**BUND Regionalverband Stuttgart**   
Rotebühlstraße 86/1  
70178 Stuttgart  
Telefon: (0711)61970-41  
Fax: (0711)61970-44  
E-Mail: [bund.rv-stuttgart@bund.net](javascript:linkTo_UnCryptMailto('ocknvq,dwpf0tx/uvwvvictvBdwpf0pgv');)  
Internet: <http://vorort.bund.net/stuttgart/> Stuttgart, 25.07.2012



Regierungspräsidium Stuttgart

Postfach 800709

70507 Stuttgart

**Stellungnahme zum Lärmaktionsplan für den Flughafen Stuttgart / AZ: 54.1 Lärmaktionsplan Flughafen Stuttgart**

Sehr geehrter Damen und Herren,

hiermit nimmt der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Regionalverband Stuttgart in Abstimmung mit dem Landesverband Baden-Württemberg e.V., wie folgt zu dem ersten Entwurf des Lärmaktionsplanes für den Flughafen Stuttgart Stellung.

Grundsätzlich ist das Flugverkehrsaufkommen am Flughafen Stuttgart aus Gründen des Umwelt- und Klimaschutzes zu verringern. Weil Fluglärm nicht abschirmbar ist, kommt es oft – neben den gesundheitlichen Gefahren – zu Minderungen der Lebensqualität, was bis zur Unbenutzbarkeit von Grundstücken führen kann.

Dazu kommen die Klimaschäden: Die CO2-Emissionen des Luftverkehrs tragen bereits etwa fünf Prozent zur globalen Erwärmung bei. Gegenüber 1990 sind die CO2-Emissionen im Luftverkehr in Deutschland um 80% (Personenverkehr) bzw. um 90 % (Frachtverkehr) gewachsen und machen damit die Einsparungen anderer Sektoren (Pkw: minus 6%, Bahn: minus 25%) zunichte.

Seit mehr als 30 Jahren ist das Gesetz zum Schutz vor Fluglärm die wichtigste Rechtsgrundlage zur Fluglärmbekämpfung. Danach sind Gebiete außerhalb des Flughafens, in denen der Dauerschallpegel mehr als 67 dB (A) beträgt sogenannte Lärmschutzbereiche. Hier gelten bestimmte Bauverbote und –beschränkungen (z.B. Schutzfenster in Wohnungen). Das Problem: Die hier festgesetzten Grenzwerte sind viel zu hoch. Zum Vergleich: Ab 65 dB (A) Dauerschallpegel (tagsüber) sind Gesundheitsbeeinträchtigungen (Herz-Kreislauf-Erkrankungen) zu erwarten. Umwelt- und Lärmschutzverbände lehnen die Gesetzesnovellierung ab. Zwar wurden die Grenzwerte abgesenkt, aber die Minderung auf einen Dauerschallpegel von 60 dB (A) für neue bzw. 65 dB (A) für bereits bestehende Flughäfen (tagsüber) reicht nicht aus, um die Gesundheit der Anwohner zu schützen. Die Werte müssten dafür um weitere 10 dB (A) verringert werden.

Der in den Zeiten der Wirtschaftskrise bis 2010 festgestellte Trend einer rückläufigen Anzahl von Flugbewegungen am Flughafen Stuttgart ist deshalb zur weiteren Verbesserung der Lärmsituation beizubehalten. Ein wichtiger Ansatz für Maßnahmen zur Begrenzung des Flugverkehrs ist die Besteuerung von Kerosin und die Einführung von Emissionsabgaben. Beim Reiseverkehr wie auch beim Gütertransport ist der Schienenverkehr zu bevorzugen. Dies fällt unter den gegenwärtigen subventionsbedingten Marktpreisen für Kurzstreckenflüge schwer, ist aber aus Gründen des Umweltschutzes unverzichtbar. Seit dem 1.1.2011 gilt eine Luftverkehrssteuer in Höhe von 7,50 Euro für europäische Flüge, 24 Euro für Mittel- und 42 Euro für Langstreckenflüge. Damit sollen Subventionen in Höhe von einer Milliarde Euro jährlich abgebaut werden. Der BUND begrüßt die Flugticketabgabe, verlangt aber deutlich höhere Sätze für die Business-Klasse und die Erste-Klasse-Flieger.

Ein wichtiger und unverzichtbarer Beitrag zur Verringerung der Lärmbelastungen besteht in der Verlagerung der Kurzstreckenflüge auf die Bahn. Leider gibt es bisher nicht den politischen Willen, deutsche und europäische Kurzstreckenflüge auf die Schiene zu verlagern, selbst wenn es konkurrenzfähige Bahnalternativen gibt. Kurzstreckenflüge unter 500 km machen selbst in Frankfurt am Main. 40% der Starts aus. In Stuttgart entfallen schätzungsweise 30% aller Starts auf reine Kurzstreckenflüge. Das Hauptaugenmerk des Flughafens Stuttgart sollte daher in der Zukunft auf Langstreckenflügen liegen. Zum Einsatz für diese Langstreckenflüge sollten im Hinblick auf die große Vorbelastung durch Lärm moderne lärmarme Flugzeugmuster kommen. Diese Flugzeuge sollten nur bei einem hohen Auslastungsgrad startberechtigt sein.

Schätzungsweise bis zu 30% der Flüge ab Stuttgart könnten sofort auf die Schiene verlagert werden. Das was fehlt ist der politische Wille dazu. Das Airrail-Konzept zwischen Stuttgart und Frankfurt bzw. Köln und Frankfurt ist grundsätzlich geeignet, Kurzstreckenflüge auf die Schiene zu verlagern. Es ist allerdings sehr aufwendig (Gepäcktransport). Und es wird als Schaufensterprojekt betrieben, um zu zeigen, dass man etwas tut ohne wirklich etwas zu tun. Die Anwendung ist beschränkt auf die Lufthansa-Gruppe und schließt deren Konkurrenten aus und ist auf zwei Relationen beschränkt. Das Airrail-Konzept müsste ausgeweitet und dazu vereinfacht werden (insbes. beim Gepäcktransport, beim „Einchecken“ in das Buchungssystem) und auf weitere geeignete Relationen ab Stuttgart ausgeweitet werden.

Der BUND erwartet, dass sich der Lärmaktionsplan dieser Thematik annimmt. Beispielsweise könnte als erster Schritt ein Runder Tisch von Airlines, Flughäfen Stuttgart, DB AG sowie Stadt und Region Stuttgart eingerichtet werden. Ziele des Gremiums wären beispielsweise:

1. Bestandsaufnahme der Flugbewegungen in Stuttgart; Abschätzung der Potenziale zur Verlagerung von Kurzstreckenflügen.
2. Machberkeitsuntersuchung zur Ausweitung des Airrail-Konzepts.
3. Überprüfung der Verlagerungsmöglichkeiten von Kurzstreckenflügen mit Hilfe von Code Sharing zwischen Zu- und Abbringerbahnreisen (wie zwischen Zu-/Abbringerflügen).

Folgende Punkte sind nach Auffassung des BUND als geeignete Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung der Lärmsituation im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen:

1. Vermehrter Einsatz lärmarmer Flugzeugmuster und Landeverbot veralteter Maschinen (Anwendung der Betriebsbeschränkungsrichtlinie).
2. Weitere Ausdehnung der Nachtflugbeschränkungen (22:00h bis 6:00), mit nur noch ganz wenigen Ausnahmen, und ein besonderer Schutz der Tagesrandstunden, in welchen derzeit ein erhöhtes Flugverkehrsaufkommen festzustellen ist.
3. Erhöhung der lärmbezogenen Start- und Landeentgelte mit tageszeitlicher Differenzierung:

a) in den Nachtstunden nach 22:00 Uhr Zuschläge bis zu 500% (in der Nachtkernzeit sind höhere Zuschläge zu verlangen, ohne Ausnahmen z.B. für Postmaschinen),

b) in den Tageszeiten mit erhöhter Empfindlichkeit (von 06:00 bis 07:00 und 20:00 bis 22:00 Uhr) Zuschläge bis zu 250%.

1. Weitere Förderung von Schallschutzfenstern und weiteren passiven Schallschutzmaßnahmen in besonders betroffenen Gebieten.
2. Die verstärkte Nutzung von abseits gelegenen, regionalen Flughäfen durch Billiganbieter darf nicht zu einer Ausweitung des Lärms im ländlichen Raum führen.
3. Optimierung der Anflug- und Abflugrouten.
4. Vertikale Optimierung von Anflügen und Abflügen. Optimierung der Flughöhen, maximal steile An- und Abflugwege.
5. Optimierung der landseitigen Versorgung durch Netzstromverfügbarkeit.
6. Weitere Reduzierung des Bodenlärms des Flughafens.
7. Rücknahme der Planungen für den Westausbau des Flughafens.
8. Besondere Berücksichtigung von Siedlungs- und Wohngebieten bei der Festlegung der Drehpunkte (Minimierung der Zahl der Betroffenen und Einräumung von Beteiligungs-rechten).
9. Regions- und Länderübergreifende Flugverkehrsplanung zum Schutz vor Dumpingpreisen (Optimierung und Kontingentierung der bestehenden Kapazitäten, Abbau von Überkapa-zitäten).
10. Verbesserung des Lärmschutzmanagement, insbes. mehr und engagierteres Personal bei der Stelle des Lärmschutzbeauftragten.
11. Festlegung eines verbindlichen Terminplanes zur Umsetzung der vorgenannten Maßnahmen.

Mit freundlichen Grüßen

(Gerhard Pfeifer)