



Anforderungen an ein Luftverkehrskonzept

Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen (ADF) ist ein Zusammenschluss aller Fluglärmkommissionen bundesweit. Die nach dem Luftverkehrsgesetz verbindlich für jeden Verkehrsflughafen vorgesehenen Fluglärmkommissionen setzen sich aus Vertretern der Luftverkehrswirtschaft sowie den politisch Verantwortlichen der Kommunen und Landkreise rund um die Flughäfen zusammen. Den Beteiligten ist daher bereits durch ihre politische Funktion sowohl an der Prosperität der Standorte als auch an einem so leisen Flugbetrieb wie möglich gelegen. Aufgrund dieser Zusammensetzung sind die von den Fluglärmkommissionen erarbeiteten Positionen bereits interessensabwägend erstellt.

Standortspezifische Kosten des Luftverkehrs

Luftverkehrswirtschaft fordert zu Recht einen fairen Wettbewerb im internationalen Luftverkehr. Seit Jahren wird dabei jedoch behauptet, insbesondere die deutsche Luftverkehrsindustrie werde im Vergleich systematisch benachteiligt. Die Lage habe sich mittlerweile so zugespitzt, dass der gesamte Standort auf dem Spiel stehe. Die zur Untermauerung dieser Behauptung verwendete Argumentationskette weist bei näherer Betrachtung deutliche Aussparungen an entscheidenden Stellen auf, mit der Folge einer einseitigen Beschreibung der aktuellen Ausgangslage:

Passiver Schallschutz

Unterstrichen werden vor allem die hohen Kosten, welche durch passive Schallschutzmaßnahmen (also in der Regel Lüfter und Schallschutzfenster) zu einer erdrückenden Belastung für die Luftverkehrswirtschaft werden. Dabei wird der Eindruck vermittelt, es handele sich um dauerhaft zu tragende Belastungen. Das entspricht jedoch weder der Rechtslage noch der Realität: Die nach dem Fluglärmgesetz zu tragenden Kosten entstehen lediglich einmalig und nicht dauerhaft. Allein der Umstand, dass die Ansprüche auf passiven Schallschutz zugunsten der Luftverkehrswirtschaft überhaupt erst fünf Jahren nach Festsetzung des Anspruchsgebietes entstehen und die Anwohner die Zuschüsse aufgrund von zumeist bürokratischen Hürden erst nach und nach abrufen, verursacht eine Verteilung der einmaligen Inanspruchnahme auf mehrere Jahre. Das stellt jedoch keinen Nachteil, sondern in Form von ersparten Kapitalkosten (Zinsen) einen Vorteil für die Luftverkehrswirtschaft dar.

Hinzu kommt, dass z. B. am Flughafen Frankfurt zusätzlich zu den offensichtlich unzureichend gesetzlich verankerten Mitteln für passiven Schallschutz im Jahr 2013 ein sog. Regionalfonds mit Mitteln von rund 265 Millionen Euro eingerichtet werden musste. Dieser Fonds wird ganz überwiegend vom Land Hessen finanziert (250 Millionen). Zum Vergleich: alle gesetzlich von der Luftverkehrswirtschaft am Flughafen Frankfurt zu tragenden Kosten, liegen unterhalb dieser vom Land Hessen zusätzlichen übernommenen Ausgaben. Hier werden mithin sogar am größten deutschen Flughafen erhebliche Kosten nicht verursachergerecht von der Allgemeinheit übernommen.

Subventionierung ausländischer Fluggesellschaften

Angeführt wird immer wieder, dass ausländische Fluggesellschaften häufig in Staatsbesitz sind oder unter staatlicher Kontrolle stehen und hierbei im Unterschied zu deutschen Fluggesellschaften nicht gewinnorientiert ausgerichtet sein müssen. Beklagt wird damit indirekt das aus der privatunternehmerischen Organisationsform herrührende Risiko unternehmerischen Handelns der deutschen Fluggesellschaften, z. B. der Lufthansa. Auf der anderen Seite wird eine Rückverstaatlichung aufgrund der damit verbundenen Nachteile strikt abgelehnt. Gewünscht wird also ein Beibehalten der unternehmerischen Chancen und Handlungsspielräume, bei gleichzeitiger Förderung des Unternehmens und Übernahme der Lasten durch die Allgemeinheit. Als Grund für diesen einseitigen Privilegierungswunsch dieses Wirtschaftszweiges in Deutschland wird pauschal die allgemeine Bedeutung des Luftverkehrs für die Wirtschaft herausgestellt. Dabei werden politische Wert- und Zielvorgaben, die unabhängig vom singulären Unternehmensinteresse sind, wie Klimaschutzziele oder die Förderung ökologischerer Verkehrsträger etc., ausgeblendet.

Luftverkehrsteuer

Besonders ärgerlich aus Sicht der Luftverkehrswirtschaft war die Einführung der Luftverkehrsteuer im Jahr 2011. Behauptet wird hier bei jeder sich bietenden Gelegenheit ein Rückgang des Passagieraufkommens im Jahr 2011 an deutschen Flughäfen von mindestens fünf Millionen Passagieren als Folge der Einführung der Steuer. Diese Darstellung lässt jedoch einen wichtigen Aspekt außer Acht: Das Passagieraufkommen ist im Jahr 2011 in Bezug auf die vorangegangene Dekade sogar überdurchschnittlich gewachsen. Die in Teilen negative Passagierentwicklung an Flughäfen mit hohen Low-Cost-Carrier-Anteilen entspricht den umweltpolitischen Lenkungszielen der Steuer. Darüber hinaus fordert die Luftverkehrswirtschaft selbst in den gleichen Positionspapieren an späterer Stelle die Abschaffung von (Betriebs)Subventionen für Regionalflughäfen, da von diesen Flughäfen vorwiegend ausländische Low-Cost-Airlines operieren und mithin profitieren.

Weiter wird argumentiert, dass sich die Lasten der Luftverkehrsteuer auf zu wenige Schultern verteilen. Danach tragen lediglich fünf deutsche Fluggesellschaften 60% der Steuerschuld. Der Rest von 40% verteilt sich auf über 100 ausländische Fluggesellschaften. Die Argumentation gleicht derjenigen bei der allgemeinen (Einkommen)Steuerschuld in Deutschland, bei welcher ebenfalls 10% der Bevölkerung für zwei Drittel der gesamten Einkommensteuereinnahmen verantwortlich sind. Allerdings ist Anknüpfungspunkt für die Besteuerung in beiden Fällen nicht die Herkunft der Steuerzahler, sondern die Wirtschaftskraft im abgelaufenen Jahr, also die verkauften Flugreisen bzw. das zu versteuernde Einkommen. Das bedeutet, dass eine Mehrbelastung der fünf Gesellschaften lediglich Ausdruck ihrer Umsatzstärke und keine Benachteiligung der höher steuerpflichtigen Unternehmen im Vergleich zu den übrigen ist. Entsprechend äußerte sich auch das Bundesverfassungsgericht in der mündlichen Verhandlung zur Klage gegen die Steuer im Mai 2014, das Urteil hierzu steht noch aus.

Besondere Anforderungen an Genehmigungen des Flugbetriebs

Hingewiesen wird zudem immer wieder auf besondere Vorgaben, welche beim Betrieb von Flughäfen in Deutschland aufgestellt würden. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf dem Errichten von Lärmschutzanlagen für Triebwerksprobeläufe, wie z. B. die Lärmschutzhallen an den

Flughäfen München, Leipzig, Hamburg oder die Triebwerksprobelaufeinrichtung am Flughafen Frankfurt. Verkannt wird, dass Lärmschutzhallen für Triebwerksprobeläufe, die aufgrund des Betriebs der Flugzeuge am Tag in der Regel nachts durchgeführt werden, aus Lärmschutzgründen absolut notwendig sind und mittlerweile zum Standard siedlungsnaher Flughäfen gehören. Die aktuellste Einweihung einer mit neuesten Technologien ausgestatteten Schallschutzhalle fand beispielsweise im Juni 2014 am Flughafen Zürich statt.

Schließlich wird permanent über bestehende Nachtflugbeschränkungen an deutschen Flughäfen geklagt, Hauptargument ist jeweils die Gefährdung des konkreten Flughafenstandortes, gelegentlich auch vollmundig des gesamten Luftverkehrsstandortes Deutschland. Fakt ist, dass vor Umsetzung des Nachtflugverbots in der Kernnacht von 23:00 bis 5:00 Uhr am Flughafen Frankfurt die Luftverkehrswirtschaft mit genau diesem Argument erbittert dafür kämpfte, dieses zu verhindern. Lufthansa Cargo drohte ganz konkret und öffentlich mit einem Abzug aus Frankfurt. Wenige Monate nach der Einführung des Nachtflugverbots zeigte sich das gleiche Unternehmen deutlich optimistischer und kündigte das größte Investitionsprogramm ihrer Geschichte an: den Bau eines neuen Logistik-Zentrums am Flughafen Frankfurt mit einem Investitionswert von mehr als 700 Millionen Euro. Die Zahl der Arbeitsplätze stieg am Flughafen Frankfurt allein im ersten Jahr nach Einführung des Nachtflugverbots nach Angaben der Betreiberin um 3.000.

Komplexe Planungs-, Genehmigungs- und Entscheidungsprozesse

Beklagt wird weiter, dass Prozesse im Zusammenhang mit dem Ausbau deutscher Flughäfen im Vergleich zu nicht demokratisch regierten Ländern zu kostspielig sind. Wobei gleichzeitig anerkannt wird, dass die Berücksichtigung der Belange der betroffenen Anwohner „aus guten Gründen“ in dieser Intensität vorgenommen wird. Die Notwendigkeit, Betroffene deutlich stärker in die Festlegung des späteren Fluglärms durch Flugrouten einzubeziehen, ist mittlerweile von allen Beteiligten und den Parteien der aktuellen Regierungskoalition akzeptiert. Der sich spätestens aus dem Koalitionsvertrag ergebende Auftrag, die Beteiligung der Kommunen und Öffentlichkeit bei der Festlegung von Flugrouten zu verbessern, verlangt vor dem Hintergrund der schon bisher beklagten langwierigen Prozesse eine praxistaugliche und pragmatische Lösung der offensichtlich zu wenig eingebundenen Bevölkerung.

Luftverkehrswirtschaft hält sich trotz dieser Ausgangslage und der beiden aktuell vorgelegten Gutachten des Umweltrates und des Umweltbundesamtes mit Lösungsansätzen bislang zurück. Die ADF unterstützt ausdrücklich die Ansätze in beiden Gutachten, hält vor dem Hintergrund, dass eine Verbesserung des Lärmschutzes effektiv nur durch aktive Schallschutzmaßnahmen erreicht werden kann und eine verbesserte Öffentlichkeitsbeteiligung so ausgestaltet sein sollte, dass zusätzliche Hemmnisse bei der Entwicklung und Einführung aktiver Schallschutzmaßnahmen vermieden oder so gering wie möglich gehalten werden, den Ansatz des Umweltbundesamtes für besonders praxistauglich.

Gestiegene Anforderungen an die Politik

Die Bevölkerung reagiert zunehmend sensibel auf Lärm an den diversen Flughafenstandorten, wie anhaltende Proteste an allen großen Flughafenstandorten oder Wahlentscheidungen, wie die Oberbürgermeisterwahl in Frankfurt, der Volksentscheid in München oder das Volksbegehren in

Brandenburg zeigen. Die jeweilige Landespolitik ist vor diesem Hintergrund zunehmend bereit, Forderungen der fluglärm betroffenen Bevölkerung entgegenzukommen. Dabei fühlt sich Landespolitik gelegentlich motiviert, sehr weitreichende und kostenträchtige Maßnahmen zur Verbesserung des Fluglärmschutzes zu etablieren, die im Hinblick auf eine ausgewogene Abwägung nicht immer sinnvoll sind. Ein abgestimmtes Vorgehen auf Bundesebene erscheint vor diesem Hintergrund zielführend.

Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm

Schutzbedürfnis

Fluglärm stellt ein erhebliches Umweltproblem dar, das auf den deutlichen Zuwachs des Luftverkehrs in den letzten Jahrzehnten zurückzuführen ist, allein von 1991 bis 2012 stieg die Anzahl der Flugbewegungen um 63 Prozent. Der hierdurch verursachte drastische Anstieg der Lärmbelastung erfolgte trotz der in der Vergangenheit erzielten Fortschritte bei der Entwicklung lärmgeminderter Flugzeuge.

Gleichwohl wurden Lärm und seine Auswirkungen auf die Gesundheit der Bevölkerung jahrzehntelang unterschätzt. Eine Umfrage des Umweltbundesamtes (UBA) ergab im Jahr 2012, dass sich 6% der Bevölkerung bundesweit (und nicht lediglich an den großen Flughafenstandorten) stark oder mittelmäßig durch Fluglärm gestört oder belästigt fühlen. Weitere 17% gaben an, „etwas“ durch Fluglärm gestört oder belästigt zu werden. Diese Ergebnisse führen vor allem vor dem Hintergrund zu Besorgnis, dass es sich um bundesdurchschnittliche Angaben handelt, die nicht auf die Belästigung an den großen Flughafenstandorten heruntergebrochen wurden. Entsprechende Studien an den einzelnen Standorten untermauern die Vermutung, dass die Belästigung am Standort deutlich höher liegt, jeweils abhängig von der Lärmmenge.

Zahlreiche Studien der Lärmwirkungsforschung belegen die Auswirkungen von Fluglärm auf die menschliche Gesundheit. Lärm führt danach nicht nur zu Belästigungen, Schlafstörungen oder der Verschlechterung der Lebensqualität, dauerhafte Lärmbelastungen in der Nacht können vielmehr zu ernsthaften Gesundheitsstörungen führen, insbesondere zu einem erhöhten Risiko für Herz- und Kreislauf-Erkrankungen (Studien zuletzt zusammengefasst im European Heart Journal vom 9.3.2014 „Cardiovascular effects of environmental noise exposure“; siehe auch Gutachten des Sachverständigenrats für Umweltfragen „Fluglärm reduzieren, Reformbedarf bei der Planung von Flughäfen und Flugrouten“, 2014, S. 40-41). Untersuchungen im Rhein-Main-Gebiet aus dem Jahr 2011 von Schreckenber („Befragung der Bewohner ausgewählter Wohneinheiten in der Stadt Raunheim zur Akzeptanz und Nutzung passiver Schallschutzmaßnahmen“) belegen gleichzeitig, dass passiver Schallschutz die negativen Auswirkungen nächtlichen Fluglärms nicht beseitigen kann.

Neben der besonderen Schutzbedürftigkeit der Nachtruhe besteht im Hinblick auf die Taglärmbelastung insbesondere im Bereich der Erholungsphase am Wochenende als sensibler Tageszeitraum ein gesteigerter Schutzbedarf der Bevölkerung.

Schutzdefizit

Wie der Sachverständigenrat für Umweltfragen in seinem Gutachten aus dem Jahr 2014 feststellt (siehe oben, S. 17, 27, 145, 172, 176 etc.), ist der Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm trotz des erkannten Schutzbedürfnisses im geltenden Luftverkehrsrecht nur unzureichend gewährleistet. Das bestehende Luftverkehrsrecht zeichne sich aus historischen Gründen durch eine Privilegierung des Luftverkehrs gegenüber dem Lärm- und Umweltschutz aus. Dies führe zu einer problematischen Benachteiligung der Lärmbetroffenen. Es fehlten vor allem Vorgaben zu verbindlichen Lärmreduzierungsmaßnahmen und Lärmgrenzwerten, dem Vorrang von aktivem Lärmschutz und einem verbesserten Schutz der gesetzlichen Nacht.

Auch das Umweltbundesamt fordert seit Jahren ein Nachtflugverbot im besonders schutzbedürftigen Nachtzeitraum zwischen 22:00 und 6:00 Uhr an allen stadtnahen Flughäfen, da es am wirkungsvollsten eine Beeinträchtigung des für die menschliche Regeneration so wichtigen Nachtschlafs durch Fluglärm vermeidet.

Bundesweites Luftverkehrskonzept anstelle einer Einzelfallbetrachtung

Die Genehmigung von Betrieb, Neu- oder Ausbau eines Flughafens erfolgt bislang ohne bundesweite Abstimmung. Die Planungen sind weder in die für die übrigen Verkehrsträger (Schiene, Wasser, Straße) geltende Bundesverkehrswegeplanung integriert, noch gibt es eine über die Interessen von Flughafenbetreibern und Bundesländer hinausgehende gesamtstaatliche Luftverkehrsplanung. Die Beurteilung erfolgt vielmehr ausschließlich bezogen auf den konkreten Standort und die durch den Betrieb ausgelösten Auswirkungen auf das Umland.

Die bisher sehr weitreichende und die Luftverkehrswirtschaft privilegierende Genehmigungspraxis beinhaltet damit auch keine Vorgaben bzw. Prüfung der Frage, ob der festgestellte Bedarf auch an einem anderen Standort mit ggf. weniger dichter Siedlungsstruktur im Umland und damit auch mit geringerer Lärmbelastung befriedigt werden könnte.

Mangels Vorgaben wird bisher ebenfalls nicht überprüft, ob und wie ein festgestellter Bedarf an Flugverkehr teilweise durch andere – umweltschonendere – Verkehrsmittel abgedeckt werden könnte. Die insoweit fehlenden Vorgaben führen in der Praxis sogar dazu, dass auch dann keine Verlagerung von Flügen auf die Bahn erfolgt, wenn dies wie auf der Ultrakurzstrecke von den beteiligten Verkehrsträgern grundsätzlich unterstützt wird.

Eine weitere Folge der mangelnden Koordination ist, dass ein Großteil der bundesweit etwa 40 bestehenden Verkehrsflughäfen hoch subventioniert gebaut und betrieben wird. Die EU-Kommission geht davon aus, dass sich seit 2005 die Zahl der Flugplätze europaweit verdoppelt hat. Dabei ist in Deutschland die größte Flughafendichte weltweit zu verzeichnen.

Einbindung der Umweltverbände

Das novellierte Fluglärmgesetz und seine Verordnungen sind inhaltlich wesentlich durch Einflussnahmen der Luftverkehrswirtschaft bestimmt. Den Umweltverbänden wurden dagegen nur in sehr begrenztem Rahmen Anhörungsmöglichkeiten eingeräumt. So wurde beispielsweise zugelassen, dass Rechtsbeistände von Flughafenbetreibern Teile der neu zu integrierenden Paragra-

fen formulierten. In Protokollen der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen finden sich Ausführungen dazu, zu welchen Themen und in welcher Weise auf politische Entscheidungsträger sowie Behördenvertreter Einfluss ausgeübt werden soll. Gleichfalls wurde bekannt, dass von der Luftverkehrswirtschaft bezahlte Mitarbeiter in Ministerien und Genehmigungsbehörden zum Zwecke der „fachlichen Beratung“ tätig wurden. Ein fairer Interessenausgleich zwischen Fluglärm-betroffenen und Fluglärmverursachern war damit von vorneherein ausgeschlossen. Ein solches Vorgehen darf sich bei der bei Erarbeitung des im Koalitionsvertrag vereinbarten Luftverkehrskonzepts nicht wiederholen. Leider ist aber auch weiterhin ein privilegierter Zugang der Interessenvertreter der Luftverkehrswirtschaft zu den maßgeblichen Bundesministerien und Abgeordneten zu erkennen.

Im Herbst 2013 hat eine vom ehemaligen hessischen Verkehrsminister Dieter Posch geleitete und vom Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) eingesetzte Arbeitsgruppe einen Forderungskatalog für ein Luftverkehrskonzept erarbeitet, der durch Vorschläge des BDL im Januar 2014 ergänzt wurden. Das zuständige Bundesministerium hat bereits signalisiert, dass der Forderungskatalog der sog. ‚Posch-Kommission‘ eine wesentliche Grundlage für die Erarbeitung eines Luftverkehrskonzepts darstelle. Eine Einbindung der Betroffenenvertreter fand dagegen bisher nicht statt.

* * *

Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen (ADF) begrüßt vor diesem Hintergrund die nach dem Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD beabsichtigte Erarbeitung eines bundesweiten Luftverkehrskonzepts und dessen Verknüpfung mit dem Bundesverkehrswegeplan 2015 ausdrücklich. In die Erarbeitung eines solchen Konzepts sind die Umweltverbände frühzeitig und gleichberechtigt mit den Verbänden der Luftverkehrswirtschaft einzubinden.

Anforderungen an ein Luftverkehrskonzept

Der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen liegt an einer verträglichen Fortentwicklung des Luftverkehrs in Deutschland. Dabei sind die Interessen der durch Fluglärm belasteten Bevölkerung angemessen zu berücksichtigen. Die bisherige Planungs- und Genehmigungspraxis, der es an einem bundeskonzeptionellen Hintergrund mangelt, hat zu vermeidbarer Lärm-Mehrbelastung der Bevölkerung geführt. Damit verbunden ergab sich eine Zunahme gesundheitlicher Belastungen und Risiken. Um bestehende Lärm-minderungspotentiale auszuschöpfen, sollte zwischen Bund und Ländern ein verbindliches Gesamtkonzept für den Luftverkehr abgestimmt und in den Bundesverkehrswegeplan integriert werden.

1. Das Luftverkehrskonzept sollte an folgenden übergreifenden strategischen Zielen ausgerichtet sein:

- **Reduzierung der Lärmbelastungen** an allen Flughäfen,
 - insbesondere bei sehr hohen Flugbewegungszahlen innerhalb **dicht besiedelter Gebiete**
 - unter Berücksichtigung des **besonderen Schutzes der gesetzlichen Nacht** (bestehende Nachtflugbeschränkungen an stadtnahen Flughäfen müssen bestehen bleiben und perspektivisch ausgebaut werden) und sensibler Tageszeiträume wie Wochenenden, Feiertage
- **Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf weniger belastende Verkehrsmittel**
- **mittelfristige Vermeidung von Subventionierungen einzelner Standorte und des Luftverkehrs allgemein**

2. Unter Wahrung und zur Erreichung der vorgenannten Ziele sollten folgende Prüfungen vorgenommen werden:

- **koordinierte bundesweite Bedarfs- und Kapazitätsplanung nach Prüfung**
 - der **Verlagerbarkeit** von Flugbewegungen von Großflughäfen in **dicht besiedelten** Regionen auf kleinere Flughäfen in Gebiete mit weniger dichter Siedlungsstruktur im Umland, **insbesondere in der Nachtzeit** und in sensiblen Tageszeiträumen (z. B. Fracht). Nach dem Hessischen Landesentwicklungsplan (LEP 2000, S. 17) sollen beispielsweise Flugverbindungen, die die speziellen Hub-Funktionen des Flughafens Frankfurt Main nicht benötigen, auch auf dem Flughafen Frankfurt-Hahn abgewickelt werden.
 - der **Verlagerbarkeit von Kurzstreckenflügen auf weniger belastende Verkehrsmittel**, Erarbeitung eines Konzepts, welches kurz-, mittel- und langfristig Verlagerungsmöglichkeiten und dessen Umsetzung beinhaltet
 - der **externen Kosten** des Luftverkehrs (Internalisierung externer Kosten) sowie einer gesamtwirtschaftliche Betrachtung
- Erstellung von **Lärminderungskonzepten** mit verbindlichen Lärminderungszielen für alle Standorte, wobei **vorrangig aktive Lärmschutzmaßnahmen** (z. B. Optimierung von Flugverfahren, lärmindernder Umbau von Bestandsflotten, Regelungen zum Einsatz besonders lärmarmen Fluggeräts etc.) berücksichtigt werden sollten
- Berücksichtigung der Ergebnisse der NORAH-Studie

3. An der Erarbeitung des Luftverkehrskonzepts sind die Vertreter der Betroffenen wie die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen und die Bundesvereinigung gegen Fluglärm **frühzeitig und paritätisch** mit Vertretern der Luftverkehrswirtschaft **zu beteiligen**. Vor dem Hintergrund der Bedeutung eines Luftverkehrskonzepts für die Betroffenen wird die Einräumung der Möglichkeit einer Stellungnahme erst nach Erarbeitung eines Konzeptentwurfs durch das zuständige Ministerium nicht als ausreichend erachtet.

Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen **unterstützt ausdrücklich die vom Sachverständigenrat für Umweltfragen** herausgearbeiteten und im März 2014 vorgestellten **Handlungsempfehlungen zur Verbesserung des Fluglärmschutzes**. Die aufgrund erkannter Schutzdefizite erforderlichen gesetzlichen Änderungsbedarfe wie insbesondere

- die Festschreibung des **Vorrangs des aktiven Schallschutzes**,
- die Schaffung von gesicherten Rechtsgrundlagen für **Lärmobergrenzen**,
- die Festschreibung von **Immissionsgrenzwerten** für Fluglärm,
- die Feststellung eines **Lärmminimierungsgebotes** für Fluglärm unter besonderer Berücksichtigung des **unzumutbaren Fluglärbereichs** und der **Nachtruhe**

sollten im Luftverkehrskonzept berücksichtigt und umgehend ergänzend vom Gesetzgeber umgesetzt werden.