

1. Klimaverträgliches Fliegen

Luftverkehr ist der klimaschädlichste Verkehrsträger. Aufgrund des Bundesverfassungsgericht-Urteils zum Klimaschutzgesetz muss auch der Luftverkehr strengere Emissionsreduktionsziele einhalten. Mit welchen konkreten Maßnahmen möchten Sie das Fliegen klimaneutral machen?

CDU	SPD	Grüne	FDP	Linke
<p>Für CDU und CSU ist es wichtig, dafür zu sorgen, dass am Standort Deutschland synthetische Kraftstoffe (SAF) entwickelt und produziert werden. Flüge, bei denen alternative Kraftstoffe eingesetzt werden, wollen wir von der Luftverkehrssteuer befreien</p>	<p>Der Beschluss des BVerfG vom März dieses Jahres sagt explizit nichts über die Klimaziele des Flugverkehrs und verlangt auch keine spezifischen Maßnahmen. Das Gericht hat festgestellt, dass §§ 3 u.4 des KSG gegen die Verfassung verstoßen, weil erstens über zur Dekade 2031 - 2040 im Gesetz keine jahresscharfen Reduktionsziele verankert sind und zweitens diese Zielfestlegung nicht per VO-Ermächtigung erfolgen darf, sondern nur vom Gesetzgeber selbst. Mit der Novelle des KSG hat der Deutsche Bundestag diese Auflagen erfüllt. Zur klimaneutralen Gestaltung des Luftverkehrs ist die Entwicklung klimaneutraler, synthetischer Kraftstoffe der wichtigste Baustein. Die verbindliche Beimengungsquote ist ein wichtiger erster Schritt. Daneben setzen wir uns dafür ein, dass innerdeutsche Flüge durch ein weiter ausgebauten Bahnnetz an Attraktivität verlieren.</p>	<p>... wollen die Entwicklung von Technologien unterstützen, die den Ausstoß von Klimagasen reduzieren und durch gezielte Maßnahmen dazu beitragen, dass sie schnell zum Einsatz kommen. CO2-Einsparungen müssen zunächst vor allem durch den Einsatz von synthetischen Treibstoffen erfolgen, die CO2-neutral verbrennen, sofern sie mit grünem Strom hergestellt wurden. Den Ausbau der Erneuerbaren und den Hochlauf solcher Treibstoffe zu industriellem Maßstab wollen wir fördern. Daneben müssen verbesserte Flugzeuge und klimaschonende Flugverfahren zum Einsatz kommen. Damit sich Klimaschutz bezahlt macht, wollen wir geeignete Rahmenbedingungen schaffen, die einen angemessenen CO2-Preis und eine ehrgeizige Beimengungsquote für synthetische Treibstoffe umfassen. Solange kein Technologiesprung die Wende bringt und solange grüner Strom ein knappes Gut ist, darf das Verkehrswachstum nicht so weitergehen (s.a. Frage 3).</p>	<p>Der Emissionshandel ist für uns das zentrale Instrument zum Erreichen der Klimaschutzziele. Innereuropäische Flüge werden so bereits erfasst und haben damit einen verlässlichen Pfad zu stetiger CO2-Ersparnis. Mit CORSIA ist eine weltweite Regelung diesbezüglich bereits gestartet. Den Emissionshandel zu stärken bedeutet damit langfristige Planungssicherheit für die Zukunftsinvestitionen der Luftfahrtindustrie und der Luftverkehrswirtschaft. Das macht Investitionen in nachhaltige Antriebe, Werkstoffe und weitere Technologien attraktiver und stärkt damit sowohl den Forschungs- und Luftfahrtstandort Deutschland als auch die Nachhaltigkeit.</p>	<p>Die Linke bittet um Entschuldigung. Offenbar wurde aufgrund eines technischen Fehlers die Anfrage nicht übermittelt!</p>

2. Umweltschädliche Subventionen

Das Geschäftsmodell des Luftverkehrs beruht auf dem Prinzip, der Umwelt und der Gesellschaft einen erheblichen Teil der Kosten aufzulasten, um günstige Ticketpreise anbieten zu können. Welche umweltschädliche Subventionen im Luftverkehr wollen Sie abbauen?

CDU	SPD	Grüne	FDP	Linke
<p>Klimaneutralität wird ein Wettbewerbsvorteil unserer Wirtschaft werden. Investitionen in Klimatechnologien und Energieeffizienz zur CO₂-Reduktion sollen künftig steuerlich besser abgesetzt werden können. Im Rahmen einer Klimaeffizienzreform wollen wir auf das Klimapaket aufbauen und energiebezogene Steuern, Umlagen und Entgelte stärker auf CO₂-Ausstoß ausrichten.</p>	<p>Eine zukünftige Energiebesteuerung sowie THG-Bepreisung wird dem Grundsatz folgen, dass externe Kosten internalisiert werden. Einige Ticketpreise sind in der Tat eindeutig zu niedrig. Dem kann allerdings nicht, wie versucht, mit einer Steigerung der LuftVSt begegnet werden, weil mit diesem Instrument das Surge-Pricing-System nicht außer Kraft gesetzt werden kann. (ImZweifelsfälle ist ein Low-Cost-Ticket bei sonst freibleibendem Platz auf jeden Fall ein Deckungsbeitrag, egal in welcher Höhe auch immer.) Wichtig wäre eine Preisbildung die europaweit nicht unter den Gestehungskosten aus Steuern und Abgaben liegen darf. Dies würde Billigtickets wirksam verhindern. Überdies sollte - auch dies europaweit – dafür Sorge getragen werden, dass die bei Lowcostern üblichen Dumpinglöhne nicht mehr möglich sind. Was konkret bedeuten könnte, dass Start- und Landerechte an die Existenz und die Einhaltung von Tarifverträgen gekoppelt sind. Eine Kerosinbesteuerung wie jetzt im Fit for 55-Package gefordert, begegnet dem Hinweis, dass dann die Gefahr besteht, dass sich Interkontinentalverkehre auf Hubs außerhalb von Europa verlagern. Es wäre für das Klima wenig gewonnen, würden vollgetankte Maschinen von diesen Airports EU-Flugplätze anfliegen, um dann, ohne zu tanken, wieder zum Ausgangspunkt zurückzufiegen oder einen weiteren außereuropäischen Airport anzusteuern. Das heißt: Es wird eine Besteuerung geben, sie sollte nur „klüger“ sein als der bisherige Vorschlag, der den konterkarierenden Reboundeffekt auslösen kann.</p>	<p>... fordern seit langem, dass Kerosin versteuert und die Mehrwertsteuer auf internationale Flüge erhoben wird. Bis dahin soll eine angehobene und ökologisch ausgestaltete Luftverkehrsteuer einen Ausgleich schaffen. Der laufende Betrieb von Flughäfen darf nicht mehr subventioniert werden, so wie es die EU ab 2024 vorschreibt. Die Flugsicherungsdienste, die regelmäßig durch mehrstellige Millionenbeträgen unterstützt werden, müssen kostendeckende Gebühren verlangen. Auch die Luftsicherheitsgebühren, die der Polizei erstatten werden, müssen künftig überall kostendeckend sein. Bestrebungen, immer neue Kostenbestandteile der Allgemeinheit anzulasten, müssen aufhören. Insbesondere gilt das für die Kosten – und das menschliche Leid -, die durch lärm- und luftschadstoffbedingte Erkrankungen entstehen. Abhilfe müssen hier neue und strengere Grenzwerte schaffen.</p>	<p>Wir geben Treibhausgasen mit dem Emissionshandel einen Preis, weshalb eine zusätzliche Lenkung über Steuern und Abgaben nicht nötig ist. Einseitige nationale Schritte sind nicht sinnvoll. Die Luftverkehrssteuer wollen wir abschaffen, um die Investitionskraft der Luftverkehrswirtschaft zu stärken, damit Fluggesellschaften gezielt und effizient in modernes Fluggerät und neue Infrastrukturen investieren können.</p>	

3. Reduzierung des Luftverkehrs

Weil Fliegen besonders klima- und umweltschädlich ist, sollte der Flugbetrieb nicht in allen Teilen aufrechterhalten und zu alten Wachstumszielen zurückkehren. Welche konkreten Maßnahmen strebt Ihre Partei zur Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger an?

CDU	SPD	Grüne	FDP	Linke
<p>CDU und CSU werden die Verbindungen auf der Schiene zu den Drehkreuzflughäfen bzw. internationalen Flügen ausbauen und das Umsteigen zwischen Flug und Zug für Kunden verbessern. Die Verkehrsträger sollen so vernetzt werden, dass ihre jeweiligen verkehrlichen, ökonomischen und ökologischen Vorteile optimal genutzt werden können. Die unionsgeführte Bundesregierung hat zum 1. April 2020 die Luftverkehrsteuer angehoben. Damit wurde ein Baustein des Ende 2019 beschlossenen Klimaschutzprogramms 2030 umgesetzt und Anreize für umweltgerechtes Verhalten im Luftverkehr gesetzt. Mit den Einnahmen wurde im Gegenzug der Mehrwertsteuersatz auf Bahntickets im Fernverkehr von 19 auf 7 Prozent gesenkt. Damit wurde ein Anreiz zum Umstieg auf die Schiene geschaffen.</p>	<p>Einen guten Hintergrund gibt zu diesem Sachverhalt eine Studie unter Beteiligung des DLR: The contribution of global aviation to anthropogenic climate forcing for 2000 to 2018 - ScienceDirect</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Es muss dafür Sorge getragen werden, dass Fliegen mehr und mehr mit THG-neutralen Sustainable Aviation Fuels stattfindet. Dies senkt nicht nur den CO₂-Emissionsanteil, sondern auch die rein nichtverbrennungsinduzierten Luftschadstoff und Partikel, Besonders letztere tragen zur Kondensstreifen- und damit Zirrenbildung bei. Die Flugzeughersteller, hier z.B. Airbus, arbeiten an Maschinen, die auf der kurzen Strecke elektrisch unterstützt fliegen, auf der Mittelstrecke auch grünes H₂ direkt in den Turbinen verbrennen. 2. Es müssen Höhenprofile geflogen werden, die die Nicht-CO₂-Effekte minimieren. Das sind in der Regel – allerdings nicht immer – niedrigere Flughöhen, die allerdings wegen des höheren Luftwiderstandes mehr CO₂-Emissionen bewirken. Diese gegenläufige Abhängigkeit (Trade off) muss austariert werden. 3. Die Flugrouten müssen die kürzesten Verbindungen sein. 4. Kurzstreckenflüge - < 400 km – sollten auf die Schiene verlagert werden. Dies geschieht schon heute dort, wo die Bahnen zeit- und komfortattraktive Verbindungen anbieten. So gibt auf den Relationen Hannover-Berlin, Berlin-Hamburg, Frankfurt-Köln, Berlin-Nürnberg keine Direktflüge mehr. Es ist zu erwarten, dass der integrierte Taktfahrplan der Bahn (D-Takt) ab 2030 weitere Kurzrelationen ersetzt. Die beispielhaft genannten Relationen sind ohne ordnungsrechtlich Intervention weggefallen. Es muss dafür gesorgt werden, dass z.B. das Gepäck durchgecheckt werden kann. Die Hubs müssen an die Fernbahn angebunden sein. 	<p>Im Zentrum unserer Verkehrspolitik steht eine Bahnoffensive. Dazu gehört ein Nachtzugnetz, das auf Strecken von bis zu 2.000 km verkehren soll. Für den Tag soll es ein Sprinter-Netz geben, das Non-Stop-Verbindungen zwischen den Metropolen anbietet. Das Fernverkehrsnetz wollen wir dafür ausbauen, in Deutschland und über die Grenzen hinweg. Die Takte wollen wir verdichten und besser koordinieren. Dafür wollen wir GRÜNE die Bahn umstrukturieren und die Investitionsmittel erhöhen. Im Luftverkehr sollen umweltschädlichen Subventionen abgebaut und ein angemessener CO₂-Preis erhoben werden. Bei der Bahn wollen wir die Trassenpreise und die Stromnebenkosten absenken um ein angemessenes Preisverhältnis herzustellen. Die Zusammenarbeit zwischen Fluggesellschaften und der Bahn soll gefördert werden, um auch den Zubringerverkehr zu den Flughäfen auf die Schiene zu verlagern. Elektrische Kurzstreckenflüge stellen aufgrund ihres hohen Energiebedarfs keinen geeigneten Beitrag zur Verkehrswende dar.</p>	<p>Luftverkehr ist kein Selbstzweck, sondern immer Ausdruck der Mobilitätsbedürfnisse der Bürger. Wir Freien Demokraten respektieren diese Mobilitätswünsche und sehen auch für die Zukunft den Luftverkehr als wichtigen Teil des Mobilitätsmixes an. Gerade die Coronakrise hat zudem die Bedeutung der Luftfracht für Lieferketten und Versorgungssicherheit gezeigt. Durch die Teilnahme des Luftverkehrs am europäischen Emissionshandel sind die klimapolitischen Maßnahmen für diesen Sektor zudem bereits eingeleitet.</p>	

4. Regionalflughäfen

Anders als beim Bundesverkehrswegeplan gibt es keinen verbindlichen Bundes-Raumordnungsplan für Flughäfen. Viele der Regionalflughäfen werden alleine durch Subventionen von Ländern und Kommunen erhalten. Welche Rolle soll künftig der Bund bei der Flughafenplanung spielen?

CDU	SPD	Grüne	FDP	LINKE
<p>CDU und CSU planen aktuell keine Anpassungen im Hinblick auf einen möglichen Bundes-raumordnungsplan für Flughäfen.</p>	<p>Wir werden in der 20. Wahlperiode ein Luftverkehrskonzept 2030 erstellen. Wesentlicher Teil dieses Konzepts wird ein Flughafenstrukturplan sein. Alle Flughäfen werden nach ihrem volkswirtschaftlichen Nutzen bewertet. Zu dieser NKV-Betrachtung gehören dann auch die wirtschaftlichen Sekundär- und die katalytischen Effekte. Diese volkswirtschaftliche Betrachtung ist wichtig, weil die Airportstruktur Teil eines Konnektivitätsnetz ist. Bei der Bahn werden die Bahnhöfe in ihrer Wirtschaftlichkeit auch nicht betriebswirtschaftlich als Stand alone-Einheiten bewertet. Diese volkswirtschaftliche Konnektivitätsnetzbetrachtung wird ergeben, welche Flughäfen sinnvoll sind. Der Bund wird das Luftverkehrskonzept mit den Ländern als Stakeholder-Prozess organisieren. Für die Airports BER, MUC und CNG ist der Bund gemäß seiner Gesellschafteranteile in der politischen Steuerungsverantwortung. Alle anderen Airports sind bis auf sehr wenige Ausnahmen (z.B. NRN) in der Trägerschaft der Länder und/oder kommunaler Gebietskörperschaften. Gemäß grundgesetzlich verankerter Gliederung entscheiden die Träger der Flughäfen über den Bestand.</p>	<p>Der Bund soll sich aus der Subventionierung der Flugsicherungsdienste zurückziehen, von der mittlerweile alle Flughäfen mit Flugsicherungsbedarf profitieren. Außerdem soll der Bund darauf hinwirken, dass die Subventionierung des laufenden Betriebs von Flughäfen tatsächlich 2024 endet, wie von der EU beschlossen. Die Bundesregierung arbeitet dagegen an einer Verschiebung der Frist. Eine Selbstfinanzierung und wettbewerbliche Prozesse können bewirken, dass Flughafenbetreiber*innen ihre Bauwerke, ihre technischen Einrichtungen und ihren Service gezielter auf den Verkehr ausrichten, der vor Ort tatsächlich nachgefragt wird. Zugleich soll der Bund ein Flughafen-Standortkonzept vorlegen, das durch die Steuerungsmöglichkeiten des Raumordnungsgesetzes und der Bundesverkehrswegeplanung untermauert wird. Dabei soll das Trennungsgebot des Bundes-Immissionsschutzgesetzes beachtet werden, nach dem schutzbedürftige Nutzungen wie Wohngebiete von störenden, wie Flughäfen, zu trennen sind.</p>	<p>Auch Flughäfen sollen sich grundsätzlich wirtschaftlich selbst tragen. Mit dem EU-Beihilferecht werden möglichen Subventionen schon heute enge Grenzen gesetzt, im Gegensatz zu anderen Verkehrsträgern, bei denen Infrastruktur und Betrieb von der öffentlichen Hand massiv bezuschusst werden. Allerdings müssen auch für Flughäfen faire Rahmenbedingungen gelten, um im Wettbewerb auch mit anderen Verkehrsträgern bestehen zu können.</p>	

5. Novelle des Fluglärmsgesetzes

Aus dem Bericht der Bundesregierung an den Bundestag zum Fluglärmsgesetz aus dem Jahr 2019 ergibt sich ein Novellierungsbedarf. Wie wollen Sie durch Änderungen des Fluglärmsgesetzes und der nachgelagerten Verordnungen den Schutz der Anwohner vor Fluglärm verbessern?

CDU	SPD	Grüne	FDP	Linke
Siehe 6.	Der Bericht kommt zum Schluss: Die Lärmschutzvorschriften im Fluglärmsgesetz haben sich grundsätzlich bewährt. Auch wenn Geräuschmissionen durch Flugzeuge aufgrund technischer Fortschritte voraussichtlich zurückgehen werden, sollen die bestehenden Lärmschutzzonen für die Bevölkerung in der Umgebung von Flughäfen beibehalten werden. Für die Lärmschutzwerte gilt: Sie werden abgesenkt, sobald die Lärmkarten der neuen, lärmärmeren Flugzeuge vorliegen und in die Berechnungsvorschriften eingefügt werden können. Zur Grenzwertverschärfung laufen noch zwei UBA-Forschungsvorhaben (bis Ende 2021), um die schalltechnischen Daten neuer Flugzeuge messtechnisch zu ermitteln. Erst dann liegen die erforderlichen Daten für die Festlegung der Grenzwertverschärfung im Fluglärmsgesetz vor.	Wir GRÜNE wollen das gesamte Verfahren beschleunigen und die Schutzzonengrenzwerte unverzüglich um 3 Dezibel absenken. Einzelschallereignisse sollen angemessener in die Berechnung einbezogen werden, insbesondere in der Nacht. Die Schlechterstellung der Menschen an Bestands- und Militärflughäfen soll beendet und das von den Flughäfen als Berechnungsgrundlage vorgelegte Datenmaterial soll amtlich überprüft werden. Wir wollen ein ausgereiftes Konzept für die Siedlungsentwicklung erreichen, damit Orte nicht weiter an die Flughäfen heranwachsen und zugleich angemessene Kompensationen für die Einschränkungen erhalten. Die Gebäudehülle soll in jedem Fall ein Schutzziel im Rauminnen von 35 Dezibel am Tag und 25 Dezibel in der Nacht garantieren. Dafür sind zahlreiche Verbesserungen in der 2. Fluglärmschutzverordnung erforderlich, damit alle Gegebenheiten abdeckt werden. Nachträgliche Nutzungsänderungen müssen berücksichtigt und eine Qualitätskontrolle vorgenommen werden.	Wir Freie Demokraten setzen uns für einen wirksamen Fluglärmenschutz ein. Gegenüber dem alten Fluglärmsgesetz sind die Bestimmungen erheblich verschärft worden und es wurden Lärmschutzerfolge erzielt. Hierzu haben auch technische Innovationen an den Flugzeugtriebwerken beigetragen.	

6. Aktiver Schallschutz

Aktiver Lärmschutz sollte passiven Lärmschutz möglichst unnötig machen. Welche Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes durch leisere Flugzeuge, bei An- und Abflugverfahren oder durch gesetzliche Maßnahmen wollen Sie ergreifen?

CDU	SPD	Grüne	FDP	Linke
<p>CDU und CSU wollen die berechtigten Interessen der Fluglärmbeeinträchtigten und der Luftverkehrswirtschaft grundsätzlich gleichrangig berücksichtigen. Das Bundesverkehrsministerium hat dazu bereits ein vollumfassendes Luftverkehrskonzept vorgelegt. Dieses gilt es alsbald umzusetzen. Das Umweltbundesamt überprüft derzeit in mehreren Projekten durch welche Kriterien der passive Schallschutz während der Nachtruhe weiter verbessert werden kann. Diese Ergebnisse sind abzuwarten. Ferner wurde deutlich, dass in der Vergangenheit nicht alle Anspruchsberechtigten einen Antrag für passiven Schallschutz gestellt haben. Hier sollte in einem ersten Schritt analysiert werden, warum dies nicht der Fall war. In einem zweiten Schritt setzen CDU und CSU sich für möglichst bürokratiearme und niederschwellige Verfahren ein, um alle Möglichkeiten des passiven Schallschutzes auszuschöpfen.</p>	<p>Aktiver Schallschutz sollte - mehr als bisher - durch die lärmorientierte Gestaltung der Gebühren befördert werden. Aktiver Lärmschutz ist durch neue Maschinen mit leisere Triebwerken möglich. Um diese zu kaufen, müssen die Luftverkehrsunternehmen auch die investiven Mittel haben. Das heißt schlicht: Sie müssen Erträge erwirtschaften. An- u. Abflugverfahren können helfen, allerdings sollte stets im Einzelfall berechnet werden, wie die Belastungen dann verteilt werden. Wesentlich ist überdies, dass die Schiene große Anteile der Zubringerleistung übernimmt. Dazu muss sie erstens kapazitiv in der Lage sein und zweitens sollten die Passagier-Übergabeschnittstellen optimiert werden. Hier geht es u.a. über das sichere Durchchecken des Gepäcks. Die Schiene wird in Zukunft - massiv finanziell unterstützt durch den Bund - eine weitaus bedeutendere Rolle bei Verkehren unter 500 Kilometer spielen.</p>	<p>Die Vermeidung von Lärm muss sich, u. a. im Rahmen der Luftverkehrsteuer und der Flughafenentgelte, stärker bezahlt machen. Die EU-Betriebsbeschränkungsverordnung soll so geändert werden, dass aktiver Lärmschutz gleichberechtigt neben dem passiven steht. Das Lärmminimierungsgebot des Luftverkehrsgesetzes soll so geschärft werden, dass vermeidbare Geräusche zwingend verhindert und unvermeidbare Geräusche zwingend auf ein Mindestmaß reduziert werden. Dafür braucht es einen Katalog mit geeigneten Maßnahmen und Verhaltensweisen. Die Unzumutbarkeitsschwelle für Fluglärm muss vom passiven Lärmschutz und dem Fluglärmgesetz entkoppelt, in den Bereich des aktiven Lärmschutzes überführt und auf 50 Dezibel am Tag und 40 Dezibel in der Nacht abgesenkt werden. Bei Flugrouten soll Lärmschutz vor Wirtschaftlichkeit gehen. Absolute Lärmobergrenzen sollen für neue und wesentlich geänderte Flughäfen kommen. Für stark belastete Bestandsflughäfen sollen sie nach dem Vorsorgeprinzip eingeführt werden.</p>	<p>Effektiver Lärmschutz findet vor allem an der Quelle statt. Umso weniger Lärm überhaupt erst entsteht, desto weniger Maßnahmen müssen anschließend zum Schutz von Anwohnern ergriffen werden. Daher ist es von großer Bedeutung, dass der Flugverkehr nicht zu sehr mit Steuern und Abgaben belastet wird, damit die Fluggesellschaften genügend Mittel haben, um in moderne und leisere Flugzeuge investieren zu können. Flughäfen können mit Hilfe von lärmabhängigen Flugentgelten zusätzliche Anreize schaffen, so dass sich die Investitionen in modernes Material für die Fluggesellschaften rechnen. Aber auch die regelmäßige Überprüfung von An- und Abflugrouten und deren Optimierung sowie der Einbau von passiven Schallschutzmaßnahmen in Wohngebäude sind wichtige Bausteine beim Lärmschutz. Allerdings müssen auch die Kommunen in die Pflicht genommen werden, Siedlungsgebiete nicht immer näher an Flughäfen auszuweisen.</p>	

7. Schutz der Nachtruhe

Nächtlicher Fluglärm ist besonders gesundheitsschädlich und beeinträchtigt massiv die Lebensqualität. Welche Maßnahmen möchte Ihre Partei ergreifen, um den Nachtflugverkehr zu reduzieren?

CDU	SPD	Grüne	FDP	Linke
<p>Im Rahmen der letzten Evaluierung des Fluglärmschutzgesetzes wurden Empfehlungen dargelegt, deren Umsetzung CDU und CSU in der kommenden Legislaturperiode prüfen werden.</p>	<p>Das Fluglärmgesetz steht zur Evaluation an. Die einschlägige Expertise des UBA liegt seit einiger Zeit vor. Das DLR- Institut für Aerodynamik u. Strömungstechnik hat die unabdingbar notwendigen Messungen und Berechnungen nach AzB abgeschlossen. Bis zum Vorliegen der Daten war die Evaluation sinnvoller Weise auf Eis gelegt. Der 20. Deutsche Bundestag wird jetzt den Faden wieder aufnehmen. Der UBA-Vorschlag sah vor, die Auslösewerte um 2 dB(A) abzusenken. Dies übrigens mit der Begründung, dass sonst die Lärmschutzzonen verkleinert werden müssten. Alle Erkenntnis – natürlich auch die der Lärmwirkungsforschung – werden im Evaluationsprozess eine Rolle spielen. Movements außerhalb der Betriebszeiten können natürlich auch vermieden werden, wenn die Flughafeninfrastruktur zweckdienlich optimal eingesetzt werden kann.</p>	<p>Nicht nur die sog. Kernnacht soll grundsätzlich von Flugaktivitäten frei bleiben. Die zu schützende Nachtruhe soll im Luftverkehrsgesetz ausdrücklich und ohne Abstufungen auf die gesamte gesetzliche Nacht von 22:00 bis 6:00 Uhr bezogen werden. Das gilt für neue und wesentlich erweiterte Flughäfen. (Weitergehende) Nachtflugverbote sollen an Bestandsflughäfen im Sinne des Vorsorgeprinzips eingeführt werden. Spezifischer Bedarf für Nachtflüge, den das Bundesverwaltungsgericht für Expressfracht anerkannt hat, soll nur in dünn besiedelter Umgebung abgewickelt werden, zugleich muss es eine eng gefasste Definition für Expressfracht geben. Insbesondere mit Blick auf die Ausweitung von Nachtflugverboten wollen wir GRÜNE das Weisungsrecht des Bundesverkehrsministeriums gegenüber den obersten Landesbehörden unter den Vorbehalt des Einvernehmens mit dem Umweltministerium stellen, um im Vollzug den Lärmschutz stärker zur Geltung zu bringen. Siehe auch die Antworten zu 5. und 6.</p>	<p>An den meisten Flughäfen in Deutschland sind die Nachtflugregelungen schon heute sehr restriktiv, bis hin zu absoluten Nachtflugverboten. An vielen Flughäfen gibt es zusätzliche Einschränkungen in den Tagesrandzeiten. Für uns Freie Demokraten müssen neben den berechtigten Interessen der Anwohner auf Nachtruhe auch die Notwendigkeit nach wettbewerbsfähigen Öffnungszeiten für den Wirtschaftsstandort Deutschland abgewogen werden. Die Regeln des Balanced-Approach-Ansatzes der internationalen Luftfahrorganisation ICAO, die auch unter anderem mit dem Luftverkehrsgesetz umgesetzt werden, halten wir für einen guten und ausgewogenen Ansatz, um den Interessen aller Beteiligten zu entsprechen.</p>	

8. Begrenzung von Ultrafeinstäuben

Die bisherige Wirkungsforschung zeigt, dass der Flugverkehr eine sehr bedeutsame Quelle für die besonders gesundheitsgefährdenden Ultrafeinstäuben (UFP) darstellt. Was wollen Sie zur weiteren Wirkungsforschung und zur Begrenzung von UFP in der Luftfahrt unternehmen?

CDU	SPD	Grüne	FDP	Linke
<p>Das Umweltbundesamt hat in der vergangenen Legislaturperiode zu wichtigen Erkenntnissen in der Debatte um UFP beigetragen. Wir sehen das Umweltbundesamt im Hinblick auf Wirkungsforschung weiterhin in der Verantwortung und unterstützen dessen Arbeit.</p>	<p>Wir werden uns im Rahmen des von der EU für 2022 angekündigten Vorschlags zur Novelle der Luftqualitätsrichtlinie für eine Verpflichtung zur Überwachung von Ultrafeinstaub auf Basis eines standardisierten Verfahrens einsetzen, damit eine bessere Grundlage für weitere epidemiologische Studien geschaffen wird. Bis Anfang 2024 läuft ein UBA-Forschungsvorhaben, das den Einfluss der Großflughäfen auf zeitliche und räumliche Verteilungen von Ultrafeinstaub im Großraum Berlin untersucht. Ergebnisse und Messdaten werden genutzt, um die Gesundheitsbelastung durch höhere Ultrafeinstaubbelastung zu ermitteln. Das Luftverkehrsgesetz setzt bereits einen rechtlichen Rahmen für emissionsabhängige Landegebühren. In der Entgeltordnung von Verkehrsflughäfen ist eine Differenzierung der Entgelte nach Lärmschutzgesichtspunkten vorzunehmen; daneben soll gemäß Luftverkehrsgesetz eine Differenzierung nach Schadstoffemissionen erfolgen. Mittel- und langfristig kann der verstärkte Einsatz von PtL-Kerosin eine Maßnahme sein, um CO₂- und Schadstoffemissionen (auch Ultrafeinstaub) zu reduzieren.</p>	<p>... wollen, dass im Umfeld aller Flughäfen ab 50.000 jährlichen Flugbewegungen Ultrafeinstaub (UFP) gemessen und die Ergebnisse aussagekräftig veröffentlicht werden. Zur besseren Vergleichbarkeit soll ein Messverfahren standardisiert werden. Die Festlegung eines Grenzwerts für UFP soll auf europäischer Ebene, auch durch geeignete Studien, vorangetrieben werden. Wir brauchen einen strengen Schwefelgrenzwert für Kerosin, um die UFP-Belastung sofort zu senken. Produktion und Einsatz synthetische Treibstoffe sollen, auch wegen deren geringeren UFP-Emissionen, mit Nachdruck vorangetrieben werden. Entwicklung und Einsatz von UFP-optimierten Triebwerken und deren Einsatz wollen wir fördern. Wir wollen auf eine Absenkung der international festgelegten Partikelanzahlgrenzwerte für neu zugelassene Flugzeugtriebwerke hinwirken. Mit Hilfe von Bodenstrom und elektrischen Vorfeldfahrzeugen sollen Flugzeugtriebwerke und Hilfstriebwerke nur noch für Start, Reiseflug und Landung eingesetzt werden.</p>	<p>Ultrafeinstäube aus dem Flugverkehr liegen auf und rund um Flugplätzen in einer im Vergleich zu anderen Quellen (Rauchen, Arbeitsplatzemissionen) relativ geringen Konzentration vor. Dennoch kann eine intensive Wirkungsforschung relevante Erkenntnisse über die gesundheitlichen Folgen von Ultrafeinstäuben bringen. Neue Erkenntnisse können die Basis für Wirksamkeitsanalysen zusätzlicher Maßnahmenoptionen sein. Durch den Einsatz schwefelarmer Flugzeugkraftstoffe und elektrische Schlepper am Boden kann die Ultrafeinstaubbelastung weiter gesenkt werden.</p>	