

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Winfried Wolf,
Eva-Maria Bulling-Schröter und der Fraktion der PDS
– Drucksache 14/6864 –**

Verlagerung von Luftverkehr auf die Bahn

Der Luftverkehr weist unter allen Verkehrsarten das größte Wachstum auf. Grob gerechnet hat sich der Luftverkehr in den vergangenen zehn Jahren international verdoppelt. Er soll sich in den kommenden 15 Jahren hinsichtlich der zurückgelegten Flugkilometer ein weiteres Mal verdoppeln (Verkehr in Zahlen 1999). Der Regionalluftverkehr stellt im Binnenluftverkehr den dynamischsten Wachstumsbereich dar. Dieses Segment soll sich in den nächsten zehn Jahren verdoppeln. Bis 2010 ist eine (weitere) Verdopplung der Luftfrachtmenge und bis 2020 eine Vervierfachung (bezogen auf das Jahr 1995) geplant (DIW-Wochenbericht 37/2000).

Der Luftverkehr weist eine besondere hohe ökologisch zerstörerische Qualität auf. Die besondere zerstörerische Qualität liegt

- in den Schadstoff-Emissionen, vor allem durch Kohlendioxid-(CO₂)-Emissionen. Diese haben sich – bezogen auf von der Bundesrepublik Deutschland ausgehende Flüge – in den letzten zwei Jahrzehnten bereits verdoppelt. 1980 wurden von Flugzeugen, die von der Bundesrepublik Deutschland ausgingen, 9,5 Mio. Tonnen CO₂ emittiert, im Jahr 2000 betragen diese Emissionen bereits 20 Mio. Tonnen (DIW-Wochenbericht 37/2000).
- in der besonderen Klimaschädlichkeit, die diesen Schadstoffemissionen dann zugesprochen wird, wenn sie – wie grundsätzlich beim Flugverkehr der Fall – in großer Höhe stattfinden.
- in der Lärmentwicklung: Die Zahl der Personen, die sich vom Fluglärm belästigt fühlen, hat sich im Zeitraum 1980 bis 2000 verdoppelt (Umweltbundesamt: Was Sie schon immer über Lärm wissen wollten).
- im Flächenverbrauch: Flughafenbau und der Bau neuer Landebahnen finden zu einem Zeitpunkt statt, wo – siehe als Beispiel die neuen Landebahnen in Frankfurt/Main-Airport – die entsprechenden Regionen bereits dicht besiedelt und meist bereits mit einem erheblichen „Lärmteppich“ belastet sind. Zusätzliche Emissionen von Lärm und Abgasen und der zusätzliche Flächenverbrauch treffen damit meist sensiblere oder stärker belastete Menschen als zu früheren Zeiten.

Im Inlandsluftverkehr gab es 1980 eine Leistung von rund 4 Mrd. Personenkilometern (Pkm), 1990 lag diese bei 6 Mrd. Pkm und 1999 bei 9 Mrd. Pkm (Verkehr in Zahlen 2000). Das heißt: ausgerechnet in dem Bereich, in dem die Bahn eine echte Alternative darstellen könnte, liegt das Wachstum des Luftverkehrs in den zwei vergangenen Jahrzehnten jeweils bei 50 %.

Gemessen an der Verkehrsleistung der geflogenen „Personenkilometer“, machte der Binnenluftverkehr 1995 rund 5 % der gesamten von der Bundesrepublik Deutschland ausgehenden Luftverkehrsleistung aus (5,8 Mrd. Pkm von 112 Mrd. Pkm). Hinsichtlich der Belastungen von Umwelt und Menschen ist jedoch das Luftverkehrsaufkommen – die Zahl der in der Bundesrepublik Deutschland zu- oder aussteigenden Fluggäste – der wichtigere Indikator, weil jeder Flug mit einem Start und Landevorgang in der Bundesrepublik Deutschland verbunden ist. Hier nimmt das innerdeutsche Luftverkehrsaufkommen einen Anteil von gut 30 % am gesamten Luftverkehrsaufkommen ein (20,2 Millionen Fluggäste im Jahr 1999 waren „innerdeutsche“, die Gesamtzahl aller Luftverkehrs-Passagiere lag im selben Jahr bei 66,2 Millionen Einsteigern). Bei den Flugbewegungen entfallen rund 40 % auf Flüge mit innerdeutschem Ziel (Statistisches Bundesamt: Luftverkehr Reihe 6, Fachserie 8, 1999). Ganz offensichtlich könnte ein erheblicher Teil des bisherigen Luftverkehrs und vor allem der Binnenluftverkehr und dessen weiteres Wachstum auf die Schiene verlagert werden.

Vorbemerkung

Das Flughafenkonzept der Bundesregierung vom 30. August 2000 fasst die Zielvorstellungen für eine erfolversprechende und nachhaltige Entwicklung der Flughäfen zusammen. Das bewährte deutsche Flughafensystem muss durch einen nachfragegerechten Ausbau der Kapazitäten für alle Funktionen eines Flughafens weiter entwickelt werden. Dabei sollte eine weitere Integration mit den Verkehrsträgern Schiene und Straße angestrebt werden. Das Flughafenkonzept geht auch auf die Belastungen von Regionen ein und sieht entsprechende Maßnahmen vor.

Das Flughafenkonzept ist der umfassende Handlungsrahmen für die zukünftige Maßnahmenausrichtung der Bundesregierung, auf den bei der Beantwortung der Fragen vielfach Bezug genommen wird.

1. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW), dass der innerdeutsche Luftverkehr bis 2020 um weitere 80 % steigen wird?

Je nach zugrunde liegenden Prognoseszenarien ist eine Steigerung in ähnlicher Größenordnung zu erwarten. Es wird auf die entsprechenden Ausführungen im Flughafenkonzept der Bundesregierung verwiesen.

2. Welchen Anteil am modal split nimmt dann der Luftverkehr voraussichtlich ein?

Der Anteil des Verkehrsaufkommens im innerdeutschen Luftverkehr am gesamten motorisierten Personenverkehr in Höhe von rd. 65 Milliarden Personen im Jahr 2015 liegt unter 1 Promille und ist daher vernachlässigbar. Bezieht man den Modal Split auf die Verkehrsleistungen (Personenkilometer) im innerdeutschen motorisierten Verkehr, ergibt sich ein Anteil des Luftverkehrs von 1,2 % im Jahr 2015.

3. Welches Ziel hat die Bundesregierung bei der Verlagerung von innerdeutschem Luftverkehr auf die Schiene bis 2020 (in von Hundert an einem künftigen modal split oder absolut in verlagerungsfähigen Personenkilometern)?

Die Bundesregierung verfolgt das Ziel, durch eine integrierte Ordnungs- und Investitionspolitik für alle Verkehrsträger – die ihren Ausdruck im Integrations-szenario der Prognose 2015 findet – den innerdeutschen Luftverkehr möglichst weitgehend zur Nutzung der ökologischen wie ökonomischen Vorteile auf die Schiene zu verlagern.

4. Welchen Anteil bei den Flugbewegungen, die von internationalen Verkehrsflughäfen der neuen Bundesländer ausgehen, hat der innerdeutsche Luftverkehr (Entwicklung ab 1995)?

Diese Informationen liefert die nachfolgende Übersicht des Statistischen Bundesamtes.

Starts auf ausgewählten Flughäfen in den neuen Bundesländern

Starthafen	Jahr	Welt	Deutsch-land	Ausland	Welt	Deutsch-land	Ausland
		Starts			Starts		
		Anzahl			%-Anteil		
Berlin-Schönefeld - SXF	1995	14.975	5.898	9.077	100,0	39,4	60,6
Berlin-Schönefeld - SXF	1996	15.633	6.799	8.834	100,0	43,5	56,5
Berlin-Schönefeld - SXF	1997	14.768	5.618	9.150	100,0	38,0	62,0
Berlin-Schönefeld - SXF	1998	15.211	5.985	9.226	100,0	39,3	60,7
Berlin-Schönefeld - SXF	1999	14.496	5.585	8.911	100,0	38,5	61,5
Berlin-Schönefeld - SXF	2000	16.713	6.702	10.011	100,0	40,1	59,9
Leipzig/Halle - LEJ	1995	21.405	16.054	5.351	100,0	75,0	25,0
Leipzig/Halle - LEJ	1996	20.574	14.522	6.052	100,0	70,6	29,4
Leipzig/Halle - LEJ	1997	20.038	13.964	6.074	100,0	69,7	30,3
Leipzig/Halle - LEJ	1998	18.386	12.292	6.094	100,0	66,9	33,1
Leipzig/Halle - LEJ	1999	19.753	12.942	6.811	100,0	65,5	34,5
Leipzig/Halle - LEJ	2000	17.833	10.474	7.359	100,0	58,7	41,3
Dresden - DRS	1995	17.902	14.114	3.788	100,0	78,8	21,2
Dresden - DRS	1996	17.136	12.818	4.318	100,0	74,8	25,2
Dresden - DRS	1997	16.978	12.214	4.764	100,0	71,9	28,1
Dresden - DRS	1998	16.719	11.580	5.139	100,0	69,3	30,7
Dresden - DRS	1999	17.056	11.598	5.458	100,0	68,0	32,0
Dresden - DRS	2000	15.091	10.653	4.438	100,0	70,6	29,4
Erfurt - ERF	1995	4.627	3.843	784	100,0	83,1	16,9
Erfurt - ERF	1996	4.549	3.639	910	100,0	80,0	20,0
Erfurt - ERF	1997	5.044	4.101	943	100,0	81,3	18,7
Erfurt - ERF	1998	5.179	4.253	926	100,0	82,1	17,9
Erfurt - ERF	1999	5.348	4.372	976	100,0	81,8	18,2
Erfurt - ERF	2000	5.255	3.845	1.410	100,0	73,2	26,8

5. Ist die Bundesregierung der Meinung, dass aufgrund dieser Entwicklung besondere Maßnahmen erforderlich sind, um eine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene zu erreichen?

Wenn ja, welche spezifischen Maßnahmen sind hier realisiert oder geplant, um innerdeutschen Luftverkehr durch die Bahn zu ersetzen (bitte konkretisieren für die genannten Flughäfen)?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass besondere Maßnahmen erforderlich sind, um eine Verlagerung des Kurzstreckenflugverkehrs auf die Schiene zu erreichen. Sie hat diese Maßnahmen im Flughafenkonzept der Bundesregierung dargelegt und begründet.

Der Aktionsplan sieht vor,

- die Anbindung der Flughäfen an den Schienenfernverkehr zu unterstützen;
- auf die Einführung integrierter Beförderungsdokumente und passagierbegleitenden Gepäcktransports zu drängen und
- Off-Airport-Check-In in Bahnhöfen und Hotels unter Erfüllung aller Sicherheitsanforderungen zu ermöglichen (siehe auch Antwort zu Frage 8).

Der Flughafen Dresden verfügt seit 2000 über einen S-Bahn-Anschluss, der Flughafen Leipzig/Halle seit 2001 über ICE/IC/Regionalbahn-Anschluss ebenso wie seit längerem der Flughafen Berlin-Schönefeld.

6. Sind Groß- und Hochgeschwindigkeitsprojekte der Deutsche Bahn AG (DB AG) geeignet, Luftverkehr auf die Bahn zu verlagern?

Ja. Nur mit dem Bau von Neubau- und Ausbaustrecken (Hochgeschwindigkeitsstrecken) lassen sich attraktive Reisezeiten zwischen den Wirtschaftszentren erzielen, die geeignet sind, Luftverkehr auf die Bahn zu verlagern.

Für eine Verlagerung von Flügen auf das umweltfreundliche Verkehrsmittel Bahn bedarf es zudem einer kundenorientierten Verknüpfung der beiden Verkehrsträger. Großprojekte wie der Bau des Frankfurter Fernbahnhofs stellen damit einen notwendigen Verknüpfungspunkt zwischen dem Flughafen und dem Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn dar.

Zudem sind Fluggesellschaften zu einer Angebotsminderung ihrer Flüge bereit, wenn die Bahn eine der Flug-Flug-Verbindung entsprechende Dienstleistungsqualität in der Bahn-Flug-Kombination gewährleistet. Das entscheidende Kriterium stellt dabei neben Serviceleistungen die Reisezeit dar. Ob eine Verbindung im Vertriebssystem der Fluggesellschaften wettbewerbsfähig ist, entscheidet letztlich die Gesamtreisezeit, denn die Darstellung der Flugverbindungen in den CRS (Computer Reservation Systems) erfolgt von der kürzesten bis zur längsten zeitlichen Verbindung.

7. Teilt die Bundesregierung die Erkenntnis der Luftverkehrsanalyse 1998 „Umstieg vom Flug zum Zug“, dass bei weniger als drei Stunden Bahnreisezeit auf Bahn-Konkurrenz-Strecken im Inland die Passagiere des Linienluftverkehrs massiv zur Bahn abwandern?

Bei Gesamtreisezeiten zwischen zwei und vier Stunden auf Flug-/Bahn-Konkurrenzstrecken bis zum Endziel besteht eine hohe Bereitschaft der Reisenden, die Bahn statt des Flugzeugs in Anspruch zu nehmen. Das Verhalten wird jedoch von einer Reihe von Faktoren bestimmt, die im Flughafenkonzept im Einzelnen dargelegt sind.

8. Welche Ergebnisse und Erfahrungen gibt es für das Kooperationsprojekt von DB AG und Lufthansa AiRail Service auf der Verbindung Frankfurt–Stuttgart, welches seit dem 1. März 2001 betrieben wird, und liegen Erkenntnisse darüber vor, inwieweit die DB AG den entsprechenden Service kostendeckend oder gewinnbringend betreibt?

Die AIRail-Partner, Lufthansa (LH), Fraport und Bahn, haben das AIRail-Pilotprojekt zum 1. März 2001 auf der Strecke Stuttgart Hauptbahnhof–Frankfurt Flughafen Fernbahnhof umgesetzt. Die Auslastung liegt zurzeit bei durchschnittlich 30 % der angebotenen Plätze und lässt einen positiven Trend erkennen. Fluggäste haben die Möglichkeit, ihr Gepäck am Stuttgarter Hauptbahnhof bis an ihr Reiseziel durchzuchecken und erhalten die Bordkarten für den gesamten Reiseverlauf. Die Gepäckstücke werden mittels speziell angefertigter Container in dafür eingerichteten Gepäckräumen der von den Reisenden genutzten ICE 1-Züge befördert. Systembedingte Unregelmäßigkeiten bei der Gepäckbeförderung bewegen sich in den aus Flug-Flug-Verbindungen bekannten Toleranzen. Die Beurteilung der LH-Reise im Zug durch die Flugreisenden ist ausgezeichnet. Ca. 70 % der gefragten Gäste empfinden das Angebot besser als einen innerdeutschen Flug, weitere ca. 25 % als gleichwertig. Viele LH-Gäste nutzen die Bahn eher selten und ca. 50 % dieser Gruppe erwägen nach ihren positiven AIRail-Erfahrungen weitere Reisen mit der Bahn. Für das Pilotprojekt hat die DB AG mit der Lufthansa die Überlassung eines festen Kontingents von Sitzplätzen vereinbart. Der Vertrieb und das Auslastungsrisiko liegen bei der Lufthansa. Dieses Abkommen gibt der DB AG Planungssicherheit und sichert die Kostendeckung.

9. Welche Regionalflugplätze gibt es zurzeit in den neuen Bundesländern und welche sind in Planung?

Bestehende Regionalflugplätze in den neuen Bundesländern sind Altenburg, Heringsdorf, Hof/Plauen, Neubrandenburg und Rostock/Laage. Der Bundesregierung liegen keine Informationen über weitere geplante Regionalflughäfen in den neuen Bundesländern vor.

10. Wie hat sich der Regionalflugverkehr in den neuen Bundesländern in den Jahren 1992 bis 2000 entwickelt?

Von 1997 bis 2000 stieg das Fluggastaufkommen an den genannten Flugplätzen von 68 000 auf 80 500. Vergleichbare, länger zurückliegende Daten sind nicht verfügbar.

11. Wie lässt sich der innerdeutsche Luftverkehr von und zu den Regionalflughäfen insbesondere in den neuen Ländern durch den Schienenverkehr ersetzen?

Die in Frage kommenden Räume sind bereits hervorragend an den Schienenverkehr angeschlossen. Das Entscheidungsverhalten einer Minderheit für den Flugverkehr dürfte von der Bundesregierung kaum zu beeinflussen sein (Kürze der Reisezeit, direkte Verbindung ohne Umsteigen, keine Bahnkonkurrenzstrecke, Erreichbarkeit Bahnhof/Flugplatz u. a. m.).

12. Trifft es zu, dass der Luftverkehr von und zur Insel Sylt weit über dem Durchschnitt des Luftverkehrs der Regionalflughäfen in den letzten 10 Jahren gewachsen ist?

Nein. Die Zahl der Fluggäste ging von 1991 bis 1998 von jährlich ca. 70 000 auf 52 000 zurück, während der Gesamtverkehr aller regionalen Verkehrslandeplätze und Regionalflugplätze von 1992 bis 2000 von jährlich 1,5 Millionen auf 5 Millionen Fluggäste gestiegen ist.

13. Trifft es zu, dass der Bahndamm zur Insel Sylt nicht ausreichend instand gehalten wurde, so dass sich schon das Eisenbahn-Bundesamt einschalten musste?

Wenn ja, hatte diese mangelhafte Instandhaltung negative Auswirkungen auf das Angebot der Bahn auf dieser Strecke?

Nach Angaben der DB Netz AG war der Hindenburgdamm zu keiner Zeit wegen nicht ausreichender Instandhaltungsarbeiten in der Anlagenverfügbarkeit eingeschränkt. Es trifft zu, dass das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) auf der Strecke nach Westerland im Abschnitt zwischen Morsum und Keitum Sicherheitsmängel festgestellt hat. Das EBA ordnete die Beseitigung der Mängel sowie bis zu ihrer Beseitigung eine Herabsetzung der zulässigen Zuggeschwindigkeit an. Die DB AG ist diesen Anordnungen nachgekommen.

14. Wie schätzt die Bundesregierung die Auswirkung der Einstellung von vielen InterRegio-Verbindungen auf den innerdeutschen Luftverkehr insbesondere von und zu den Flughäfen in den neuen Ländern ein?

Die Gestaltung des Angebotes im Schienenpersonen-Fernverkehr (SPFV) gehört seit der Bahnreform zum eigenverantwortlichen unternehmerischen Bereich der nun schon mehr als 7 Jahre am Verkehrsmarkt agierenden DB AG.

Für betroffene IR-Linien sind nach Angaben der DB AG ausreichende Alternativ-Angebote auf der Schiene vorhanden. Die Anbindung von Flughäfen in den neuen Bundesländern an den Fern- und Nahverkehr der DB AG hat sich in den letzten Jahren verbessert. Dieser Trend wird sich auch in Zukunft fortsetzen, wie z. B. der geplante Flughafenbahnhof Leipzig/Halle zeigt. Eine Anbindung von Flughäfen in den neuen Bundesländern durch IR-Züge war und ist nur für den Flughafen Berlin-Schönefeld vorhanden. Auch in Zukunft wird dieser Flughafen regelmäßig von IR bedient. Zudem bestehen dorthin wie zu weiteren Flughäfen der neuen Bundesländer attraktive Angebote des Nahverkehrs in Kooperation mit den Aufgabenträgern der betroffenen Bundesländer.

15. Gibt es im Güterverkehr der Bahn Angebote zur Verlagerung von Luftfracht auf die Schiene oder sind diese geplant?

Nach Angaben der DB AG besteht kein spezielles Programm zur Verlagerung von Luftfracht auf den Schienenweg. Luftfracht unterliegt ausgeprägter Dringlichkeit. Unter Berücksichtigung dieser Marktvorgabe sind demnach Möglichkeiten der Verlagerung nur bei „Kleinsendungen“ zu sehen. Für solche Sendungen besteht bei der DB AG bereits ein Leistungsangebot in Form des ICE-Kuriergutes. Im innerdeutschen Flugverkehr besteht der wesentliche Teil des Luftfrachtaufkommens aus Postsendungen. Die DB AG verhandelt derzeit mit der Deutschen Post AG über die Einrichtung weiterer Postzüge, die zwischen den Ballungszentren im Nachtsprung verkehren sollen. Mit den bisher hier eingesetzten Zügen wurden nach Aussage der DB AG positive Erfahrungen gemacht. Die DB AG beabsichtigt daher, diesen Markt weiter zu entwickeln.

16. Wie hoch ist der Anteil des innerdeutschen Luftverkehrs von und zu den drei Berliner Flughäfen und welcher Anteil müsste davon auf die Bahn verlagert werden, damit ausreichende Kapazitäten für den kontinentalen und interkontinentalen Luftverkehr bei einer Optimierung Schönefelds ohne Ausbau zum Großflughafen bei gleichzeitiger Schließung von Tegel und Tempelhof zur Verfügung stehen?

1999 entfielen auf die Berliner Flughäfen rd. 15 % der Fluggäste des innerdeutschen Luftverkehrs. Auch bei völliger Verlagerung des innerdeutschen Flugverkehrs von und zu den Berliner Flughäfen auf die Bahn würden die Kapazitäten eines optimierten Flughafens Schönefeld bei gleichzeitiger Schließung Tegels und Tempelhofs nicht zur Abwicklung der zukünftigen Nachfrage ausreichen.

17. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass ein als Alternative zum Großflughafen Berlin in die Diskussion gebrachter Flughafen bei Stendal den Berliner Bedürfnissen nicht entspricht und nur bei einer Funktion als Drehkreuz, die in Gutachten selbst längerfristig nicht gesehen wird, kostendeckend zu betreiben ist?

Ja

18. Ist die Neueröffnung und der Ausbau von Regionalflughäfen in den neuen Bundesländern unter der Maßgabe einer weitgehenden Verlagerung von Luftverkehr auf die Bahn sachgerecht?

Ja. Die Nachfrage wird insgesamt die Verlagerungseffekte übersteigen. Dabei wird aber bei jeder Baumaßnahme eine sorgfältige Abwägung der Notwendigkeit vorgenommen.

19. Welche Schienenanbindungen von Flughäfen sind geplant?

Geplant sind folgende Anbindungen: Berlin (BBI) U-Bahn, ICE; Erfurt Straßenbahn; Hamburg S-Bahn; Köln/Bonn S-Bahn, ICE; Stuttgart ICE, IC, Regionalbahn.

20. Ist die gesetzliche Verpflichtung im Schienenausbaugesetz, wonach die DB AG die Kosten für die Anbindung von Flughäfen trägt, mit der betriebswirtschaftlichen Eigenständigkeit der DB AG vereinbar?

Eine gesetzliche Verpflichtung, wonach die DB AG die Kosten für die Anbindung von Flughäfen trägt, besteht nicht.

21. Trifft es zu, dass durch Flughafen-Halte der Bahn Reisezeit-Einsparungen wieder verloren gehen und als Ausgleich andere Halte entfallen, wie sich dies zum Beispiel an der ICE-Strecke Frankfurt/M.–Frankfurt/M.-Airport–Stuttgart–Stuttgart-Echterdingen (Flughafen) bei Wegfall vieler Halte in der Großstadt Mannheim darstellt?

Grundsätzlich führt jeder zusätzliche Halt eines Zuges zu einer Reisezeitverlängerung. Es ist wirtschaftlich abzuwägen, ob durch diese Reisezeitverlängerung eintretende Abwanderungen von Reisenden auf konkurrierende Verkehrsmittel durch das Erschließen zusätzlicher Verkehrspotenziale des neuen Halts aufgewogen werden.

Im Fall der Strecke Frankfurt/Main–Stuttgart ist durch das Einrichten des Haltes im Fernbahnhof Frankfurt/Main-Flughafen kein Halt in Mannheim entfallen. Stuttgart-Echterdingen ist derzeit ein reiner Regional-Bahnhof und wird von ICE-Zügen nicht angefahren.

22. Welche anderen Maßnahmen im nationalen und EU-Rahmen wie Kerosinbesteuerung, Emissionsabgabe, Nachtflugverbote oder Fluglärm-Kontingentierungen strebt die Bundesregierung an, um Luftverkehr auf die Bahn zu verlagern?

Die Bundesregierung wird sich nachdrücklich für die fiskalischen oder ökonomischen Maßnahmen einsetzen, die im Sinne ihrer angestrebten ausgewogenen Gesamtverkehrspolitik Wettbewerbsverzerrungen zwischen den beiden Verkehrsträgern Schiene und Luftverkehr beseitigen. Dazu gehören Angleichungen bei der Kerosin- und Umsatzbesteuerung oder die (ersatzweise) Einführung von Emissionsabgaben.

23. Welche Auswirkungen auf den Luftverkehr sind durch die Novellierung des Fluglärmschutzgesetzes zu erwarten?
- a) Wird erwartet, dass die Novellierung zur Begrenzung des Luftverkehrs führt?
- b) Wenn ja, wo wird diese Begrenzung liegen?

Die Novellierung des Fluglärmschutzgesetzes hat das Ziel, die Bevölkerung stärker vor Fluglärm zu schützen. In der Umsetzung des Fluglärmschutzgesetzes steht die Gewährung eines höheren passiven Schallschutzes im Vordergrund. Planungsrechtliche Instrumentarien sollen gleichzeitig verhindern, dass die Bebauung näher an den Flughafen heranrückt. Maßnahmen bei Neubau von Gebäuden sollen durch die Vorgabe von Dämmmaßnahmen einen ausreichenden Schutz gegen Lärm gewähren.

Da die Novellierungsansätze noch nicht festgestellt sind, kann über die Auswirkungen noch keine Aussage getroffen werden.