

Mobilität ist die Grundlage unserer vernetzten Welt. Die Zunahme des Verkehrs auf allen Verkehrsträgern (Luft, Straße und Schiene) hat – trotz der Nutzung lärmreduzierender Technologien – zu einem stetigen Anwachsen der Lärmbelastung geführt. Wissenschaftliche Studien haben bestätigt, dass ständiger Verkehrslärm zu Gesundheitsschäden führen kann. Nicht zuletzt deshalb ist die Toleranz der Bevölkerung für Verkehrslärm stark gesunken und der Widerstand gegen große Verkehrsprojekte erheblich gestiegen.

Vor diesem Hintergrund stellen sich auch CDU und CSU der Herausforderung gesundheitlicher Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm. Der Arbeitskreis Fluglärm innerhalb der CDU-/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag will die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung mit den Faktoren Gesundheits- und Umweltschutz nachhaltig versöhnen und hat daher speziell mit Blick auf den Fluglärm folgende Ziele definiert:

1. Ergänzung des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG – aktiver Lärmschutz)

- Stärkung des Umweltbundesamtes bei der Festlegung der Flugrouten durch eine Änderung des § 32 Abs. 4c Satz 2 LuftVG: „Verordnungen nach Absatz 4 Satz 1 Nr. 8, die von besonderer Bedeutung für den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm sind, **sollen** im **Einvernehmen** (bislang „Benehmen“) mit dem Umweltbundesamt erlassen **werden**.“
- Schaffung einer gegenüber der bestehenden Rechtslage erweiterten Rechtsgrundlage für die Festsetzung von nachträglichen Auflagen/Betriebsbeschränkungen für das Betriebsregime eines bestehenden Flughafens unter angemessener Beteiligung der Öffentlichkeit. In diesem Zusammenhang muss von der Bundesregierung verhindert werden, dass die geplante EU-Betriebsbeschränkungsverordnung (deren Entwurf bereits vorliegt und zu der der Umwelt- und der Verkehrsausschuss des EU-Parlamentes gegenwärtig eine Stellungnahme abgeben) den Vorrang des passiven vor dem aktiven Schallschutz unter dem Stichwort „Kosteneffizienz“ unmittelbar wirksam für die Mitgliedsstaaten festschreibt. Denn damit werden nachträgliche Betriebsbeschränkungen z. B. in den Nachtrandstunden für die wichtigen deutschen Flughäfen in das Ermessen der EU-Kommission gestellt. Die gleichen Nachteile würden auch für sonstige Lärmschutzmaßnahmen gelten.
- Veränderung der Zusammensetzung der Fluglärmkommissionen durch Ergänzung des § 32b Absatz 4 LuftVG: Der Kommission sollen – sofern wegen der Auswirkungen des Fluglärms erforderlich **länderübergreifend** - angehören: Vertreter der vom Fluglärm in der Umgebung des Flugplatzes betroffenen Gemeinden, Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, Vertreter der Luftfahrzeugehalter, Vertreter des Flugplatzunternehmers,

Vertreter der von **den** Landesregierungen bestimmten obersten Landesbehörden. In die Kommission können weitere Mitglieder berufen werden, soweit es die besonderen Umstände des Einzelfalles erfordern. In die Kommission sollen nicht mehr als 15 Mitglieder berufen werden. Die Mitgliedschaft ist ehrenamtlich.

- Weiterentwicklung des Planfeststellungsrechts zur Sicherstellung einer frühzeitigen und stärker verbindlichen Öffentlichkeitsbeteiligung, **auch bei der Frage der Flugroutenfestlegung.**
- Verbindliche Beschränkung der Möglichkeiten der DFS zur Gewährung von Einzelfreigaben (so genannte „Directs“) zum Verlassen der festgelegten Flugrouten, z.B. durch Änderung der internen Dienstanweisungen durch das BMVBS. Dies soll ausschließlich aus Sicherheitsgründen möglich sein.
- Der Sicherheitsaspekt steht bei der Festsetzung von Flugrouten und Flugverfahren immer an erster Stelle. Darüberhinaus müssen Lärm- und Gesundheitsschutz gegenüber wirtschaftlichen Interessen in der Praxis einen deutlich höheren Stellenwert als derzeit erhalten.

2. Überarbeitung des Fluglärmschutzgesetzes (FluLärmG – passiver Lärmschutz)

- Überprüfung der rechtlichen Regelungen und der Grenzwerte, um den aktuellen technologischen und flugverfahrenstechnischen Entwicklungen gerecht zu werden, sowie Änderungsvorschläge aus den Erfahrungen der aktuellen Vollzugspraxis einzubringen.
- Bei der Überprüfung des Fluglärmschutzgesetzes sind die neuesten Erkenntnisse aus der Lärmwirkungsforschung verbindlich zu berücksichtigen. Das UBA ist sachlich und personell entsprechend auszustatten.
- Weiterentwicklung der Lärmberechnungsverfahren und Anpassung der 1. Fluglärmschutzverordnung.

3. Weiterentwicklung der Zulassungsgrenzwerte für Fluglärmemissionen auf internationaler Ebene (ICAO)

Die Zulassungsgrenzwerte müssen auf internationaler Ebene (ICAO) verschärft werden. Die Bundesregierung soll sich für eine ambitionierte Weiterentwicklung einsetzen.

4. Harmonisierung der gesetzlichen Immissionsschutzregelungen auf nationaler und europäischer Ebene

- Dabei sind die jeweiligen Berechnungsverfahren sowie die Lärmbewertungsmethoden und die Rechtsfolgen zu harmonisieren.
- Die umweltökonomischen Mindestbedingungen sind einheitlich anhand des Verursacherprinzips zu gestalten. Bei der Staffelung der Landeentgelte sind

Lärm- bzw. Schadstoffemissionen einheitlich als Kostenfaktor anzusetzen. Eine europa- und weltweit harmonisierte Lösung ist anzustreben.

- Eine Aushöhlung des nationalen Lärmschutzniveaus über die europäische Ebene – etwa im Rahmen der zurzeit beratenen VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union im Rahmen eines ausgewogenen Ansatzes sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2002/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates - muss durch die Bundesregierung verhindert werden.

5. Zusätzliche Mittel zur Erforschung leiser Flugzeugtechnologien

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) unterstützt im Rahmen des vierten Aufrufs des vierten zivilen Luftfahrtforschungsprogramms (LuFo IV-4) von 2012 bis 2015 Forschungs- und Technologievorhaben der zivilen Luftfahrt am Standort Deutschland. Ziel ist dabei die Entwicklung eines nachhaltigen und wirtschaftlichen Lufttransportsystems der Zukunft an. Dadurch soll insbesondere auch die Lärmbelastung im Flughafenumfeld reduziert werden. Hierzu werden bis zu 240 Millionen € an Fördermitteln zur Verfügung gestellt. Diesen Ansatz gilt es auszubauen und zusätzliche Mittel für die Erforschung neuer lärmarmer Technologien und Verfahren bereitzustellen, um so deren Markteinführung zu beschleunigen.

6. Schaffung einer tragfähigen finanziellen Grundlage für die Lärmwirkungsforschung

- Lärmwirkungsforschung ist momentan nicht originär im Haushaltseinzelplan des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) aufgeführt, aber als Teilbereich der Gesundheitsforschung anzusehen, da er die Wirkungen des Lärms – etwa durch Flug-, Schienen- und Straßenverkehr – auf den Menschen und dessen medizinischen Folgen (z.B. Herz-Kreislauf-Erkrankungen) analysiert.
- Fördermaßnahmen sollen auch die Lärmwirkungsforschung einbeziehen.

7. Finanzierung der Forderungen des Positionspapiers

Mit der Umsetzung der Forderungen des Positionspapiers sind für die Luftverkehrswirtschaft finanzielle Lasten verbunden. Zur Kompensation dieser Kosten ist die Abschaffung der Luftverkehrsabgabe kritisch zu prüfen, die seit dem 1.1.2011 beim Abflug von einem inländischen Standort erhoben wird. Nach der Einbeziehung des Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel ist die ursprünglich lediglich als Übergangsregelung bis zu diesem Zeitpunkt konzipierte Abgabe nicht mehr notwendig.