



ADF c/o Fluglärmmmission Frankfurt • Postfach 600727 • 60337 Frankfurt

**Per E-Mail:**

An  
die EU Kommissarin für Verkehr,  
die Mitglieder des Verkehrsausschusses  
des Europäischen Parlaments,  
den Bundesminister für Verkehr und Infrastruktur  
die ständige Vertretung des Bundes bei der EU Brüssel  
B - 1049 Brüssel

**Vorsitzender**

Bürgermeister Thomas Jühe, Raunheim  
Tel: 06142-402213 Fax: 06142-402228  
E-Mail: [th.juehe@raunheim.de](mailto:th.juehe@raunheim.de)

**Geschäftsführerin**

Anja Wollert, LL. M.  
Fluglärmmmission  
Postfach 600727  
60337 Frankfurt  
Tel: 069-978 690 788  
E-Mail: [info@flk-frankfurt.de](mailto:info@flk-frankfurt.de)

Frankfurt, 2. Juni 2016

**Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates  
hier: Stellungnahme der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmmmissionen (ADF)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmmmissionen (ADF) ist ein nationaler Zusammenschluss aller Fluglärmmmissionen und vertritt die Interessen der Flughafenrainer von deutschen Flughäfen. Die in Deutschland für jeden Verkehrsflughafen vorgeschriebenen Fluglärmmmissionen setzen sich aus Vertretern der Kommunen und Landkreise rund um die Flughäfen sowie der Luftverkehrswirtschaft zusammen. Den Beteiligten ist daher bereits durch ihre politische Funktion sowohl an der Prosperität der Standorte als auch an einem so leisen Flugbetrieb wie möglich gelegen. Aufgrund dieser Zusammensetzung sind die von den Fluglärmmmissionen erarbeiteten Positionen bereits interessensabwägend erstellt.

Zu dem von Ihnen veröffentlichten Vorschlag für die o. g. Verordnung möchten wir zu dem für uns relevanten Punkt des Lärmschutzes wie folgt Stellung nehmen:

Ziel der Verordnung ist es nach dem VO-Entwurf, zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrs der EU den Rechtsrahmen auf europäischer Ebene für die Flugsicherheit so anzupassen, dass ein hohes und einheitliches Maß an Flugsicherheit und Umweltschutz gewährleistet ist. Hierfür sollen gemeinsame Vorschriften für die Flugsicherheit festgelegt und entsprechende Maßnahmen erlassen werden.

Bisher war die für das Thema Flugsicherheit zuständige Behörde, die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA), auf der Grundlage der EU-Verordnung 216/2008 beispielsweise für die Zulassung von Flugzeugen zuständig. **Mit dem VO-Entwurf sollen nun weitere Gebiete der Flugsicherheit auf die EASA übertragen werden, u. a. weil die EU-Kommission davon ausgeht, dass nationale Luftfahrtbehörde nicht über genügend finanzielle und personelle Ressourcen verfügen, um ihren Aufsichtsaufgaben nachzukommen.** Der Bundesrat weist in seinem Beschluss zum VO-Entwurf vom 26.2.2016 (BR-Drs. 9/16) diese Unterstellung als Fehleinschätzung ausdrücklich zurück und tritt vor diesem Hintergrund einer Kompetenzschneidung der Mitgliedstaaten entgegen. **Die Einschätzung des Bundesrates eines beste-**



**henden hohen Niveaus der Luftverkehrsverwaltung in der BRD wird seitens der Fluglärmmmissionen in Deutschland ausdrücklich mitgetragen.**

Mit dem VO-Entwurf neu eingeführt wird das Kapitel II (Artikel 5-8) zum Flugsicherheitsmanagement. Nach Auffassung der EASA bedarf es für eine kontinuierliche Verbesserung der Flugsicherheit eines gemeinsamen Rahmens für die Planung und Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Flugsicherheit. Hierzu sollen nach Artikel 6 des VO-Entwurfs durch die EASA ein (jährlich zu aktualisierender) **europäischer Plan für Flugsicherheit** und ein europäisches Flugsicherheitsprogramm ausgearbeitet werden. In diesem europäischen Plan für Flugsicherheit soll nach Artikel 6 ein „**annehmbares Niveau** der Sicherheitsleistung“ auf Unionsebene **bestimmt werden, dessen Erreichung die Mitgliedsstaaten nach dem VO-Entwurf anstreben müssen, und zwar ohne bereits im VO-Entwurf verbindliche Sicherheitsziele für die Union oder die Mitgliedstaaten festzulegen. Die Ausgestaltung der Sicherheitsstandards und die Frage, was unter einem annehmbaren Niveau der Sicherheitsleistung zu verstehen ist, werden damit pauschal auf die EASA übertragen.** Basierend auf den nach Artikel 6 erstellten Dokumenten muss nach Artikel 7 des VO-Entwurfs jeder Mitgliedstaat ein nationales Flugsicherheitsprogramm gemäß der in Anhang 19 des Chicagoer Abkommens genannten Anforderungen festlegen.

Unklar ist nach dem VO-Entwurf zwar, wie detailliert bzw. eng die EASA diese neuen Vorgaben für die Mitgliedstaaten formulieren wird. Nach Auffassung der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmmmissionen besteht mit dieser pauschalen Verlagerung der Festlegung der Sicherheitsstandards und der daraus resultierenden ggf. engen Rahmenbedingungen auf die EASA die **Gefahr, dass bisherige nationale Spielräume der Flugsicherheitsorganisationen, bestehende konservative Flugverfahren durch progressive, lärmärmere Verfahren zu ersetzen, reduziert werden und ggf. sogar ganz entfallen.** Beispielsweise könnten bislang aus Lärmschutzgründen national genehmigte, da vor Ort von allen Akteuren als erforderlich erachtete und den Sicherheitserfordernissen entsprechende, Ausnahmen von ICAO hierdurch erschwert oder ganz abgeschnitten werden.

Vor dem Hintergrund der teilweise sehr starren auf herkömmlichen Standards beruhenden und nur langsam an technische Weiterentwicklungen wie satellitengestützter Navigation angepassten Vorschriften der ICAO muss es aus unserer Sicht auch zukünftig möglich sein, innovative und neue An- und Abflugverfahren, die gemeinsam zwischen Flughafenbetreiber, Flugsicherungsorganisation und Airlines erarbeitet wurden, aus Lärmschutzgründen ggf. abweichend von ICAO zu etablieren.

Bislang gibt es keine weitergehenden Lärmschutzvorschriften auf europäischer Ebene, wie beispielsweise Grenzwerte, ein Lärmminimierungsgebot o. ä., welche eine einheitliche europäische Auslegung durch eine europäische Behörde rechtfertigten. Im Hinblick auf solche Standards verweist die EU vielmehr auf die Verantwortung der Mitgliedstaaten, welche die beste Kenntnis über die Konfliktlagen an den einzelnen Standorten hätten. Auf dieser Grundlage muss es den Mitgliedstaaten jedoch auch möglich bleiben, durch ihre eigenen Behörden sicherzustellen, dass der erforderliche Lärmschutz erreicht werden kann, soweit die Sicherheit gewahrt bleibt. Auf die Bedürfnisse vor Ort zugeschnittene Vorgehensweisen dürfen nicht durch EU-weite unflexible Regelungen verhindert werden. Eine Kompetenzübertragung auf eine europäische Behörde ist insofern weder erforderlich noch sinnvoll.

**Aus Sicht der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmmmissionen sollten die örtlichen Gegebenheiten und Bedürfnisse im Bereich des Lärmschutzes deshalb auch künftig unter Wahrung der notwendigen Sicherheitsanforderungen standortnah beurteilt wer-**



den und entsprechend die Handlungs- und Entscheidungsmöglichkeiten auf nationaler Ebene bestehen bleiben.

**Sollte gleichwohl eine europaweite Regelung angestrebt werden, bedarf es aus unserer Sicht einer Ausnahmevorschrift entsprechend der in Artikel 1 des VO-Entwurfs formulierten Hauptziele eines gleichzeitig bestehenden hohen einheitlichen Niveaus der Flugsicherheit und des Umweltschutzes. Danach sollte im VO-Entwurf eine Ausnahmevorschrift vorgesehen werden, nach welcher sichergestellt wird, dass die Mitgliedstaaten aus Lärmschutzgründen von einzelnen Vorgaben abweichen dürfen, solange die Sicherheits- und Kapazitätsvorgaben gewahrt bleiben.** Für eine solche Ausnahmeregelung reichen die Flexibilitätsbestimmungen des Artikels 60 des VO-Entwurfs nicht aus, weil dieser nur dringende unvorhersehbare Umstände betrifft und nur auf Maßnahmen anwendbar sein soll, die sich nicht länger als eine Flugplanperiode erstrecken.

**Eine zentrale Rolle bei der Begrenzung der Lärmbelastung auch bei steigendem Flugverkehr spielen die Hersteller und Betreiber von Flugzeugen durch Konstruktion und Nutzung so lärmärmer Fluggeräte wie möglich.** Hierfür sieht der Verordnungsentwurf ebenfalls neue Regelungen vor, nach welchen die **EASA bei der Zulassung von Flugzeugen** u. A. auch umweltbezogene Anforderungen anzuwenden hat.

**Zu bemängeln ist, dass** in dem hierfür vorgesehen Anhang 3 der Verordnung **keine konkreten Vorgaben für einzuhaltende Lärmemissionen gemacht werden.** Dieses Aussparen einer Gewichtung ist aus unserer Sicht vor allem deshalb problematisch, weil in Bezug auf andere umweltrelevante Aspekte wie klimaschädliche Emissionen bereits zahlreiche Vorgaben und Anreize bestehen, zuletzt durch die neuen von der ICAO eingeführten Grenzwerte. Ein entsprechendes Pendant im Bereich des Lärmschutzes fehlt. Darüber hinaus gibt es beim Lärmschutz auch keine betriebswirtschaftlichen Anreize für den Einsatz des jeweils lärmärmsten Fluggeräts. Der Lärmschutz wird seit Jahren gegenüber klimabezogenen Zielsetzungen in den Hintergrund gedrängt. Die gesundheitlichen Folgen für die Betroffenen und Nachteile für die Lebensqualität in der Umgebung von Flughäfen durch Fluglärm sind jedoch durch zahlreiche Studien nachgewiesen, die auch der EU-Kommission vorliegen. Ein hinreichender Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm muss sich mithin auch und vor allem in der EU-Rechtssetzung widerspiegeln. Der Lärmschutz der Bevölkerung in der Umgebung von Flughäfen muss mindestens gleichwertig mit dem Klimaschutz beachtet werden.

**Nach unserer Auffassung sollte deshalb durch entsprechende Klarstellungen im Wortlaut sichergestellt werden, dass im Bereich der Lärmemissionen die strengstmöglichen Anforderungen anzuwenden sind und dem Lärmschutz auch im Verhältnis zu anderen Emissionen ausreichendes Gewicht beigemessen werden muss.**

Wir bitten Sie um Berücksichtigung unserer Positionierung im weiteren Rechtsetzungsverfahren. Für Rückfragen stehen wir ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Thomas Jühe  
Vorsitzender  
Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen