenz beim Auf- und/oder Ausbau der Flughafeninfrastruktur und durch die mangelhafte Beteiligung und Berücksichtigung berechtigter Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner</b> bei der Festlegung von Flugrouten verstärkt. Die SPD-Bundestagsfraktion spricht sich deshalb für eine <b>frühzeitige, umfassende und verbindliche Beteiligung der Bevölkerung beim Ausbau von Flughäfen und bei der Festlegung von Flugrouten</b> aus. (Konzept, S. 6)</p> <p>Eine Festlegung von Flugrouten im Planfeststellungsverfahren bzw. bei der luftrechtlichen Genehmigung eines Flughafens oder einer Start- bzw. Landebahn würde allerdings spätere Änderungen und Anpassungen erheblich erschweren. Es wären langwierige Planfeststellungsverfahren notwendig, um z. B. nachträglich lärmarme Anflugverfahren einzuführen, auf neue Technologien oder Änderungen beim eingesetzten Fluggerät zu reagieren oder Flug-beschränkungsgebiete an neue Wohngebiete anzupassen. <b>Die bisweilen geforderte Festsetzung</b></p>	<p><b>2. Festlegungen von Flugrouten müssen enger als bisher mit den Annahmen in Planfeststellungsverfahren verknüpft werden. Darüber hinaus ist die Öffentlichkeit deutlich stärker an der Festlegung der Flugrouten zu beteiligen sowie früher und umfassender zu informieren. Der Umfang der Prüf- und Beteiligungsanforderungen sollte dabei an objektiv nachvollziehbaren Kriterien zur Wesentlichkeit der Änderung für die Betroffenen orientiert sein. Für eine Ausgestaltung dieses Konzepts hat die ADF bereits erste Überlegungen entwickelt. Wir stehen daher als kompetenter Ansprechpartner zur Verfügung.</b></p> <p>Vor dem Hintergrund einer umfassenden Abwägung auch der Lärmwirkungen im Planfeststellungsverfahren sollten die festgesetzten Flugrouten grundsätzlich den Annahmen im Planfeststellungsverfahren entsprechen. Hierfür bedarf es einer verbindlicheren Einbindung im Planfeststellungsverfahren als bisher. Um dem gestiegenen Bedürfnis der Bevölkerung nach Transparenz und Beteiligung zu entsprechen, sollte die Öffentlichkeit frühzeitig an der Festlegung zu beteiligt und umfassend zu informiert werden.</p>

		<p>der konkreten Flugrouten im Planfeststellungsverfahren ginge also auf lange Sicht zu Lasten der Anwohnerinnen und Anwohner, aber auch der Flugsicherheit. Wir lehnen sie deshalb ab. Vielmehr wollen wir, dass künftig unter breiter Beteiligung der Bevölkerung im Planfeststellungsverfahren verbindliche Flugkorridore definiert werden, in deren Spektrum die zukünftigen Flugrouten liegen werden. Innerhalb der Korridore muss weiterhin zu einem späteren Zeitpunkt die flexible Festlegung der konkreten Flugrouten erfolgen können. (Konzept, S. 17)</p> <p>Die Bewohnerinnen und Bewohner der als Korridore definierten Fluglärm-erwartungsgebiete sollten zum einen ein aktives Klagerecht gegenüber den Beschlüssen der Planfeststellungsbehörde erhalten wie auch Anspruch auf passiven Lärmschutz. Im Gegensatz zum heutigen Verfahren erfolgt damit nicht nur die Festlegung von Flugrouten, sondern eine umfassende Abschätzung des vom potentiellen Fluglärm betroffenen Einzugsgebiets. (Konzept, S. 17)</p>	
<p><b>3. Fluglärmkommissionen</b></p>	<p>Für die Festlegung der Flugrouten setzen wir auf eine verbesserte Transparenz in den Verfahren. Dabei ist entscheidend, frühzeitig die Anwohner zu informieren und den konstruktiven Dialog mit allen Beteiligten zu führen. Die Schlüsselrolle kommt dabei den Fluglärmkommissionen zu, deren Kompetenzen zu stärken sind. Wir sind der Auffassung, dass das Umweltbundesamt (UBA) den Prozess in den Kommissionen zusammen mit der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS)</p>	<p>Die SPD-Bundestagsfraktion fordert, dass die Bürgerinnen und Bürger frühzeitig über die Planungen der Flugrouten informiert werden und alle Kommunen, die sich in einem auf der Grundlage der Lärmwirkungsforschung zu bestimmenden Umkreis um den Flughafen befinden, eine Mitgliedschaft in der Fluglärmkommission beantragen und erhalten können. Außerdem sollten die Sitzungen der Fluglärmkommis-</p>	<p><b>3. Um die immer komplexer werdenden Beratungsgegenstände qualifiziert bearbeiten und den gestiegenen Anforderungen der Bevölkerung bei der Ermittlung und Kommunikation der am wenigsten belastenden Flugverfahren gerecht zu werden, ist die sächliche und personelle Ausstattung der Fluglärmkommissionen auszubauen und abzusichern. Hierfür ist das Luftverkehrsgesetz durch eine Ver-</b></p>



und dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) von Beginn an begleiten sollte. (IKL, S. 5)

Die **kontinuierliche Ermittlung von Potentialen zur Lärminderung, wie die Veränderung von Flugrouten und die Verbesserung der An- und Abflugverfahren, sollen in Zusammenarbeit mit den Fluglärmkommissionen ermitelt und umgesetzt** werden. (IKL, S. 6)

**sion** nach dem Vorbild des Münchener Flughafens **öffentlich oder zumindest presseöffentlich** stattfinden, damit die Bürgerinnen und Bürger über den Inhalt der Diskussionen und Entscheidungen in den Fluglärmkommissionen direkt informiert werden. (Konzept, S. 16)

Wir halten es für sinnvoll, dass **Kommunen ab einer zu definierenden Einwohnerzahl in die Fluglärmkommission einen zusätzlichen Repräsentanten entsenden können**. Demgegenüber abzuwägen ist allerdings die Notwendigkeit, die Zahl der Mitglieder überschaubar zu halten, um die Arbeitsfähigkeit der Fluglärmkommission zu gewährleisten. Außerdem sollte mit Hilfe einer Öffnungsklausel die Möglichkeit geschaffen werden, bei der Festlegung von Flugverfahren auch **optional die so genannten Träger öffentlicher Belange (TÖB) anzuhören** und zu beteiligen. (Konzept, S. 16)

Darüber hinaus sollte die **Rolle des Umweltbundesamts (UBA)**, das im Genehmigungsverfahren für Flugrouten eine wichtige Rolle bei der Berücksichtigung der Lärmauswirkungen spielt, **deutlich gestärkt werden und ebenfalls ein Mitglied in die örtliche Fluglärmkommission entsenden**. Einschätzungen des UBA im Zusammenhang mit der Festlegung von Flugrouten müssen immer öffentlich gemacht werden. (Konzept, S. 16)

**ordnung zur Arbeitsweise und der damit verbundenen Mindestausstattung der Fluglärmkommissionen zu präzisieren. Darüber hinaus muss Zielrichtung für eine verbesserte rechtliche Grundlage auch sein, das Einwirken der Fluglärmkommissionen verbindlicher zu gestalten. Die ADF zeigt sich offen für Fragestellungen der Einbindung von Öffentlichkeit in die Beratungen und bietet die Unterbreitung diesbezüglicher Vorschläge an.**

**Um durch einen regelmäßigen Austausch der Fluglärmkommissionen die Beratungsleistungen an den einzelnen Standorten zu verbessern und die Bundesregierung über bundesweit relevante Regelungen und Entwicklungen im Bereich des Fluglärmschutzes zu beraten, ist entsprechend der Regelungen zum § 32a LuftVG die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen gesetzlich und finanziell abzusichern.**

Die gesetzliche Verankerung der Arbeit der deutschen Fluglärmkommissionen ist im Luftverkehrsgesetz zwar erfolgt, es fehlen aber jegliche Vorgaben dahingehend, wie und mit welchen Mitteln die Fluglärmkommissionen ihre Aufgabe wahrzunehmen hat, um zu hinreichend qualifizierten Beratungsergebnissen für Genehmigungsbehörden und Flugsicherung kommen zu können.

Die Praxis der Arbeit der Fluglärmkommissionen in den letzten Jahren zeigt, dass eine qualifizierte Beratung im Hinblick auf die real zur Verfügung stehenden personellen und sächlichen Ressourcen kaum leistbar ist. Für fachliche und rechtliche Expertisen stehen keine hinreichenden Mittel zur Verfügung. Die Ge-

			<p>schäftsführungstätigkeit wird in dem meisten Fällen personell so organisiert, dass die zu beratende Stelle (das jeweils für Luftverkehrsgenehmigungen zuständige Ministerium) eine Person aus dem fachlich zuständigen Referat hierfür abstellt. Derlei Voraussetzungen tragen nicht dazu bei, dass eine neutrale sowie fachlich hinreichend tiefe und abgewogene Beratung erfolgen kann.</p> <p>Dieser Zustand ist nicht länger hinnehmbar. Daher ist dringend in einer Verordnung zum Luftverkehrsgesetz zu präzisieren, über welche Ausstattung die Fluglärmkommissionen im Hinblick auf die immer komplexer werdenden Beratungsgegenstände die gestiegenen Anforderungen der Bevölkerung bei der Ermittlung und Kommunikation der am wenigsten belastenden Flugverfahren mindestens verfügen können müssen, um ihrem gesetzlichen Auftrag hinreichend entsprechen zu können.</p>
<p><b>4. Vorrang des aktiven Schallschutzes / Lärmobergrenzen</b></p>	<p>Auch bei Großprojekten wie Flughäfen steht für uns als Union der Mensch im Mittelpunkt. Wettbewerbsfähigkeit und Lärmschutz müssen miteinander in Einklang gebracht werden. <b>Wir werden daher das Fluglärmgesetz weiterentwickeln und uns dafür einsetzen, die Lärmbelastung für die Menschen zum Beispiel durch leisere Flugzeuge zu vermindern.</b> (RP, S. 54).</p> <p>Zur Lösung von Lärmkonflikten im Umfeld von Flughäfen halten wir das Prinzip des „ausgewogenen Ansatzes“ (Balanced Approach) wie ihn die Luftfahrtorganisation der Vereinten Nationen ICAO 2001 eingeführt hat, für die geeignete Basis. Unter Beachtung der Verhältnismäßigkeit und unter Wahrung der Wettbewerbsfähigkeit des Standorts ist eine <b>Optimierung der Lärminderungsmaßnahmen an dem jeweiligen Flughafen prioritär durch die Reduzierung des Fluglärms an der Quelle</b>, die optimale Flächennut-</p>	<p>Fluglärm wird <b>am wirksamsten direkt an der Quelle bekämpft</b>. Daher muss es das Ziel sein, die Lärmemissionen der Flugzeugtriebwerke deutlich zu reduzieren. <b>Aktiver Lärmschutz muss Vorrang vor passivem Lärmschutz haben.</b> Wir erkennen die bisherigen Leistungen der Hersteller von Flugzeugen und Flugzeugturbinen an, den Lärm an der Quelle durch technische Innovationen zu reduzieren, erwarten aber auch, dass sie ihre Bestrebungen weiter ausbauen. (Konzept, S. 12-13)</p> <p><b>Die Bemühungen der Luftverkehrsgesellschaften, die Flugzeuge leiser und sauberer zu machen sowie ihren Verbrauch zu reduzieren, werden derzeit durch das Anwachsen des Luftverkehrs konterkariert.</b> Vor diesem Hintergrund <b>müssen die Anstrengungen zur Bekämpfung des Klimawandels und zur Entlastung</b></p>	<p><b>4. Der Vorrang des aktiven Lärmschutzes, d. h. der Verringerung des Lärms an der Quelle, vor passiven Schallschutzmaßnahmen ist gesetzlich zu verankern. Um die Auswirkungen des Verkehrswachstums auch absolut von den Lärmemissionen zu entkoppeln, sind dynamisierte Lärmobergrenzen als nachhaltig wirksames Instrument/Anreizsystem für leises Fliegen zu etablieren. Diese sind durch an jedem Standort zu erstellende Lärminderungskonzepte zu integrieren.</b></p> <p>Weder im Luftverkehrs- noch im Fluglärmschutzgesetz finden sich gegenwärtig hinreichende Möglichkeiten, die Bevölkerung wirksam vor Fluglärm zu schützen.</p> <p>Insbesondere mangelt es an klar definierten Regelungen, auf deren Basis aktive Schallschutzmaßnahmen durch Genehmigungsbehörden verfügt werden können. Ebenso fehlt ein eindeutig bestimmtes Lärm-</p>



zung im Umfeld sowie lärmreduzierende flugbetriebliche Verfahren und erst als letzte Möglichkeit durch operationelle Betriebsbeschränkungen **vorzunehmen**. (IKL, S. 4)

**Verkehrslärm wollen wir vordringlich durch aktiven Lärmschutz, d.h. an der Quelle verringern.** Die bisherigen Erfolge seitens der Luftfahrtindustrie durch Optimierung des Flugzeuges an der Struktur und Weiterentwicklung der Antriebstechnologie gilt es fortzusetzen und die kostenintensive technische Entwicklung zu fördern. Für die Luftfahrtforschung werden wir zusätzliche Mittel zur Entwicklung neuer lärmarmen Technologien und Verfahren bereitstellen, um so eine beschleunigte Markteinführung zu erzielen. (IKL, S. 4)

der besonders von Lärm betroffenen Bürgerinnen und Bürger **massiv verstärkt werden. Der Flugverkehr kann nur wachsen, wenn er zugleich seine Lärm- und Treibhausgas-Emissionen überproportional senkt, so dass die externen Effekte des Flugverkehrs auch absolut betrachtet sinken. Der limitierende Faktor für das weitere Wachstum des Luftverkehrs ist nicht die Entwicklung der Nachfrage, sondern die Belastung für Mensch und Umwelt.** (Konzept, S. 5)

Die Politik muss eine neue Balance suchen zwischen einer für den Wirtschaftsstandort Deutschland angemessenen Entwicklungsstrategie und einem **deutlich besseren Schutz der Bevölkerung vor den negativen Folgen des Luftverkehrs.** (Konzept, S. 1).

minimierungsgebot für die Abwägungsverfahren und die tägliche Abwicklung der Flugverfahren seitens der Deutschen Flugsicherung. Anders als bei anderen Verkehrsträgern ist bisher an keiner Stelle gesetzlich verankert, dass bei der Bekämpfung von Fluglärm zunächst auf aktive Schallschutzmaßnahmen abzustellen ist. Auch das Bundesverwaltungsgericht stellt deshalb in seinen Urteilen immer wieder fest, dass wirksame gesetzliche Schutzregelungen für den Tag bisher fehlen.

Auf der anderen Seite sind sich alle Fluglärmexperten einig, dass wirksamer Schutz fast ausschließlich durch eine Reduzierung des Lärms an der Quelle erreicht werden kann. Um dies zu ermöglichen, muss die gewünschte Vorrangstellung von aktiven vor passiven Schallschutzmaßnahmen im Bereich des Luftverkehrs deshalb auch gesetzlich verankert werden.

Um wie beabsichtigt die Auswirkungen des prognostizierten Verkehrswachstums auch absolut von den Lärmemissionen zu entkoppeln, gibt es zudem nur zwei konkrete Maßnahmentypen mit ausreichend Potential und damit Aussicht auf Erfolg: von der Luftverkehrswirtschaft abgelehnte Betriebsbeschränkungen und technische Weiterentwicklungen an den Flugzeugen selbst.

Diese technischen Neuerungen werden den Fluglärm-betroffenen bereits seit Jahrzehnten vollmundig versprochen. Fakt ist jedoch, dass trotz z. T. erreichter Lärmreduzierungen an den Flugzeugen in der Vergangenheit die Fluglärmbelastung der Bevölkerung gleichwohl deutlich angestiegen ist. Die Mehrbelastung aufgrund der noch schneller steigenden Flugbewegungszahlen hat den zunächst positiven Effekt immer überkompensiert. Auf der anderen Seite liegen zahlreiche hilfreiche Instrumente und Methoden für technische Änderungen am Fluggerät auf dem Tisch, bzw. in den Schubladen der Flugzeughersteller. Weitergehende Forschungen wurden/werden u. a. durch das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) betrieben, finden aber leider nur in sehr eingeschränktem Maße Eingang in die konkrete Flugzeugplanung.

		<p>Offenkundig fehlt es weltweit an wirksamen Steuerungs- und Anreizsystemen, um der technischen Lärminderung am Flugzeug endlich zum entscheidenden Durchbruch zu verhelfen. Im Bereich der Treibstoffeinsparung findet dagegen gegenwärtig sehr viel technische Innovation in der Flugzeugplanung statt. Der Grund dafür ist offenkundig: Die Fluggesellschaften verlangen von den Flugzeugh Herstellern entsprechende technische Lösungen, um ihre Kosten für Treibstoff nachhaltig senken zu können.</p> <p>Den wirksamsten Anreiz für die Verwendung lärmer Techniker bietet die Einführung von dynamisierten Lärmobergrenzen. Dieses Instrument lässt die Entwicklung des Luftverkehrs nur unter der Voraussetzung verbindlich festgelegter Lärmgrenzen zu. Das Modell der Lärmobergrenze mit dynamisiertem Faktor sieht vor, dass für die relevant mit Fluglärm belasteten Wohngebiete Immissions-Grenzwerte festgelegt werden. Die Festlegung der Werte erfolgt durch die Genehmigungsbehörde nach hinreichender Erörterung (öffentliches Beteiligungsverfahren) mit Verbänden, Luftverkehrswirtschaft, Fluglärmkommission, Dialogforen sowie Bürgerinitiativen. Über das Beteiligungsverfahren ist auch ein hinreichend bemessener dynamischer Faktor zu ermitteln und durch die Genehmigungsbehörde festzusetzen, der ein kontinuierliches Absenken der Grenzwerte ermöglicht.</p> <p>Gleichzeitig wird durch dieses Instrument Planungssicherheit für Anwohner in verlärmten Bereichen rund um die Flughäfen erreicht, da eine definierte Lärmmenge nicht überschritten werden darf und der Dynamisierungsfaktor über ein nachhaltig angelegtes Absenken der Lärmgrenze langfristig eine Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität im Umfeld von Flughäfen bewirken wird.</p> <p>Die Etablierung von Lärmobergrenzen ist in ein Lärminderungskonzept für die jeweiligen Flughafenstandorte zu integrieren, welche auch geeignete Maßnahmen zur Erreichung der dynamisierten Immissions-Grenzwerte enthalten.</p>
--	--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p><b>5. Nachtruhe</b></p>	<p>Jeder zweite Mensch in Deutschland fühlt sich durch Lärm gestört. Das wollen wir ändern. <b>Vor allem die Nachtruhe der Menschen wollen wir besser schützen.</b> Deshalb werden wir den Lärmschutz durch ein <b>einheitliches Lärmschutzprogramm</b> verbessern und die Berechnungsgrundlagen bei den Lärmbelastungswerten anpassen und vereinheitlichen. (RP, S. 54)</p> <p>Ein exportorientiertes Land wie Deutschland braucht nachtoffene Flughäfen, will es perspektivisch nicht ins Abseits geraten. Eine hohe Zahl von Umläufen und optimale Einsatzzeiten der Flugzeuge sind im internationalen Luftverkehr ausschlaggebend für die Wettbewerbsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit, so dass ein Mindestmaß an Nachtflugoptionen für den touristischen wie auch für den Frachtluftverkehr unverzichtbar bleibt. Dies ist insbesondere für den Expressfrachtverkehr von hoher Bedeutung. Wir lehnen deshalb generelle Betriebsbeschränkungen in Deutschland mit einem Nachtflugverbot ab. <b>Auch dürfen bestehende Betriebsgenehmigungen nicht nachträglich geändert werden, um Planungssicherheit für alle zu gewährleisten.</b> Wir setzen uns für international wettbewerbsfähige Betriebszeiten an deutschen Flughäfen ein, insbesondere an unseren Drehkreuzen. (IKL, S. 5)</p>	<p>Um dem besonderen Schutzbedürfnis der Menschen vor gesundheitlichen Einschränkungen durch Fluglärm gerecht zu werden, muss – <b>insbesondere in der Nacht – der Schutz vor Fluglärm bei der Festlegung von Flugrouten nach der Sicherheit höchste Priorität haben.</b> Dadurch werden für die Deutsche Flugsicherung (DFS) verstärkte Anreize gesetzt, dass neue lärmvermeidende An- und Abflugverfahren genutzt werden. (Konzept, S. 18)</p> <p>Nach Ansicht der SPD-Bundestagsfraktion ergibt sich aus der wissenschaftlich untermauerten Erkenntnis, <b>dass Lärm in der Nacht einen noch schädlicheren Einfluss auf die Gesundheit der Lärmbetroffenen als in den Tagesstunden hat,</b> in der Nacht ein besonderes Schutzbedürfnis der Bevölkerung. Dies ist im <b>Luftverkehrsgesetz (§ 29b) so festgelegt, und es besteht keine Notwendigkeit, dies zu ändern.</b> Vor diesem Hintergrund fordert die SPD-Bundestagsfraktion, <b>dass in den Nachtzeiten der Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm höhere Priorität als die Wirtschaftlichkeit haben muss.</b> Daher lässt sich an einzelnen Standorten ein Nachtflugverbot begründen. Darüber hinaus ergibt sich für uns die Notwendigkeit, dass <b>in der Nacht</b> gegebenenfalls <b>die notwendigen Maßnahmen des passiven und aktiven Schutzes gegen Fluglärm verschärft</b> werden müssen. (Konzept, S. 12)</p>	<p><b>5. Die Nachtruhe der Menschen muss besser als bisher geschützt werden. Insbesondere in dicht besiedelten Gebieten sowie an lärmsensiblen Standorten ist die Zahl nächtlicher Flugbewegungen kontinuierlich abzusenken und perspektivisch auszuschließen. Bestehende Nachtflugbeschränkungen / Nachtflugverbote sind zu erhalten bzw. auszubauen. Dabei sind bestehende Ausnahmegenehmigungen kritisch zu prüfen und auf ein Mindestmaß zu begrenzen.</b></p> <p>Bereits die DLR-Nachtschlafstudie aus dem Jahr 2004 belegte eine signifikante Dosis-Wirkungsbeziehung zwischen dem Dauerschallpegel der Fluggeräusche und dem Anteil der Menschen, die sich mittel bis stark durch Fluglärm belästigt fühlen. Wichtig ist dabei auch die Erkenntnis, dass bereits Überflüge, die vergleichsweise geringe Lärmpegel auslösen, vom Körper registriert werden und dieser entsprechend reagiert, auch wenn kein erinnerbares Aufwachen erfolgt.</p> <p>Gutachten aus dem Rhein-Main-Gebiet aus dem Jahr 2011 zeigen zudem auf, dass die Belästigungswirkung nächtlichen Fluglärms in Form erinnerbarer oder nicht erinnerbarer Aufwachreaktionen auch in passiv schallgeschützten Schlafräumen fortbesteht.</p> <p>Es besteht daher Einigkeit, dass die Nachtruhe der Menschen besser als bisher geschützt werden muss. Mindestens in der gesetzlichen Nacht muss daher bei der Festsetzung von Flugverfahren und dem tatsächlichen Betrieb des Flughafens der Lärmschutz nach der Sicherheit höchste Priorität haben.</p> <p>Vor dem Hintergrund der Empfehlung des Umweltbundesamt im Hinblick auf ein Nachtflugverbot für alle stadtnahen Flughäfen von 22:00 bis 6:00 Uhr, muss</p>
----------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## Forderungen der ADF an die neue Bundesregierung, 8.11.2013

		<p>Die SPD-Bundestagsfraktion setzt sich dafür ein, dass <b>Betriebszeiten</b> unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten und Betroffenheiten <b>weiterhin durch die Obersten Luftverkehrsbehörden der Bundesländer festgelegt werden</b>. Wir fordern die Bundesländer auf, dass an den Flughäfen <b>in den Ballungszentren Frankfurt, München, Düsseldorf und Berlin in der Kernzeit der Nacht das absolute Nachtflugverbot bestehen bleibt</b> und, wo notwendig, die entsprechende Rechtssicherheit hergestellt wird. Anträge dieser Flughäfen und ihrer Nutzer auf Flüge in der Kernzeit der Nacht sind durch die Obersten Luftfahrtlandesbehörden grundsätzlich abzulehnen, außer in begründeten Ausnahmefällen. (Konzept, S. 12)</p> <p>Wir treten dafür ein, dass <b>Betriebsbeschränkungen wie Nachtflugverbote konsequent durchgesetzt werden</b>. Eine Ausdehnung der bestehenden Betriebszeiten in der Nacht wie auch ein deutschlandweites Nachtflugverbot lehnen wir jedoch ab. Sollten die zuständigen Landesluftfahrtbehörden mit Hilfe von <b>Ausnahmegenehmigungen die bestehenden Beschränkungen unterlaufen, werden wir als Bundesgesetzgeber die luftverkehrsrechtlichen Vorschriften präzisieren</b>. Ausnahmen dürfen nur im Notfall und aufgrund tatsächlicher nicht planbarer Ereignisse erteilt werden. (Konzept, S. 12)</p>	<p>insbesondere in dicht besiedelten Gebieten sowie an lärmsensiblen Standorten die Zahl nächtlicher Flugbewegungen kontinuierlich abgesenkt und perspektivisch ausgeschlossen werden. Bestehende Nachtflugbeschränkungen / Nachtflugverbote sind zu erhalten bzw. auszubauen. Dabei sind bestehende Ausnahmegenehmigungen kritisch zu prüfen und auf ein Mindestmaß zu begrenzen.</p>
<p><b>6. Optimierung der An-</b></p>	<p><b>Optimierte An- und Abflugverfahren sowie neue Rollverfahren am Boden tragen zur Lärmreduzierung bei. Die</b></p>	<p>Die SPD-Bundestagsfraktion setzt sich nachdrücklich für die <b>Entwicklung optimierter Flugverfahren</b> ein,</p>	<p><b>6. Die Bemühungen, lärmarme Flugverfahren zu etablieren, müssen systema-</b></p>

## und Abflugverfahren

**entwickelten Konzepte sind ohne Einschränkungen der Sicherheit und Kapazität umzusetzen, sie sind flexibel und tageszeitabhängig – insbesondere in den weniger frequentierten Tagesrandzeiten und der Nacht anzuwenden.** In der Gesamtbetrachtung geeigneter Verfahren sind auch die Energieeffizienz und der Zeitbedarf zu beachten. Wir sehen in der Weiterentwicklung von Flight Management Systemen und Autopilotfunktionen weitere Potentiale, die wir unterstützen wollen. (IKL, S. 5)

insbesondere wenn diese geeignet sind, Lärmbelastungen dauerhaft, also vergleichbar mit der Wirkung von strengeren Grenzwerten, zu verringern. Die Deutsche Flugsicherung (DFS) und die Flughafenbetreiber müssen ambitioniert an An- und Abflugverfahren arbeiten, die die Lärmbelastung für die Anwohnerinnen und Anwohnern bestmöglich minimieren. Dazu ist es notwendig, dass die vorhandenen technischen Möglichkeiten der Flugzeuge konsequent genutzt werden. **Dass lärmoptimierte Start- und Landeverfahren unter Umständen den Flugweg verlängern und damit den Kraftstoffverbrauch erhöhen, muss aus unserer Sicht in einem vertretbarem Maße in Kauf genommen werden, wenn dadurch die Lärmbelastung der Bevölkerung reduziert wird.** Da bei der Wahl der An- und Abflugverfahren die örtlichen geographischen Bedingungen berücksichtigt werden müssen, können sie nicht verbindlich deutschlandweit vorgegeben, sondern müssen vor Ort festgelegt werden. Eine Festlegung von deutschlandweit zu nutzenden An- und Abflugverfahren ist nicht möglich. **Zwingend ist jedoch, dass lärmarme Verfahren vorrangig eingesetzt werden müssen, solange sie am jeweiligen Standort hinsichtlich der Sicherheit und der Technik machbar sind.** (Konzept, S. 18)

Wir setzen uns für eine **personelle und finanzielle Stärkung des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung (BAF)** ein, um die behördliche Kompetenz gegenüber der Deutschen Flugsicherung (DFS), die die Flugrou-

**tisch und dauerhaft angelegt sein. Hierfür ist bei der DFS eine Umweltabteilung zu schaffen, welche sich mit der Optimierung von Flugverfahren (unter Lärmschutzaspekten) an den von der DFS betreuten Flughafenstandorten befasst und erkannte Potentiale ausschöpft. Dafür sind die benötigten personellen und sächlichen Ressourcen bereitzustellen. Bei der Entwicklung lärmoptimierter An- und Abflugverfahren muss im Nahbereich des Flughafens der Lärmschutz auch Vorrang vor der Schadstoffreduzierung haben.**

Systematische Arbeit an der Optimierung bestehender Flugrouten/Flugverfahren geschieht gegenwärtig in der Bundesrepublik zufällig.

Am Flughafenstandort Frankfurt wurde auf Druck und Initiative der örtlichen Fluglärmkommission hin das Thema systematische Prüfung aller identifizierbarer aktiver Schallschutzmaßnahmen auf die Arbeitsagenda von DFS, Fraport und Airlines gesetzt. Die hierfür erforderlichen Ressourcen wurden durch das von der Landesregierung ins Leben gerufene Dialogverfahren (Regionales Dialogforum, Forum Flughafen und Region) bereitgestellt.

Allein diesen Voraussetzungen ist die systematische Prüfung am Standort Frankfurt geschuldet. Aus eigenem Antrieb sieht sich die DFS nicht verpflichtet, alle relevanten Flugrouten/Flugverfahren an den bundesdeutschen Flughafenstandorten unter Optimierungsvorbehalt zu stellen. In der Konsequenz bedeutet dies, dass Menschen unnötig erheblichem Fluglärm ausgesetzt werden.

Für die Deutsche Flugsicherung hat ein Optimierungsvorbehalt zu gelten, der dazu verpflichtet, fortwährend

		<p>ten zur Genehmigung vorschlägt, zu stärken und ein unabhängiges Verfahren „auf Augenhöhe“ zu ermöglichen. (Konzept, S. 15)</p> <p>Gemäß Luftverkehrsgesetz (LuftVG) kommt bei der Festlegung von An- und Abflugverfahren der Sicherheit des Luftverkehrs oberste Priorität zu. Nach Ansicht der SPD-Bundestagsfraktion muss an diesem Grundsatz zum Schutz der Bevölkerung vor Flugunfällen festgehalten werden. (Konzept, S. 18)</p>	<p>Möglichkeiten zu prüfen, die Anzahl relevant von Fluglärm betroffenen Menschen kontinuierlich zu verringern. Hierfür ist bei der DFS eine Umweltabteilung einzurichten, die mit erforderlicher Standortkenntnis ausgestattet, systematisch und dauerhaft für alle Flughafenstandorte Optimierungspotentiale identifiziert und ausschöpft. Dafür sind die benötigten personellen und sächlichen Ressourcen bereitzustellen.</p> <p>Bei der Abwägung zwischen den schädlichen Umweltauswirkungen des Flugverkehrs - Lärmemissionen und Schadstoffausstoß - sollte im Nahbereich des Flughafens dem Lärmschutz Vorrang eingeräumt werden. Zahlreiche Studien (siehe oben) belegen im Nahbereich eine belastigende und teilweise sogar gesundheitsschädigende Wirkung von Fluglärm. Die klimaschädigende Wirkung des Schadstoffausstoßes resultiert demgegenüber vor allem aus Emissionen in großen Flughöhen (nicht im Nahbereich) und der insgesamt vom Flugverkehr verursachten Schadstoffmenge aufgrund der großen Flugdistanzen. Im Verhältnis zu diesen Gesamtdistanzen tragen fluglärmoptimierte Streckenverlängerungen im Nahbereich nur zu einem Bruchteil zum Gesamtschadstoffausstoß bei. Im Nahbereich sollte deshalb dem Lärmschutz Vorrang eingeräumt werden.</p>
<p><b>7. Flugverkehrskontrollfreigaben (Directs)</b></p>		<p>In der Verwaltungspraxis der Flugverkehrskontrollstellen können die Fluglotsen gemäß der Luftverkehrs-Ordnung jedem einzelnen Flugzeug so genannte Einzelfreigaben auf individuellen Kursen auch abseits von veröffentlichten Abflugrouten erteilen. Diese Regelung dient der flexiblen Abwicklung eines sicheren, geordneten und flüssigen Verkehrs bei erhöhtem Verkehrsaufkommen. Sie <b>darf jedoch nicht zu einer Verwässerung von festgelegten Flugrouten führen</b>. Die SPD-Bundestagsfraktion wird sich für eine <b>entsprechende Klarstellung der gesetzlichen Vorschriften</b></p>	<p><b>7. Erforderlich ist eine gesetzliche Klarstellung, dass die durch Rechtsverordnung auch unter Lärmgesichtspunkten abgewogenen und festgesetzten Flugrouten durch die DFS grundsätzlich einzuhalten sind. Abweichende Einzelfreigaben im Rahmen von Flugverkehrskontrollfreigaben sollten lediglich im Falle von Sicherheitserwägungen bzw. ab einer örtlich zu vereinbarenden Mindestflughöhe nicht unterhalb von 8.000 Fuß über Grund erteilt werden können. Möglichkeiten zur Anhebung der Mindestab-</b></p>



		<p>einsetzen, <b>verbunden mit einer Anhebung der Flughöhe, ab der grundsätzlich Einzelfreigaben möglich sind.</b> (Konzept, S. 18)</p>	<p><b>flughöhe sollten regelmäßig auf ihre Umsetzbarkeit hin geprüft werden.</b></p> <p>Flugrouten werden vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung durch Rechtsverordnung festgesetzt. Zuvor wurden sie in einem aufwändigen Verfahren auf Sicherheits-, Kapazitäts- und Lärm Aspekte hin untersucht. Dabei wurden in der Regel umfangreiche Beurteilungen der Lärmwirkung vorgenommen, um unter den gegebenen Rahmenbedingungen die möglichst lärmärmste Flugroute zu etablieren. In diesen Prozess sind neben der Deutschen Flugsicherung auch die örtlichen Fluglärmkommissionen und das Umweltbundesamt einbezogen.</p> <p>Die Praxis des späteren Flugbetriebs der DFS weicht jedoch häufig von den zuvor sorgfältig geprüften und festgesetzten Ideal-Flugrouten ab, so dass teilweise faktische Flugrouten die lärmabgewogenen verdrängt haben. Das Abweichen von den festgesetzten Flugrouten ist überwiegend wirtschaftlichen Gründen geschuldet. So können durch direkte Flugstrecken geringfügig kürzere Gesamtflugstrecken erzielt und Streckenkapazitäten besser genutzt werden. Auf der anderen Seite führen die Abweichungen von den lärmoptimierten Routen jedoch zu vermeidbaren Fluglärm-mehrbelastungen und zur Schaffung großflächiger Lärmteppiche. Darüber hinaus verletzen sie die Erwartungshaltung der Bevölkerung an die festgesetzten und veröffentlichten Flugwege und führen hierdurch zu einer deutlichen Erhöhung der Fluglärmbeschwerden. Aufgrund der Erfahrungswerte der Fluglärmschutzbeauftragten bundesweit zum Beschwerdeaufkommen sollten Abweichungen von festgesetzten Flugrouten deshalb unterhalb von 8.000 Fuß über Grund nur aus Sicherheitsgründen vorgenommen werden können.</p>
<p><b>8. Lärmabhängige Start- und Landeentgelte</b></p>	<p><b>Anreizsysteme</b> zur Minderung der Umwelt- und Lärmauswirkungen des Flugverkehrs <b>befürworten wir</b>, wenn eine Wettbewerbsverzerrung zu Lasten der deutschen und europäischen Luftver-</p>	<p>Die SPD-Bundestagsfraktion setzt sich dafür ein, dass es in Deutschland zu einer flächendeckenden Einführung lärmabhängiger <b>Start- und Landegebühren</b> kommt. Diese sollen so fest-</p>	<p><b>8. Lärmabhängige Start- und Landeentgelte sollten an allen deutschen Flughäfen eingeführt werden. Zur Verbesserung der Anreizwirkung zum Einsatz leiserer</b></p>

kehrwirtschaft ausgeschlossen ist. Die **lärmabhängigen Flughafenentgelte** gemäß Luftverkehrsgesetz (LuftVG §19b Abs. 1) sind mit einer **stärkeren Differenzierung der Flugzeuge und einer deutlicheren Spreizung der Tag- und Nachtstarife** an die technische Entwicklung mit verbesserten Berechnungsverfahren anzupassen und weiter zu entwickeln. Wir **erwarten von deutschen Flughäfen eine entsprechende Angleichung der Entgeltordnungen auf Basis gemessener Lärmwerte.** (IKL, S. 5)

gelegt sein, dass für die Fluggesellschaften eine **hohe Anreizwirkung zum Ersatz lauter Maschinen** besteht. Die Wirksamkeit eines lärmabhängigen Systems der Gebühren wird zudem durch eine möglichst **breite Spreizung der Lärmklassen** und damit durch eine breite Differenzierung zwischen den einzelnen Flugzeugtypen verstärkt. Der bestehende Rechtsrahmen für die Festlegung von Flughafenentgelte schreibt seit dem Jahr 2012 eine Differenzierung nach Lärmgesichtspunkten vor. Bisher fehlt jedoch eine deutschlandweite Harmonisierung der Lärmengeltssysteme. (Konzept, S 13)

Die SPD-Bundestagsfraktion hält an dieser Stelle eine gesetzliche Regulierung für notwendig. Unser Ziel ist es, dass es an jedem Flughafen eine **einheitliche Lärm-Kategorisierung der startenden und landenden Flugzeuge** gibt. Darüber hinaus sollte das an vielen Flughafenstandorten etablierte Verfahren der lokalen Messung der tatsächlichen Lärmwerte gesetzlich vorgeschriebener Standard werden. Als Alternative können in Ausnahmefällen Lärmflugzeugklassen mit zertifizierten Lärmmesswerten im Lärmzeugnis der Flugzeuge erlaubt werden. Um den Einsatz von leisen Flugzeugen zu fördern, sollte bei der Festlegung von lärmabhängigen Start- und Landegebühren eine Technologiekomponente verbindlich vorgeschrieben sein. Grundlage sollten die ICAO-Klassifizierungen der Flugzeuge sein. Außerdem streben wir eine verbindliche Vorschrift an, dass an allen Flughäfen eine deutliche Spreizung

**Flugzeuge sollte dabei der lärmabhängige Anteil an den Gesamtentgelten hoch sein. Zudem sollte eine breite Spreizung zwischen den Lärmklassen der einzelnen Flugzeugtypen und zwischen den Tag- und Nachtstarifen erfolgen.**

Für die Benutzung der Flughäfen zahlen die Fluggesellschaften Start- und Landeentgelte. Mit der konkreten Ausgestaltung dieser Entgelte können mithin gewünschte Steuerungswirkungen bezogen auf die eingesetzten Flugzeuge erzeugt werden. Diese Wirkungen sind aufgrund von Begrenzungen des Gestaltungsspielraums (Diskriminierungsverbot und Deckungsgrenze) im Verhältnis zum möglichen Lärminderungspotential zwar gering. Bei einem Einsatz an allen deutschen Flughäfen könnte diese Steuerungswirkung zugunsten lärmarmer Flugzeuge jedoch erhöht werden. Entsprechend der weit fortentwickelten Entgeltordnung des Frankfurter Flughafens sollte dabei der entgeltabhängige Anteil an den Gesamtentgelten hoch sein. Zudem sollte eine breite Spreizung zwischen den Lärmklassen der einzelnen Flugzeugtypen und zwischen den Tag- und Nachtstarifen erfolgen.

		<p>der Entgelte zwischen der lautesten und leisesten Flugzeugkategorie erfolgt und somit die Start- und Landegebühren für besonders lärmintensive Flugzeuge schrittweise, aber in der Wirkung nachdrücklich erhöht werden. Die preisliche Ausgestaltung der Landegebühren sollte generell jedoch weiterhin zwischen den Flughäfen und ihren Nutzern ausgehandelt und durch die zuständigen Genehmigungsbehörden der Bundesländer genehmigt werden. <b>Sollte über diesen Aushandlungsprozess die Steuerungswirkung der angestrebten Spreizung nicht erreicht werden, werden wir eine Verschärfung der Regelung anstreben.</b> (Konzept, S. 14)</p>	
<p><b>9. Passiver Schallschutz</b></p>	<p>Gesetzliche Anpassungen des Bundesimmissionschutzgesetzes (BImSchG), des Fluglärmgesetzes und des Luftverkehrsgesetzes für einen besseren Schutz vor Fluglärm wollen wir unter Berücksichtigung der bisherigen Erfahrungen und neuester Forschungsergebnisse prüfen. <b>Hierzu gehört auch die Überprüfung der Grenzwerte für die Einrichtung des passiven Schallschutzes.</b> Die Lärmwirkungsforschung u. a. mit der laufenden Lärmwirkungsstudie NORAH kann hier wichtige Erkenntnisse liefern. (IKL, S. 6)</p>	<p>Die SPD-Bundestagsfraktion will eine <b>Überprüfung der aktuell geltenden Grenzwerte des Fluglärmgesetzes.</b> Unser Ziel ist ein verkehrsträgerübergreifendes Konzept gegen Verkehrslärm, das den Fluglärm mit einbezieht. Viele der seit der letzten Novellierung vorgelegten Lärmwirkungsstudien sind widersprüchlich, die Ergebnisse daher umstritten. Darüber hinaus gibt es wenige Studien, die die Effekte verkehrsträgerübergreifend erfassen. Vor diesem Hintergrund untersucht, auch auf Initiative der SPD im Hessischen Landtag, die vom Umwelthaus e.V. in Frankfurt in Auftrag gegebene Lärmwirkungsstudie NORAH die Zusammenhänge zwischen Lärm, Belästigung, Konzentrationsfähigkeit und Gesundheit. Das Ziel der Studie ist eine repräsentative und wissenschaftlich abgesicherte Darstellung der Auswirkungen des Lärms im Straßen-, Schienen- und Luftverkehr auf die betroffene Wohnbevölkerung. <b>Die</b></p>	<p><b>9. In die Überprüfung des Fluglärmgesetzes und der dazugehörigen Verordnungen müssen die Erfahrungen mit der Anwendung dieser Regelungen und neueste Forschungsergebnisse einbezogen werden. Änderungen sollten vor allem im Hinblick auf eine realitätsbezogene Berechnung der Gebietsgrenzen und Schutzbedarfe, eine sofortige Anspruchsentstehung mit Auftreten des zusätzlichen Lärms und eine Überprüfung der Grenzwerte unter Berücksichtigung der NORAH-Studie vorgenommen werden.</b></p> <p>Die gegenwärtigen Bestimmungen des Fluglärmgesetzes sind unzureichend. Deutlich wurden die Unzulänglichkeiten des erst im Jahr 2007 novellierten Gesetzes nicht zuletzt durch die am Flughafenstandort Frankfurt erforderlich gewordenen „freiwilligen“ Nachbesserungen der Fraport AG und des Landes Hessen im Hinblick auf passiven Schallschutz</p>

		<p><b>SPD-Bundestagsfraktion spricht sich dafür aus, zunächst die Ergebnisse der Studie abzuwarten und auf der Basis der Ergebnisse der Studie zu entscheiden, an welcher Stelle und wie stark die geltenden Grenzwerte angepasst werden müssen.</b> Bis dahin muss mit Hochdruck daran gearbeitet werden, sämtliche noch nicht umgesetzten untergesetzlichen Vorschriften des Fluglärmschutzgesetzes schnellstmöglich umzusetzen. (Konzept, S. 14-15)</p> <p>Unabhängig von einer weiteren Absenkung der Grenzwerte muss es an jedem Flughafenstandort im Falle des Aus- und Neubaus zu einer <b>zügigen Umsetzung mindestens der gesetzlich vorgeschriebenen Schallschutzmaßnahmen</b> kommen, soweit nicht neuere Erkenntnisse oder Vereinbarungen mit der örtlichen Bevölkerung darüber hinaus gehende freiwillige Maßnahmen der Flughafengesellschaften ergeben haben. <b>Zeitliche Verzögerungen sind nicht zu akzeptieren. Eine ausreichend dimensionierte Be- und Entlüftung für die Schlafräume der betroffenen Wohnungen und Häuser muss selbstverständlich sein.</b> (Konzept, S. 15)</p>	<p>nach Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest. Auch die Festsetzungen im Planfeststellungsbeschluss zum Flughafen BER gehen weit über die Regelungen des Fluglärmschutzgesetzes hinaus. Die seinerzeit maßgeblich von der Interessenlage der Luftverkehrswirtschaft bestimmte Gesetzesnovellierung sieht Anspruch auf passiven Schallschutz erst im sechsten Jahr nach Festsetzung der Lärmschutzbereiche vor, bestimmt aufgrund ungeeigneter Berechnungsgrundlagen die Schutzgebiete deutlich zu klein und legt gar eine als „Lex Fraport“ verspottete Fristenregelung fest, für die gänzlich unzureichende Auslösewerte im Hinblick auf Schutzbedarf gelten.</p> <p>Dieses, bereits heute nicht mehr anwendbare Gesetz, ist unter folgender Zielstellung zu ändern:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Das Fluglärmschutzgesetz ist mit seinen Aufgabstellungen passiver Schallschutz, Entschädigung und Bauverbote dem Luftverkehrsgesetz nachzuordnen. Damit wird die Vorrangstellung des aktiven Schallschutzes wirksam unterstrichen und der Charakter der Regelungsbedarfe im Fluglärmschutz als „Ultima Ratio“ unmissverständlich deutlich</li><li>• Eine realitätsbezogene Berechnung für Fluglärm ist zur Grundlage der Ermittlung von Lärmschutzgebieten zu machen. Eine solche „Real-Lärbetrachtung“ hat bei regelmäßig auftretenden Fluglärmsituationen (&gt;10% Anflugtage/Jahr) das tatsächlich gemessene Lärmniveau zur Ausgangslage des Schutzbedarfes zu machen. Mittelungen über Betriebsrichtungszeiten sind auszuschließen.</li><li>• Der Schutzbedarf entsteht sofort nach realisiertem Ausbau bzw. wesentlicher Änderung eines Flughafens. Damit entsteht der Anspruch auf Kostenerstattung von passiven Schallschutzmaßnahmen in unmittelbarem zeitlichen Zusammenhang mit dem Auftreten neuen bzw. zusätzlichen Lärms</li><li>• Die Festsetzung von Auslösewerten für passiven Schallschutz und Entschädigung ist an den aktuellen Erkenntnissen der Fluglärmwirkungsforschung auszurichten. Insbesondere die in den kommenden Jahren vorliegenden Ergebnisse der NORAH-Studie sind</li></ul>
--	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## Forderungen der ADF an die neue Bundesregierung, 8.11.2013

			hierbei zu berücksichtigen.
<b>10. Forschung und Entwicklung</b>	<p>Verkehrslärm wollen wir vorrangig durch aktiven Lärmschutz, d.h. an der Quelle verringern. <b>Die bisherigen Erfolge seitens der Luftfahrtindustrie durch Optimierung des Flugzeuges an der Struktur und Weiterentwicklung der Antriebstechnologie gilt es fortzusetzen und die kostenintensive technische Entwicklung zu fördern. Für die Luftfahrtforschung werden wir zusätzliche Mittel zur Entwicklung neuer lärmarmer Technologien und Verfahren bereitstellen, um so eine beschleunigte Markteinführung zu erzielen.</b> (IKL, S. 4)</p>	<p>Die <b>Entwicklung von neuer Triebwerkstechnologie, von innovativen Verfahren für Start und Landung wie auch die Erforschung der Folgen des Luftverkehrs für Gesundheit und Klima brauchen eine fundierte wissenschaftliche Grundlage.</b> Die öffentliche Hand muss sich daher verstärkt um eine <b>gezielte Förderung von Forschung und Entwicklung im Bereich des Luftverkehrs</b> kümmern. Insbesondere die Förderung der Lärmwirkungsforschung des Bundes muss neu strukturiert werden. Wir halten hierfür die Schaffung einer nationalen, von Einzelinteressen unabhängigen <b>Forschungs- und Kompetenzstelle</b> zum Themenbereich Luftverkehr und Fluglärm für sinnvoll. Dabei sollte auf die Erfahrungen des Forschungsverbundes „Leiser Verkehr“ im Deutschen Zentrum für Luft und Raumfahrt zurückgegriffen werden. (Konzept, S. 19)</p>	<p><b>10. Für die Forschung und Entwicklung lärmarmer Flugverfahren und Fluggeräts bzw. lärmindernder Umrüstkits sind hinreichende Ressourcen und Einrichtungen bereitzustellen.</b></p> <p>Bedeutsame Forschungsanstrengungen im Hinblick auf die Minderung des Fluglärms sind auch gegenwärtig kaum feststellbar. Einige Forschungsprojekte des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt sowie EU-Projekte zu dieser Aufgabenstellung konnten zwar erfolgreich abgeschlossen werden, finden allerdings nur in ganz geringem Umfang Anschlussprojekte, die aus den erreichten Erkenntnissen konkrete, umsetzungsfähige Maßnahmen ableiten könnten. Insgesamt ist das Forschungsvolumen unzureichend bei Betrachtung der zunehmenden Bedeutung des Themas. In enger Abstimmung mit den europäischen Partnern sollte deshalb die technische Lärminderungsforschung vorangetrieben und darauf geachtet werden, dass erreichte Erkenntnisse Aufnahme in die Serienproduktion von Flugzeugen bzw. Flugzeugtechnik finden. Hierbei ist auch die deutsche Beteiligung am AIRBUS-Unternehmen zu nutzen.</p> <p>Mit der technischen Möglichkeit satellitengesteuerter Navigation eröffnen sich bereits heute umfänglich Möglichkeiten, Flugverfahren lärmindernd zu modifizieren. Diese müssen im Interesse des Schutzes der Bevölkerung vor Fluglärm schnellstmöglich und umfänglich genutzt werden.</p> <p>Die Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer sollten maßgeblich zur Fortentwicklung von Maßnahmen des aktiven Schallschutzes eingesetzt werden.</p>
<b>11. Bundes- Fluglärmschutzbeauftrag-</b>	<p>Wir wollen ein <b>bundeseigenes Kompetenzzentrum für Verkehrslärm</b> etablieren, um fachübergreifend für alle Ver-</p>	<p>Die <b>Entwicklung von neuer Triebwerkstechnologie, von innovativen Verfahren für Start und Landung</b></p>	<p><b>11. Um das Thema Fluglärminderung durch Maßnahmen des aktiven Schallschutzes für alle relevant mit Fluglärm</b></p>

<p>ter</p>	<p>kehrsträger <b>Forschungsprojekte und Maßnahmen</b> – wie beispielsweise aus dem nationalen Verkehrslärm- Schutzpaket II - <b>zielorientiert zu steuern.</b> (IKL, S. 6)</p>	<p><b>wie auch die Erforschung der Folgen des Luftverkehrs für Gesundheit und Klima brauchen eine fundierte wissenschaftliche Grundlage.</b> Die öffentliche Hand muss sich daher verstärkt um eine <b>gezieltere Förderung von Forschung und Entwicklung im Bereich des Luftverkehrs</b> kümmern. Insbesondere die Förderung der Lärmwirkungsforschung des Bundes muss neu strukturiert werden. Wir halten hierfür die Schaffung einer nationalen, von Einzelinteressen unabhängigen <b>Forschungs- und Kompetenzstelle</b> zum Themenbereich Luftverkehr und Fluglärm für sinnvoll. Dabei sollte auf die Erfahrungen des Forschungsverbundes „Leiser Verkehr“ im Deutschen Zentrum für Luft und Raumfahrt zurückgegriffen werden. (Konzept, S. 19)</p>	<p><b>belasteten Flughafenstandorte aus einer Hand heraus zu koordinieren, sollte die Stelle eines neutralen nur dem Deutschen Bundestag berichtspflichtigen Bundes-Fluglärmenschutzbeauftragten eingerichtet werden.</b></p> <p>Gegenwärtig wird insbesondere am Flughafenstandort Frankfurt systematisch an der Entwicklung und Umsetzung von geeigneten aktiven Schallschutzmaßnahmen gearbeitet. Gelegentlich konnte dabei festgestellt werden, dass an anderen Flughafenstandorten zeitgleich ähnliche Maßnahmen eruiert und geprüft werden. Solche Formen von Doppelarbeit sind im Hinblick auf die begrenzt zur Verfügung stehenden Ressourcen nicht vertretbar. Andererseits ist aber auch festzustellen, dass an manchen Flughafenstandorten, trotz relevanter Fluglärmbelastung, noch überhaupt nicht an Lärminderungsmaßnahmen gearbeitet wird bzw. große Unsicherheit dahingehend besteht, wie man sich dieser Aufgabenstellung überhaupt zu nähern hat.</p> <p>Gelöst werden können die aufgezeigten Probleme nur dadurch, dass das Thema Fluglärminderung durch Maßnahmen des aktiven Schallschutzes für alle relevant mit Fluglärm belasteten Flughafenstandorte aus einer Hand heraus bundesweit koordiniert wird.</p> <p>Sinnvoll erscheint in diesem Zusammenhang die Einrichtung der Stelle einer/eines Bundes-Fluglärmenschutzbeauftragten, die/der allein dem Deutschen Bundestag gegenüber berichtspflichtig ist und in die nunmehr engagiert anzugehende Aufgabenstellung organisatorisch für die Gesamtheit der bundesdeutschen Flughafenstandorte eingebunden ist. Darüber hinaus sollte darauf hingewirkt werden, dass das Gesamtverfahren der Flugroutenfestsetzung beschleunigt wird.</p>
------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



<p><b>12. Siedlungssteuerung</b></p>	<p>Flughäfen sind Wirtschaftsmagnete mit dem positiven Effekt hoher Beschäftigung in der Region. Der sich daraus auch ergebende Bedarf an Siedlungsflächen hat dazu beigetragen, dass Siedlungen näher an die Flughäfen herangerückt sind. Zum Schutz der Anwohner im Umfeld der Flughäfen halten wir die <b>stringentere Ausweisung von Siedlungsbeschränkungsbereichen</b> durch die Länder und Kommunen auf Grundlage der gesetzlich vorgeschriebenen Lärmkartierung für dringend geboten. <b>Ausnahmen sind zu reduzieren und für besonders sensible Bereiche sollte auch eine Umnutzung in Betracht gezogen werden.</b> (IKL, S. 4)</p>	<p>Die SPD-Bundestagsfraktion unterstützt die <b>Forderung, dass in den Schutzzonen von Flughäfen künftig keine Siedlungsgebiete mehr ausgewiesen werden dürfen.</b> Die <b>Siedlungsbeschränkungen müssen auf den gesamten Lärmschutzbereich für bestehende Flughäfen ausgedehnt</b> werden. Die geltenden <b>Ausnahmen von den Bauverboten müssen reduziert</b> werden. Dabei muss nicht nur die bestehende, sondern <b>auch die zukünftige Entwicklung eines Flughafens beachtet</b> werden. Die Neuausweisung von neuen Wohnsiedlungen in bereits definierten Lärmschutzzonen muss für die Zukunft auch als Ausnahme ausgeschlossen sein. Wir werden das Fluglärmschutzgesetz entsprechend ändern. (Konzept, S. 15)</p>	<p><b>12. Um einen zusätzlichen Anstieg der Hochbetroffenen zu vermeiden, sollten Ausnahmen von Bauverboten wie Nachverdichtungsmöglichkeiten in Siedlungsbeschränkungsgebieten reduziert werden. Kompensationsregelungen für die betroffenen Kommunen sind vorzusehen.</b></p> <p>Städte und Gemeinden im Nahbereich von Flughäfen stehen häufig vor der schwierigen Situation, aufgrund von Flughafenausbauten in Siedlungsbeschränkungsgebiete gezwungen zu sein, die den Kommunen jegliche Entwicklungsmöglichkeiten verschließen. So dürfen keine Neubauten von Kinderbetreuungseinrichtungen, Wohnungen etc. mehr errichtet werden, wodurch diese Kommunen zusätzlich unattraktiver für z. B. junge Familien werden. Für die betroffenen Kommunen bedeutet dies in der Folge erhöhte Aufwendungen für die soziale Infrastruktur aufgrund negativer, fluglärmbedingter sozialstruktureller Entwicklungen. Aus diesem Grund versuchen zahlreiche Kommunen, die Bauverbote durch Ausreizung der zahlreichen Ausnahmetatbestände zu umgehen.</p> <p>Der hierdurch trotz der hohen Fluglärmbelastung mitverursachte Anstieg der Anzahl der Hochbetroffenen sollte gleichwohl durch eine Reduzierung der Ausnahmetatbestände vermindert werden. <b>Im Gegenzug sollte den betroffenen Kommunen ein angemessener Fonds zur Refinanzierung ihrer erhöhten Aufwendungen zur Verfügung gestellt werden.</b></p>
<p><b>13. Luftverkehrsteuer</b></p>	<p>CDU und CSU werden verlässliche Rahmenbedingungen für die deutsche Luftverkehrswirtschaft schaffen, damit sie sich in einem harten internationalen Wettbewerbsumfeld behaupten kann. Dazu gehört der Einsatz für faire internationale Wettbewerbsbedingungen auch im Hinblick auf die Gesamtsteuerbelastung. Deshalb werden wir <b>prüfen, ob die Ab-</b></p>		<p><b>13. Die Luftverkehrsteuer sollte so modifiziert werden, dass sie den umweltpolitisch gewünschten Zielsetzungen deutlich besser als bisher entsprechen kann. Die Struktur der Luftverkehrsteuer sollte dabei eine lärmbezogene Komponente, eine Differenzierung nach Tag- und</b></p>

**Schaffung der Luftverkehrssteuer in der nächsten Wahlperiode notwendig und vertretbar ist (RP, S. 31).**

**Nachtflügen und nach Beförderungsklassen sowie die Aufnahme von Frachtflügen beinhalten. Die Einnahmen aus der Luftverkehrssteuer sollten zukünftig maßgeblich zur Fortentwicklung von Maßnahmen des aktiven Schallschutzes eingesetzt werden.**

Die zum 1.1.2011 eingeführte Luftverkehrssteuer hat sich bewährt. Sie wirkt in den umweltpolitisch gewünschten Bereichen und führt zu einem Abbau umweltschädlicher Subventionen. Zur Erreichung der umweltpolitischen Ziele Deutschlands ist die Luftverkehrssteuer unbedingt notwendig.

Die Luftverkehrssteuer führt anders als gelegentlich behauptet nicht zum Einbruch des Passagieraufkommens in Deutschland. Im Gegenteil: Das Passagieraufkommen ist im Jahr 2011 in Bezug auf die vorangegangene Dekade sogar überdurchschnittlich gewachsen. Die in Teilen negative Passagierentwicklung an Flughäfen mit hohen Low-Cost-Carrier-Anteilen entsprach dabei den umweltpolitischen Lenkungszielen der Steuer und darf deshalb nicht zur Rechtfertigung der Abschaffung dieser Steuer herangezogen werden.

Auch nach Einführung der Luftverkehrssteuer (und Einbindung in den Emissionshandel) bleibt der Flugverkehr mit 10,5 Mrd. Euro der am stärksten subventionierte Verkehrsträger allein bezogen auf die Kerosinsteuerbefreiung und die Mehrwertsteuerbefreiung auf internationale Flüge (UBA, 2008). Die Luftverkehrssteuer trägt damit zu einer größeren Gleichbehandlung aller Verkehrsträger als zuvor bei.

Die Struktur der Luftverkehrssteuer sollte zukünftig noch stärker an der gewünschten Steuerungswirkung orientiert sein. Eine detaillierte Begründung für die vorgeschlagene Strukturänderung kann der Stellungnahme der ADF vom 16.4.2012 entnommen werden: [http://www.flk-frankfurt.de/eigene\\_dateien/stellungnahmen/pdf-](http://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/stellungnahmen/pdf-)

			<p><a href="#">2012/2012-04-16-adf-bvf-evaluierung-bundeseg-luftverkehrsteuer.pdf</a></p> <p>Die Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer sollten zukünftig maßgeblich zur Fortentwicklung von Maßnahmen des aktiven Schallschutzes eingesetzt werden.</p>
<p><b>14. Luftverkehrskonzept</b></p>	<p>Die wettbewerbsfähige Mobilitätsanbindung des Wirtschaftsstandorts Deutschland muss im globalen Luftverkehrsnetz und gleichermaßen in Europa durch die Intermodalität mit den anderen Verkehrsträgern sichergestellt werden. Wir wollen deshalb den Luftverkehr als strategisches Grundelement in eine <b>verkehrsträgerübergreifende Bundesverkehrsplanung</b> einbeziehen, um so eine leistungsfähige, zuverlässige und aufeinander abgestimmte Verkehrsinfrastruktur in Deutschland bereitstellen zu können. (IKL, S. 9)</p> <p>Als das geeignete Instrument, den Luftverkehr und die Flughafeninfrastruktur zeitnah in ein <b>Gesamtverkehrskonzept</b> zu bringen, sehen wir den <b>Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015</b> an. Der nationale und internationale Luftverkehr ist in die Verkehrsprognosen einzubeziehen, die Erreichbarkeiten und Anbindungen von Flughäfen über Straße und Schiene für die Intermodalität Straße-Luft und Schiene-Luft sind durch geeignete neue Bewertungsverfahren zu berücksichtigen. Es sind Kriterien zur Priorisierung von bodenseitigen Vorhaben zu entwickeln, die die Intermodalität der Flughäfen verbessern. Vorrangig sollen Anbindungsdefizite der internationalen Luftverkehrsdrehkreuze an das Bundesschiennetz beseitigt werden. (IKL, S. 9)</p> <p>Für die weitgehend nutzerfinanzierten</p>	<p>Wir brauchen ein <b>zwischen Bund und Ländern abgestimmtes Luftverkehrskonzept</b>. (RP, S. 34)</p> <p>Flughäfen dürfen nicht als einzelne Standorte verstanden werden, sondern müssen Teil einer <b>verkehrsträgerübergreifenden integrierten Bundesverkehrsnetzplanung</b> werden. Das bezieht sich auch auf die Anbindung von Flughäfen an andere Verkehrsträger. Eine <b>bundesweite vernetzte Kapazitätsplanung der Flughafeninfrastruktur muss für einen Zeitraum von zehn Jahren die Abbildung aller geplanten Maßnahmen, die Entwicklung der Kapazitäten an den einzelnen Standorten, die möglichen Reserven bei der Hebung von Effizienten bei Slots und der Größe der Flugzeuge, bestehende Betriebszeiten sowie die Darstellung und Entwicklung der externen Kosten bei Lärm und CO2-Ausstoß umfassen</b>. (Konzept, S. 7) <b>Ziel ist die Minimierung von Umweltkosten und verbesserter Lärmschutz</b> (Konzept, S. 10)</p> <p>Eine integrierte Bundesverkehrsplanung, die die Flughäfen aufnimmt, muss auf innerdeutschen Relationen zwischen den Ballungszentren untersuchen, welcher Verkehrsträger unter ökologischen und ökonomischen Ge-</p>	<p><b>14. Zwischen Bund und Ländern sollte ein strategisches Luftverkehrskonzept erarbeitet und in eine verkehrsträgerübergreifende Bundesverkehrswegeplanung integriert werden. Ziele sollten dabei sein, die Belastungen an solchen Flughäfen zu mindern, die mit sehr hohen Flugbewegungszahlen innerhalb dicht besiedelter Ballungsräume liegen, hohe Subventionierungen einzelner Standorte zu vermeiden und insbesondere Kurzstreckenflüge auf weniger belastende Verkehrsmittel zu verlagern. In die Erstellung des Konzepts sind Umweltverbände wie die ADF gleichberechtigt mit den Verbänden der Luftverkehrswirtschaft zu beteiligen.</b></p> <p>Die ungleiche Entwicklung des Luftverkehrsaufkommens an den deutschen Flughäfen legt nahe, dass dies nur über ein abgestimmtes Gesamtkonzept überwunden werden kann. Auf diese Weise lässt sich erreichen, dass hohe Subventionierungen einzelner Standorte vermieden werden können. Zugleich lassen sich auch Belastungen an einzelnen Flughäfen mindern, die mit sehr hohen Flugbewegungszahlen innerhalb dicht besiedelter Ballungsräume liegen. Ein weiteres Ziel für das anzustrebende Luftverkehrskonzept ist die Verlagerung insbesondere von Kurzstreckenflügen auf weniger belastende Verkehrsmittel. Zu diesem Zweck sollte das Luftverkehrskonzept in</p>

	<p>Flughäfen wird, anders als bei den Bundesverkehrswegen, keine Bedarfsplanung aufgestellt. Auch das zwischen Bund und Ländern abgestimmte Flughafenkonzept 2009 ist ein strategisches Konzept, aber kein verbindliches Instrument. Wir wollen deshalb für den Luftverkehrsstandort Deutschland auch ein <b>zwischen Bund und Ländern abgestimmtes Luftverkehrskonzept entwickeln, das stärkere Verbindlichkeit erlangt</b>. Hierfür sind Grundlagen zu erarbeiten, wie Analysen der nationalen und internationalen Situation des Luftverkehrs, sein volkswirtschaftlicher Nutzen, und es sind Bewertungen der Flughafenkapazitäten in Deutschland vorzunehmen. <b>Der Bund soll gemeinsam mit den Ländern unter Berücksichtigung von wirtschaftlichen, umweltrelevanten und betrieblichen Belangen eine Standortpriorisierung der bestehenden Flughäfen vornehmen und ihre künftigen Funktionen im Gesamtverkehrsnetz definieren.</b>(IKL, S. 9)</p> <p><b>Das Luftverkehrskonzept soll darüber hinaus die wettbewerbsneutral für den Luftverkehrsstandort Deutschland umsetzbaren nationalen und internationalen Rahmenbedingungen benennen, es soll Aussagen zum Ausbaubedarf der Luftverkehrsinfrastruktur und zu wettbewerbsfähigen Betriebszeiten der Flughäfen treffen.</b> (IKL, S. 9)</p> <p>Ziel ist es, ein gemeinsames Bund-Länder-Konzept für die international wettbewerbsfähige Weiterentwicklung des Luftverkehrsstandortes Deutschland zu schaffen und verbindliche Maßnahmen zu seiner Stärkung zu vereinbaren. (IKL, S. 9)</p>	<p>sichtspunkten eine finanzierbare Alternative zum Luftverkehr darstellen könnte. <b>Unser Ziel bleibt es, Luftverkehre auf die Schiene zu verlagern.</b> (RP, S. 33, Konzept, S. 10). Flughäfen mit einem hohen Verkehrsaufkommen müssen beim Ausbau von Anbindungen Vorrang haben. (Konzept, S. 11)</p> <p>Für uns hat die <b>effizientere Ausschöpfung der vorhandenen Kapazitäten und die Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger Vorrang vor einem weiteren Aus- und Neubau von Flughäfen in Deutschland. Die Vor- und Nachteile der einzelnen Verkehrsträger müssen in diesem Zusammenhang mit- und untereinander abgewogen werden.</b> (Konzept, S. 7)</p> <p>Bei Neu- und Ausbaumaßnahmen an Flughäfen muss diese <b>Nutzen-Kosten-Analyse zwingend im Planfeststellungsverfahren berücksichtigt</b> werden, um den Nutzen der geplanten Erweiterungsmaßnahme in-</p>	<p>eine verkehrsträgerübergreifende Bundesverkehrswe-geplanung integriert werden.</p>
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------

nerhalb eines bundesweiten Flughafenetzes sowie die volkswirtschaftlichen Kosten, einschließlich der externen Kosten, zu dokumentieren. (Konzept, S. 8)

Sofern eine kurzfristige Integration der Flughafenetzplanung in die Bundesverkehrswegeplanung in Anbetracht der bereits laufenden Arbeiten zum „Bundesverkehrswegeplan 2015“ nicht möglich ist, wäre die **Fortentwicklung des bestehenden Flughafenkonzepts 2009 zu einem Masterplan Luftverkehr 2030** ein erster Schritt auf dem Weg zu einer bundesweiten integrierten Flughafeninfrastrukturnetzplanung. (Konzept, S. 9)

Unser Ziel ist es, dass die **gegenseitige Kanibalisierung von mittleren und kleinen Flughafenstandorten** in Deutschland beendet wird. (Konzept, S. 4).

Eine **Verkehrsverlagerung** von Flugbewegungen **von den zentralen Luftverkehrsdrehkreuzen**, die sich an ihren Kapazitätsgrenzen bewegen, **auf weniger frequentierte Flughäfen halten wir nur in wenigen Fällen** für wirtschaftlich möglich und ökologisch verträglich. Allerdings sind bei solchen wirtschaftlichen und ökologischen Erwägungen in Zukunft **Belange des Lärmschutzes höher zu bewerten**: Zumutbar ist die Verlagerung regelmäßig immer dann, solange es nicht nachweislich zu einer Verlagerung ins Ausland bei vergleichbarer Lärmbelastung an dem neuen Standort kommt oder Transportleistungen auf anderen Verkehrsträgern veranlasst werden

## Forderungen der ADF an die neue Bundesregierung, 8.11.2013

		<p>und deren negative ökologische Folgen höher einzuschätzen sind. (Konzept, S. 8)</p>	
<p><b>15. Europäisches Vorgehen</b></p>	<p>Unsere Luftverkehrsgesellschaften und Flughäfen brauchen in einem hart umkämpften internationalen Wettbewerbsumfeld mit neuen starken Wettbewerbern aus Asien, dem Nahen Osten und Lateinamerika verlässliche Rahmenbedingungen. Nationale oder europäische Alleingänge dürfen den deutschen Luftverkehr im internationalen Wettbewerb nicht benachteiligen. Wir setzen uns deshalb dafür ein, dass die Rahmenbedingungen für einen fairen Wettbewerb im Luftverkehr <b>wettbewerbsneutral grundsätzlich auf internationaler Ebene</b> geschaffen werden. (IKL, S. 3)</p> <p>Wir halten auch im Bereich des Umwelt- und Lärmschutzes an dem Grundsatz fest, dass nationale Rahmenbedingungen für den Luftverkehr im Einklang mit europäischen und internationalen Regelungen stehen müssen, um Wettbewerbsnachteile für den Wirtschaftsstandort Deutschland auszuschließen. Internationale ökonomische Anreizsysteme wie der Emissionshandel unterstützen die Senkung von CO2-Emissionen. Wir setzen uns für eine weltweite Einführung des Emissionshandels ein. (IKL, S. 7)</p> <p>Die Verschärfung der Lärmzulassungsgrenzwerte für neue Flugzeuge auf internationaler Ebene (ICAO) befürworten wir. (IKL, S. 6)</p>	<p>Um den Fluglärm an der Quelle zu verringern, setzt sich die SPD-Bundestagsfraktion für eine <b>dynamisch weitere Verschärfung der Grenzwerte bei Fluggeräten</b> ein. Dabei müssen die neuesten Weiterentwicklungen der Antriebstechnologien von Flugzeugen berücksichtigt werden. Vor diesem Hintergrund fordert die SPD-Bundestagsfraktion, dass im Rahmen der ICAO-Vollversammlung 2013 eine neue Flugzeugklasse „Chapter V“ eingeführt wird, die eine Reduktion des Lärms im Vergleich zu Chapter-III-Flugzeugen um 20 dB (A) bedeutet. Wir werden uns darüber hinaus auf europäischer Ebene für ein verschärftes Start- und Landeverbot für laute Flugzeuge einsetzen. Dazu werden wir die Diskussion über den Vorschlag der EU-Kommission für die Verordnung über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union nutzen. (Konzept, S. 13)</p>	<p><b>15. Die Bundesregierung sollte sich aktiv um ein koordiniertes europäisches Vorgehen bei der Verbesserung des Schutzes der Bevölkerung vor Fluglärm bemühen (Internationalisierung aktiver Schallschutzmaßnahmen).</b></p> <p>Ein breit angelegtes Bemühen um Reduzierung vorhandener Fluglärmbelastungen setzt voraus, dass die Akteure, die hierzu Beiträge leisten können, keine relevanten Wettbewerbsnachteile durch die einzuleitenden Maßnahmen erfahren.</p> <p>Die auf nationaler Ebene angestrebten gesetzlichen Schutzregelungen und aktiven Schallschutzmaßnahmen sollten deshalb internationalisiert werden.</p> <p>Dazu gehört auch der Einsatz auf internationaler Ebene (ICAO-Vollversammlung 2013) für neue lärmarme Flugzeugklassen sowie ein verschärftes Start- und Landeverbot von lauten Flugzeugen.</p>

**Quellen:**

- Regierungsprogramm 2013-2017 der CDU-CSU „Gemeinsam für Deutschland“ (kurz: RP)



- „Positionen des Initiativkreises Luftverkehr (IKL) der CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag zum Luftverkehr in Deutschland“, Juni 2013 (kurz: IKL)
- DAS WIR ENTSCHEIDET. Das Regierungsprogramm 2013-2017 (kurz: RP)
- Konzept der SPD-Bundestagsfraktion „Die Flughafeninfrastruktur in Deutschland im Konsens mit den Bürgerinnen und Bürgern fortentwickeln“, 29.1.2013 (kurz: Konzept)