

Geschäftsstelle:
Agnes-Miegel-Straße 60, 28279 Bremen

E-Mail: geschaefsstelle@fluglaerm.de
Website: www.fluglaerm.de

EU Sondierung ARES (2026) 54206208

Hiermit erhalten Sie die Stellungnahme der „Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.“ (BVF). Die BVF ist eine in Deutschland beheimatete und im Luftverkehrsgesetz (LuftVG) § 32b geregelte Organisation, die dem Schutz der Umwelt vor Belastungen durch den Luftverkehr dient. Die BVF ist nach LuftVG §32 verpflichtet, Genehmigungsbehörden, das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung und Flugsicherungsorganisationen zu beraten. Die BVF vertritt die Interessen der vom Luftverkehr betroffenen Bevölkerung und bringt ihre fachliche Expertise aus der Arbeit in den deutschen Fluglärmkommissionen sowie aus ihrer gesetzlichen Beratungsfunktion in die Diskussion ein.

Die Sondierung ARES (2026) 54206208 behandelt eine Vielzahl von Themen. Wir nehmen zu einigen dieser Themen wie nachfolgend Stellung.

Grundsätzliche Bemerkung

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. begrüßt die Einführung einer EU-Luftfahrtstrategie. Die anhaltende Klimakrise, geopolitische Spannungen sowie die Notwendigkeit für Europa resilienter zu werden, erfordern strategische Lösungen.

Folgende Ziele sollten dabei die Europäische Union leiten:

- Die Schaffung eines Luftfahrtsektors, der den europäischen Bürgerinnen und Bürgern dient,
- die wirtschaftliche Entwicklung dort unterstützt, wo Luftfahrt wirklich benötigt wird und unersetzlich ist, und
- die Wahrung ökologischer Grenzen, um bis zur Mitte des Jahrhunderts Klimaneutralität zu erreichen.

Leider sind Anstrengungen in diese Richtung in den vergangenen Jahren unzureichend geblieben. Der Luftfahrtsektor ist weiterhin auf fossile Brennstoffimporte angewiesen und – im Gegensatz zu anderen Sektoren – nicht einmal annähernd auf dem Weg, klimaneutral zu werden. Der Luftfahrtsektor muss beginnen, diese Herausforderung wirklich anzunehmen, während die EU und ihre Mitgliedstaaten regulatorische und unterstützende Rahmenbedingungen für Klimaneutralität und eine geringere Energieabhängigkeit schaffen müssen.

Eine strategische und entschlossene Investition in klimaneutrale Luftfahrt bringt zudem wirtschaftliches und exportorientiertes Potenzial mit sich. Europa braucht einen leistungsfähigen Mobilitätssektor und die Luftfahrt als starke Säule darin.

Allerdings: Ein europäischer Luftfahrtsektor, dessen Gedeihen vom Wachstum abhängt, wird weder widerstandsfähig sein noch seine Wettbewerbsfähigkeit aufrechterhalten. Wachstumsziele des Luftverkehrs dürfen deshalb kein absolutes Ziel sein. Die Maximierung der Wohlfahrt ist das Hauptziel allen Handelns der EU. In diesem Sinne sind Verkehrsvermeidungsziele und Verkehrsverlagerungsziele genauso wichtig wie Wachstumsziele. Dies ist in den EU-Vorschriften zu verankern.

Um die genannten Ziele zu erreichen, muss sich die Europäische Luftfahrt an den folgenden Strategien orientieren:

- **Verlagern:** Innerhalb Europas müssen Flüge, soweit dies möglich ist, auf die Schiene verlagert werden. Ein hoher Anteil der innereuropäischen Flüge kann auf die Bahn verlagert werden, wenn das europäische Eisenbahnsystem gestärkt wird. Dies würde zu Klimaschutzmaßnahmen, Einsparungen von Primärenergie, einer geringeren Abhängigkeit von Energieimporten, einer geringeren Belastung der SAF- und eSAF-Versorgung beitragen und dem europäischen Zusammenhalt sowie dem allgemeinen Verkehr von Bürgerinnen und Bürgern und Gütern zugutekommen. Zu einer zukunftsorientierten Luftverkehrsstrategie gehört daher eine umfassende parallele Strategie für den europäischen Langstreckenschienenverkehr. Das Ziel der Europäischen Union, bis 2040 schnellere und bessere Zugverbindungen zwischen den europäischen Metropolregionen zu realisieren sowie das Angebot an Nachtzügen auszubauen, wird ausdrücklich begrüßt.
- **Vermeiden:** Vermeidbare Flüge sollten reduziert werden, insbesondere dort, wo leistungsfähige klimafreundlichere Alternativen zur Verfügung stehen. Die heutige Preisstruktur bildet die tatsächlichen Klima- und Gesundheitskosten des Luftverkehrs nicht vollständig ab. Zur Verringerung vermeidbarer Flüge muss die Europäische Union dadurch beitragen, dass durch die Internalisierung der Umwelt- und Gesundheitskosten des Luftverkehrs dieser die tatsächlichen gesellschaftlichen Kosten seines Handelns trägt. Entsprechend sind die Instrumente auszugestalten. Eine solche Strategie trägt zugleich dazu bei, die erheblichen gesundheitlichen Belastungen der Bevölkerung im Umfeld von Flughäfen durch Lärm und Schadstoffe zu senken. Dafür muss die Rolle des Luftverkehrs im Rahmen des Europäischen Emissionshandels gestärkt und weiterentwickelt werden. Ebenso muss die steuerliche Gleichbehandlung von Kerosin mit anderen fossilen Kraftstoffen erreicht werden.
- **Verbessern:** Durch die Transformation des Luftfahrtsektors können Flüge klimaverträglicher werden. Dazu beitragen müssen ehrgeizige Pläne der EU und ihrer Mitgliedstaaten zum Aufbau von Produktionskapazitäten und Infrastrukturen für den Einsatz von eSAF. Die EU muss die erforderlichen regulatorischen Rahmenbedingungen zügig schaffen.

In allen luftverkehrsbezogenen Vorschriften der EU sollte eine gleichrangige Berücksichtigung aller relevanten öffentlichen Interessen verankert werden. Zu diesen Interessen gehören insbesondere Klima-, Gesundheits- und Lärmschutz. Hinzu kommen künftig die Herausforderungen durch Drohnen- und AAM-Flugverkehre.

Die Europäische Luftfahrtstrategie muss einen Beitrag zur Reduzierung der Gesundheitsbelastung der Bürgerinnen und Bürger leisten

Der Luftverkehr stellt nicht nur eine erhebliche Belastung für das Klima dar. Trotz technischer Fortschritte bei der Entwicklung von Flugzeugen ist die Lärmbelastung der Bevölkerung im Umfeld von Flughäfen in den vergangenen beiden Jahrzehnten nicht zurückgegangen, sondern sogar gestiegen. Der Grund dafür ist die Zunahme der Zahl der Flugbewegungen.

Die Erkenntnisse der Lärmmedizin belegen, dass der vom Luftverkehr ausgehende Lärm zu erheblichen gesundheitlichen Schädigungen führt. Die Exposition gegenüber Fluglärm erhöht das Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen, insbesondere das Risiko für tödlich verlaufende Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Außerdem erhöht Fluglärm das Risiko für Belästigungen, Schlafstörungen und Depressionen. Das Risiko nimmt mit steigender nächtlicher Fluglärmbelastung deutlich zu.

Die wissenschaftliche Evidenz belegt eindeutig die besondere gesundheitliche Relevanz nächtlicher Fluglärmbelastungen. Besondere Priorität muss deshalb dem Schutz der Nachtruhe zukommen.

Um das hohe Gut der Gesundheit der Menschen besser zu schützen, sollte eine Europäische Luftfahrtstrategie die folgenden Maßnahmen ergreifen:

- Die Europäische Union muss auf die Umsetzung des „EU Zero Pollution Action Plan“ achten und diese gegenüber den Mitgliedstaaten forcieren.
- Um die Lebensqualität und die Gesundheit der Menschen an den Flughafenstandorten zu verbessern, sollten die Mitgliedstaaten unter Berücksichtigung der WHO Environmental Noise Guidelines for the European Region verpflichtet werden, im Rahmen der Europäischen Umgebungslärmrichtlinie wirksame Lärminderungspläne für Verkehrsflughäfen aufzustellen.
- Europa verfügt über ein dichtes Netz an Verkehrsflughäfen, das allerdings nur durch erhebliche öffentliche Subventionen aufrechterhalten werden kann. Regionalflughäfen sollten, wie im Rahmen der EU-Beihilfeleitlinien vorgesehen, nach 2027 grundsätzlich nicht mehr subventioniert werden.
- Die Europäische Slot-Verordnung sollte überprüft werden. Dabei sollte sichergestellt werden, dass Kapazitätsentscheidungen künftig stärker an Klima- und Umweltzielen ausgerichtet werden und nicht allein dem Verkehrswachstum dienen.
- Die EU-Verordnung über betriebsbeschränkende Maßnahmen sollte verändert werden, um den zuständigen Behörden betriebsbeschränkende Maßnahmen zu erleichtern. Eine grundlegende Überarbeitung der Verordnung ist notwendig, damit der Gesundheitsschutz nicht länger den ökonomischen Interessen der Luftverkehrswirtschaft untergeordnet bleibt.

Senkung der Schadstoffbelastung

Neben Fluglärm schädigt der Luftverkehr die Gesundheit der Menschen im Umkreis von Flughäfen durch die Emission von Schadstoffen.

52 Millionen Menschen – mehr als 10 % der Gesamtbevölkerung Europas – leben in einem Umkreis von 20 km um die 32 verkehrsreichsten Flughäfen Europas und sind besonders den ultrafeinen Partikeln (UFP) aus der Luftfahrt ausgesetzt, wie neue Forschungsergebnisse von CE Delft im Auftrag von Transport & Environment (T&E) zeigen. In Paris, einer der untersuchten Städte, sind 8 Millionen Menschen von den beiden wichtigsten Flughäfen Charles de Gaulle und Orly betroffen. Die Belastung durch ultrafeine Partikel kann mit dem Entstehen schwerer und langfristiger Gesundheitsprobleme in Verbindung gebracht werden, darunter Atemwegsprobleme, Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Schwangerschaftsprobleme. Die Belastung durch ultrafeine Partikel kann der Forschungsarbeit zufolge mit 280.000 Fällen von Bluthochdruck, 330.000 Fällen von Diabetes und 18.000 Fällen von Demenz in Europa in Verbindung gebracht werden.

Vor diesem Hintergrund ist es zum Schutz der Gesundheit der Anwohnerinnen und Anwohner sowie der Beschäftigten an Flughäfen geboten:

- Die Europäische Union legt verbindliche Grenzwerte für ultrafeine Partikel (UFP mit einem Durchmesser von 0,1 µm bzw. 100 nm oder weniger) fest.
- Sie senkt den Schwefelgrenzwert bei Kerosin auf 10 ppm.
- Sie begrenzt den Anteil der Aromaten so, dass dieser sich an der unteren Grenze der ASTM-Standards orientiert. Dadurch können die gesundheitsschädlichen Feinstaub- und Ultrafeinstaubemissionen deutlich gesenkt werden. Zugleich können diese Maßnahmen die klimaschädlichen Nicht-CO₂-Effekte reduzieren.

Beteiligung und Transparenz

Eine moderne europäische Luftfahrtpolitik benötigt Transparenz, Nachvollziehbarkeit und gesellschaftliche Akzeptanz.

Die Europäische Union sollte deshalb den Zugang der Öffentlichkeit zu Betriebs-, Lärm- und Emissionsdaten verbessern und die frühzeitige Beteiligung betroffener Bürgerinnen und Bürger bei luftverkehrsrelevanten Entscheidungen stärken.

Zudem sollten unabhängige Beteiligungsgremien, insbesondere Fluglärnkommisionen und vergleichbare Einrichtungen, europaweit gestärkt werden.

Drohnenflug und Advanced Air Mobility (AAM)

Drohnenverkehr und Advanced Air Mobility werden in den kommenden Jahren an Bedeutung gewinnen. Ihre Auswirkungen auf Lärm, Gesundheit, Klima und Umwelt sind bislang jedoch nicht abschließend untersucht. Drohnen- und AAM-Verkehre sollten daher erst dann in größerem Umfang zugelassen werden, wenn ihre Auswirkungen umfassend untersucht und bewertet wurden.

Es sollte eine Rechtslage geschaffen werden, bei der die Hoheit über Entscheidungen bezüglich Drohnenverkehr und AAM-Verkehr in wesentlichen Fragen bei den Kommunen liegt.

Drohnenverkehr und AAM dürfen nicht zu zusätzlichen Belastungen durch Fluglärm führen. Gegebenenfalls sind hierfür geeignete Instrumente wie Lärmkontingente vorzusehen.