

28.06.2017

Forderungen der Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BfV) zur Bundestagswahl am 24.9.2017

Nach Angaben des Umweltbundesamtes fühlt sich rund ein Viertel der deutschen Bevölkerung von Flugverkehr gestört oder belästigt. Es gibt einen eindeutigen Wirkzusammenhang zwischen Fluglärm und Herz-Kreislaufkrankungen und mentalen Erkrankungen. Neue Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung bestätigen zudem, dass dem Gesundheitsschutz mit den derzeitigen Gesetzen nicht ausreichend Rechnung getragen wird. Außerdem erschwert Fluglärm Arbeiten und Lernen und mindert den Wert von Immobilien. Ein besserer Schutz vor Fluglärm, aber auch die Reduzierung von Schadstoffen und Emissionen des Luftverkehrs sollten daher zu zentralen umweltpolitischen Aufgaben einer neuen Bundesregierung werden. Insbesondere fordert die BfV in diesem Zusammenhang:

- 1.) Schaffung einer Regelung im Luftverkehrsgesetz, die **aktivem Schallschutz vor passivem Schallschutz Vorrang** einräumt analog der Regelung für Schienen- und Straßenverkehrslärm im Bundes-Immissionsschutzgesetz. Entsprechend soll nach dem Stand der Technik vermeidbarer Fluglärm verhindert und unvermeidbarer Fluglärm auf ein Mindestmaß beschränkt werden.
- 2.) **Einführung echter Immissionsschutzgrenzwerte** (für Dauerschall- und Spitzenpegel), die den Flughafenbetreiber zwingen, aktiven Lärmschutz zu betreiben, z.B. mit Hilfe von Nachtflugbeschränkungen, Betriebsbeschränkungen für besonders laute Flugzeuge oder Lärmkontingentierungen.
- 3.) **Umgestaltung der Luftverkehrssteuer** mit dem Ziel einer stärkeren ökologischen Lenkungswirkung:
 - a.) Erweiterung der Luftverkehrssteuer um eine Lärmkomponente,
 - b.) Einbeziehung der Luftfracht in die Luftverkehrssteuer.
- 4.) Verankerung von bundesweit verbindlichen Mindestkriterien für die verursachergerechte **lärm- und emissionsbezogene Differenzierung der Entgelte** im Luftverkehrsgesetz. Es muss eine tatsächliche finanzielle Anreizwirkung bestehen, um lärmarme Flugzeuge einzusetzen oder Nachtflüge zu vermeiden.
- 5.) **Gesetzliche Verankerung des Vorsorgeprinzips** wie in § 5 BImSchG. Flughäfen dürfen keine schädlichen Umwelteinwirkungen, Gefahren oder erhebliche Belästigungen hervorrufen. Darüber hinaus müssen nach dem Stand der Technik Vorsorgemaßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm getroffen werden.

- 6.) Einführung eines **generellen Nachtflugverbotes** für die Nachtzeit zwischen 22 und 6 Uhr im Luftverkehrsgesetz. Ausnahmen davon müssen einer besonderen Rechtfertigung unter Wahrung des Gesundheitsschutzes unterliegen.
- 7.) Verankerung eines gesetzlichen **Lärminderungsgebotes für die Luftfahrtbehörden und die Flugsicherungsorganisationen**, wonach Fluglärm grundsätzlich und insbesondere während der Nachtstunden zu reduzieren ist. Lärmschutz ist bei der Flugroutenfestlegung mit höherer Priorität als bisher zu berücksichtigen.
- 8.) **Grundlegende Reform des Fluglärmschutzgesetzes** sowie der **drei Verordnungen zum Fluglärmschutzgesetz**, insbesondere:
 - a.) deutliche Absenkung der Lärmwerte zur Festsetzung des Lärmschutzbereiches (mindestens 5 bis 10 dB(A)) entsprechend der Erkenntnisse der Lärmwirkungsfor-schung; als Schutzziele sind entsprechende Innenpegel festzulegen,
 - b.) Beseitigung der Schlechterstellung von Bestandsflughäfen gegenüber baulich wesentlich erweiterten Flughäfen (keine Differenzierung zwischen Bestands- und Ausbausituationen bzw. zwischen zivilen und militärischen Flugplätzen),
 - c.) Beseitigung der zeitlichen Staffelung des Entstehens der Erstattungsansprüche für Schallschutzmaßnahmen sowie für Außenwohnbereichsentschädigungen (statt-dessen: sofortige Geltung mit Festlegung des Lärmschutzbereiches),
 - d.) lärmsensible Einrichtungen in der Tag-Schutzzone 2 (Kindergärten, Grundschulen usw.) sollten einen Erstattungsanspruch für passiven Schallschutz erhalten,
 - e.) Streichung der Höchstkostengrenze für Schallschutzmaßnahmen sowie der Ab-schläge von 3 dB(A) bei Bestandsimmobilien bzw. von 8 dB(A) bei bestehenden Gebäuden, an denen bereits früher bauliche Schallschutzmaßnahmen durchge-führt wurden, bei der Flugplatz-Schallschutzmaßnahmenverordnung (2. FlugLSV),
 - f.) Wartung, Unterhalt und ggf. Erneuerung der passiven Schallschutzmaßnahmen sollten verursachergerecht vom Flughafenbetreiber finanziert werden.
- 9.) Erarbeitung eines **ganzheitlichen Luftverkehrskonzeptes** der Bundesregierung im Einvernehmen von Verkehrs- und Umweltministerium mit Berücksichtigung der Lärm- und Umweltauswirkungen. Die Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene ist im Luftverkehrskonzept vorzuschreiben.
- 10.) **Erweiterte Beteiligungs- und Klagerechte** für Kommunen, anerkannte Lärm-schutz- und Umweltverbände sowie Lärmbetroffene bei der Festlegung von Flugrou-ten, der Festsetzung des Lärmschutzbereiches sowie bei Genehmigungen von Flug-häfen. Gesetzlich abgesicherte **Stärkung der Einwirkungsmöglichkeiten der Flug-lärmkommissionen**: verbindliche Regelung von Aufgaben, Zusammensetzung und Mindestausstattung der Fluglärmmmissionen.
- 11.) 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.