

# Zur Relevanz des Lärmschutzes im nationalen Luftverkehrskonzept

Mobilität ist ein Grundbedürfnis für Menschen und eine wesentliche Voraussetzung für individuelle Lebensqualität und Wirtschaftswachstum. Ihre Zunahme hatte dabei in den letzten Jahren und Jahrzehnten nicht nur positive Folgen. Insbesondere die Belastung durch Lärm hat die Akzeptanz immer neuer Infrastrukturvorhaben bei Teilen der Bevölkerung stark sinken lassen. Dies gilt für alle Verkehrsträger.

Insbesondere beim Fluglärm stehen alle am Prozess Beteiligten vor besonderen Herausforderungen. Wie kein anderer Verkehrsträger, so steht das Flugzeug stark im internationalen Wettbewerb. Sich weiter entwickelnde Luftverkehrsdrehkreuze, insbesondere im arabischen Raum, setzen deutsche Airlines und Flughäfen unter Druck. Gleichzeitig artikulieren immer mehr Bürgerinnen und Bürger, die von Fluglärm an und im Umfeld von Flughäfen betroffen sind, ihre berechtigten Interessen nach Ruhe.

Der Gesprächskreis Fluglärm in der CDU/CSU-Bundestagsfraktion will diese berechtigten Interessen aufgreifen. Gemeinsam wollen wir dem Fluglärmschutz noch stärkeres Gewicht verleihen und gleichzeitig die Luftfahrtindustrie im internationalen Wettbewerb nicht zusätzlich belasten.

Viel wurde bereits in den letzten Jahren für den Fluglärmschutz getan. Alle bisherigen Erfolge sollten jedoch Ansporn sein, im Bemühen um eine Verbesserung der Gesamtsituation nicht nachzulassen.

Im Koalitionsvertrag haben sich CDU, CSU und SPD darauf verständigt, die Lärmbelastung weiter zu reduzieren. Gleichzeitig soll die Rolle des Bundes bei der Planung eines deutschlandweiten Flughafennetzes gestärkt werden. Hierfür wird ein nationales Luftverkehrskonzept erarbeitet. Dieses Konzept muss auch eine umfassende Lärmvermeidungsstrategie beinhalten. Der Gesprächskreis Fluglärm nimmt dies zum Anlass, auf notwendige Maßnahmen zur Reduzierung der Fluglärmbelastung hinzuweisen. Handlungsbedarfe sind dabei den jeweiligen Prozessbeteiligten zugewiesen.

## Bund

Insbesondere Bundestag und Bundesregierung sind gefordert, wenn es gilt die Situation von Fluglärm-betroffene weiter zu verbessern.

Der Gesprächskreis Fluglärm in der CDU/CSU-Bundestagsfraktion setzt sich für folgende Punkte ein:

- Die Fluglärmkommissionen sollen, entsprechend den Bestimmungen im Koalitionsvertrag, gestärkt werden. Insbesondere müssen Anrainer-Kommunen leichterem Zugang zu den Gremien haben. Denkbar wäre hier eine Präzisierung des § 32b LuftVG, wonach als betroffene Gemeinde gilt, wer regelmäßig von Flugzeugen in einer Höhe von  $\leq 8.000$  ft über Grund überflogen wird. Gemeinden, die regelmäßig in Höhen über Grund von 9.000 ft bis 12.000 ft überflogen werden, sollen bei grundlegenden Änderung bzw. Neufestlegung von Flugrouten gehört werden.
- Bei der Festlegung von Flugrouten und Flugverfahren müssen Bevölkerung und Träger öffentlicher Belange besser eingebunden werden. Planungen für Flugrouten müssen parallel

zum Planfeststellungsverfahren erarbeitet und vorgestellt werden. Eine Einbeziehung der Flugrouten in das Planfeststellungsverfahren ist nicht sinnvoll, da spätere Änderungen (die auch zu einer Verbesserung der Lärmsituation führen können) nur durch ein zeitaufwendiges neues Verfahren umgesetzt werden könnten. Vielmehr sind auch bei nachträglichen wesentlichen Änderungen Bürger und die interessierte Öffentlichkeit mit einzubeziehen. Ein solches Verfahren könnte sich bei wesentlichen Änderung an der gängigen Praxis der eingeschränkten, erneuten Offenlegung orientieren.

- Das im Gutachten des Umweltbundesamtes (UBA) von März 2014 vorgestellte dreistufige Genehmigungsmodell bietet einen interessanten Ansatz. Jedoch bedarf es weiterer Verfahrensvorschläge für die Durchführung von Pilotprojekten zur Entwicklung oder zum Test neuer, künftig einsetzbarer, lärmärmer Verfahren und Techniken. Hier sollte es genügen, wenn Sicherheits- und Kapazitätsfragen zwischen Deutscher Flugsicherung (DFS) und Bundesamt für Flugsicherung (BAF) geklärt werden. Die Fluglärmkommissionen sind in diesen Prozess adäquat einzubeziehen und zu hören. Um eine sachgerechte Beurteilung der flugverkehrstechnischen Vorhaben zu ermöglichen, sollte ein Expertenrat auf nationaler Ebene eingerichtet werden, der Fluglärmkommissionen in ihrer Entscheidungsfindung unterstützt.
- Auch für Fluglärm sollten verbindliche Lärmgrenzwerte festgelegt werden. Hierzu bedarf es einer entsprechenden Ergänzung und Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG).
- Das in Anlage zu § 3 FluLärmG festgelegte Berechnungsverfahren sollte dahingehend geändert werden, dass das Einzelschallereignis genauso wie der Durchschnittspegel (verstanden als Durchschnitt aller tatsächlich stattgefundenen Einzelschallereignisse) nachvollziehbar gewichtet werden kann.
- Lärmschutztechnisch sollten militärische Übungsflüge und Kunst-/Ausbildungsflüge den zivilen Flügen gleichgestellt werden.
- Zur Beurteilung von Lärmauswirkungen sollten künftig generell keine akustischen Kriterien, sondern Betroffenheitskriterien, aufbauend auf dem Frankfurter Lärmindex genutzt werden.
- Die Berichtspflicht der Bundesregierung aus § 2 Abs. 3 FluLärmG sind dahingehend zu ändern, dass nach 2017 alle drei Jahre dem Deutschen Bundestag ein Bericht über die Entwicklung der Fluglärmbelastung vorzulegen ist. Dieser Bericht soll auch die in § 2 Abs. 2 FluLärmG normierten Grenzwerte sowie den aktuellen Stand der Lärmwirkungsforschung, der Flugtechnik sowie der Lärmvermeidungsforschung enthalten.
- Der Haushaltsgesetzgeber ist gehalten, die Mittel für die Lärmwirkungsforschung auf hohem Niveau zu verstetigen. Von besonderer Bedeutung ist hierbei das im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie angesiedelte Luftfahrtforschungsprogramm.
- Durch die Etablierung eines verkehrsträgerübergreifenden „Kompetenzzentrums Verkehrslärm“ kann die wissenschaftliche Diskussion sowie die Forschung neue Impulse erhalten und stärker strukturiert und koordiniert arbeiten. Außeruniversitäre Forschungseinrichtungen und Wirtschaft sind mit einzubeziehen.
- Bestehende Nachtflugverbote müssen erhalten und, soweit möglich, auf die gesetzliche Nachtruhe zwischen 22 Uhr und 6 Uhr erweitert werden. Über Nachtflugverbote muss im Rahmen des jeweiligen Planfeststellungsverfahrens diskutiert und beschlossen werden, auch über deren Dauer. Bei den Planungen sind die Randzeiten zum Schutz der Bevölkerung besonders zu berücksichtigen. Flugbegrenzungen. Dort, wo ein generelles Nachtflugverbot nicht möglich ist, müssen Nachtflugbeschränkungen gelten. Bestehende Betriebsgenehmigungen müssen mit Blick auf die Wohnbebauung kritisch überprüft werden. Eine sichere Rechtsgrundlage für notwendige Einschränkungen muss geschaffen werden.

## Bundesländer

Bei Bau und Ausbau von Flughäfen kommt den Bundesländern eine Schlüsselrolle zu. Der Gesprächskreis Fluglärm in der CDU/CSU-Bundestagsfraktion setzt sich für folgende Punkte ein:

- Die Abstimmung zwischen Bundesländern bei Flughafenneu- und –ausbauten sollte, unter Einbeziehung des Bundes, verstärkt und ausgebaut werden. Ein nationaler Lenkungsreis, dem die Verkehrsminister der Länder sowie des Bundes angehören, könnte ein geeignetes Format hierfür sein.
- Im Rahmen einer verstärkten Koordinierung sollten die Bundesländer auch dem Aspekt der Intermodalität zu anderen Verkehrsträgern bei der Planung und Umsetzung von Flughafenerweiterungen stärkere Beachtung zukommen lassen.
- Zur Unterstützung von Forschung und Entwicklung sollten die Bundesländer prüfen, ob und wenn ja an welchen Hochschulen und Fachhochschulen Lehrstühle und Forschungseinrichtungen zur Lärmvermeidungs- und Lärmverringerrungsforschung eingerichtet werden können. Das neu zu gründende, verkehrsträgerübergreifende Kompetenzzentrum Verkehrslärm kann hier eine geeignete, außeruniversitäre Ergänzung sein.

## Deutsche Flugsicherung (DFS)

Mit ihren Vorgaben für Flughöhen und Routen nimmt die DFS maßgeblichen Einfluss darauf, wer von Fluglärm stärker oder weniger stark betroffen ist. Aus diesem Grund ergeben sich in ihrem Geschäftsbereich einige Ansatzpunkte für Optimierungen.

Der Gesprächskreis Fluglärm in der CDU/CSU-Bundestagsfraktion setzt sich für folgende Punkte ein:

- Lärmschutz sollte als Ziel der DFS regulatorisch verankert werden.
- Die Praxis der Einzelverkehrsfreigaben, die ein Abweichen von Standardrouten und Verfahren unterhalb von 12.000 ft über Grund bewirken, ist kritisch zu überprüfen. In einigen Fällen können diese zu einer Lärmentlastung von Gebieten führen. Häufig bewirken sie jedoch eine gegenteilige Empfindung. Eine stärkere Bindung an festgesetzte Flugrouten scheint sinnvoll.
- Die Gleitanflugverfahren und die Verfahren für den kontinuierlichen Steigflug sollten an allen deutschen Flughäfen genutzt werden.

## Airlines

Auch die Fluggesellschaften können mit ihrer Firmenpolitik einen wesentlichen Beitrag zur Reduzierung des Fluglärms, insbesondere in den frühen Morgen- und den späten Abendstunden leisten.

Der Gesprächskreis Fluglärm in der CDU/CSU-Bundestagsfraktion setzt sich für folgende Punkte ein:

- Es sollte ein gesetzliches Anreizsystem zur Erneuerung der Flugzeugflotten initiiert werden. Ältere Flugzeuge müssen schneller ausgemustert oder fluglärmverringerrnd ertüchtigt werden. Das Durchschnittsalter der Flugzeugflotten sollte in den nächsten Jahren signifikant sinken.
- Die Anzahl der Randzeitenflüge, also jeweils eine Stunde vor/nach dem Nachtflugverbot, sollte reduziert werden.

## Flughäfen

Attraktivität und Leistungsfähigkeit der Flughäfen sind für den Wirtschaftsstandort Deutschland von großer Bedeutung. In ihrer Rolle als Infrastrukturdienstleister nehmen die deutschen Flughäfen heute bereits ihre Aufgabe des Lärmschutzes und der Lärmvermeidung wahr. Häufig kommt ihnen jedoch lediglich eine vollziehende Aufgabe anderenorts getroffener Entscheidungen zu.

Der Gesprächskreis Fluglärm in der CDU/CSU-Bundestagsfraktion setzt sich für folgende Punkte ein:

- Die Akzeptanz von Flughäfen in der jeweiligen Region hängt stark von der Kommunikation und Transparenz der Betreibergesellschaften ab. Der Gesprächskreis Fluglärm appelliert daher an die deutschen Flughäfen, ihre Bemühungen um bessere und schnellere Information der Bevölkerung sowie um Transparenz bei Entscheidungsfindungen weiter zu intensivieren. Offene Dialogforen mit Bürgerinitiativen, Fluggesellschaften und weiteren am Prozess Beteiligten können hierfür passende Formate sein.
- Bezüglich der Ausgestaltung ihres Entgeltsystems sind die Flughäfen aufgefordert, dem Lärmaspekt stärkere Berücksichtigung einzuräumen. Gleiches gilt für die Genehmigungsbehörden. Insbesondere müssen sich Start- und Landeentgelte in den Randzeiten (eine Stunde vor und nach einem Nachtflugverbot) der Höhe nach deutlich von den Entgelten zu den übrigen Tageszeiten unterscheiden. Gegebenenfalls notwendige gesetzliche Anpassungen, auch auf EU-Ebene, müssen geprüft werden.
- Bei Flughafenerweiterungen sollte die Öffentlichkeit zum frühestmöglichen Zeitpunkt in die Entscheidungsfindung mit einbezogen werden. Insbesondere muss dargelegt werden, ob es sich um eine wesentliche bauliche Änderung handelt, die zu einer Ausweitung des Flugbetriebs führt. Der Gesetzgeber sollte prüfen, ob gegebenenfalls eine rechtliche Anpassung notwendig ist um den Begriff der Wesentlichkeit in solchen Fällen zu definieren.
- Der Gesprächskreis Fluglärm setzt sich dafür ein, dass der stetig steigenden Belastung der Menschen durch Lärm und auch durch Ultra-Feinstaub zukünftig vermehrt Rechnung getragen wird. Alle Verantwortlichen sind aufgefordert dafür Sorge zu tragen, dass neben dem Einsatz modernster technischer Möglichkeiten gerade in Ballungszentren die Belastung verringert wird.
- Die Flughäfen sollten aktiv darauf hinwirken, dass die von der ICAO für sie empfohlenen lärmindernden An- und Abflugverfahren auch umgesetzt und durchgeführt werden.

## Flugzeugbauer

Wesentlicher und entscheidender Ansatzpunkt ist die Lärmvermeidung an der Quelle. Im Bereich des Triebwerkbaus sind hier in den letzten Jahren und Jahrzehnten erhebliche Fortschritte erzielt worden. Gleiches gilt für die Möglichkeiten der Lärmreduzierung an der Hülle des Flugzeugs. Die Flugzeugbauer sollten weiter ermuntert werden, neben Einsparungen beim Treibstoffverbrauch auch weiterhin konsequent an der Reduzierung der Lärmmentstehung am Fluggerät zu sorgen. Dazu zählt auch die Vermeidung von geräuschvollen Luftverwirbelungen an der Flugzeuoberfläche.

Staatliche Mittel für Forschung und Entwicklung im Luftfahrtbereich können hier nur eine Ergänzung eigener Aufwendungen von Unternehmen und Unternehmensverbänden sein.