

Überschrift/Titel:	Zielsetzungen und Maßnahmen der Bundesregierung für den Klima- und Lärmschutz im Luftverkehr
Untertitel:	Luftverkehr: Klima - Umwelt - Effizienz
Redner/in:	PSt'in Heinen-Esser
Anlass:	Parlamentarischer Abend Deutsches Verkehrsforum, 08.06.2011
Ort:	KfW, Charlottenstr. 33a, 10117 Berlin

Sehr geehrter Herr Dr. Franz,
sehr geehrter Damen und Herren,

bevor ich entsprechend des Anlasses konkret zu den Zielsetzungen und Maßnahmen der Bundesregierung für den **Klima- und Lärmschutz** im Luftverkehr komme, möchte ich diese Ziele zunächst **allgemein** umreißen:

Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, die **Treibhausgasemissionen** in Deutschland bis zum Jahr **2020** um **40 Prozent** bezogen auf das Jahr 1990 zu **senken**. Bis zum Jahr **2050** sehen die internationalen Vereinbarungen für die Industriestaaten eine Reduzierung von **80 bis 95 Prozent** vor, um das **2-Grad-Ziel** zu erreichen. Für eine konsistente Strategie zur Bekämpfung des Klimawandels ist es daher notwendig, dass auch der Flugverkehr seinen Beitrag leistet.

Der Flugverkehr ist der am stärksten wachsende Verkehrsträger. In den nächsten beiden Jahrzehnten werden Wachstumsraten bei der Verkehrs-

leistung von 5 Prozent jährlich prognostiziert. Mit dem aus wirtschaftlicher Sicht erfreulichen Anstieg ist allerdings eine starke Zunahme der CO₂-Emissionen zu erwarten. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass der Flugverkehr auch mit anderen Effekten zum Treibhauseffekt beiträgt. Stickoxide führen indirekt über den Aufbau von Ozon zu einer weiteren Erwärmung der Atmosphäre. Außerdem verändert der Flugverkehr die natürliche Wolkenbildung.

Vor diesem Hintergrund gilt es zu verhindern, dass der Flugverkehr künftig mit seinem Wachstum einen Großteil der Minderungsbemühungen in den übrigen Sektoren zunichte macht. Deswegen sind wirksame Maßnahmen notwendig. Die vom EU-Rat beschlossene Einbeziehung des Flugverkehrs in das Europäische Emissionshandels ist dabei ein erster wichtiger Schritt. Darüber hinaus gilt es vor allem, die bestehenden **Effizienzpotenziale** bestmöglich auszunutzen und **innovative Technologien und Kraftstoffe** weiterzuentwickeln – nicht nur aus ökologischen sondern auch aus ökonomischen Gründen.

Einen wichtigen Eckpfeiler innerhalb des Klima- und Energieprogramms der Bundesregierung bildet beispielsweise die Förderung von **Biokraftstoffen**.

Biokraftstoffe aus Biomasse sind eine Alternative zu den fossilen Brennstoffen und leisten einen Beitrag zur Senkung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor. Auch aufgrund begrenzter Vorräte an Erdöl spielen Biokraftstoffe eine wichtige Rolle hinsichtlich der Versorgungssicherheit für die Verbraucher und die Industrie.

Gemäß der Erneuerbare-Energien-Richtlinie soll der Anteil der erneuerbaren Energien im Verkehrssektor in der EU auf 10 Prozent energetisch im Jahr 2020 gesteigert werden. Dieses Ziel wird seitens der Mitgliedsstaaten vermutlich zum Großteil durch Biokraftstoffe erfüllt werden.

Als Instrument wird zum Beispiel im Bereich des Straßenverkehrs eine Quote zur Beimischung von Biokraftstoffen zu konventionelle Kraftstoffen eingesetzt. Durch die Biokraftstoffquote wird in den kommenden Jahren ein Biokraftstoffanteil in Höhe von 6,25 Prozent sichergestellt. Darüber hinaus wird der Ausbau des Anteils der Biokraftstoffe ab dem Jahr 2015 stärker als bisher auf die Minderung der Treibhausgasemissionen ausgerichtet. Damit wird vor allem für Biokraftstoffe der zweiten Generation - die vorliegenden Schätzungen zufolge einen wesentlich höheren Beitrag zum Klimaschutz leisten können – eine klare Perspektive für die Zeit nach dem Jahr 2015 gegeben, indem sie ab dann höher auf die Quote angerechnet werden.

Um die Wettbewerbsfähigkeit von reinen Biokraftstoffen zu steigern, wurden im Wachstumsbeschleunigungsgesetz die Steuersätze für Biodiesel und Pflanzenölkraftstoff auf verhältnismäßig niedrigem Niveau eingefroren.

Biokraftstoffe stehen jedoch auch häufig in der Kritik – insbesondere hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf den Klimawandel, die Biodiversität und die Nahrungsmittelpreise. Die Bundesregierung hat diese Bedenken von Anfang an sehr ernst genommen und als erstes Land eine Regelung er-

arbeitet, mit der Nachhaltigkeitsanforderungen für Biokraftstoffe (Biokraft-NachV) festgeschrieben werden.

Welche **Bedeutung** können **Biokraftstoffe** nun **für den Klimaschutz im Luftverkehr** haben?

Bislang unterliegt der internationale Luftverkehr im Kyoto-Protokoll keinen Treibhausgas-Minderungsverpflichtungen. Trotzdem sind auch für diesen Verkehrsträger Maßnahmen zur Begrenzung der Treibhausgasemissionen notwendig.

Neben der Einbeziehung des Flugverkehrs in das EU-Emissionshandelssystem ab 2012 – worauf ich gleich noch einmal zurückkomme – ist es notwendig, dass auch auf internationaler Ebene Maßnahmen verabschiedet werden. Abgesehen von marktwirtschaftlichen Instrumenten und CO₂-Grenzwerten können dabei auch Biokraftstoffe eine Rolle spielen.

Im Rahmen der EU-Richtlinie können Biokraftstoffe, die im Flugverkehr verwendet werden, bereits auf das Transportziel der EU von 10 Prozent angerechnet werden, sofern die Nachhaltigkeitskriterien eingehalten werden.

Für die weiteren Schritte ist es nun notwendig, die Potenziale bei der Anwendung alternativer Treibstoffe in der Luftfahrt näher zu untersuchen. Wenn diese Potentiale besser ausgeschöpft werden sollen, muss aber gleichzeitig zweifelsfrei sichergestellt sein, dass auch im Flugverkehr

die Nachhaltigkeitskriterien an diese Treibstoffe konsequent eingehalten werden.

Neben dem Einsatz alternativer Kraftstoffe sind **marktwirtschaftliche Instrumente für den Klimaschutz im Flugverkehr von zentraler Bedeutung**. Monetäre Anreize tragen dazu bei, dass sich die Klimakosten in den Flugpreisen widerspiegeln. Mit der Anfang dieses Jahres eingeführten **Luftverkehrssteuer** hat **Deutschland** bereits einen wichtigen Schritt in diese Richtung getan. Ab nächstem Jahr kommt dann auf **Europäischer Ebene** die **Einbeziehung in den Emissionshandel** hinzu.

Es tauchen immer wieder Fragen auf, ob der Luftverkehr denn nun ab dem 1. Januar 2012 in den **Emissionshandel** einbezogen wird. Lassen sie mich dazu ganz klar sagen: Ich habe keinen Zweifel, dass der Emissionshandel im Luftverkehr pünktlich starten wird. Daran ändern auch die Klageverfahren einzelner Luftfahrtgesellschaften nichts.

Im Februar hat die Bundesregierung einen Gesetzentwurf vorgelegt, mit dem die Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel geregelt wird. Das Gesetzgebungsverfahren soll noch vor der Sommerpause abgeschlossen sein.

Auch für die Fluggesellschaften hat der Emissionshandel schon begonnen. Sie mussten bis zum 31. März dieses Jahres über ihre Emissionen des Jahres 2010 berichten und Anträge auf kostenlose Zuteilung stellen. Was die Fluggesellschaften betrifft, die von Deutschland verwaltet wer-

den, haben dies auch alle größeren Airlines getan, sowohl die aus der EU als auch die aus Drittstaaten. Die Zuteilungsanträge werden zum 30. Juni zur weiteren Bearbeitung an die Europäische Kommission weitergeleitet.

Letztlich brauchen wir für das globale Thema Klimawandel, in einem so **international ausgerichteten Sektor** wie der **Luftfahrt** aber auch **globale Instrumente**. Deutschland setzt sich daher im Rahmen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO für weltweite marktbasier- te Instrumente ein und beteiligt sich an der Entwicklung eines weltweit gültigen CO₂-Zulassungsgrenzwertes für neue Verkehrsflugzeuge.

Meine sehr verehrten Damen und Herren,

lassen sie mich nun zu dem zweiten wichtigen Umweltaspekt des Luft- verkehrs kommen – dem **Thema Fluglärm**.

Viele Bürgerinnen und Bürger, die in der Nähe der Flughäfen wohnen, erleben den Fluglärm als relevante Beeinträchtigung ihrer Lebensqualität. Die Fluglärmbelastungen sind wohl die wichtigste Ursache der heutigen Akzeptanzprobleme des Luftverkehrs.

Der Umstand, dass sich die Flughäfen heute bei praktisch allen Ausbau- vorhaben mit Klagen von Betroffenen konfrontiert sehen, hat seine Ursa- che darin, dass viele Menschen den Lärmschutz als nicht ausreichend empfinden. Vor allem die Luftverkehrsbranche selbst ist gefordert, Bei- träge für eine spürbare Verbesserung der Lärmsituation zu leisten.

Mit der vom Bundesumweltministerium initiierten Novellierung des **Fluglärmgesetzes** im Jahr 2007 wurden deutliche Fortschritte beim Schallschutz im Flugplatzumland erreicht. In den Lärmschutzbereichen gelten abgestufte Baubeschränkungen und Bauverbote. Damit wird dem Heranrücken von Wohnbebauung an die Flughäfen besser als bisher vorgebeugt; Freiräume werden gesichert. Dies liegt im Interesse der Luftfahrt. Für Wohnungen und schutzbedürftige Einrichtungen in der Schutzzone 1 besteht ein Anspruch auf Kostenerstattung für die Durchführung von baulichen Schallschutzmaßnahmen.

Festzustellen ist aber auch: **Lärmschutz** im Flugplatzumland kann sich nicht auf den Einbau von Schallschutzfenstern beschränken. Auch nach der Novelle des Fluglärmgesetzes sind zur Verringerung der Lärmprobleme weitere Maßnahmen im Sinne des „Balanced Approach“ der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) erforderlich.

Es geht um die Beschaffung von neuem Fluggerät mit fortschrittlichen Lärmminderungsstandards. Dadurch werden Anreize für die Flugzeughersteller geschaffen, leisere Flugzeuge zu entwickeln.

Auch der Bereich des Ordnungsrechts ist gefordert: Hier setzt die Bundesregierung auf die Weiterentwicklung der Lärmgrenzwerte für neue Verkehrsflugzeuge entsprechend dem fortschreitenden Stand der Technik. Dazu arbeiten deutsche Experten – unter anderem des Umweltbundesamtes – bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) und ihrem Umweltkomitee (CAEP) mit.

Neben leiseren Flugzeugen sind aber auch weitere Lärminderungsmaßnahmen erforderlich. So lassen sich durch eine lärmoptimierte Abwicklung des Flugbetriebs weitere Verbesserungen erreichen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren,

zu den Maßnahmen des **aktiven Schallschutzes** zählen darüber hinaus auch Themen wie **lärmoptimierte Flugrouten** und **lärmbedingte Betriebsbeschränkungen** an Flughäfen mit Lärmproblemen. Ich bin mir bewusst, dass diese zwei Aspekte für die Luftverkehrswirtschaft ein heikles Thema sind.

Die Auseinandersetzungen über die Planungen für neue Flugrouten vom Berlin-Brandenburger Flughafen BBI führen eindringlich vor Augen, dass der notwendige Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm für alle Beteiligten eine anspruchsvolle und komplexe Aufgabe darstellt.

Die Luftverkehrswirtschaft und die Flugsicherung sind gefordert, die technischen Lärminderungsmöglichkeiten konsequent zu nutzen und durch eine möglichst umweltverträgliche Betriebsabwicklung das Machbare zur Lärminderung zu leisten. Bei den weiteren Planungsschritten für die Festlegung der Flugrouten müssen tragfähige Lösungen erreicht und gesichert werden.

Dabei kommt nach meiner Überzeugung den Empfehlungen der Fluglärmkommission eine wichtige Rolle zu, in der Vertreter aus den poten-

ziell betroffenen Bereichen beteiligt sind. Es muss darum gehen, konstruktiv an Lösungen zu arbeiten, die den Notwendigkeiten des Lärmschutzes gerecht werden.

In der Koalitionsvereinbarung für die laufende Legislaturperiode ist zum Thema **Nachtflug** einerseits die **Sicherstellung international wettbewerbsfähiger Betriebszeiten** vorgesehen, andererseits eine gleichberechtigte und konsequente Nachhaltigkeitsabwägung, die den **Lärmschutz** und seine Erfordernisse insbesondere bei Nachtflügen berücksichtigt. Den fluglärmbedingten Beeinträchtigungen des Nachtschlafs und den Gesundheitsrisiken nächtlichen Fluglärms ist dabei Rechnung zu tragen. Damit misst der Koalitionsvertrag dem Schutz vor nächtlichem Fluglärm zu Recht besonderes Gewicht bei.

Den besonderen Problemen des nächtlichen Fluglärms muss sich die Flugverkehrswirtschaft stellen.

Die Wissenschaft hat in den letzten Jahrzehnten die vielfältigen Auswirkungen von nächtlichem Fluglärm auf den Menschen intensiv untersucht. Im Vordergrund der Forschung standen zunächst die Akutwirkungen von nächtlichem Fluglärm. Untersucht wurden vor allem Aufwachreaktionen. In den letzten Jahren stellte sich darüber hinaus die Frage, ob nächtlicher Fluglärm auch ein Langzeitrisiko für die Gesundheit der Betroffenen darstellt.

Vor dem Hintergrund entsprechender Hinweise haben das Bundesumweltministerium und das Umweltbundesamt im Rahmen des sogenannten Umweltforschungsplans zwei epidemiologische Studien zu möglichen

Langzeitfolgen von nächtlichem Fluglärm durch Professor Greiser durchführen lassen.

Die erste Studie ergab, dass fluglärmbelasteten Menschen mehr Medikamente mit blutdrucksenkender Wirkung und zur Behandlung von Herz-Kreislauf-Erkrankungen verordnet wurden. Bei der zweiten Studie wurde gezeigt, dass Menschen bei hohem nächtlichem Fluglärm häufiger wegen kardiovaskulärer und psychischer Erkrankungen im Krankenhaus behandelt wurden als Menschen aus nichtbelasteten Gebieten.

Die Methodik und die Resultate dieser Studien sind intensiv diskutiert worden. Weiterhin geht es um die Übertragbarkeit der Befunde auf das Umland anderer Flughäfen als Köln-Bonn. Ich halte es für wichtig, dass eine solche Diskussion stattfindet und natürlich kenne ich auch die kritischen Stimmen, die von der Luftverkehrswirtschaft zu den Studien und ihren Ergebnissen vorgebracht wurden.

Weitere Erkenntnisse zu diesem Thema erwarten die Experten von dem geplanten Gesundheitsmonitoring im Umland des Frankfurter Flughafens. Auch das Umweltbundesamt ist im Begleitkreis zu dieser Studie vertreten.

Meine sehr verehrten Damen und Herren,

Fluglärm, vor allem nächtlicher Fluglärm, wird von vielen Menschen im Umland der Flughäfen als erhebliche Beeinträchtigung erfahren. In den Diskussionen vor Ort spielen neben baulichen Schallschutzmaßnahmen

nach dem Fluglärmsgesetz auch aktive, betriebliche Maßnahmen zur Fluglärmminderung eine wesentliche Rolle.

Damit wird deutlich: Auch jenseits des Fluglärmsgesetzes verbleibt eine Lärmproblematik, die nicht ausgeblendet werden darf. Luftverkehrswirtschaft und Staat sind gefordert, die Lärmprobleme des Verkehrs anzugehen und zukunftsfähige Lösungen zu entwickeln.

Die aktuellen Diskussionen gerade am Flughafen BBI in Berlin und im Berliner Umland machen deutlich: Für tragfähige Lösungen und Verbesserungen beim Fluglärmschutz ist eine intensive Diskussion und Abstimmung notwendig, damit Regelungen zum Lärmschutz auch längerfristig Bestand haben.

Vor diesem Hintergrund freue ich mich auf die sich jetzt **anschließende Podiumsdiskussion** und bedanke mich bis hierhin für Ihre Aufmerksamkeit.