

**Positionspapier des
Flughafenverbandes ADV zum Thema:**

„Fluglärmschutz verbessern“

Stand: 30. Juni 2016

FLUGHAFENVERBAND



Verantwortungsvoll und leiser wachsen – Die deutschen Flughäfen und ihr Umgang mit dem Thema Fluglärm

Luftverkehr ist in der globalisierten Zeit nicht mehr wegzudenken. Mit Blick in die Zukunft erwarten die deutschen Flughäfen bis 2025 einen Zuwachs auf über 300 Millionen Passagiere.

Die Abbildung 1 zeigt, dass das enorme Passagierwachstum in der Vergangenheit effektiver abgewickelt werden konnte und die Flugbewegungen weit weniger stark gewachsen sind. Durch Optimierungen (bessere Auslastung) und größere Flugzeuge ist es gelungen, das Wachstum der Flugbewegungen vom Passagierwachstum zu entkoppeln.

Für die Bewältigung des prognostizierten Passagierwachstums sind die Flughäfen ebenso auf verlässliche politische Rahmenbedingungen angewiesen wie auf die Akzeptanz ihres Handelns durch die Bevölkerung. Daher sind sich die deutschen Verkehrsflughäfen bei ihrem Handeln stets ihrer Verantwortung bewusst: Ihrer Verantwortung gegenüber den direkt betroffenen Bürgerinnen und Bürgern sowie ihrer Verantwortung gegenüber der Umwelt und dem Klimaschutz.

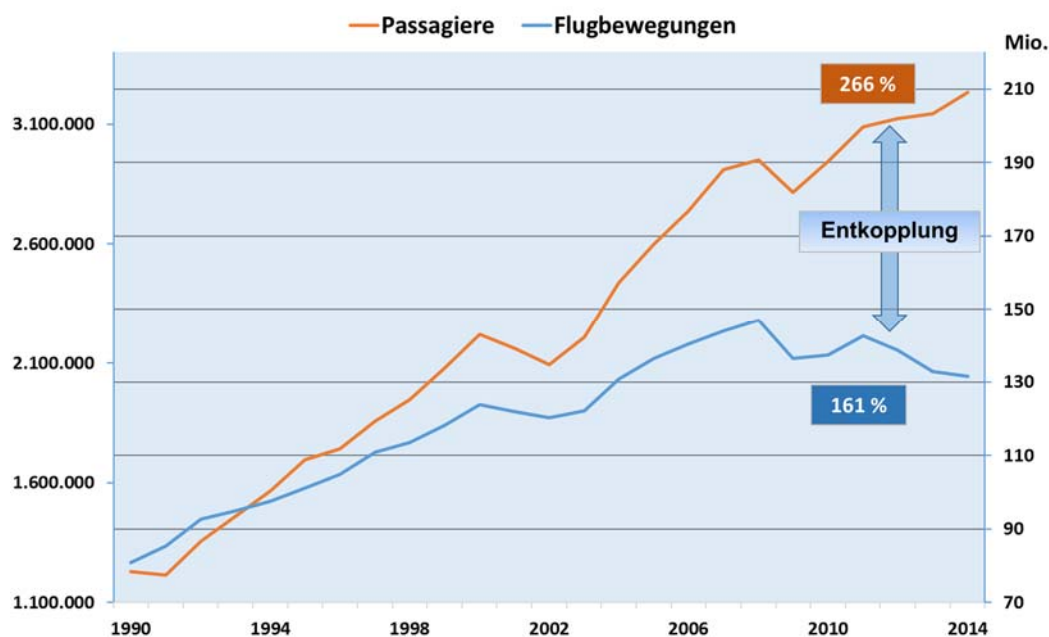


Abb. 1: Verkehrsentwicklung nach Passagieren und Flugbewegungen getrennt (Quelle: ADV)

Vor allem beim Thema Fluglärm arbeiten die deutschen Flughäfen gemeinsam mit den Fluggesellschaften und der Deutschen Flugsicherung seit Jahren an Optimierungsmöglichkeiten, um dem Ruhebedürfnis der Anwohnerschaft durch gemeinsame Anstrengungen Rechnung zu tragen. Ziel des Fluglärmengagements der

Flughäfen ist es, auf Grundlage der geltenden Rechtslage eine ausgewogene Balance zwischen Anwohnerinteressen und den Erfordernissen der Wirtschaft und des Mobilitätsbedürfnisses der Bürger zu finden.

I. Der gesetzliche Rahmen: Deutschland ist europaweit Vorreiter

- Die Flughäfen in Deutschland setzen zahlreiche Regelungen zum Fluglärmschutz um und unterstützen zahlreiche Maßnahmen zur Lärmreduzierung.
- Das Schutzniveau wurde im Jahre 2007 durch die Novellierung des Fluglärmschutzgesetzes deutlich erhöht.
- Gegenüber den anderen Verkehrsträgern Straße und Schiene gelten rund um die Flughäfen schärfere Vorgaben für den Lärmschutz.

Aktiver und passiver Schallschutz – Der Instrumentenmix hat sich bewährt

Für die Minderung der Lärmauswirkungen des Luftverkehrs hat sich in Deutschland über die Jahrzehnte hinweg ein Mix aus Instrumenten entwickelt, der alle möglichen Maßnahmen des aktiven und passiven Schallschutzes berücksichtigt bzw. ermöglicht. Das Fluglärmschutzgesetz schreibt die Kartierung von Fluglärm vor (Festlegung von Lärmschutzbereichen) und regelt die wesentlichen Maßnahmen zur Konfliktbewältigung (passive Schallschutzmaßnahmen, Siedlungssteuerung, Entschädigungen, Auskunftspflichten u. a. des Flugplatzbetreibers). Schließlich besteht im Luftverkehr – im Gegensatz zu allen anderen Verkehrsarten – die gesetzliche Verpflichtung zur fortlaufenden Messung der tatsächlichen Fluglärmsituation in der Umgebung von Verkehrsflughäfen.

Luftverkehrsgesetz – Klare Aussagen beim Thema Lärmschutz

Das Luftverkehrsgesetz (LuftVG) trifft zahlreiche Aussagen zum Lärmschutz, so zum Beispiel: „Auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen“. Laut LuftVG muss die Bevölkerung insbesondere vor unzumutbarem Fluglärm geschützt werden. Bei der Bekämpfung von Fluglärm macht es Sinn, die Mehrzahl der Maßnahmen auf Gebiete zu konzentrieren, in denen der Fluglärm zu einer unzumutbaren Belastung wird. Der Schutz vor jeglichem Fluglärm, egal wie niedrig der Pegel auch immer ist, führt nicht zu sinnvollen und effektiven Maßnahmen. Hier würden Kontroversen zwischen den hochbelasteten und

den weniger belasteten Bürgern erzeugt. Neue Maßnahmen zur Lärminderung, etwa durch neue Flugroutenführungen, dürfen nicht durch Proteste einer Mehrheit der weniger betroffenen Bevölkerung diskreditiert werden.

II. Das Engagement zahlt sich aus – Die Lärmbetroffenheit sinkt, der Verkehrsträger Luft übernimmt eine Vorbildfunktion

Die Bemühungen beim Thema Fluglärm zahlen sich aus. Die regelmäßige Umfrage des Umweltbundesamtes (UBA) zur Lärmbetroffenheit in Deutschland zeigt, dass es der Branche gelungen ist, die Gesamtbelastung der Bevölkerung zu verringern. Die Verringerung der Einzelschallpegel von Flugzeugen führte trotz steigenden Verkehrs zu einer Reduzierung der Betroffenheit von Fluglärm, was an der Abbildung 2 deutlich abzulesen ist.

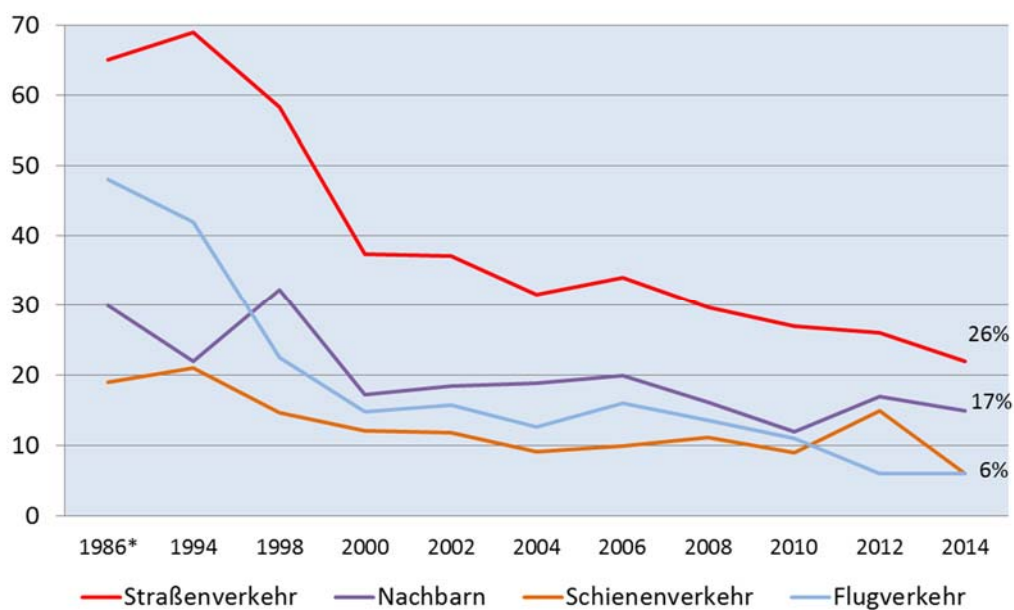


Abb. 2: Lärmbetroffenheit nach unterschiedlichen Lärmquellen – Prozent der Deutschen, die sich äußerst bis mittelmäßig belastigt fühlen (Quelle: UBA)

Die Graphik zeigt, dass insbesondere der Straßenverkehr zur Lärmbelastung in Deutschland beiträgt. Das heißt nicht, dass es an den Flughäfen keine Probleme mit Fluglärm gibt, aber es zeigt, dass diese sich auf die unmittelbare Umgebung von Flughäfen begrenzen und dort immer weiter verringert werden.

Mit der EU-Umgebungslärm-Richtlinie wurde eine europaweite Kartierung des Lärms ermöglicht. Auch die Ergebnisse der Lärmkartierung nach der Umge-

Umgebungslärm-Richtlinie machen deutlich, dass die hohe Fluglärmbelastung auf die direkte Umgebung der Flughäfen begrenzt ist. Entsprechend niedrig ist die Anzahl der Betroffenen im Luftverkehr im Vergleich zu Straße und Bahn. Der Verkehrsträgervergleich Umgebungslärm-Richtlinie der EU kommt zu folgendem Ergebnis: An den deutschen Großflughäfen¹ sind in der Nacht insgesamt 211.400 Personen von einem Außenpegel von mehr als 50 dB(A) betroffen. Im Vergleich dazu sind an Hauptverkehrsstraßen und in den Ballungsräumen mit mehr als 100.000 Einwohnern 5,9 Millionen Personen vom Straßenlärm mit mehr als 50 dB(A) betroffen. Für die Schiene kommt man sogar auf 4,9 Mio. Personen (Abb. 3). Beim Lärmvergleich am Tag sind die Unterschiede nicht ganz so groß, da Betriebsbeschränkungen an den Flughäfen in der Nacht den Verkehr stark einschränken.

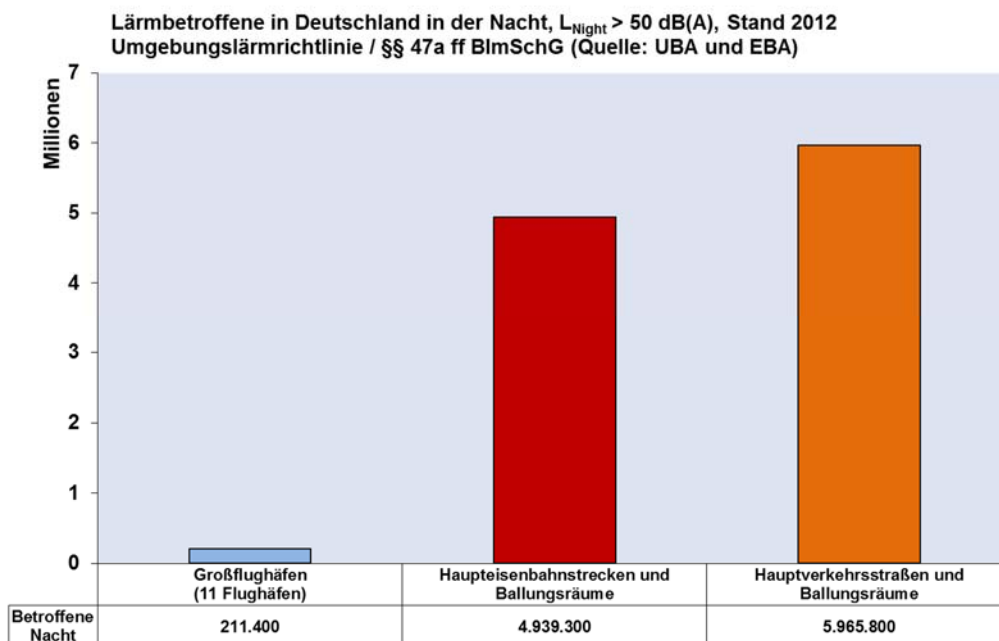


Abb. 3: Ergebnis der Lärmkartierung in Deutschland. Dargestellt ist die Betroffenheit bei einem Dauerschallpegel nachts von mehr als 50 dB(A) (Stand 2012).

¹ Flughäfen mit mehr als 50.000 Flugbewegungen im Jahr (11): Berlin-Tegel, Berlin-Schönefeld, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Hannover, Köln/Bonn, Leipzig-Halle, Nürnberg, München, Stuttgart

III. Ausbau der Infrastruktur – neue Lärmbetroffenheiten als Herausforderung für die Umlandkommunikation und die Bürgerbeteiligung

Die Diskussionen um große Infrastrukturprojekte in der jüngeren Vergangenheit haben gezeigt, dass das Gefühl von Intransparenz und fehlenden Mitsprachemöglichkeiten für die notwendige Akzeptanz fatal ist. Nur in einem Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern kann es gelingen, widerstreitende Interessen zusammenzuführen und für beide Seiten akzeptable Lösungen zu finden, welche auf Dauer von Bestand sind.

Es muss jedoch gefragt werden, ob das Ohnmachtsgefühl der betroffenen Bürgerinnen und Bürger nicht auch aus den langen Planungs- und Realisierungszeiträumen für Infrastrukturprojekte resultiert. Erfahrungsgemäß lässt sich die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit nur eine bestimmte Zeitlang auf ein Thema fokussieren, bevor es von anderen Themen überlagert wird. Für die Teilhabe an Projekten, die sich über Jahrzehnte hinziehen, bedeutet dies auf Dauer einen Verschleiß des Engagements, das Gefühl von Überdross und Unverständnis gegenüber notwendigen Änderungen an geplanten Vorhaben. Effektive Einbindung der Bürgerinnen und Bürger kann nur gelingen, wenn die Realisierung der von ihnen verfolgten Projekte in einem vertretbaren Zeitraum geschieht. Es muss daher nach Auffassung der ADV nach Formen der Bürgerbeteiligung gesucht werden, die die Transparenz deutlich verbessern, gleichwohl aber dem Grundsatz der Verfahrensbeschleunigung und -vereinfachung Rechnung tragen. Dazu gehört auch, dass sämtliche Entscheidungen, welche im Zusammenhang mit einem Planungsverfahren bindend sind, nur durch die zuständigen Behörden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens getroffen werden dürfen. Somit dürfen die Ergebnisse, welche durch eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung erzielt werden, ausschließlich empfehlenden Charakter haben und keine rechtlich verbindliche Wirkung entfalten.

IV. Das Engagement der deutschen Flughäfen beim Thema Fluglärm – Umfassend, nachhaltig und zukunftsorientiert

Um dem Schutzbedürfnis der Flughafennachbarn gerecht zu werden, engagieren sich die deutschen Flughäfen seit Jahrzehnten umfassend beim Thema Fluglärm und haben u.a. folgende Aktivitäten angestoßen:

1. Lärminderung an der Quelle: Flughäfen werben für verstärktes Engagement

Der Flughafenverband ADV steht im Dialog mit den Herstellern und fordert, dass die Verringerung des Fluglärms ein möglichst hohes Ziel bei der Entwicklung von Triebwerken und Flugzeugen einnimmt.

Die gesamte deutsche Luftfahrtbranche steckt im Durchschnitt um die 17 Prozent ihres Umsatzes in Forschung und Entwicklung. So hat es der Branchenverband BDLI (Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie) errechnet. Ein Forschungsaufwand, der doppelt bis dreifach so hoch liegt wie die durchschnittlichen Ausgaben der deutschen Auto- und Maschinenbauer, die zwischen fünf und zehn Prozent ihres Umsatzes für Neuentwicklungen und Forschung ausgeben.

Jede neue Triebwerksgeneration hat den Lärm bisher stark reduzieren können. Dies ist auch weiterhin das Ziel. Zur Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen sind in erster Linie neue Flugzeuge erforderlich. Die neuen Flugzeuggenerationen A 320neo, A350 und A380, Boeing 747-8 und Boeing 787 helfen die Emissionen weiter zu senken. Um diese Flugzeuge aber in den Verkehr bringen zu können, müssen die Fluggesellschaften erhebliche Investitionen stemmen. Dies wird jedoch nur gelingen, wenn die Fluggesellschaften entsprechend leistungsfähig sind und stabile Zukunftsperspektiven haben. Derzeit fehlt diese Leistungsfähigkeit aufgrund zusätzlicher Steuern und Abgaben wie der Luftverkehrssteuer und im internationalen Vergleich strenger Betriebsregelungen.

Die bisherige Entwicklung hat aber auch gezeigt, dass die Flugzeuge immer leiser wurden während die Wohnbebauung immer näher an die Flughäfen heranwuchs. Die Flughäfen fordern daher nachdrücklich, dass die Gemeinden verantwortungsvoll mit ihrer Siedlungsentwicklung umgehen. Eine nachhaltige Reduzierung der von Fluglärm Betroffenen ist nur zu erreichen, wenn keine neuen Fluglärmbeeinträchtigungen durch die Ausweitung neuer Siedlungsflächen geschaffen werden. Hier sind die Kommunen in der Pflicht, verantwortlich zu handeln.

Des Weiteren unternehmen die deutschen Flughäfen auch am Boden hohe Anstrengungen, um Lärm- und Schadstoffemissionen zu verringern. So gibt es z.B. neue Rollverfahren, bei denen die Triebwerke erst kurz vor dem Start angelassen

werden. Darüber hinaus werden mit dem sogenannten Airport CDM (Collaborative Decision Making) in enger Zusammenarbeit mit der Flugsicherung und den Airlines die Prozesse so gesteuert, dass die Rollwege und -zeiten sowie Wartezeiten auf dem Vorfeld minimiert, und damit das unnötige Laufen von Triebwerken auf ein Minimum reduziert werden.

2. Passiver Schallschutz: Flughäfen sind Vorreiter beim passiven Schallschutz

Mit der Novellierung des Fluglärmschutzgesetzes und dessen Durchführungsverordnungen sind anspruchsvolle und auf Erkenntnissen der aktuellen Lärmwirkungsforschung basierende Schutzkriterien und Grenzwerte verbindlich festgelegt worden.

Die Regelungen werden nicht nur einem Vergleich mit anderen Lärmquellen mehr als gerecht, sondern sind über § 14 Fluglärmschutzgesetz auch bei der Lärmaktionsplanung nach Umgebungslärm-Richtlinie zu beachten.

Das Fluglärmschutzgesetz (FluLärmG) legt für bestehende und baulich wesentlich erweiterte Flughäfen Schutzzonen (2 Tag-Schutzzonen und eine Nachtschutzzone) fest und definiert somit einen Rechtsanspruch auf passiven Schallschutz. Das novellierte Fluglärmschutzgesetz trat im Juni 2007 in Kraft. Im Fluglärmschutzgesetz gibt es für den Schutz der Nachtruhe neben dem Grenzwert als Dauerschallpegel ein Pegelhäufigkeitskriterium (abgekürzt NAT = Number Above Threshold - 6 x 72 bzw. 6 x 68 dB(A) außen). Dieses zusätzliche Kriterium berücksichtigt die Einzelschallereignisse jedes einzelnen Flugzeugs und führt häufig zu weit größeren Schutzzonen als der Dauerschallpegel. Das Einzelschallkriterium ist somit in der Regel bestimmend für die Größe der Schutzzone. Mit dem neuen Kriterium ist Deutschland Vorreiter beim Schallschutz in Europa.

Bei Straße und Schiene erfolgt die Lärmsanierung an bestehenden Verkehrsanlagen nur auf freiwilliger Basis und in Abhängigkeit von den verfügbaren Haushaltsmitteln. Schutzmaßnahmen werden erst ab $Leq = 67$ bzw. 70 dB(A) tags und $Leq = 57$ bzw. 60 dB(A) nachts ergriffen. Einen Rechtsanspruch auf Lärmsanierung gibt es an bestehenden Straßen und Schienen nicht. Nur im Falle des Neu- oder Ausbaus von Verkehrsanlagen entsteht dieser Anspruch auf Schallschutz. Gegenüber den anderen Verkehrsträgern Straße und Schiene gelten, insbesondere in der Nacht, schärfere Vorgaben für den Lärmschutz (siehe Tabelle 1).

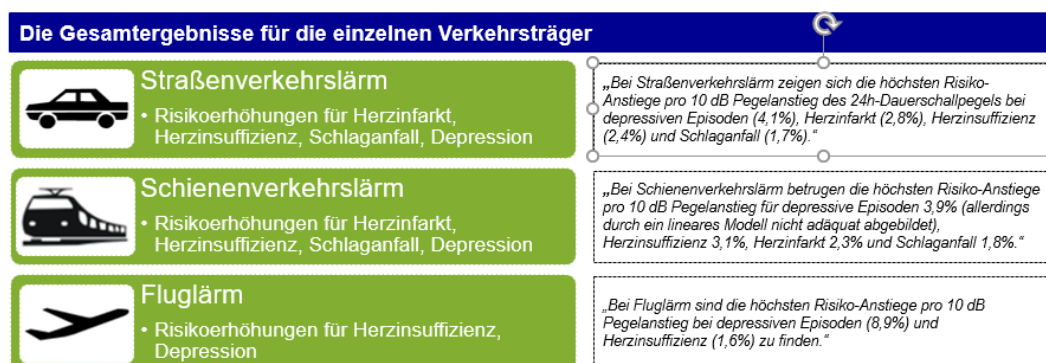
Grenzwerte (L_{eq3}) (Tag/Nacht)	Fluglärm ²	Straßenlärm	Schienenlärm
Bestand³	65 / 55 dB	67 / 57 dB	70 / 60 dB
Ausbau	60 / 50 dB	59 / 49 ⁴ dB	59 / 49 ⁴ dB

Tabelle 1: Lärmgrenzwerte für die Verkehrsträger

3. Forschung: Lärmwirkungsforschung fortlaufend im Fokus der Flughäfen

Die deutschen Flughäfen setzen sich intensiv mit wissenschaftlichen Studien auseinander. Im Fokus stehen dabei Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung. In den letzten Jahren wurden zum Thema Lärmwirkung wissenschaftliche Studien veröffentlicht. Diese Studien werden oft als der neue Stand der Lärmwirkungsforschung dargestellt. Einige waren aber auch sehr umstritten. Dies lag an den methodischen Unzulänglichkeiten, die einen Kausalzusammenhang zwischen Erkrankung und Fluglärm nicht darstellen können. Andere Studien bestätigten die Grenzwerte des Fluglärmschutzgesetzes.

Als aktuellste Studie muss hier die NORAH-Studie genannt werden. Insgesamt zeigt die Studie, dass die Auswirkungen und gesundheitlichen Risiken von Verkehrslärm deutlich geringer sind als befürchtet. Das gilt zu allererst für die Folgen des Fluglärms. Aus der Studie geht klar hervor, dass es zwar eine hohe Belästigung durch Fluglärm gibt, die gesundheitlichen Effekte aber größtenteils nicht signifikant und in der Ausprägung im Vergleich zu anderen Risikofaktoren gering sind.



Quelle: NORAH-Fallkontrollstudie Gesundheitsrisiken S. XII

² Für die Nacht geht der Schallschutz über den Wert von 55/50 hinaus, da das Einzelschallereignis die Zonengröße bestimmt: 6 mal 72 dB bzw. 6 mal 67 dB.

³ Straße und Schiene nur auf freiwilliger Basis, soweit Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

⁴ In reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten; in Kern-, Dorf- und Mischgebieten gelten die höheren Werte: 64/54

So konnte die Studie den Wirkzusammenhang zwischen Fluglärm und einer Gesundheitsgefährdung durch Blutdruckerhöhung nicht bestätigen. Zudem wurde für die Gesamtgruppe kein signifikanter Zusammenhang zwischen der Belastung durch Fluglärm und dem Herzinfarkt- oder Schlaganfallrisiko festgestellt. Diese Effekte zeigten sich erst bei den höheren Lärmpegeln bei Straße und Schiene. Das hohe Risiko für Depressionen und das erhöhte Risiko für Herzinsuffizienz muss Gegenstand weiterer Untersuchungen sein. „Der deutliche Zusammenhang zwischen Verkehrslärm und Depression, aber auch das wieder sinkende Risiko bei höherem Fluglärm oder Schienenlärm geben Anlass zu weiterer Forschung.“ (Quelle: NORAH Wissen 12, Seite 16).

4. Lärmentgelte: Flughäfen setzen seit Jahrzehnten auf finanzielle Anreizsysteme

Die deutschen Flughäfen haben bereits frühzeitig lärmbezogene Flughafenentgelte eingeführt. Diese bieten finanzielle Anreize zum Einsatz leiserer Flugzeuge. So sind die lärmbezogenen Flughafenentgelte mittlerweile weltweit zu einem wichtigen Bestandteil der Lärminderung geworden. Seit 2012 ist gemäß LuftVG §19b Abs. 1 in der Entgeltordnung von Verkehrsflughäfen zwingend eine Differenzierung der Entgelte nach Lärmschutzgesichtspunkten vorzunehmen. Die Flughäfen haben sich mit ihren Systempartnern zum Ziel gesetzt, die derzeit an den Flughäfen eingesetzten Lärmentgeltsysteme und deren Bemessungsgrundlagen weiter zu entwickeln und soweit wie möglich zu harmonisieren. Ziel ist eine stärkere Anreizwirkung für den Einsatz lärmarmen Flugzeuge und die damit verbundene stärkere politische und gesellschaftliche Akzeptanz der Lärmentgelte in Deutschland. Die bereits an mehreren Flughäfen etablierten Lärmentgelte auf Grundlage gemessener Lärmwerte sowie die Differenzierung nach den Zulassungswerten bieten hierfür eine gute Grundlage.

5. Lärmindernde Flugverfahren: Flughäfen sehen Potential

Die ADV hält die Fluglärmschutzkommission für eine bewährte Einrichtung. Mit der Fluglärmschutzkommission besteht eine erfolgreich arbeitende Institution, in welcher alle Beteiligten ihre Anliegen vorbringen und konstruktiv im Dialog bearbeiten können. Die Einbeziehung des UBA in die Fluglärmkommissionen ist eine sinnvolle Maßnahme, um auch hier zu transparenteren Verfahren zu kommen. Das Einvernehmen zwischen UBA und BAF hält die ADV hingegen nicht für erforderlich und auch nicht für sinnvoll, da durch die Stellungnahme des UBA bereits ausreichend Einfluss auf den Prozess genommen werden kann. Die Stellungnahme des UBA ist auch für das BAF nicht unbeachtlich, da bei Nichtbeachtung in späteren Klageverfahren auch die Argumente des UBA gehört werden.

Des Weiteren fordern die Flughäfen, dass die Flugsicherungsorganisation frühstmöglich im Rahmen von Planungsverfahren andere Beteiligte einbezieht. Erfahrungsgemäß stehen Flughäfen regelmäßig im Fokus der Öffentlichkeit, wenn es im Rahmen der Flugverfahrensplanung zu unterschiedlichen Auffassungen zur Lage der Flugroute kommt. Deshalb ist ein für alle Seiten nachvollziehbares Verfahren zur Definierung der Flugrouten unerlässlich.

Des Weiteren ist die ADV der Meinung, dass Flugrouten nicht planfestgestellt werden sollen. Sie sollten auch weiterhin unabhängig vom Planfeststellungsverfahren festgelegt werden. Dies ist erforderlich, um spätere Änderungen/Optimierungen, die z.B. auch zu weniger Lärm führen, umsetzen zu können. Vielmehr muss man darüber nachdenken, ob die Verfahren zeitlich besser zusammengeführt werden können. Für die Flughäfen fordert die ADV ein Mitspracherecht im Hinblick auf die Flugverfahrensplanung.

6. Nachtflugbeschränkungen in Deutschland: Status Quo darf nicht zur Disposition gestellt werden

Besonders in der Nacht ist die Belastung für die Anwohnerinnen und Anwohner durch den Luftverkehr in den vergangenen Jahren gesunken. Das Wachstum der letzten Jahre fand maßgeblich am Tage statt. An zahlreichen Standorten sind die Nachtflugbewegungen zurückgegangen. In den Nachtstunden sind daher die Lärmpegel eher zurückgegangen. Dies gilt sogar für einen großen Frachthub wie den Flughafen Köln/Bonn. Am Flughafen Köln/Bonn sind beispielsweise die Nachtflugbewegungen vom Jahr 2000 zu 2011 um 15 Prozent zurückgegangen (Quelle: Flughafen Köln/Bonn).

Die Flughäfen in Deutschland unterliegen bereits zahlreichen betrieblichen Beschränkungen in der Nacht. Mit jedem Ausbauvorhaben sind in der Vergangenheit Nachtflugmöglichkeiten weiter eingeschränkt worden. Die Beispiele Frankfurt/Main und Berlin zeigen jedoch, dass diese Beschränkungen nicht zu einer höheren Akzeptanz geführt haben.

Inzwischen ist jedoch eine Situation erreicht, in der jede weitere Beschränkung der Nachtflugmöglichkeiten größere negative Effekte für Umwelt, Bevölkerung und Wirtschaftsstandort erzeugen würde, als durch die Vorteile der Nachtruhe aufgewogen werden können. Besonders im Luftfrachtgeschäft fänden weitere Verlagerungsprozesse von deutschen zu benachbarten europäischen Flughäfen statt. Durch über lange Umwege getruckte Fracht würden zusätzliche Lärm- und Schadstoffemissionen auf Straßen und Schienen erzeugt, von der Schwächung des Logistikstandortes ganz zu schweigen.

Aus alldem ergibt sich: Die noch verbleibenden Nachtflugmöglichkeiten müssen erhalten werden, um den Bedarf an Nachtflügen abwickeln zu können. Die deut-

sche Wirtschaft ist auf leistungsfähige Logistikketten in der Nacht dringend angewiesen. Für bestehende Betriebsgenehmigungen muss Rechtssicherheit und damit Planungssicherheit für die Luftverkehrsunternehmen gelten.

7. Der Flughafenverband lehnt das Eingreifen in bestehende Betriebsgenehmigungen ausdrücklich ab

Eine weitere Einschränkung von Betriebszeiten ist für die deutschen Flughäfen und die deutsche Wirtschaft nicht akzeptabel. In Europa und insbesondere in Deutschland unterliegen die Flughäfen bereits zahlreichen betrieblichen Beschränkungen.

Betriebsgenehmigungen müssen langfristig Bestand haben, um Planungssicherheit für alle zu gewährleisten. Die deutsche Wirtschaft ist auf leistungsfähige Logistikketten in der Nacht dringend angewiesen. Dies gilt für die Luft, für die Straße und die Schiene.

Insbesondere in der Nacht, wenn eine Nutzung der Außenwohnbereiche üblicherweise nicht erfolgt, können die Anwohner auch durch Maßnahmen des passiven Lärmschutzes wirksam vor Fluglärm geschützt werden. Dies gilt insbesondere, da das Fluglärmgesetz nunmehr Lärmschutzziele für die Nacht vorgibt. Daher fordert die ADV eine Überprüfung, ob das LuftVG an dieser Stelle nicht fehlinterpretiert wird. Nach unserer Auffassung muss die Nachtruhe der Bevölkerung nicht zwingend mit einem Verkehrsverbot erreicht werden. Lösungsansätze bieten z.B. speziell auf die Nacht abgestimmte Flugverfahren, welche gerade durch den zu dieser Zeit geringen Verkehr ermöglicht werden. Dabei wird das Überfliegen von Wohngebieten weitest möglich vermieden. Da das Wachstum des Luftverkehrs nicht in der Nacht stattfindet, können die Erfolge bei der Lärmreduzierung am Flugzeug direkt zu einer Lärminderung in der Nacht führen.

Restriktivere Vorgaben hätten zur Folge, dass weitere Verkehre verdrängt werden. Deutschland wird so vom weltweiten Luftverkehr abgekoppelt. Damit würden erhebliche Arbeitsplatzverluste einhergehen.

Flughafenverband ADV

Friedrichstr. 79
10117 Berlin
Tel. 030/310118-0
www.adv.aero

Ansprechpartner:

Martin Bunkowski; bunkowski@adv.aero Tel. 030/310118-41