

Düsseldorf / Frankfurt a. M., den 18. Oktober 2017

Forderungen der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen (ADF) und der Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF) anlässlich der Koalitionsverhandlungen von CDU, CSU, Grünen und FDP im Bund

Fast alle gesetzlichen Regelungen zum Schutz vor Fluglärm (insbesondere das Luftverkehrsgesetz und das Fluglärmschutzgesetz) sind Bundesgesetze. Im Fluglärmbericht 2017 des Umweltbundesamtes wird der dringende Reformbedarf dieser Gesetze mit dem Ziel eines verbesserten Schutzes vor Fluglärm angemahnt. Auch der paritätisch besetzte und die Bundesregierung beratende Ausschuss nach § 32a LuftVG stellte vor wenigen Monaten einen solchen Verbesserungsbedarf fest und unterbreitete konkrete Vorschläge. Schließlich hat der Sachverständigenrat für Umweltfragen bereits im Jahr 2014 in einem umfassenden Sondergutachten die systematische rechtliche Benachteiligung der Fluglärm Betroffenen herausgearbeitet und gesetzliche Verbesserungen eingefordert. Seitdem wurden zahlreiche Studien zu den gesundheitlichen Auswirkungen von Fluglärm veröffentlicht, welche die Auswirkungen von Fluglärm auf Herz-Kreislauf-Erkrankungen bestätigten und neue Erkenntnisse über den Zusammenhang von Fluglärm und Depressionen bzw. das verzögerte Lesenlernen von Grundschulkindern lieferten.

Nachfolgend finden Sie die **wichtigsten Forderungen von ADF und BVF** an eine neue Bundesregierung mit der Bitte, diese im Koalitionsvertrag zu verankern:

1. Änderung des Luftverkehrsgesetzes:

- Festlegung eines **Vorrangs des aktiven Schallschutzes** vor passivem Schallschutz analog der Regelung für Schienen- und Straßenverkehrslärm im Bundes-Immissionsschutzgesetz.
- **Einführung nachhaltig wirksamer Instrumente und Anreizsysteme für leiseres Fliegen** (z. B. Lärmobergrenzen, Lärmkontingentierungen, Belohnungssysteme bei Umsetzung aktiver Schallschutzmaßnahmen, Nachtflugbeschränkungen oder Betriebsbeschränkungen für besonders laute Flugzeuge)

- **Höhere Gewichtung des Schutzes vor Fluglärm** durch Luftverkehrsbehörden und Flugsicherheitsbehörden (mindestens angemessene Berücksichtigung), nachvollziehbare Sicherheitsbelange sollen dabei auch weiterhin uneingeschränkt Vorrang behalten.
 - Etablierung eines **allgemeinen Lärmminimierungsgebotes** unter Beibehaltung der besonderen Berücksichtigung des unzumutbar von Fluglärm betroffenen Bereichs. Entsprechend soll nach dem Stand der Technik vermeidbarer Fluglärm verhindert und unvermeidbarer Fluglärm auf ein Mindestmaß beschränkt werden.
 - Verbesserung des **gesetzlichen Schutzniveaus in der gesetzlichen Nacht** von 22-6 Uhr mit dem Ziel, in sehr dicht besiedelten Gebieten und an besonders lärmsensiblen Standorten die Zahl nächtlicher Flugbewegungen kontinuierlich abzusenken und perspektivisch ganz in den Tagzeitraum zu verlagern.
 - Verankerung von bundesweit verbindlichen Mindestkriterien für die verursachergerechte **lärm- und emissionsbezogene Differenzierung der Entgelte**. Es muss eine tatsächliche finanzielle Anreizwirkung bestehen, um lärmarme Flugzeuge einzusetzen oder Nachtflüge zu vermeiden.
 - **Erweiterte Beteiligungs- und Klagerechte** für Kommunen, anerkannte Lärmschutz- und Umweltverbände sowie Lärmbetroffene bei der Festlegung von Flugrouten, der Festsetzung des Lärmschutzbereiches sowie bei Genehmigungen von Flughäfen.
 - Gesetzlich abgesicherte **Stärkung der Einwirkungsmöglichkeiten der Fluglärmkommissionen**: verbindliche Regelung von Aufgaben, Zusammensetzung und Mindestausstattung der Fluglärmkommissionen. Schaffung der erforderlichen **Rechtsgrundlagen für die Dachorganisation** Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen (ADF).
- 2. Änderung des Fluglärmschutzgesetzes und der nachgeordneten Verordnungen**
- **Absenkung der Schutzwerte des Fluglärmschutzgesetzes um mind. 5 bis 10 dB(A), alternativ Ausdehnung** der Gebietsgrenzen und **des Schutzniveaus** durch Änderung der Berechnungsmethoden (realitätsbezogene Berechnung 100:100 bei Mindest-Betriebsrichtungsanteil von 10%) bezogen auf die Anspruchsentstehung auf passiven Schallschutz. Die Ausdehnung der Schutzgrenzen ist insbesondere vor dem Hintergrund der bereits in Arbeit befindlichen Änderung der Berechnungsgrundlagen erforderlich, die zu einer Verkleinerung der Zonen führen wird.
 - **Beseitigung der Schlechterstellung von Bestandsflughäfen** gegenüber baulich wesentlich erweiterten Flughäfen und sonstigen Neubauten von Flughäfen bzw. zwischen zivilen und militärischen Flugplätzen.
 - **Beseitigung der erheblichen Schlechterstellung des Schutzstandards von Bestandsgebäuden** und von Gebäuden, für die früher bereits ein Anspruch auf die Er-

stattung passiven Schallschutzes bestand (z. B. im Rahmen freiwilliger Schallschutzprogramme).

- **Übernahme der Betriebs-, Unterhaltungs- und Erneuerungskosten** für bewilligte passive Schallschutzmaßnahmen (bei Erneuerungskosten zumindest soweit es sich um Zusatzaufwendungen aufgrund der Vorgaben des passiven Schallschutzes handelt).
 - **Berücksichtigung von Innenpegeln anstelle von Außenpegeln**, alternativ zumindest messtechnische Prüfung der Berechnungswerte aufgrund der Bauschalldämmmaße im Rahmen der Revision des Fluglärmschutzgesetzes.
 - **Mindestverbesserungsschwelle von 5 Dezibel** in Kombination mit einer Irrelevanzschwelle.
 - **Erforderlicher Schlafschutz auch für Kindertagesstätten** wie Kinderkrippen und Kindergärten (regelmäßige Nutzung auch tagsüber zum Schlafen).
 - **Sicherstellung einer hinreichenden Be- und Entlüftung** der schallgeschützten Gebäude in der Nachtschutzzone sowie allg. bei schutzbedürftigen Einrichtungen.
 - **Übernahme der kostensparenden Vereinfachung der Verkehrswertermittlung** für die Außenwohnbereichsentschädigung aus Hessen. Alternativ sollten die zuständigen Behörden die Möglichkeit erhalten, den unterstellten Pauschalwert anhand der offiziellen Bodenrichtwerte für das jeweilige Gebiet festzulegen.
 - **Beseitigung der zeitlichen Staffelung des Entstehens der Erstattungsansprüche** für Schallschutzmaßnahmen sowie für Außenwohnbereichsentschädigungen (stattdessen: sofortige Geltung mit Festlegung des Lärmschutzbereiches).
3. **Beibehaltung der Luftverkehrssteuer**; ggf. Umgestaltung mit dem Ziel einer stärkeren ökologischen Lenkungswirkung (z.B. Einführung einer Lärmkomponente, Einbeziehung der Luftfracht).
 4. Erarbeitung eines **ganzheitlichen Luftverkehrskonzeptes** der Bundesregierung im Einvernehmen von Verkehrs- und Umweltministerium mit Berücksichtigung der Lärm- und Umweltauswirkungen. Dabei sollte auch das Ziel der Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene verfolgt werden.
 5. **Abschaffung der Mehrwertsteuerbefreiung auf internationale Flugtickets**: Abschaffung der ungerechtfertigten Wettbewerbsverzerrung zwischen den Verkehrsträgern (Während die Bahn den vollen Mehrwertsteuersatz auf internationale Fahrkarten zahlt, sind Tickets für grenzüberschreitende Flüge von der Mehrwertsteuer befreit).
 6. Änderung der Rechtsgrundlage zur **Lärmaktionsplanung** (§ 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz): die Träger der Lärmaktionsplanung sollen in die Lage ver-

setzt werden, Maßnahmen zur Lärminderung umzusetzen. Schaffung einer Pflicht zur Erstellung von **verbindlichen Lärminderungskonzepten für Flughäfen** mit einer Festlegung definierter und messbarer Lärminderungsziele auf einer Zeitachse einschließlich der notwendigen Maßnahmen zur Zielerreichung und auch Sanktionen bei deren Nichterreichung.

7. Bereitstellung hinreichender **Ressourcen für die Forschung** und Planung **lärmarmen Flugverfahren** sowie die Entwicklung lärmarmen Fluggeräts bzw. lärmminimierender Umrüstkits.
8. Schaffung einer **deutschlandweit zuständigen Stelle**, die Lärminderungsmaßnahmen an stark belasteten bundesdeutschen Flughäfen **koordiniert und ggf. überwacht**.
9. Aktives Bemühen der Bundesregierung um ein **koordiniertes europäisches Vorgehen bei der Verbesserung des Schutzes** der Bevölkerung vor Fluglärm (Internationalisierung aktiver Schallschutzmaßnahmen).
10. **Berücksichtigung aktueller Belästigungskurven auf EU- und nationaler Ebene.** Die NORAH-Studie hat u. a. belegt, dass das Belästigungsniveau aufgrund von Fluglärm deutlich über den aktuell verwendeten Belästigungskurven liegt.
11. Schaffung hinreichender Beurteilungsgrundlagen für die **Festsetzung von Grenzwerten für Ultrafeinstaub-Belastungen auf EU-Ebene.** Bisher fehlen sowohl systematische Messungen als auch umfassende Wirkungsstudien zur Feststellung der gesundheitlichen Auswirkungen von Ultrafeinstaub, um auf diese Grundlage Grenzwerte festlegen zu können.