
Stellungnahme zur Luftfahrtstrategie der Bundesregierung

I. Grundsätzliche Anmerkungen

Die Bundesregierung hat es sich zum Ziel gesetzt, eine Luftverkehrsstrategie für einen Zeithorizont von 15 Jahren zu formulieren. Die unterzeichnenden Umweltverbände begrüßen dieses Vorhaben. Wir sehen darin eine Chance, strategische Antworten auf die politischen, gesellschaftlichen, ökonomischen, ökologischen und sicherheitspolitischen Herausforderungen zu formulieren, vor denen der Luftverkehr steht. Der dadurch entwickelte Rahmen sollte die Orientierung für die Maßnahmen und Prioritäten und die Weiterentwicklung der Luftfahrtindustrie in den kommenden Jahrzehnten bilden. Die Luftfahrtstrategie deckt damit einen wichtigen Teil des Zeitfensters zum Erreichen der Klimaneutralität im Luftverkehr ab.

Luftverkehr, wie jede Form der Mobilität, besitzt eine hohe gesellschaftliche Bedeutung, verursacht aber erhebliche Schäden an wichtigen Umweltgütern, wie Klima, Luftqualität, Ruhe, und er schädigt damit direkt und indirekt die Gesundheit vieler Menschen. Eine zukunftssichernde Luftfahrtstrategie sollte substanzielle Verbesserungen im Schutz dieser Aspekte gleichberechtigt zu anderen Zielen der Luftfahrtstrategie berücksichtigen.

Die Luftfahrtstrategie sollte sich an den übergeordneten strategisch-politischen Zielen der Bundesrepublik Deutschland, den geopolitischen und weltwirtschaftlichen Entwicklungen, Resilienz und Energiesicherheit sowie den Grundsätzen einer nachhaltigen Mobilität mit dem Ziel der Klimaneutralität orientieren.

Der vorgelegte Entwurf einer Luftfahrtstrategie weist jedoch eine Schlagseite zulasten des Zieles der Nachhaltigkeit und des Klimaschutzes auf. Sie ordnet die vorgeschlagenen Maßnahmen der Prämisse eines weiteren Wachstums auf Kosten des Klimas und der Gesundheit der Menschen im Umfeld von Flughäfen unter. Die Strategie setzt zu stark auf kurzfristig orientierte Maßnahmen und eine eng verstandene Wettbewerbsfähigkeit. Sie nimmt eine weitere Externalisierung der Kosten und schädlicher Effekte des Luftverkehrs in Kauf. Die als „strategische Richtschnur“ genannten „vier Säulen“ - Wettbewerbsfähigkeit, Souveränität, Resilienz, Nachhaltigkeit - sind damit in der Strategie nicht ausreichend berücksichtigt und unausgewogen gewichtet. Die Ausrichtung der in der Strategie reflektierten Industriepolitik selbst greift aus Sicht des Klimaschutzes zu kurz und verschenkt so auch wirtschafts- und energiepolitische Potenziale. Die vorgelegte Strategie nimmt einen weiteren Anstieg der klimaschädlichen Emissionen in Kauf, weil sie das Ziel, die Emissionen des Luftverkehrs bis 2050 auf null zu reduzieren, dem Primat des Wachstums unterordnet und in der formulierten Industriepolitik unzureichend integriert. Damit wird das Klimaziel defacto in Frage gestellt: Ein solcher Weg ist für uns nicht akzeptabel und womöglich verfassungswidrig.

Durch die einseitige Festlegung auf einen Wachstumskurs des Flugverkehrs blendet die Bundesregierung auch Möglichkeiten aus, wie durch gezielte Maßnahmen der Vermeidung, Verlagerung sowie durch einen ambitionierten Pfad klimaneutraler und sauberer Flugtreibstoffe die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen im Einklang mit dem Schutz öffentlicher Güter wie Klima und Gesundheit in Zukunft befriedigt werden können. Eine solche Strategie würde auch Wege für alternative Wertschöpfungen eröffnen. Der Entwurf der Luftfahrtstrategie lässt insbesondere eine Einbettung des Luftverkehrs in eine umfassende nachhaltige Mobilitätsstrategie vermissen. Dadurch bleiben die Potentiale einer Verlagerung von Luftverkehren zwischen innerdeutschen und europäischen Metropolen auf die Schiene ungenutzt.

Wir unterstützen Pläne einer höheren industriepolitischen Entschlossenheit für eine klimaneutrale Luftfahrt und erkennen gut begründete existentielle Wettbewerbszwänge an – wirtschaftliche Interessen der Luftfahrtindustrie müssen jedoch den höherrangigen Gütern des Gesundheitsschutzes und des Klimaschutzes nachgeordnet werden: Klimaziele sind einzuhalten, Menschen zu schützen. Eine industriepolitische Agenda, die sich an der Transformation des Luftverkehrs in eine weniger klimaschädliche Zukunft ausrichtet, muss nicht im Gegensatz zu den langfristigen Interessen einer nachhaltigen Wirtschaft, einer konkurrenzfähigen und exportorientierten Industrie sowie der Energiesicherheit stehen. Im Gegenteil. In vielen Ländern wollen Unternehmen und Regierungen die klima- und gesundheitsschädigenden Wirkungen des Luftverkehrs mindern, und fragen Klimatechnologien in der Luftfahrt nach. Zudem ist es im nationalen und wirtschaftlichen Interesse, Energieverbrauch zu senken und Abhängigkeiten zu reduzieren, und gleichzeitig Erzeugungskapazitäten und den Einsatz erneuerbarer Flugkraftstoffe und alternativer Antriebsformen hochzufahren. Diese Chancen kommen im Entwurf der Strategie zu wenig zum Tragen, weil Industrie- und Klimapolitik bisher nicht ausreichend zusammen gedacht werden. Konkret fehlen Zielsetzungen und Maßnahmen zum Hochlauf von eSAF und zur Reduktion von nicht-CO₂-Effekten. Wichtige Synergien zwischen den vier Zielsträngen der Strategie werden nicht benannt, wie z.B. mehr Resilienz und Nachhaltigkeit durch den Hochlauf von eSAF. Zudem fehlen Lösungsstrategien für kurzfristige Zielkonflikte, z.B. zwischen den noch hohen Kosten klimaneutraler Treibstoffe und der Wettbewerbsfähigkeit. Insgesamt ist der Strategietext über die Kapitel hinweg gerade in Fragen des Klimaschutzes inkonsistent.

Besonders eklatant ist die Schlagseite bei den Aussagen zur Flugpolitik auf EU-Ebene, wo einseitig Wettbewerbsfähigkeit und Bürokratieabbau als Ziel deutscher Politik benannt werden. Dieser Fehler sollte geheilt werden, da auf EU-Ebene vielversprechend differenzierte und zukunftsorientiertere politische Ansätze zur Sicherung der Branche und Luftfahrtindustrie, der Energiesicherheit diskutiert werden, ohne die Klimaziele zu vernachlässigen: Klimaschutz muss – durchaus auch im Sinne der Wettbewerbsfähigkeit - als maßgebliche Komponente der deutschen EU-Politik zu Luftverkehr aufgenommen werden.

Neben dem Klimaschutz lässt die Luftfahrtstrategie die gesundheitsschädlichen Wirkungen des Luftverkehrs auf die Anwohnenden der Flughäfen außer Acht. Die erheblichen und wachsenden Belastungen und Schädigungen durch Fluglärm und Schadstoffe im Nahbereich der Flughäfen sind das Ergebnis der Wachstumsstrategie. Für die Menschen ist diese Belastung bereits heute schon nicht mehr hinnehmbar.

Ebenfalls fehlt die Einbindung der Luftfahrtstrategie in eine nachhaltige Tourismusstrategie. Der Urlaubsreiseverkehr dominiert den Luftverkehr in Deutschland. Laut Auswertungen des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) entfallen rund 50–60 % des Passagieraufkommens der deutschen Flughäfen auf Urlaubsflüge.¹ Von den Flugreisen deutscher Urlauber ins Ausland steht nur ein deutlich geringerer incoming-touristischer Nutzen für Deutschland gegenüber. Während jährlich mehr als 50 Millionen Auslandsurlaubsreisen von Deutschen mit dem Flugzeug unternommen werden, ist der incoming-touristische Luftverkehr nach Deutschland mit ca. 19 Mio. deutlich kleiner.² Reisen ins Ausland sind dabei volkswirtschaftlich als Nettotransfer von Kaufkraft zu bewerten; der gesamtwirtschaftliche Nutzen für Deutschland ist gering.

Angesichts der geopolitischen Entwicklung, der Verknappung von fossilen Treibstoffen und der vom Tourismus verursachten sozialen und ökologischen Schäden in den Urlaubsländern müssen Alternativen zu Flugreisen zu Urlaubszwecken ins Ausland gefördert werden. Umgekehrt müssen Tourismusstrategien für Deutschland als Destination soziale und ökologische Aspekte berücksichtigen; regionaler und lokaler overtourism und die Induzierung von zusätzlichen Flugverkehren sind zu vermeiden.

Zusammengefasst: Der Luftfahrtstandort Deutschland ist nur und gerade dann zukunftsfähig, wenn er allen Bürgerinnen und Bürgern dient und klimaneutral wird.

1. Klimaschutz und Dekarbonisierung

Ein klimaneutraler Flugverkehr beruht auf drei Säulen:
technische Lösungen, Verlagerung, Verringerung.

Im Rahmen der Luftfahrtstrategie sind hiervon vor allem die technischen Lösungen politisch beeinflussbar und relevant, und werden somit hier vertieft behandelt. Ergänzende Maßnahmen zur Verlagerung und Verringerung von Flügen, vor allem durch eine auf die Stärkung des europäischen Bahnverkehrs gerichtete Politik, entlasten den Flugsektor und stärken die Resilienz Deutschlands und der EU durch die Energie- und Kosteneinsparungen bei einer Senkung des SAF/eSAF-Bedarfs.

Technische Lösungen enthalten vier Stränge:

- a. Effizienz
- b. klimaneutrale Treibstoffe
- c. Reduktion der nicht-CO₂-Emissionen;
- d. Langfristig: Neutralisierung nicht vermeidbarer Emissionen durch möglichst nachhaltig erzielte technische Negativ-Emissionen

Effizienz ist in der Luftfahrt praktisch ein Selbstläufer: Aufgrund des hohen Anteils des Treibstoffes an den Betriebskosten ist sie ein starkes wirtschaftliches Anliegen der Unternehmen. Hier kann die Bundesregierung, ergänzend zu Investitionen der Unternehmen, Forschung und Entwicklung

¹ DLR (2025): DLR-Touristik-Report 2025 – Ein Ausblick auf den deutschen Luftverkehr im Sommer 2025

² https://reiseanalyse.de/wp-content/uploads/2025/05/RA2025_Erste_Ergebnisse_Broschuere_DE.pdf

unterstützen, was zusätzlich zum Klimaschutz und Kosteneinsparungen für Fluglinien Exportchancen für die Luftfahrtindustrie birgt.

Klimaneutrale Treibstoffe erfordern ein Bündel an Maßnahmen, die in der Strategie nur angedeutet sind: F&E, Quoten mit einem Hochlauf in Richtung 100% klimaneutraler Treibstoffe, komplementärer Hochlauf erneuerbarer Energien und Energiepartnerschaften, Sicherung nachhaltiger Kohlenstoffquellen (inkl. technischer Verfahren), die Verzahnung der Dekarbonisierung von industriellen Punktquellen mit dem SAF-Hochlauf, Mechanismen zum De-Risking von Investitionen sowie Maßnahmen zur Schließung von Preis-Deltas zwischen konventionellem Kerosin und SAF.

Da SAF aus nachhaltigen biogenen Quellen begrenzt sind, muss vor allem der Hochlauf von eSAF vorangetrieben werden – hier liegen neben dem Klimaschutz und der Energiesicherung enorme wirtschaftliche und exportorientierte Potentiale, sowohl für die deutsche und europäische Luftfahrtindustrie als auch für z.B. für deutsche Zulieferer. Entsprechend sollten die Bundesregierungen EU-Regulierungen, die dem Hochlauf von nachhaltigem SAF und primär eSAF dienen, unterstützen und in Deutschland nutzen. Dazu gehört das ETS1 inklusive einer Ausweitung um international abgehende Flüge, die ReFuel EU Aviation, der Sustainable Transport Investment Plan (STIP) und der Industrial Accelerator: Langfristige Investitionssicherheit, die durch gesetzliche Rahmenbedingungen und Finanzierungsmechanismen für mindestens ein Jahrzehnt gesichert ist, ist jetzt in der technologischen Entwicklung und dem Hochlauf entscheidend.

Innerhalb von Deutschland sollten die auf absehbare Zeit begrenzt verfügbaren und energieintensiven eSAF, die existentiell wichtig für eine klimaneutrale Luftfahrt sind, prioritär dort eingesetzt werden, wo sie nicht oder nur sehr schwer ersetzbar sind – und damit vor allem in der Luftfahrt, nicht aber im Straßenverkehr.

Die **nicht-CO₂-Effekte** des Flugverkehrs übersteigen die Klimawirkung aus den CO₂-Emissionen erheblich. Nach aktuellem Stand der Wissenschaft pauschalisiert zusammengefasst machen die nicht-CO₂-Effekte etwa 2/3 der Klimawirkung aus. In jüngster Zeit hat das Verständnis um die nicht-CO₂-Effekte und deren Reduzierung in Deutschland, Europa und in der ICAO erhebliche Fortschritte gemacht, so dass, den politischen Willen vorausgesetzt, im Zeitraum der neuen Luftfahrtstrategie hier Lösungen eingeführt werden können. Diese sind zudem vergleichsweise preiswert umzusetzen. Hierzu gehören klimaoptimierte Routen, die in Europa sowie in Partnerschaften mit Drittländern (z.B. auf der Transatlantikroute) sukzessive erprobt und schließlich systemisch eingeführt werden können. Gerade deutsche Akteure spielen hier eine zentrale Rolle, z.B. aus dem D-KULT Projekt heraus: die mit diesem Vorsprung verbundenen Vorteile u.a. im Bereich der Resilienz sollten nicht verspielt werden.

Eine weitere Maßnahme ist die zunehmende Bereinigung von Kerosin um die Schwefel- und Aromatenanteile, was zu energiedichteren Treibstoffen mit weniger Treibstoffverbrauch und geringeren Wartungskosten führt, dem globalen Klima- und lokalen Gesundheitsschutz dient. Zudem bereitet die Einführung von Schwefel- und Aromaten-armem konventionellen Kerosin den Einsatz hoher Anteile von eSAF vor, und sollte mit diesem vorausgehend verzahnt hochlaufen. Langfristig sollten zudem die nicht-CO₂-Effekte, die nicht vermieden werden oder nicht vermeidbar sind, bepreist werden, um Fehlanreize und Fehlsteuerungen zu vermeiden.

Flugverkehr sollte gezielt dort eingesetzt werden, wo sein Mehrwert besonders zum Tragen kommt bzw. er unersetzlich ist, wie auch die IEA aktuell anlässlich der Öl- und Kerosinkrise betont. Dieser

Kern der deutschen und europäischen Luftfahrt sollte resilient gestärkt werden. **Verlagerbare Flugreisen jedoch gehören auf die Schiene.** Die Bundesregierung muss sich für eine gezielte Stärkung des europäischen Schienen-Fernverkehrs einsetzen, in Deutschland, mit Mitgliedstaaten und in der EU. Substanzielle Verlagerung vom Flugzeug auf die Schiene erfordert ein saniertes und ausgebauten Netz für größere Verlässlichkeit und Kapazitäten, mehr Hochgeschwindigkeits- und konventionelle Züge, europäische Direktverbindungen inkl. Nachtzüge auf den meistbeflogenen Routen, z.B. durch einen Europatakt, sowie gut getaktete Anschlüsse in die Regionen, zum Beispiel durch einen Europatakt. Preise und Ticketing brauchen müssen verbraucherfreundlicher werden. Dies ist insbesondere für Energieeffizienz und Energieimportunabhängigkeit relevant, da die Schiene Verkehrsdienstleistungen 13x energieeffizienter³ als das Flugzeug erbringt.

Hohes Potential liegt in Strategien zum **Vermeiden und Verringern** von vermeidbaren oder reduzierbaren flugabhängigen Fernreisen, wie es sich seit den Corona-Jahren und durch digitale Kommunikation zunächst im Geschäftsverkehr entwickelt hat. Hierfür muss ein strategischer Ansatz entwickelt werden, z.B. im Rahmen von betrieblichen Nachhaltigkeitsstrategien. Einsparpotential liegt in der Verringerung der treibstoff- und emissionsintensiveren Premium-Klassen zugunsten von Economy Plätzen sowie von Kurzreisen. Solche Verhaltensänderungen sind auch eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, die die Bundesregierung durch geeignete Kommunikation sowie durch förderliche Rahmenbedingungen (z.B. im Dienstreise- oder Urlaubsrecht) unterstützen kann. Hierbei gilt es auch, tragfähige und resiliente Geschäftsmodelle in der deutschen Luftfahrt zu entwickeln, die nicht von bestimmten Passagierklassen oder Wachstum abhängig sind.

Ein Teil der Luftfahrt, welcher die Umwelt überproportional belastet und dabei dem Gemeinwesen wenig Nutzen bringt, sind Privatflüge und Privatjets. Diese müssen ins ETSI aufgenommen und deutlich stärker besteuert werden. Zudem sollte dieser Teil des Flugverkehrs vorrangig zum Einsatz klimaneutraler Treibstoffe verpflichtet werden.

Neben den Einzelansätzen der oben genannten vier Klimaschutz-Stränge gehören zu einer Luftfahrtstrategie im Rahmen von Klimaschutz und Klimazielen auch übergeordnete Ansätze. Wenn Deutschland bis 2045 insgesamt klimaneutral wirtschaften und leben will, muss auch der Luftverkehr zur Minderung der Emissionen beitragen. Hierzu hat der Sachverständigenrat der Bundesregierung (SRU) bereits im Umweltgutachten 2020 („Für eine entschlossene Umweltpolitik in Deutschland und Europa“) empfohlen, die Klimaziele konsequent an einem verbleibenden CO₂-Budget auszurichten und daraus verbindliche sektorale Begrenzungen (Caps) abzuleiten. Hierbei schließt der SRU ausdrücklich auch den Verkehrssektor und den Luftverkehr ein. 2024 und 2025 hat der SRU die Berechnungen zum verbleibenden CO₂-Budget erneut aktualisiert und die Notwendigkeit verbindlicher Caps angesichts der knappen Budgets nochmals unterstrichen.

1.1. Bodennahe Schadstoffemissionen

Luftverkehrsbedingte Emissionen bodennah und in der Luft tragen zur (ultra-) feinstaubbedingten Luftverschmutzung⁴ bei und sind wesentlich an der globalen Erwärmung durch direkte und indirekte

³ <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/umwelt/energieverbrauch/>

⁴ Mitteilung zur Luftfahrtstrategie 5 für Europa (COM (2015) 98)

Effekte beteiligt.⁵ Eine zunehmende Zahl an Publikationen belegt die extreme Wirkung von Ultrafeinstaubpartikeln auf das menschliche Gewebe. Lungen- Gefäß- und Krebserkrankungen treten gehäuft in der Umgebung von Flughäfen auf.⁶ Etwa 350.000 Todesfälle pro Jahr sind in der Europäischen Union auf die Exposition gegenüber (Ultra-)Feinstaub und andere Luftschadstoffe zurückzuführen.⁷

Für die bodennahe Verbrennung von Kerosin bei Start, Landung wie auch der Bewegung der Flugzeuge am Boden müssen dringend klare Regulierungen und am Prinzip des Gesundheitsschutzes orientierte EU-Grenzwerte analog zum Straßenverkehr für Treibstoffe und Emissionen getroffen werden.

Die Belastung durch Schadstoffe wird auch durch nachhaltige Treibstoffe nicht beseitigt werden. Deshalb müssen, unabhängig vom Ausbau der Produktion weniger klimaschädlicher Antriebstoffe, Maßnahmen ergriffen werden, mit denen die Schadstoffbelastung an den Flughäfen für Millionen Menschen deutlich reduziert wird. Die effektivsten Maßnahmen sind das emissionsfreie Schleppen der Flugzeuge, die Kerosinentschwefelung sowie die Reduktion des Aromatengehalts und die Reduktion von Flügen. Neben der Reduktion von Gesundheitsrisiken leisten diese Maßnahmen zusätzlich auch einen aktiven Beitrag zum Klimaschutz.

2. Flughäfen und Fluglärm

2.1. Lärmschutz:

In Deutschland fühlen sich nach einer repräsentativen Umfrage des Umweltbundesamtes ca. 40% der Bevölkerung durch Fluglärm gestört oder belästigt.⁸ Fluglärm ist aufgrund seiner spezifischen Eigenschaften für die Bevölkerung deutlich belästigender als Lärm anderer Verkehrsträger. Fluglärmbelastungen wirken sich negativ auf die Lebensqualität und Gesundheit der im Nahbereich der Flughäfen lebende Bevölkerung aus. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) und die Lärmwirkungsforschung benennen bei den Wirkungen von Umgebungslärm auf den Menschen Belästigung im täglichen Leben, Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Schlafstörungen sowie Beeinträchtigungen der kognitiven Entwicklung bei Kindern.⁹ Die WHO empfiehlt, dass zum Schutz

⁵ D.S. Lee, The contribution of global aviation to anthropogenic climate forcing for 2000 to 2018 Atmospheric Environment 244 (2021) 117834, <https://doi.org/10.1016/j.atmosenv.2020.117834>

⁶ Hoffmann B, Adding Pieces to the Puzzle: Ultrafine Particles and Lung Cancer, American Journal of Respiratory and Critical Care Medicine Volume 209 Number 3 | February 1 2024

⁷ <https://www.euractiv.de/section/gesundheit/news/eu-umweltagentur-luftverschmutzung-fuer-350-000-todesfaelle-jaehrlich-verantwortlich/Dec 11.2024>

⁸ <https://www.umweltbundesamt.de/themen/laerm/verkehrslaerm/fluglaerm#was-ist-fluglaerm-und-wie-entsteht-dieser->

⁹ Rainer Guski, Dirk Schreckenber, Andreas Seidler u.a.: Aktualisierung der Evaluierung der Forschungsergebnisse zur Wirkung von Fluglärm auf den Menschen, Gutachten im Auftrag Im Auftrag des Fluglärmschutzverein Rhein-Main e.V., Dezember 2023; Link: https://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/aktuell/2024-aktuelles/januar/gutachten_aktualisierung_der_evaluierung_der_forschungsergebnisse_zur_wirkung_von_fluglaerm_auf_den_menschen_22.12.2023.pdf

der menschlichen Gesundheit die Lärmbelastungen an Flughäfen deutlich verringert werden müssen¹⁰ Dies trifft insbesondere für den nächtlichen Lärm zu.

Angesichts dieser Befunde befremdet es, dass der Entwurf der Luftfahrtstrategie der Bundesregierung keine Lösungsansätze vorsieht, um diese vom Luftverkehr ausgehenden gesundheitlichen Schädigungen zu reduzieren. Eine Luftfahrtstrategie, die den Gesundheitsschutz den wirtschaftlichen Interessen der Luftfahrtindustrie unterordnet oder exklusiv auf technische Innovation setzt, kann nicht auf Akzeptanz derjenigen zählen, die unter den Folgen des Luftverkehrs leiden. Deshalb schlagen wir vor, eine **Strategie vorzulegen, um den Lärm bis 2050 um 30 Prozent** zu reduzieren, wie dies der „EU Zero Pollution Action Plan“ (2021) vorsieht. Dazu müssen alle Möglichkeiten des aktiven und passiven Schallschutzes genutzt werden. Die Bundesregierung sollte sich dabei an den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung und den Empfehlungen der WHO orientieren.

2.2. Flughafeninfrastruktur und Betriebszeiten

Deutschland 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. Sie werden meistens für eine gute Konnektivität nicht gebraucht, da die internationalen Flughäfen auch über die Bahn zu erreichen sind: Ein verlässliches Zug-Angebot mit beschleunigt ausgebautem Deutschlandtakt dient sowohl der Erreichbarkeit von Flughäfen als auch Reisenden, die nicht fliegen. Flughafen-Planung ist in erster Linie Angelegenheit der Bundesländer. Durch eine fehlende, übergreifende Flughafenstrategie haben sich unwirtschaftliche, subventionsabhängige Strukturen und gegenseitige Konkurrenz bei insgesamt nur schwacher Nachfrage herausgebildet. Daher ist eine Sicht „über den Tellerrand hinaus“ dringend nötig. Konkret ist somit die Auflösung einiger Regionalflughäfen bzw. Herabstufung zum Verkehrslandeplatz angezeigt.

Die Pläne der Flughäfen, bis spätestens 2040 eine klimaneutrale Bodeninfrastruktur zu verwirklichen, sollten unterstützt und, soweit möglich, beschleunigt werden. Zugleich sind Flughafen-Ausbaupläne aus ökologischen Gründen nicht weiter vertretbar und aus Gründen der Konnektivität nicht notwendig.

Solange die Luftverkehrswirtschaft nicht in der Lage ist, die eigenen Vorgaben zum Erreichen von Klimaneutralität zu erreichen, ist ein Verringern der Zahl der Flüge notwendig. Im Luftverkehrsgesetz sollte eine Rechtsgrundlage geschaffen werden, um die Zahl der planbaren Starts und Landungen an den deutschen Verkehrsflughäfen jährlich an das verbleibende CO₂-Budget und die Verfügbarkeit klimaneutraler Treibstoffe anzupassen. Dies würde dazu beitragen, die Emissionen des Luftverkehrs dauerhaft zu senken. Allein die Kurzstreckenflüge (<500 km) belegen ca. 20 % der Slots an den größten deutschen Flughäfen, die ohne wesentliche Einschränkung der Mobilitätsbedürfnisse gestrichen werden könnten.

¹⁰ Umweltbundesamt (Hrsg.): WHO-Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region, Juli 2019, Link: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/190805_uba_pos_who_umgebungslarm_bf_0.pdf

Die Betriebszeiten der Flughäfen sind den Bedürfnissen der Gesundheit der Anwohnenden der Flughäfen anzupassen. Einen 24/7-Betrieb und jede Ausweitung der zeitlichen Verfügbarkeit der Flughäfen lehnen wir aus Gründen des Gesundheitsschutzes ab. Vielmehr muss der nächtliche Lärmschutz zwischen 22 Uhr und 6 Uhr verbessert werden.

2.3. Luftfracht

Die Rolle der Luftfracht muss im Rahmen einer nachhaltigen Ausrichtung von Lieferketten neu bestimmt werden. Der durch Flugfracht induzierende Online-Handel sollte stärker reguliert und bepreist werden. Letzteres würde auch dem Einzelhandel und den Produzenten in Deutschland helfen. Die nächtlichen Betriebszeiten für die Frachtflughäfen Frankfurt, Leipzig, Köln/Bonn und Hannover müssen aus Gründen des Gesundheitsschutzes eingeschränkt werden.

3. Unbemannte Luftfahrzeuge, Neue Mobilitätsformen

Die vom AAM-Verkehr ausgehenden Lärmwirkungen sind schädliche Umwelteinwirkungen. AAM wird, wenn er nicht von Beginn an lärmbezogen gesteuert wird, die bekannten Akzeptanz- und Gesundheitskonflikte des Fluglärms in eine neue räumliche Dimension führen. Menschen drohen nicht mehr nur im Umfeld eines stationären Flughafens, sondern in Form eines flächigen Lärmteppichs über Städten und ihrem Umfeld einem unregulierten Flugverkehr ausgesetzt zu sein.

Der bestehende Rechtsrahmen (LuftVG/ FluLärmG) ist für diesen Konflikt methodisch nicht hinreichend ausgerichtet. Das Fluglärmschutzgesetz sowie das Luftverkehrsgesetz bieten methodisch dafür kein hinreichendes Schutzkonzept; das Immissionsschutzrecht ist nur in Teilen anwendbar. Der Gesetzgeber ist daher gehalten, den Schutz des Menschen und besonders geschützter Tierarten gegenüber dieser neuartigen Lärmquelle eigenständig zu regeln. Der Schutzkonzept ist so auszuformen, dass die Betroffenen einen präventiven Schutz erhalten, eine behördliche Überwachung geregelt und mit Ordnungsmaßnahmen verknüpft wird. Für die Betreiber werden damit die Planung und Investitionen rechtssicher.

Der Kern einer Regelung wäre eine Pflicht zur Festlegung von „AAM-Lärmschutzbereichen“ nicht nur um klassische Flugplätze, sondern um Vertiports und entlang dauerhaft festgelegter AAM-Korridore inklusive der Verpflichtung zu deren Bündelung. Ein solches Gesetz muss dynamische Betriebsmodelle abbilden, wie Kontingente und Zeitscheiben statt allein flächenhafter Dauerschall-Isophonen.

Die Berücksichtigung gesunder Wohnverhältnisse durch Schutz des Nachtschlafes erfordert ein Flugverbot in der gesetzlichen Nacht zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr über Wohngebieten und besonders schutzwürdigen Einrichtungen wie Krankenhäusern und Altenheimen.