

tungsfähiges Luftverkehrssystem nicht denkbar. Auch hier gilt es, Ökologie und Ökonomie in Einklang zu bringen. Um den für den Wirtschaftsstandort Deutschland wichtigen Luftverkehr auch in Zukunft zu sichern, sind daher wirkungsvolle Maßnahmen zum Umweltschutz erforderlich. Hierbei können Flughäfen und Luftverkehrsunternehmen nicht völlig unabhängig von einander betrachtet werden, so dass eine Reduzierung der von Flugzeugen ausgehenden Schadstoffemissionen und des Fluglärms ein wichtiges verkehrs- und umweltpolitisches Ziel bleibt. Zur Verminderung der vom Luftverkehr ausgehenden Schadstoffemissionen und Lärmbelastungen verfolgt die Bundesregierung einen umfassenden Ansatz. Dieser umfasst

- die Vermeidung von Emissionen an der Quelle durch Ausnutzung aller technischen Minderungspotentiale und durch umweltfreundlichere Flugkraftstoffe,
- die Einführung umweltfreundlicher flugbetrieblicher Maßnahmen;
- verträgliche Raumordnungs- und Siedlungspolitik zur Verringerung der Anzahl Betroffener Personen im Umland von Flughäfen,
- den Einsatz marktwirtschaftlicher Mechanismen zur Förderung umweltfreundlichen Verhaltens,
- die Vernetzung der Verkehrsträger untereinander und miteinander durch Optimierung der Schnittstellen, um effiziente Transportketten sowohl im Güterverkehr als auch im Personenverkehr aufzubauen und
- die Förderung von Forschungsvorhaben zur Verbesserung der Umweltbilanz des Luftverkehrs.

*Halle plant
Werkstatt Wohnsitz
im Osten!*

Dementsprechend wird die Bundesregierung Maßnahmen zu den Teilbereichen dieses Ansatzes einleiten.

4.3.1 FLUGLÄRM

Lärmminderungskonzepte

Technische Lärmminderungsmaßnahmen an der Quelle entfalten aufgrund der langen Lebenszyklen der Flugzeuge meist langfristig ihre Wirksamkeit. Sie können somit nur als ein – wenn auch gewichtiger – Baustein einer umfassenden Lärmminderungsstrategie angesehen werden. Den technischen Maßnahmen sind deshalb ordnungspolitische und operative Lärmminderungskonzepte mit einem kurz- bis mittelfristigen Umsetzungshorizont zur Seite zu stellen.

Ordnungspolitische Lärminderungskonzepte

Ein Aufschlag auf die Landegebühr um eine lärmabhängige Komponente ist eine ordnungspolitische Maßnahme, die an nahezu allen deutschen Flughäfen angewendet wird und die auf den ICAO-Lärmklassifizierung der Flugzeuge beruht. Einzelne Flughäfen haben dieses Modell modifiziert, indem sie innerhalb der bestehenden Lärmklassen weiter differenzieren.

→ Leipzig "unbegrenzt" Zu Sel!

Mit einer sog. „Kontingentierung“ des Lärms wird erreicht, dass der Lärm eine bestimmte Lärmmenge nicht überschreiten darf. Dieses Instrument wurde an einigen Flughäfen in jüngerer Vergangenheit eingeführt. Ist die Grenze des Kontingentes erreicht, müssen die Fluggesellschaften, um weiteres Wachstum zu ermöglichen, lärmärmeres Fluggerät einsetzen.

Eine weitere, (von vielen Flughäfen angewandte Maßnahme ist eine flugzeugabhängige Lärmbegrenzung, indem zu gewissen Tageszeiten nur Flugbewegungen leiserer Lärmklassen genehmigt werden. Durch die Einführung des ICAO Kapitels 4, das gegenüber dem Kapitel 3 nochmals reduzierte Lärmgrenzwerte für die Zulassung von Flugzeugen vorsieht, hat die Bonusliste in ihrer aktuellen Form an Bedeutung verloren. Eine Überarbeitung wird zur Zeit geprüft.

Betriebshandbuch des Flughafens Leipzig - leider vergessen?!

Weitere direkte, ordnungspolitische Eingriffe wären Slotbegrenzungen und/oder eine Einschränkung von Kurzstreckenluftverkehr. Eine Slotbegrenzung kann zum Einsatz größeren Fluggerätes führen, um mit dem Wachstum der Nachfrage Schritt halten zu können, während eine Einschränkung von mit kleinem Fluggerät durchgeführtem Kurzstreckenluftverkehr bei entsprechender Nachfrage in einer anderweitigen Slot-Nutzung, z.B. für Langstreckenflüge, resultiert. Ökonomisch gesehen steigt damit zwar die Effektivität des Flughafens, ein Umweltnutzen dieser dirigistischen Maßnahmen ist aber bisher nicht belegt.

Technische Lärminderungskonzepte

Ein besonderes Augenmerk der Flugzeug- und Triebwerkshersteller liegt auf der Reduktion von Lärmemissionen an der Quelle. Durch technische Maßnahmen konnten sowohl der Umströmungslärm als auch die Geräuschemissionen von Flugzeugtriebwerken erheblich verringert werden. Verschiedenen Forschungsprogrammen, die weitere Lärminderungspotenziale an der Fluglärmquelle untersuchen, ist auch künftig eine besondere Bedeutung beizumessen.

Operative Lärminderungskonzepte

Verweigerungshaltung
der DFS

Unter den Bereich der operativen Maßnahmen fallen insbesondere die An- und Abflugverfahren. Die Festlegung der An- und Abflugrouten werden durch die DFS in Abstimmung mit den betroffenen Gemeinden und den Flughafenbetreibern durchgeführt. Mit diesen Verfahren können die Interessen aller involvierten Beteiligten berücksichtigt und negative Folgewirkungen minimiert werden. Zu berücksichtigen ist zudem die besondere geographische und topographische Situation einer Flughafenregion.

4.3.2 EINFÜHRUNG EMISSIONSBEZOGENER LANDEENTGELTE

Die lokale Luftqualität an und im Umfeld von Flughäfen ist ein Thema, das zunehmend in das Bewusstsein der Öffentlichkeit tritt. Als lokale Schadstoffe werden während des Start- und Landevorgangs von Flugzeugen insbesondere Stickoxide (NO_x) und unverbrannte Kohlenwasserstoffe (HC) emittiert. Beide Schadstoffe sind Vorläufersubstanzen für den sog. Sommersmog. Bei der Begrenzung des Sommersmogs sind die Flughäfen in Deutschland heute schon erfolgreich, da unter anderem auch diese Emissionen unter die Grenzwerte der EU-Richtlinie 96/62/EG vom 27.09.96 über die Bewertung und die Kontrolle der Luftqualität fallen. Die EU-Kommission beabsichtigt, in Ergänzung zur Einbeziehung des internationalen Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel, auch Maßnahmen zur Reduzierung der NO_x-Emissionen einzuführen. Ein entsprechender Richtlinienvorschlag ist für Ende 2008 angekündigt.

Zur Reduzierung der lokal wirksamen Schadstoffe NO_x und HC beabsichtigt die Bundesregierung, emissionsbezogene Landeentgelte an deutschen Flughäfen einzuführen. Hierbei handelt es sich um ein ökonomisches Instrument, das flughafenbezogen zunächst auf freiwilliger Basis eingeführt werden soll. Flughäfen – ggf. im Dialog mit ihren Nachbargemeinden – können am ehesten entscheiden, ob lokal eine Notwendigkeit für Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität besteht.

Durch das emissionsbezogene Landeentgelt sollen ökonomische Anreize zum zunehmenden Einsatz von besonders umweltfreundlichem Fluggerät geschaffen werden. Die Flugzeuge werden gemäß dem NO_x- und HC-Ausstoß ihrer Triebwerke während des gesamten Start- und Landevorgangs mit dem emissionsbezogenen Landeentgelt bewertet. Hierbei sollen alle Triebwerksarten einbezogen werden.

- Die Länder werden aufgefordert, die Einhaltung des EG-Beihilferechtes durch die Flugplätze in ihrem Zuständigkeitsbereich sorgfältig zu überwachen und eventuellen Fehlentwicklungen entgegen zu wirken.
- Die Bundesregierung wird sich dafür einsetzen, dass die Beihilfeleitlinien überarbeitet werden. Dabei ist auf die Praktikabilität besonderes Gewicht zu legen. Fälle, die vor Dezember 2005 beschlossen oder durchgeführt wurden, sollen von der Beihilfeprüfung ausgenommen werden.
- BMVBS wird die in diesem Flughafenkonzept vorgesehene Systematik des Ausbaus von Flughäfen in Deutschland bei der EU-Kommission mit dem Ziel einbringen, dass bei Einhaltung dieser Systematik der Nachweis der Notwendigkeit einer Flughafeninfrastrukturmaßnahme und deren Vereinbarkeit mit dem EG-Beihilferecht als erbracht gilt.

Sicherheit (Safety und Security)

- Im Bereich der technischen Sicherheit wird die Bundesregierung im internationalen und europäischen Bereich dafür Sorge tragen, dass die Sicherheitsstandards weiterentwickelt und national umgesetzt und angewandt werden.
- Die Securitymaßnahmen sollen anhand aktueller Gefährdungsbewertungen der Sicherheitsbehörden weiterhin überprüft und gegebenenfalls angepasst werden. Dies beinhaltet auch eine Überprüfung der bereits bestehenden Maßnahmen auf ihren Sicherheitsgewinn.
- Unnötige Einschränkungen oder Belastungen für Passagiere, Flughafenbeschäftigte, Flughafenbetreiber, Luftfahrtunternehmen sowie für Handel und Industrie sind zu vermeiden.
- Abstimmungsprozesse auf internationaler Ebene sollten forciert werden, mit dem mittel- bis langfristigen Ziel, einen international weitestgehend harmonisierten Sicherheitsstandard zu erreichen.

Umwelt

- Die Bundesregierung wird zur weiteren Verringerung des von Flugzeugen emittierten Lärms
 - die DFS und die Flughafenbetreiber auffordern, kontinuierlich An- und Abflugverfahren sowie Flugrouten im Hinblick auf minimale Lärmentfaltung weiterzuentwickeln, und

ZUSAMMENFASSUNG DER MAßNAHMEN

DFS ≠ Weiterentwicklung?

- für eine kontinuierliche Verbesserung der Anreizstrukturen für die Fluggesellschaften zum Einsatz lärmärmeren Fluggeräts eintreten.
- Durch die Einführung des ICAO Kapitel 4 wird die Bonusliste in ihrer aktuellen Form an Bedeutung verlieren. In diesem Rahmen prüft das BMVBS, ob gegebenenfalls eine Neugestaltung der Bonusliste erforderlich ist.
- Die Bundesregierung tritt nachdrücklich dafür ein, in Gebieten, die nachweislich durch Fluglärm belastet sind, vor allem in solchen, die innerhalb der Schutzzonen des Fluglärmschutzgesetzes liegen, keine Siedlungsgebiete auszuweisen.
- Die Bundesregierung spricht sich für eine Förderung der Forschung zur technischen Lärminderung aus.
- Die Bundesregierung wird sich nicht nur national, sondern auch in internationalen Gremien für eine Reduzierung der Stickoxide und der unverbrannten Kohlenwasserstoffe einsetzen.
- Die Bundesregierung begrüßt die Einführung des emissionsabhängigen Landeentgeltes, das vom BMVBS angeregt worden war. Die Bundesregierung wird Anfang 2009 einen Erfahrungsbericht vorlegen. Bei positiver Bewertung wird sich die Bundesregierung dafür einsetzen, dass weitere Flughäfen das Instrument anwenden.
- Die Bundesregierung setzt sich für die zügige Verwirklichung eines einheitlichen europäischen Luftraumes u.a. zur Vermeidung umweltschädlicher „Staus“ im Luftraum ein.
- Die Bundesregierung unterstützt die nationale und europäische Forschung bei der Entwicklung neuer Technologien und Konzepte zur Reduzierung der Umweltwirkungen des Luftverkehrs.

Intermodalität

- Bei der Umsetzung der Bedarfspläne für den Ausbau der Bundesschienenwege bzw. der Bundesfernstraßen ist der Verbesserung der Intermodalität an den Flughafenstandorten besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Gleiches gilt für die vom Gesetzgeber vorgeschriebenen Bedarfspläne.
- Bezüglich des Hubflughafens München besteht neben der Notwendigkeit, die intermodale Anbindung insgesamt zu verbessern, ein Bedarf zur Optimierung der Schienenanbindung. Hier bedarf es vor dem Hintergrund der gescheiterten Bemühungen um eine Transrapidverbindung zwischen München Hauptbahnhof und dem Flughafen nun einer tragfähigen alternativen Nahverkehrskonzeption des Freistaats, um der Verteilerfunktion des Flughafens im Gesamtsystem gerecht werden zu können.