

Kommentare des Aktionsbündnisses Verkehrslärm bezogen auf die entsprechende Auswahl von Zeilen des Koalitionsvertrages

3872 Wir wollen ein eigenständiges Forschungsprogramm für den Schienenverkehr schaffen und ergreifen die Initiative zur Etablierung eines deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung, das als eine praxisorientierte, technisch-wissenschaftliche Forschungseinrichtungen aufgebaut werden soll. Zudem wollen wir die Lärmforschung an der Schiene fördern und ein Pilotprojekt „LärmLab 21“ in mehreren lärm-belasteten Regionen einrichten, um Verfahren für einen besseren Lärmschutz zu testen und einen intensiveren Dialogprozess mit allen Beteiligten anzustoßen.

- **Diese Willensbekundung ist lobenswert, aber viel zu wenig konkret.** Wie soll das **eigenständige Forschungsprogramm** aussehen? Wo soll das **Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung** etabliert werden? Sinnvoll wäre **die Angliederung an bestehende Kompetenzen, z.B. TU Berlin, KIT Karlsruhe**, deren Kapazitäten finanziell und personell aufzustocken wären. Auf Interdisziplinarität und Unabhängigkeit von der DB AG ist zu achten. **Ein Gründungsbeirat ist zu berufen.**
- **Wir brauchen keine weitere Lärmforschung an der Schiene und kein weiteres nutzloses Schlagwort dafür – die Verfahren für einen besseren Lärmschutz sind längst bekannt und getestet.** Bisher fehlte der politische Wille zur Umsetzung.
- Ergänzend zum vorhandenen Wissen ist der **intensive Dialogprozess mit den Bewohnern lärmbelasteter Regionen** sehr zu begrüßen, damit die Maßnahmen ziel-führend dort eingesetzt werden, wo es nötig ist. Dafür sind unverzüglich in den lärm-belasteten Regionen **Bürgerkomitees zu etablieren, die Umsetzungsmaßnahmen** zur Beseitigung der lokal bestehenden Lärmprobleme definieren, die dann auch zügig realisiert werden.

5660 Lärm ist in unserem dichtbevölkerten Land ein großes Problem.

- **Was für ein Problem ist Lärm genau?** Ist es ein **Komfortproblem**, ist es ein **Gesundheitsproblem** oder ist es ein **komplexes Problem, das Leben kostet, Eigentum vernichtet und ganze Regionen ihrer wirtschaftlichen Chancen (z.B. im Tourismus und angrenzenden Branchen) beraubt?**

- Wir gehen davon aus, dass die neue Bundesregierung das Lärmproblem als ein **großes Hindernis in der ökonomischen wie in der gesellschaftlichen Entwicklung** der betroffenen Regionen ansieht.
- **Weniger Lärm für gesündere und leistungsfähigere Menschen und** entsprechende Entlastung für Gesundheits- und Sozialkassen.

5660 Den durch Mobilität verursachten Lärm wollen wir deutlich reduzieren.

- **Besser als „deutlich reduzieren“ wären** generell verbindliche **Grenzwerte – insbesondere** für Gebiete, die dem Leben, Wohnen und Erholen von Menschen zuzuordnen sind –, **die nicht überschritten werden dürfen und kontrolliert werden!** Die Grenzwerte müssen sich insbesondere nachts auf das Störpotenzial und die Spitzenpegel beziehen und nicht auf verharmlosende Mittelungspegel (s. auch 5662). Anwohner und Unternehmen wollen jetzt entscheiden, ob sie derzeitigen Lärm noch länger ertragen oder ob sie wegziehen oder gar auswandern. **Investoren**, private wie gewerbliche, die Immobilien kaufen oder verkaufen bzw. die in ihre vorhandenen Immobilien investieren wollen, **brauchen klare Aussagen zum Thema Lärm**. Der Immobilien- und Arbeitsmarkt ist maßgeblich von Umweltlärm betroffen. Die Aufgabe des Staates ist es, hier durch entsprechende Regelungen für **kalkulierbare Faktoren** zu sorgen.

5661 Wir werden die Bürger frühzeitiger bei Verkehrsprojekten beteiligen und eine Gesamtlärbetrachtung einführen.

- Beides sind lobenswerte Vorhaben, die kurzfristig zu **effektiveren und effizienteren Lärmschutz-Maßnahmen** führen sollten. Aber was heißt „frühzeitiger“? Hier sollten konkrete Zeitvorgaben gemacht werden. Insbesondere sollte **der Verkehrslärm bereits von Anfang an in die Planung einbezogen** werden und nicht, wie derzeit meist üblich, erst nach Abschluss der baulichen Planungen. Dadurch könnten lärmtechnisch bessere Varianten bereits bei der baulichen Planung berücksichtigt werden.

5662 Wir werden ein verkehrsträgerübergreifendes Lärmkonzept erstellen.

- **Dies ist wunderbar und eine der zentralen Forderungen der Initiativen, über deren Umsetzung wir uns sehr freuen würden.**

- Es wäre wichtig, wenn hier die Ministerien für Umwelt und Gesundheit mit deren Forschungsinstituten maßgeblich beteiligt würden, damit das Konzept zu einer wirkungsvollen Begrenzung der Emission und einem echten Immissionschutz führt.
- Eine Gesamtlärbetrachtung erfordert klare und verbindliche **Grenzwertefestlegungen auf der Emissionsseite für jede einzelne Lärmquelle** (Fahrzeug/Flugzeug) und ebenso eine am Störpotenzial und der Gesamtlärmdauer orientierte **Grenzwertfestlegung auf der Immissionsseite**.
- Das **Störpotenzial ergibt sich aus vielseitigen Faktoren** wie Maximalpegel, Frequenzspektrum, Impulsgeräuschen, Schnelligkeit des Pegelanstiegs, Umgebungslärmabstand, begleitender Infraschall und Erschütterungen, etc.
- Der derzeitige **Mittelungspegel** ist lediglich ein haushalterischer Verteilerschlüssel, der als Maßstab für **gesundheitsschädigenden Lärm untauglich ist**.
- **Ein verkehrsträgerübergreifendes Lärmkonzept sollte entsprechend nicht von Lästigkeit, sondern von Gesundheitsvorsorge ausgehen, um lärmwirksam und effektiv zu sein. Dabei sollte der Stand der Wissenschaft und Technik zu Grunde gelegt werden.**

5665 Wir wollen die ausreichende Finanzausstattung des Lärmsanierungsprogramms an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes sicherstellen.

- Das ist hervorragend, allerdings sollte das Lärmsanierungsprogramm
 - rechtlich verbindlich werden (nicht mehr nur freiwillig)
 - einheitliche Grenzwerte für Bestand und Neubau gelten
 - baurechtlichen Einschränkungen aufgehoben werden
- Die Kommunen und Länder müssen für die Lärmsanierung der Land- und Ortsdurchgangsstraßen mit ausreichen Mitteln ausgestattet werden.
- Dies sollte auch für das Lärmsanierungsprogramm der Schiene gelten.

5668 Wir wollen bei deutlicher Verkehrszunahme auch an Bestandsstrecken der Schiene und an Fernstraßen in Baulastträgerschaft des Bundes flexibel erhöhte Lärmschutzmaßnahmen ergreifen.

- Was sind „**deutliche Verkehrszunahmen**“? Auf welchen Ausgangswert und Zeitpunkt beziehen sich die Zunahmen? Wie wird gemessen, gerechnet? Was wird gemessen, gerechnet? Und vor allem: Wer misst und entscheidet?

- Hier wäre **eine rechtliche Verbindlichkeit wünschenswert**, d.h., dass auch bei deutlichen Verkehrszunahmen **Lärmschutzmaßnahmen analog eines Neubaus** verpflichtend vorgeschrieben werden.
- Das muss auch für Flugrouten und stark befahrene Land- und Ortsdurchgangsstraßen gelten.
- Der im Koalitionsvertrag unter **3568 angekündigte Ausbau eines deutschlandweiten 740-Meter-Netzes für Güterzüge** (bis 2020) und die nicht im Bestand vorgesehene **nächtliche Abwicklung von Güterverkehr** müssen als „**erhebliche Verkehrszunahmen**“ gewertet werden.
- Man ist heute in der Lage, aufgrund von längeren und schnelleren Zügen, die in kurzen Abständen rund um die Uhr fahren, den Verkehr intensiv auszubauen, **ohne hierfür neue Gleise in Betrieb nehmen zu müssen**. Deshalb ist es falsch, dass sich der **Bestandsschutz weiter an baulichen Maßnahmen orientiert, die es gar nicht braucht, um den Verkehr und damit den Lärm explodieren zu lassen**.
- Auch auf der Straße ist damit zu rechnen, dass neue Technologien eine effizientere Nutzung der Verkehrswege zulassen und damit ohne zusätzliche Baumaßnahmen die Zahl der Fahrzeuge deutlich erhöht werden kann (z.B. Platooning für Lkw). Daher muss auch an Straßen die bisherige ausschließlich Bindung von Lärmschutzmaßnahmen an Aus- und Neubau durch weitere Kriterien ergänzt werden.
- **Gerade bei den großen, stark befahrenen Verkehrswegen (v.a. Autobahnen, TEN-Strecken des Schienengüterverkehrs), die nahe an der Bebauung vorbeiführen, ist die derzeitige Regelung, dass erst bei einem Anstieg des Mittelungspegels um 3dB(A) zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen überhaupt in Frage kommen, unhaltbar**. Dies bedeutet z.B., dass bei einer Autobahn mit 100.000 Kfz/Tag ein Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz erst dann besteht, wenn 200.000 Kfz/Tag dort fahren. **Der Lärmteppich einer solchen Autobahn oder eines entsprechenden Schienenweges erstreckt sich aufgrund der hohen Schallenergie oft über mehrere Kilometer**. Vor allem bei bestimmten Wetterlagen kann der Lärmpegel dadurch Tausende von Einwohnern einer größeren Stadt in der Gesundheit massiv beeinträchtigen. Normale Schallschutzwände nützen dann nichts, weil sie nur im Nahbereich wirken und manchmal sogar noch den Pegel in weiterer Entfernung verstärken. Die Lärmgesetzgebung muss auch Lösungen für solche Fälle berücksichtigen.
- **Die Bestandschutzregelung für Straße, Schiene und Flughäfen muss sich am Stand des Wissen und der Technik orientieren und darf nicht über dem grundrechtlich garantierten Schutz von Leben und Gesundheit stehen**.

5672 Der Schienenlärm soll bis 2020 halbiert werden.

- Da man **weder Ausgangs- noch Endwerte benennt**, stellt man ein **abstraktes Versprechen** in den Raum, das im Wesentlichen auf der Bremsumrüstung und dem Schienenschleifen basiert. Hierfür gibt es aber keine Nachhaltigkeitsgarantien.
- Es fehlt die Festlegung von konkreten Mess-Ergebnissen an auszuwählenden Strecken, an denen z.B. im Mai 2018 eine Messung über einen Monat erfolgt. Dieser Wert wäre dann zu halbieren.
- Was soll passieren, wenn dieses Ziel nicht erreicht wird?
- Das **Versprechen, den Lärm zu halbieren**, kann nur bedeuten, dass man endlich die vorgesehenen **Grenzwerte einhalten** wird oder ansonsten durch Bündelung von zusätzlichen Maßnahmen dafür sorgen wird, dass sie eingehalten werden.

5672 Wir setzen uns für das Verbot lauter Güterwagen auch auf EU-Ebene ein.

- Ein **Verbot ist seit langem überfällig**, da doch im Bundes-Immissionsschutzgesetz ausgeführt und **vorgesehen ist, dass klare Emissionsgrenzwerte für Fahrzeuge festgelegt werden**. Diese rechtsverbindlichen Emissions-Grenzwerte für Schienenfahrzeuge fehlen bis heute, offenbar weil sich der Sektor nichts vorschreiben lässt.
- Mindestens die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sind rechtsverbindlich und müssen durchgesetzt werden. Wenn es nicht anders geht, durch Geschwindigkeitsbegrenzung oder Fahrverbot.
- Was die EU-weiten Lärm-Vorschriften betrifft, so kann nicht ausgerechnet der Umweltschutz der Interoperabilität untergeordnet werden, während es in allen technischen Bereichen noch eine Vielzahl von unüberbrückbaren Hindernissen, was Spurbreite, Track Control, Elektrifizierung, etc. betrifft. Das man sich ausgerechnet beim Umweltschutz der EU-weiten Durchsetzung einheitlicher Standards unterwerfen will, zeugt dann schon von einer lobbyfreundlichen Verzögerungstaktik, die Menschen krank und die Regionen arm macht. Fahrzeuge, die durch die Bundesrepublik Deutschland fahren, sollten den hier notwendigen Lärmschutzanforderungen entsprechen. Da dies für alle gilt, auch für die deutschen Unternehmen, entspricht das auch den EU-Vorgaben für Gleichbehandlung.
- Auch für die Straßenfahrzeuge sollte dies analog gelten. Insbesondere sollte es möglichst keine fahrzeugspezifischen Emissionsgrenzwerte geben (z.B. für Sportwagen oder Motorräder). Abschaltvorrichtungen müssten grundsätzlich verboten werden und die Einhaltung überwacht werden (v.a. bei Motorrädern).

5673 Das lärmabhängige Trassenpreissystem werden wir weiterentwickeln.

- Lärmabhängige Trassenpreise sind ein probates Mittel, auch wenn dafür Steuergelder eingesetzt werden. In **Kombination mit Umrüst- und Abwrackprämien** ist es dann schon eine sehr **komfortable Unterstützung** für Unternehmen, die mit **Bahnverkehr** ordentliche Renditen einfahren.
- Entsprechend würden klare **Grenzwerte für Fahrzeuge und deren wagengenaue Überwachung Sinn machen**, damit die Steuergelder auch entsprechend gut eingesetzt sind.
- Dabei sollte auch das **Mautsystem im Straßenverkehr** entsprechend einbezogen werden. Sowohl die lärmabhängigen Trassenpreise als auch ein lärmabhängiges Mautsystem sollten konsequent als Mittel zur Internalisierung externer Kosten genutzt werden.
- Zur Schaffung **gleicher Wettbewerbsbedingungen und der Internalisierung** der externen Kosten, auch gegenüber der Bewertung von Lohnarbeit, ist auch der Luftverkehr mit denselben Steuern und Gebühren zu belasten wie die anderen Verkehrsträger auch. Auch hier würde eine starke Lärm-abhängige Spreizung der Flughafengebühren zu einer Beschleunigung des Einsatzes lärmarmen Flugzeugtypen und Nutzung lärmarmen Flugrouten (Luftstraßen) und lärmarmen An- und Abflugverfahren führen.
- Außerdem sei an dieser Stelle auf 5681 verwiesen, wo es um die Förderung privater freiwilliger Lärmschutzmaßnahmen geht, die ebenso förderungswürdig sind.

5674 Wir wollen die Forschung, Entwicklung und Markteinführung von innovativen Lärmvermeidungstechniken sowie von lärmarmen Güterwagen fördern.

- Auch diese Steuergelder sind **angesichts der Kosten von Lärm gut investiert**.
- Das gilt auch für **Zugmaschinen (Lokomotiven), Lastkraftwagen und Flugzeuge**.
- Dennoch muss dem Sektor klar sein, dass **die wahren Kosten von Transport langfristig nur von denen getragen werden** können, die davon profitieren. Dass alle vom Gewinn einzelner Wirtschaftsunternehmen profitieren, ist in einer globalen Welt nicht mehr richtig, da gibt es **Gewinner und Verlierer**. Konzerne denken heute international und lassen Volkswirtschaften schnell mal im Regen stehen.
- **Dies sollte auch für den Straßen- und Flugverkehr entsprechend gelten, für den Straßenverkehr insbesondere für Straßenfahrzeuge und Straßenbeläge**.

5676 In Ergänzung zur Umrüstung von Waggons soll ein Innovationsbonus für die Neuanschaffung und den Umbau von Triebwagen und Lokomotiven gewährt werden.

- Das wäre dann **eine weitere Subventions-Maßnahme**, die vielleicht ein **Impuls für eine modernere Bahn** auslöst und an das anschließt, was zuvor schon gesagt wurde.
- Auch das sollte entsprechend **für den Straßen- und Flugverkehr, insbesondere für Flugzeuge und Straßenfahrzeuge gelten.**

5679 Bei der Gestaltung von Lärmschutzmaßnahmen im Schienenverkehr sollen insbesondere die jeweiligen Anforderungen an Sanierungsabschnitte mit besonderer Bedeutung für die Tourismus- oder Gesundheitswirtschaft berücksichtigt werden.

- Gut, sehr gut, wenn man erkannt hat, welche **katastrophalen Auswirkungen Lärm auf „gesund werden“ oder Tourismus hat.**
- **An dieser Stelle sei gefragt, ob es überhaupt so etwas wie Lärmvorschriften bei der Deutschen Bahn gibt und wie diese heißen und aussehen?**

5681 Wir prüfen zudem, ob das freiwillige Lärmsanierungsprogramm und die Lärmaktionsplanung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie stärker miteinander verschränkt werden können.

- Die **Lärmaktionsplanung der EU** steckt ähnlich wie das bisherige **Lärmsanierungsprogramm noch in den Kinderschuhen**. Das „miteinander zu verschränken“ kann nur bedeuten, dass eine wirksame und effektive Schienenlärmsanierung auf weitere Jahre und Jahrzehnte hinausgezögert wird. **Das muss verhindert werden!**
- Es sollte ein möglichst einheitliches rechtsverbindliches Verfahren von der Lärmaktionsplanung bis zur Realisierung der Lärmschutzmaßnahmen sowohl für die Straße und die Schiene als auch für die durch Fluglärm betroffenen Umgebungen geben. Damit wäre auch eine regelmäßige Überprüfung der bestehenden Lärmschutzmaßnahmen und ggf. eine Ergänzung/Erneuerung der Maßnahmen verbunden. Dabei sollte nicht nur der Ist-Zustand, sondern auch die voraussichtliche Zukunftsentwicklung einbezogen werden. Damit könnte man das bisherige sehr komplizierte Lärmschutzrecht vereinfachen und die Umsetzung effizienter machen.

- Für die EU ist die **Lärmaktionsplanung aus dem Jahr 2002 mehr oder weniger gescheitert. Bis heute liegen nicht einmal 50 % der Lärmschutzpläne vor.** Der Schienengüterverkehr ist in vielen EU-Staaten nur noch ein Relikt aus vergangenen Tagen. Entsprechend bringt man kosten- und zeitintensiven Lärmschutzplanungen wenig Begeisterung entgegen. Den Lärmschutzbedarf in Deutschland damit zu verschränken, wäre allzu beschränkt!
- Immissionsschutz (Straße/Schiene/Flughafen) ist immer eine lokale Angelegenheit, bei der Menschen direkt vor der Einwirkung von Schall oder Luftschadstoffen bewahrt werden müssen. Daher muss die Lärmsanierung regional geplant und umgesetzt werden und dort greifen, wo starker **nächtlicher Güterverkehr zum echten Gesundheitsproblem** für die Menschen wird. Hier ist das **Diesel-Urteil des OVG, das gezielt Innenstädte und Straßen notfalls mit Fahrverboten belegt, wegweisend! Siehe jedoch Ziffer 5662.**

5684 Wir wollen die Förderung für freiwilligen Lärmschutz an der Schiene erhöhen.

- **Das ist eine tolle Nachricht**, dass Menschen, die ihr Haus und Grundstück gegen Lärm durch bauliche Maßnahmen schützen wollen, in **Zukunft vom Staat eine Förderung erhalten, auch an Bestandsstrecken!**
- Das ist auch im Vergleich zur Förderung gewerblicher Nutzer durch Trassenpreisstaffellung, Umrüstprämien und Innovationsprogramme **eine gerechte Berücksichtigung nichtgewerblicher Interessen.**

5685 An Bahnstrecken werden weitere Messstationen für ein umfassendes Lärmmonitoring eingerichtet.

- Auch das ist eine sehr gute Nachricht. Es wäre wichtig, dass dies jetzt schnell geschieht und das Monitoring auch in der Lage ist, **Lärmsünder aufzuspüren und Waggons z.B. mit Flachstellen, alten Bremsen oder heiß laufenden Rädern aus dem Verkehr zu ziehen.**
- Entsprechend der zuvor ausgeführten **streckenspezifischen Lärmschutzanforderungen** sollten auch die Messstationen **nicht als „Mittelungspegel-Durchschnittsüberwachung“**, sondern als strecken/abschnittsspezifische Kontrollstationen geplant und eingesetzt werden.

- Die geplanten 17 Messstationen reichen da sicher nicht aus, um den Anforderungen an die einzelnen Streckenabschnitte gerecht zu werden. Wirksamer Lärmschutz ist nicht mit haushaltsrechtlich orientierten Mittelungspegeln und Durchschnittswerten zu realisieren, sondern muss auf die konkreten Verhältnisse vor Ort ausgerichtet werden.
- Ein solches Lärmmonitoring sollte auch für stark befahrene Fernstraßen, welche nahe an Bebauung vorbeiführen, eingeführt werden.

5688 Wir wollen beim Ausbau des Schienennetzes die Bürger frühzeitig beteiligen und ein strukturiertes Verfahren entwickeln, mit dem das Ergebnis der Bürgerbeteiligung automatisch dem Deutschen Bundestag vorgelegt wird und der Gesetzgeber die Möglichkeit erhält, im Einzelfall für das weitere Planungsverfahren über begründete alternative Trassierungen und über das gesetzliche Maß hinausgehende Lärmschutzmaßnahmen entscheiden zu können.

- Um die Bürger/innen angemessen beim Ausbau des Schienennetzes zu beteiligen, wäre es gut, wenn **nicht nur der Bundesverkehrswegeplan** kommuniziert würde, sondern **auch die langfristige Strategie dahinter**. Ansonsten prallen regionale Blickwinkel und nationale Interessen aufeinander und es fehlt an Verständnis.
- Die Zeiten **grenzenlosen Wachstums** durch den Ausbau von Verkehrswegen finden in der **Umwelt- und Immissionsbelastung** ebenso ihre Grenzen wie durch Ressourcenverbrauch und ökonomische Gesichtspunkte.
- **Die heutigen Verkehrsverhältnisse zeigen, dass Mobilität ja nicht gleichzusetzen ist mit „mehr Verkehr“**, sondern ein neues Umwelt- und Ressourcen-bewussteres Denken z.B. durch Regionalisierung und Digitalisierung benötigt wird.
- **Ein Ministerium, das für „mehr Verkehr“ zuständig ist, kann und will das nicht unbedingt erkennen. Deshalb sollten die Ministerien für Umwelt- und Gesundheit hier maßgeblich sein und das Verkehrsministerium mitwirken!**
- **Dies sollte auch beim Ausbau der Straßen entsprechend gelten.**

Die nachfolgenden Punkte beziehen sich, über die oben bereits angebrachten Anmerkungen zum Luftverkehr hinaus, auf spezielle Themen des Koalitionsvertrages zum Lärm von Flugzeugen im Umfeld der Flughäfen. Im Kern deckt sich hier vieles mit dem zuvor Gesagten.

3712 Wir wollen faire Rahmenbedingungen im Einklang mit europäischen und internationalen Regelungen für die Luftverkehrswirtschaft.

- **Nur die Fluggesellschaften**, nicht die Flughäfen stehen im internationalen Wettbewerb und brauchen faire Wettbewerbsbedingungen, die über bilaterale Luftverkehrsverträge zwischen Partnerstaaten vereinbart wurden oder zu vereinbaren sind.
- Verkehrsflughäfen stehen als nationale Infrastruktur-Einrichtungen nicht unter internationalem Wettbewerb, sondern müssen das **Fernreisebedürfnis** ihrer Regionen optimal befriedigen.
- Die Organisation von interkontinentalem **Umsteigeverkehr (HUB)** kann nicht die primäre Aufgabe eines Flughafens in dicht besiedelten Regionen sein.
- Nur für HUB-Flughäfen könnte ein internationaler Wettbewerb mit benachbarten Flughäfen zu sehen sein, der auch eine verkehrslenkende Wirkung hat und Luftverkehr anzieht, der originär keine Berührung mit Deutschland hat, was zu erheblich mehr Verkehr im Luftraum und auf den HUB-Flughäfen führt. Daraus ergeben sich keine maßgeblichen wirtschaftlichen Vorteile für die Gesellschaft.
- Für nationale HUB-Flughäfen geht der Bedarf in dem Maße zurück, wie hoch effiziente, mittelgroße Flugzeuge für den Fernverkehr (bis zu 16.000 Kilometer) zur Verfügung stehen und aus den Regionen Zeit, Kosten und Umweltlasten einsparende Direktflüge in die wichtigsten Wirtschaftsregionen der Welt anbieten können. Eine solche dezentrale Versorgung mit Fernreisezielen entspricht der multizentralen Raumstruktur Deutschlands und wird von Kunden bevorzugt.
- **Kurzstreckenflüge** unter 700 Kilometer sind auf die Schiene zu legen. Sie bringen **keine gesamtwirtschaftlichen Vorteile** (BMVI-Luftverkehrskonzept, Mai 2017, Seite 28, 2. Spalte, 1. Zeile). Dafür sind Verbesserungen in der Integration von Eisenbahn und Flugzeug in Buchung und Gepäcktransfer sowie der Pünktlichkeit der Bahn notwendig.
- Zumindest im innerdeutschen Verkehr sind **Kerosinsteuern** zu erheben, um die Reisekosten denen der Bahn anzugleichen. Diese Steuer ist zunächst auf die EU-Mitgliedsstaaten Land für Land und dann auf alle Relationen auszuweiten.
- Der ICAO Konvention (1944) behandelt nur die Freiheit von Zoll und Abgaben für an Bord befindliche, dort verbleibende oder unter Zollkontrolle stehende Betriebsmittel der Luftverkehrsgesellschaft, nicht aber alles, was im Gaststaat an Bord genommen wird. Das ist in bilateralen Luftverkehrsabkommen geregelt.
- Nicht mehr zeitgemäße Luftverkehrsabkommen (ca. 123) können **gekündigt** und müssen unter dem Gesichtspunkt des weltweiten Klimaerwärmung und der **Verpflichtungen des Pariser Klimaabkommens neu verhandelt** werden.

- Der Umwelt unzutragliche und den fairen Wettbewerb behindernde Subventionen und Vergünstigungen (z.B. Steuer-Befreiungen oder Steuer-Ermäßigungen auf an Bord genommene Treibstoffe) müssen zurückgeführt werden und der **normalen Kraftstoff-Steuer unterworfen werden**.
- Das Flugzeug ist das Verkehrsmittel mit der **höchsten Umweltbelastung** überhaupt, gemessen an CO₂, NO_x und Ultrafeinstaub, ebenso wie in der Wirkung auf die **Klima-Erwärmung** insgesamt.
- Die Verbrennungsrückstände werden im Gegensatz zum Straßenverkehr **ohne Partikelfilter** und **ohne Katalysator** in der Atemluft freigesetzt.
- Die Klimawirkung eines Liter Kerosin in 12.000 Meter Höhe ist etwa 3 bis 4 mal so hoch wie die Klimawirkung von am Boden verbranntem Diesel.
- Mit hohem Kerosin-Verbrauch müssen Verkehrsflugzeuge auf die Reiseflughöhe von ca. 12.000 Metern gebracht werden, bis sie in dünner Luftschicht mit geringem Luftwiderstand hoch effektiv große Strecken in relativ kurzer Zeit bewältigen können und derzeit konkurrenzlos schnell sind.
- Wie alle Verkehrsträger muss auch der Luftverkehr sämtliche Steuern und Gebühren einschließlich der externen Kosten tragen, wie alle anderen Verkehrsträger auch. Dazu gehören natürlich auch die Kosten für Lärmsanierung und freiwillige Ab-Siedlung aus Lärm belasteten Gebieten.

3713 Dazu gehören die Umsetzung des Luftverkehrskonzeptes, die Entlastung unserer Flughäfen und Luftfahrtunternehmen von einseitigen nationalen Kosten.

- Es ist richtig, wenn die Koordination der Flughafenstruktur der multizentralen Besiedlungsstruktur in Deutschland von der Bundesregierung übernommen, angepasst und damit der ruinöse Wettbewerb unter den deutschen Betreibern von Verkehrsflughäfen beendet wird.
- Das **Luftverkehrskonzept des Bundesministeriums** für Verkehr und digitale Infrastruktur beginnt mit wertvollen Analysen zur Grundlagenermittlung für ein Luftverkehrskonzept, wobei die Szenario-Analyse an Transparenz zu wünschen lässt. Im Mittelteil des Werkes ist dann jedoch der starke Einfluss der Luftverkehrswirtschaft zu erkennen, wobei ab Seite 27 interessante Erkenntnisse preisgegeben werden. Unter anderem die Erkenntnis, dass „Luftverkehr erst ab einer Reiseentfernung von 500 bis 700 Kilometer gesamtwirtschaftlich Vorteile bringt“. Das ist ein wichtiges Einsparungspotenzial.

- Wie in der Aufgabenstellung aus dem Koalitionsvertrag 2013 vorgegeben, gehört zur Erstellung des Luftverkehrskonzeptes die Integration der Anforderungen des Bundesumweltministeriums, die sich aus den Analysen und Vorschlägen der folgenden Studien ergeben:
 - Sondergutachten „Fluglärm reduzieren: **Reformvorschläge des SRU** für die Planung von Flughäfen und Flugrouten“ März 2014, des „Sachverständigenrat für Umweltfragen“
 - **Fluglärmbericht 2017** des Umweltbundesamtes (UBA, April 2017)
 - **Umweltschädliche Subventionen** in Deutschland (UBA, Dezember 2016)
 - Fachliche Einschätzung der Lärmwirkungsstudie **NORAH** (UBA, April 2016)
 - **Internalisierung** der flughafennahen externen Umweltkosten (UBA, 14. 5. 2008)
- und die Einbindung der Arbeiten und Expertisen der Vertreter der Kommunen, der Bevölkerung und Umweltschützer (s. auch Zeilen 79 bis 83, Zeilen 289ff „Eine neue Dynamik für Deutschland“, Zeilen 2037, 3052ff, 3424 und 5661 dieses Koalitionsvertrages)
 - **Gemeinsame Forderungen** der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen (**ADF**) und der Bundesvereinigung gegen Fluglärm (**BVF**) 18. Oktober 2017
 - **Aktuelle** Anforderungen an einen verbesserten Schutz vor Fluglärm der **ADF** 17. April 2017
 - **Gemeinsame Position** der Bundesvereinigung gegen Fluglärm (**BVF**), die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen (**ADF**), der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (**BUND**), der Verkehrsclub Deutschland (**VCD**) und der Arbeitskreis „**Ärzte gegen Fluglärm**“. Sie begrüßen die Bundesratsinitiative zum Gesetzesantrag der Länder Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg und Hessen für ein Gesetz zum besseren Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm (Bundesratsdrucksache 550/15). Düsseldorf, den 24.11.2015
 - **NGO-Luftverkehrskonzept** – Schritte zu einem zukunftsfähigen und umweltverträglichen Luftverkehr in Deutschland; eine auf Kompromiss angelegte Ausarbeitung der NGOs: BUND, Brot für die Welt, BVF, Deutscher Naturschutzring, Forum Ökologisch-soziale Marktwirtschaft e.V. (FÖS), Klima-Allianz Deutschland, Robin Wood e.V. und VCD. Juli 2015

- Bei der Planung von Erweiterungen und Neubau von Flughäfen ist immer der Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Schadstoffen nach der Sicherheit in den Vordergrund zu stellen. Die Gesundheit der Menschen kann den wirtschaftlichen Interessen der Wirtschaft nicht geopfert werden. Art. 2(2), Art. 3(1), Art.4(1), Art. 14(1)GG. Das gilt ganz besonders unter dem Gesichtspunkt, dass nur ca. **3 % der Bundesbürger** das Flugzeug **häufig** nutzen, ca. **25 %** der deutschen Bürger in den letzten **12 Monaten nicht geflogen** sind und ca. **72 % der deutschen Bürger noch nie ein Flugzeug von innen gesehen haben**. Auf weltweiter Ebene dürften diese Zahlen noch kritischer sein. Allerdings leiden die Menschen unter den schädlichen Wirkungen am meisten, die noch nie geflogen sind.
- Es ist notwendig, **Lärmminderungsziele** zu definieren, die für Erweiterungen und Neubauten zu beachten sind und für den Bestand als Entwicklungsziel die **Orientierung** vorgeben. Dabei ist die Belastung anderer Emittenten als Gesamtbelastung zu berücksichtigen.
- Vor der Entscheidung für die Ausweitung der Kapazität ist immer zuerst das **Reduzierungspotenzial zu überprüfen** und durch Priorisierung der **Slot-Vergabe zu steuern**. Die Slot-Kapazität darf sich nicht an der theoretischen Beton-Kapazität orientieren, sondern muss die gemeinsame **Kapazität in der Luft und am Boden**, auch unter Beachtung der notwendigen Sicherheitsabstände auf Grund unterschiedlicher Flugzeuge und unterschiedlicher Navigationsausrüstungen berücksichtigen und die **Ziele** der Lärm- und Schadstoff-**Belastungsreduzierung** nicht überschreiten.
- Auch die Flugplätze mit der Geschäfts- und Hobbyfliegerei ist in das Luftverkehrskonzept zu integrieren, damit sich unkontrollierter Luftverkehr nicht mit dem kontrollierten Verkehr mischen und sich gegenseitig gefährden kann. Die Lärm- und Schadstoffbelastung aus der **Geschäfts- und Hobbyfliegerei** dürfen Reduzierungsziele nicht überschreiten. Kunstflüge im Bereich von Wohn- und Erholungsgebieten müssen verboten werden. Die Sicherheitsmindestflughöhen sind entsprechend dem Schutz der Menschen und der Lärmminderungsziele anzuheben und dürfen auch bei Start und Landung nicht unterschritten werden. Die Dichte an Landeplätzen (ca. alle 40 km) ist in Deutschland zu hoch und muss im Sinne des **Natur- u. Umweltschutzes** reduziert werden.
- Umweltschutz ist immer eine Angelegenheit vor Ort. Lärm und Abgase entstehen dort, wo Flugzeuge starten und landen. Die erst in 2011 eingeführte **Luftverkehrssteuer** dient der teilweisen Abdeckung nationaler Kosten und muss erhalten bleiben, solange der Luftverkehr nicht mit denselben Steuern und Gebühren belastet wird wie alle anderen Verkehrsträger auch.

5695 Die Verschärfung der Lärmzulassungsgrenzwerte für neue Flugzeuge auf internationaler Ebene (ICAO) befürworten wir.

- Diese Unterstützung auf internationaler Ebene ist richtig. Auf der Basis der Lärm-Emission der heute im Verkehr befindlichen Flugzeuge sind Maßnahmen zu treffen, welche geeignet sind, die Erreichung der **Lärmminderungsziele** zu beschleunigen.
- Zu begrüßen wären Anreize, welche eine Modernisierung und **Lärmreduzierung der bestehenden Flotte** beschleunigt. Für die Marktdurchdringung neuer Flugzeuge mit neuen Triebwerken ist mit Zeiträumen von ca. 40 Jahren zu rechnen.
- Die Maßnahmen zur Erreichung von Lärmminderungszielen sind in der **EU-Verordnung zur Lärm bedingten Betriebsbeschränkung** auf der Basis des „Ausgeglichenen Ansatzes“ definiert und müssen sich am lautesten Flugzeug orientieren, dass für einen Flughafen zugelassen ist. Sind die Lärmminderungsziele über die Reduzierung des Lärms an der Quelle, durch Raumnutzung und Flugverfahren nicht anders zu erreichen, sind **Betriebsbeschränkungen** zu verhängen. Im Gegensatz zur Interpretation der Luftverkehrswirtschaft, dass erst alle Möglichkeiten der Lärmreduzierung an der Quelle, durch Raumnutzung und Flugverfahren ausgeschöpft sein müssen, sagt der ausgeglichene Ansatz lediglich, dass sie geprüft sein müssen. Stehen diese drei Möglichkeiten nicht zur Verfügung, bleibt als letztes Mittel nur die **sofortige** Betriebsbeschränkung.

5698 Wir wollen zusätzliche Mittel für die Forschung und Entwicklung neuer lärmarmen Technologien wie für emissionsarme Flugzeugtriebwerke bereitstellen.

- Die Unterstützung der universitären Forschung ist zu begrüßen. Sie dient der Sicherung des Technologiestandortes Deutschland.
- Die Nutzung der Forschungsergebnisse für Entwicklung von neuen Triebwerken und neuen Flugzeugkonzepten ist Aufgabe der Industrie.

5699 Für die Festlegung der Flugrouten setzen wir auf eine verbesserte Transparenz in den Verfahren.

- Verbesserte Transparenz ist sicher hilfreich. Flugrouten und Flugverfahren müssen auf der Basis klarer Vorgaben zum Schutz der belasteten Bevölkerung festgelegt werden. Das Werkzeug dafür ist der „ausgeglichene Ansatz“ (Balanced Approach), s. Kommentar zu

Zeile 5695 wie in der Verordnung (EU) Nr. 598/2014 zur „Lärm bedingten Betriebsbeschränkung“ festgelegt ist. Was in der deutschen Gesetzgebung derzeit noch fehlt, sind die, in dieser Verordnung, geforderten **Lärmminderungsziele**.

- Die Lärmminderungsziele müssen auf der Basis aktueller Lärmwirkungsforschung auf die menschliche Gesundheit definiert werden.
- Dieselbe Vorgehensweise ist ebenso für Verbrennungsrückstände aus den Triebwerken der Flugzeuge zu definieren. Dabei handelt es sich um NO_x, CO₂ und **Ultrafeinstaub < 0,1 µm**, der für die Gesundheit besonders gefährlich ist und das Potenzial hat, die Luft/Blut-Schranke in der Lunge ebenso zu überwinden, wie die Zellmembran in den Organen, was zu **schweren Erkrankungen** führen kann.

5701 Dabei ist entscheidend, frühzeitig die betroffenen Menschen zu informieren und in einen Dialogprozess mit allen Beteiligten einzubinden.

- Diese frühzeitige Einbindung ist notwendig, damit alle Betroffenen ihre Ansprüche in die Entscheidungen einbringen können. Dies setzt voraus, dass entsprechende Rechte und Ausführungsbestimmungen eindeutig definiert sind, sonst müssen wieder Gerichte entscheiden.

5702 Die Fluglärmkommissionen werden wir in ihrer Arbeit unterstützen.

- Das ist eine ganz wichtige Voraussetzung, damit die Vertreter der betroffenen Städte und Kommunen ihrer Aufgabe, für den Schutz ihrer Bürger zu sorgen, nachkommen und eigene Expertisen aufbauen können. Sie braucht fachliche Unterstützung durch das Umweltbundesamt.

5703 Die bestehenden Nachtflugverbote bleiben erhalten.

- Das ist eine ganz wichtige Entscheidung, um den Schutz, der auf Grund von §29b LuftVG bisher erreicht worden ist, zu erhalten. In den meisten Fällen handelt es sich aber nicht um Nachtflugverbote, sondern nur um unzureichende **Nachtflugbeschränkungen**. Zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung muss es zu einem echten Nachtflugverbot in der **gesetzlichen Nacht** von 22 bis 6 Uhr kommen, wenn Menschen in ihrer Nachtruhe gestört werden.

- Auf den besonderen Schutz der Nacht- und Abendstunden kann nur in Gebieten verzichtet werden, die **weder** dem Wohnen und Lernen **noch** der Pflege und Erholung zuzuordnen sind.
- Zum **Schutz der Schulkinder** muss der Verkehr in der Zeit von 20:00 bis 22:00 Uhr kontinuierlich reduziert und am Morgen von 6:00 bis 7:00 Uhr wieder langsam auf den Tagesbetrieb hochlaufen. Dieser Schutz ist für **Kleinkinder und Babys** besonders wichtig.
- Gegen die Bestimmungen der Nachtflugregelung wird häufig von Fluggesellschaften, mit mehreren Umläufen pro Flugzeug am Tag, **verstoßen**. Der Aufsichtsbehörde fällt die Verfolgung dieser Verstöße sehr schwer, weil viele **Ausnahmetatbestände** definiert sind, welche von der Aufsichtsbehörde i.d.R. nicht geprüft werden können.
- Auf Grund der heutigen Möglichkeiten zur Flugvorbereitung kann jeder Pilot bereits vor Abflug erkennen, ob er sein Ziel noch erreicht. Wenn das nicht möglich ist, muss er den Flug absagen und die Fluggesellschaft muss die Passagiere versorgen und unterbringen. Das kostet viel Geld, was jede Gesellschaft natürlich vermeiden möchte und den Flug trotzdem durchführen lässt. Es muss die Möglichkeit geschaffen werden, solche **Verstöße durch Gewinnabschöpfung zu unterbinden**. Alternativ hat die Fluggesellschaft die Möglichkeit, ausreichend Puffer in die Flugplanung einzubauen, um die Gefahr des Verstoßes zu verhindern.
- Von Flughafenbetreibern wird regelmäßig eine Aufweichung der Bestimmungen angestrebt, die letztlich zur Entleerung der Nachtflugregelung führen würde.
- In vielen Fällen ist dieser Schutz nicht ausreichend und muss mindestens auf die gesetzliche Nacht ausgedehnt werden, damit negative **Folgen auf die Gesundheit** und die Entwicklung von Kindern vermieden werden.

5706 Wir wollen im Luftverkehr die zügige Umsetzung lärmarmer Flugverfahren vorantreiben und Anreize für den Einsatz leiserer Flugzeuge setzen.

- Das hilft bei der Einhaltung der **Lärmminderungsziele** und vermeidet ggf. Betriebsbeschränkungen.
- Durch Reduzierung auf wirklich notwendige Flugbewegungen, die für die Flughafen-Region wichtig sind, kann in der Luft und am Boden so viel Raum geschaffen werden, dass lärmreduzierte Flugverfahren möglich werden.

- Drei Einsparungspotenziale stehen zur Verfügung:
 - I. Reduzierung bzw. Verhinderung von Kurzstreckenflügen unter 500 bis 700 Kilometer, soweit das Ziel nicht jenseits eines Meeres liegt. Das Einsparungspotenzial liegt bei ca. 30 %.
 - II. Reduzierung aller Fernflüge, die mehr als 2 Mal am Tag angefliegen werden, auf maximal 2 Flüge pro Tag. Das Einsparungspotenzial am Frankfurter Flughafen liegt bei weiteren ca. 25 %.
 - III. Jede Flughafenregion bedient ihre eigenen Relationen. Das Einsparungspotenzial ist in Punkt I. und II. enthalten.

5707 Bei allen Planungen an Flughafenstandorten müssen die Bürger frühzeitig einbezogen werden.

- Die frühzeitige Einbeziehung der Bürger kann die Probleme der Vergangenheit lösen, wenn Rechte z.B. durch die Lärminderungsziele klar definiert sind.
- Das vermeidet Verwaltungs- und Prozesskosten. Es beschleunigt die Verfahren, weil der Planer bereits im Vorfeld die Bereiche erkennt, die zu Auseinandersetzungen führen werden.
- Der kluge Planer wird diese Gefahr zu verhindern wissen.
- Fehler werden frühzeitig erkannt und können mit geringstem Kostenaufwand verhindert werden. Je später Fehler erkannt werden, desto teuer wird die Beseitigung.

5708 Dabei ist auf die Nachtruhe für die Bevölkerung rund um den Flughafen in den Verfahren nach dem Luftverkehrsgesetz weiterhin in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen.

- Auf dieses Gesetz sind Gesetzgeber, Behörden und Gerichte seit vielen Jahren verpflichtet, ohne dass es in der Lage war, die Gesundheit der belasteten Bevölkerung zu schützen. Daraus sind viele Fehlentwicklungen entstanden, die es zu bereinigen gilt. Der Interpretationsspielraum ist so groß, dass der Stärkere immer gewinnt.
- Veränderungen der Situation und die tatsächliche Umsetzung der Intention dieses Gesetzes lassen sich nur über klare und einklagbare Lärminderungsziele erreichen.
- Das Grundrecht der Menschen auf ungestörte Nachtruhe darf nicht einer wirtschaftlichen Interessenabwägung unterworfen werden.

- Es geht aber nicht nur um die ungestörte Nachtruhe, sondern auch um die Lärmreduzierung am Tag, auch in Bezug auf den Fluglärm und die aus verschiedenen Lärmquellen resultierende Lärmbelastung (Immission) am Tag.
- Die NORAH-Studie hat klar gezeigt, dass auch die Belastung am Tag zu erheblichen gesundheitlichen Störungen führen kann. Dies ist in der Kinderstudie besonders transparent geworden.
- § 29b LuftVG beschreibt diese Situation sehr ungenau. Was ist „vermeidbar“? Was ist „unvermeidbar“? Was ist das „Mindestmaß“? Was sind „erhebliche Nachteile“? Was ist „erhebliche Belästigung“? Was ist das „besondere Maß“? Was ist „unzumutbarer Fluglärm“?
- Alle diese Fragen beantwortet der Projekteigentümer in seinem Sinne, weil er sein Projekt durchbringen will. Der belastete Bürger sieht das naturgemäß ganz anders, wenn eine individuelle Grenze überschritten ist.
- Es müssen also getrennt nach Nachtstunden, Tagesrandstunden, Tageszeiten, Sonn- und Feiertagen, Ruhezeiten **unterschiedliche Lärmminderungsziele** als Dauerschallpegel, welcher die Verkehrsbelastung (Durchschnittslärm in einer Zeiteinheit) bewertet und die maximale Lautstärke von **Einzelschallereignissen** definiert werden. Diese verursachen die Stressreaktion im Organismus.
- Die Lärmminderungsziele sind auf der Basis der aktuellen Lärmwirkungsforschung für den aktiven Lärmschutz zu definieren.
- Auf der Basis der Lärm-Emission der einzelnen Flugzeuge, der minimalen Schalldämpfung der Luft, kann der Flughafenplaner für jeden Punkt im Flughafen-Umfeld die maximale Immission auf der Basis der Einzelschallereignisse und der Durchschnittsbelastung für den erwarteten Betriebszustand errechnen und der Auftraggeber kann jetzt schon in Verhandlung mit der betroffenen Bevölkerung gehen und nach Lösungen suchen. Diese Rechnung wird heute bereits durchgeführt, nur fehlt das Lärmminderungsziel, das von der EU-Verordnung gefordert wird. Deswegen wandern die Streitfälle vor Gericht, wo i.d.R. der Bürger verliert.

5712 Die Lärmgrenzwerte für den Schutz der Menschen rund um die Flughäfen werden wir nach den gesetzlichen Vorgaben des Fluglärmgesetzes unter Berücksichtigung des Standes der Lärmwirkungsforschung und der Luftfahrttechnik überprüfen und weiterentwickeln.

- Die derzeitige Formulierung des „Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm“ (FluLärmG) regelt lediglich die Entschädigung für notwendigen baulichen Schallschutz und ggf. für den Verlust der Nutzung des Außenbereichs (Passiver Schallschutz).
- Es ist notwendig, dass die Grenzwerte der aktuellen Lärmwirkungsforschung angepasst werden.
- Auf Grund fehlender Lärminderungsziele wurden und werden Standortentscheidungen für Neu- und Ausbau von Flughäfen geplant, genehmigt und gebaut, ohne ausreichende Berücksichtigung der Belastung der Bevölkerung durch Lärm und Luftschadstoffe. Da diese Fehler nicht ohne weiteres behoben werden können, wurde 1971 das sogenannte Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) geschaffen, das 2007 novelliert wurde.
- Dieses Gesetz regelt nur passiven Fluglärmenschutz auf der Basis einer durch den Bau und den Betrieb des Flughafens notwendige bauliche Schallschutzmaßnahme. Eine Reduzierung der Fluglärmbelastung im Außenwohnbereich, auf der Straße usw. wird dadurch nicht erreicht.
- Zur nachträglichen Bereinigung von solchen Planungsfehlern, ist die Schaffung von Möglichkeiten zur Aufhebung des „Bestandsschutzes“ um Belastungsprobleme bereinigen zu können, die unter Bestandsschutz nicht lösbar sind.
- § 2(3) FluLärmG schreibt vor, dass spätestens im Jahr 2017 und nach jeweils 10 Jahren die definierten Grenzwerte auf Grund Lärmwirkungsforschung zu überprüfen sind.
- Diese Überprüfung und notwendige Korrektur wurde durch den 18. Bundestag nicht durchgeführt und muss vom 19. Bundestag erledigt werden.

Die oben beschriebenen notwendigen Änderungen in der Luftverkehrsgesetzgebung gelten natürlich auch für die Sonderformen des Fluglärms und der Schadstoffbelastung, wie von Sportfliegern und Fallschirmspringern, die ihr Hobby unter Nutzung von Verkehrslandeplätzen und Sonderlandeplätzen ausüben. In Deutschland ist alle 40 Kilometer ein solcher Landeplatz zu finden, auf denen sich die Hobbypiloten vorwiegend zu ruhesensiblen Zeiten an Wochenenden, Feiertagen und zur Feierabendzeit nach 18 Uhr austoben, also Zeiten, in denen Menschen sich erholen, entspannen, kommunizieren, lesen oder in Ruhe ihre Freizeit genießen wollen und die vom Gesetzgeber eigentlich besonders geschützt sein sollten.



Der Lärm der Hobbyfliegerei kommt flächendeckend von oben, beschallt ganze Landstriche und ist hoch belästigend, da sich ihm niemand entziehen kann. Die Bevölkerung ist völlig unzureichend vor dieser Art des Freizeitlärms geschützt. Hier ist ebenfalls dringend Abhilfe erforderlich. Dieser Freizeitlärm darf die Lärminderungsziele nicht überschreiten und muss in ruhesensiblen Zeiten schweigen!

Das gilt ebenso für Militärjets, die in Kirchturmhöhe die Städte und Dörfer in Angst und Schrecken versetzen, anstelle unbewohnte Gebiete tief zu überfliegen. Menschen dürfen nicht als Objekte für die Militärausbildung missbraucht werden.

Aktionsbündnis Verkehrslärm:

Pro Rheintal Bürgernetzwerk e. V.

**Bündnis der Bürgerinitiativen –
Kein Flughafenausbau – Für ein Nachtflugverbot von 22 – 6 Uhr (BBI)**

Interessengemeinschaft Bahnprotest an Ober- und Hochrhein

Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Leonberg

Aktionskreis kontra Bahnlärm München