

## **Antrag**

**der Abg. Dr. Bernd Murschel u. a. GRÜNE**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Innenministeriums**

### **Lärmbelastung im Kreis Böblingen: Situation vor/nach Verbreiterung der Richtungsfahrbahnen mit baulichem Lärmschutz entlang der Bundesautobahnen A 8 und A 81 – Flughafen Stuttgart und mögliche Maßnahmen gegen Fluglärm**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,

1. ob sie davon Kenntnis hat, welche dB(A)-Werte und Maßgaben zur Lärmreduktion für angrenzende Wohngebiete im Planfeststellungsbeschluss von 1997 beim Ausbau der BAB A 8 von Leonberg in Richtung Karlsruhe als Zielmarken definiert wurden und welche davon schließlich umgesetzt wurden;
2. wie sich im Vergleich dazu die aktuelle Lärmsituation entlang der Trasse nach Abschluss aller baulichen Maßnahmen darstellt und ob die auf der Planfeststellung aufbauenden Berechnungen der Lärmemissionen bereits mit topografischen Schallausbreitungsmodellen gekoppelt und entsprechend interpretiert wurden;
3. ob sie die Ansicht teilt, dass es für eine effektive Vorher-Nachher-Analyse bei den Schallemissionen in den Bereichen entlang der A 8 bei Flacht/Rutesheim-Heuweg/Leonberg-Ezach und bei Leonberg-Silberberg einer objektiv vergleichbaren Zahlenbasis mit Referenzwerten (Durchflusszahlen Lkw und Pkw, jeweils aufgeschlüsselt nach Richtungsfahrbahn) bedarf und diese Referenzwerte den betroffenen Kommunen und dem Antragssteller zeitnah zur Verfügung gestellt werden sollten;
4. ob sie sich der Meinung anschließen kann, dass jene Schallberechnungen in ihrer Aussagekraft durch ggf. noch durchzuführende Nachmessungen und durch die Verknüpfung mit einer begleitenden topografischen Begutachtung optimiert werden sollten und ob sie für die betreffenden Streckenabschnitte konkret Kenntnis davon hat, dass etwa Prognosezahlen zum erwarteten Ver-

- kehrsaufkommen für 2015 – welche damals Grundlage der Berechnungen und Planungen bei der Planfeststellung waren – möglicherweise heute schon übertrifften wurden;
5. ob sie vergleichende Messungen der Lärmbelastung durch Fachgutachter vor und nach den betreffenden baulichen Maßnahmen sowohl entlang der BAB A 8 zwischen Leonberg, Rutesheim, Flacht und entsprechend entlang der BAB A 81 zwischen Sindelfingen und Gärtringen befürwortet, um betroffenen Bürgerinnen und Bürgern zu signalisieren, dass das Land gerade hier die Fürsorgepflichten im Rahmen der Vorgaben ernst nimmt, welche durch die Regelungen des Lärmschutzrechts innerhalb des deutschen BImSchG und der EU-Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm festgelegt werden und zu denen auch eine fortlaufende Lärmkartierung und das Aufstellen von Lärmaktionsplänen in Ballungsräumen zählen;
  6. ob sie als Miteigentümerin der Flughafen Stuttgart GmbH bereit ist, dafür Sorge zu tragen, dass sich in Zukunft die Zuteilung von Landerechten für Flugzeuge noch stärker als bislang nach den Kriterien einer hohen Energieeffizienz und besonders niedriger Geräuschemissionen bei An- und Abflug ausrichtet, womit zu laute Maschinen grundsätzlich vom Anflug auf Stuttgart ausgeschlossen werden und Eingriffe in das Nachtflugverbot unterbleiben;
  7. welche Maßnahmen ab sofort ergriffen werden, um im Umfeld des Flughafens Stuttgart Abweichungen von den im DFS-Handbuch vorgegebenen Korridoren bei An- und Abflug (Richtung und Flughöhe) möglichst gering zu halten und welche Maßnahmen zur Lärmreduktion der aktuelle Lärmaktionsplan für den Flughafen Stuttgart konkret im Landkreis Böblingen vorsieht;
  8. welche Abweichungsraten für den südlichen An- und Abflugtrichter über dem Kreis Böblingen in den Jahren 2003 bis 2008 und wie viele Beschwerden über Fluglärm im selben Zeitraum durch zu laute oder zu niedrig fliegende Maschinen aus diesem Bereich erfasst wurden;
  9. ob sie ihren Einfluss im Bundesrat, in der EU und auf anderen politischen Ebenen ab sofort verstärkt geltend machen wird, damit möglichst rasch eine EU-weite bzw. eine bundesweite Regelung zur Besteuerung von Flugbenzin in Kraft treten kann.

18.08.2009

Dr. Murschel, Dr. Splett, Pix,  
Lehmann, Mielich GRÜNE

### Begründung

Aufgrund von massiven Anwohnerprotesten entlang der nach einem gültigen Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 1997 inzwischen verbreiterten und beim Lärmschutz aufgerüsteten Trasse der Bundesautobahn A 8 ab Autobahndreieck Leonberg in Richtung Karlsruhe (Leonberg/Rutesheim/Flacht) und entlang der A 81 im Bereich des Siedlungsgebiets Sindelfingen-Viehweide/Böblingen/Gärtringen scheint eine objektive Überprüfung der Wirksamkeit der baulichen Lärmschutzmaßnahmen auf Basis aktueller Messwerte nach der Veränderung und Ausrüstung mit Lärmschutzbauten notwendig.

Ein Abgleich mit Messwerten vor Durchführung der baulichen Maßnahmen und auf Referenzbasis des aktuellen Verkehrsaufkommens (Durchflusszahlen) wäre für eine objektive Gegenüberstellung der Sachlage entlang der betroffenen Trassen im Sinne einer Bewertung des Zustands „vorher“ und „nachher“ notwendig. Dies würde zu mehr Transparenz im Verfahren und zu einer belastbaren Grundlage für eventuelle Nachbesserungen an besonders ungünstigen topografischen

Situationen führen. Die im damaligen Planfeststellungsbeschluss festgeschriebenen Werte zur Lärmreduktion (durch Flüsterasphalt und Lärmschutzwände) sollten in allen Bereichen einer solchen Überprüfung unterzogen werden und mit topografischen Schallausbreitungsmodellen verknüpft werden.

Besonders aus einigen Wohngebieten im Bereich Leonberg-Ezach, Leonberg-Silberberg sowie Weissach-Flacht werden nach Verbreiterung und Abschluss der baulichen Maßnahmen an der Autobahntrasse der A 8 durch Anwohner und Bürgervereine nun subjektiv stärkere Lärmbelastungen gemeldet als vor dem Ausbau. Dies führt vor allem bei ungünstigen Wetterlagen sowie bei sehr starkem Verkehrsaufkommen zu erhöhten Beeinträchtigungen der Anwohner.

Dieselbe Situation tritt aktuell in einigen Wohngebieten an der A 81 zwischen Sindelfingen und Gärtringen auf, wo ganz besonders das Wohngebiet Viehweide und Teile von Gärtringen-Rohrau vom zunehmenden Lärm durch ein zukünftig vermehrtes Verkehrsaufkommen nach der Verbreiterung auf jeweils drei Richtungsfahrbahnen betroffen wären.

Laut Vorgaben des BImSchG dürfen in Wohngebieten 59 dB(A) tagsüber/49 dB(A) nachts nicht überschritten werden.

Neben dem Bahn- und dem Autoverkehr trägt der Lärm durch an- und abfliegende Maschinen rund um den Flughafen Stuttgart-Echterdingen in einem erheblichen Maß zur Verlärmung tagsüber und in den Abend- und Morgenstunden bei. Hier ist im Kreis Böblingen insbesondere der südliche Anflugtrichter über Gärtringen, Herrenberg, Sindelfingen-Darmsheim, Böblingen und Schönaich zu nennen, wobei auch in Leonberg, Waldenbuch und anderen Teilen des Landkreises je nach Wetterlage der Fluglärm durch Linien- und Charterflüge eine nicht unwesentliche Rolle spielt.

Die große Zahl der Billigfluglinien und die immer noch überfällige Regelung für eine Kerosinbesteuerung haben in den letzten Jahren zu einem wahren Boom bei privaten und geschäftlichen Flugreisen geführt. Nun gilt es, besonders effektive Maßnahmen zu etablieren, durch welche die Anzahl der Flugbewegungen rund um Stuttgart-Echterdingen auf ein deutlich niedrigeres und damit erträglicheres Maß abgesenkt werden können. Dies führt gleichzeitig dazu, dass der Bevölkerung im Umland des Landesflughafens Stuttgart die größtmögliche Fürsorge im Hinblick auf die nicht weiter zunehmende Verlärmung aus der Luft entgegengebracht werden kann.

Ein nach EU-Recht vorgeschriebener Lärmaktionsplan mit weitergehenden Zielen zur Lärmreduktion im Ballungsraum „Mittlerer Neckar“ und den daran angrenzenden Landkreisen ist überfällig. Eine Lärmkartierung mit fortlaufender Aktualisierung sowie erste Maßnahmenkataloge der Kommunen und Landkreise für einen erhöhten Schutz der dort lebenden Bevölkerung vor der zunehmenden Verlärmung sollten nun möglichst rasch umgesetzt werden.

## Stellungnahme

Mit Schreiben vom 2. September 2009 Nr. 6-64-39-A81S-HERR/52 nimmt das Innenministerium im Einvernehmen mit dem Umweltministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*1. ob sie davon Kenntnis hat, welche dB(A)-Werte und Maßgaben zur Lärmreduktion für angrenzende Wohngebiete im Planfeststellungsbeschluss von 1997 beim Ausbau der BAB A 8 von Leonberg in Richtung Karlsruhe als Zielmarken definiert wurden und welche davon schließlich umgesetzt wurden;*

Zu 1.:

Der Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt die im Bundes-Immissionsschutzgesetz und in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) geregelten Anforderungen für den Lärmschutz beim Neu- und Ausbau von Straßen. Gemäß die-

sen Vorschriften beträgt der Immissionsgrenzwert in reinen und allgemeinen Wohngebieten 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht.

Als Maßnahmen zur aktiven Lärmreduzierung wurden im Planfeststellungsverfahren der Bau von Lärmschutzwällen und -wänden sowie der Einbau von lärm-mindernden Fahrbahnbelägen wie Splittmastixasphalt und offenporiger Asphalt vorgeschrieben.

Die im Planfeststellungsbeschluss festgelegten Maßnahmen wurden umgesetzt.

*2. wie sich im Vergleich dazu die aktuelle Lärmsituation entlang der Trasse nach Abschluss aller baulichen Maßnahmen darstellt und ob die auf der Planfeststellung aufbauenden Berechnungen der Lärmemissionen bereits mit topografischen Schallausbreitungsmodellen gekoppelt und entsprechend interpretiert wurden;*

Zu 2.:

Zur Ermittlung der Beurteilungspegel im Zusammenhang mit Neu- und Ausbaumaßnahmen an Bundesfernstraßen ist das in den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) geregelte Berechnungsverfahren anzuwenden. Die RLS-90 berücksichtigt topografische Gegebenheiten.

*3. ob sie die Ansicht teilt, dass es für eine effektive Vorher-Nachher-Analyse bei den Schallemissionen in den Bereichen entlang der A 8 bei Flacht/Rutesheim-Heuweg/Leonberg-Ezach und bei Leonberg-Silberberg einer objektiv vergleichbaren Zahlenbasis mit Referenzwerten (Durchflusszahlen Lkw und Pkw, jeweils aufgeschlüsselt nach Richtungsfahrbahn) bedarf und diese Referenzwerte den betroffenen Kommunen und dem Antragssteller zeitnah zur Verfügung gestellt werden sollten;*

Zu 3.:

Vor der Planfeststellung werden schalltechnische Berechnungen gemäß den geltenden Regelwerken durchgeführt. Nachträgliche Analysen sind grundsätzlich nicht vorgesehen.

Die Landesstelle für Straßentechnik veröffentlicht die Ergebnisse von Straßenverkehrszählungen. Die veröffentlichten Zahlen werden monatlich aktualisiert und können im Internet unter folgender Adresse abgerufen werden:

<http://www.rp.baden-wuerttemberg.de/servlet/PB/menu/1147041/index.html>

*4. ob sie sich der Meinung anschließen kann, dass jene Schallberechnungen in ihrer Aussagekraft durch ggf. noch durchzuführende Nachmessungen und durch die Verknüpfung mit einer begleitenden topografischen Begutachtung optimiert werden sollten und ob sie für die betreffenden Streckenabschnitte konkret Kenntnis davon hat, dass etwa Prognosezahlen zum erwarteten Verkehrsaufkommen für 2015 – welche damals Grundlage der Berechnungen und Planungen bei der Planfeststellung waren – möglicherweise heute schon übertroffen wurden;*

Zu 4.:

Die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) schreibt vor, die Beurteilungspegel rechnerisch zu ermitteln. Messungen sind nicht vorgesehen. Schallimmissionen unterliegen einer Vielzahl von Einflussfaktoren, die häufig zeitabhängig sind, wie beispielsweise Windrichtung und -stärke oder Verkehrsstärke, -zusammensetzung und -geschwindigkeit. Aus diesem Grund können Schallschutzmaßnahmen nur auf der Grundlage von Berechnungen realisiert werden, die allen Betroffenen einen einheitlichen Schutzgrad gewähren.

Es liegen keine Erkenntnisse vor, dass das bei der Planfeststellung berücksichtigte Prognoseverkehrsaufkommen heute schon übertroffen ist.

5. *ob sie vergleichende Messungen der Lärmbelastung durch Fachgutachter vor und nach den betreffenden baulichen Maßnahmen sowohl entlang der BAB A 8 zwischen Leonberg, Rutesheim, Flacht und entsprechend entlang der BAB A 81 zwischen Sindelfingen und Gärtringen befürwortet, um betroffenen Bürgerinnen und Bürgern zu signalisieren, dass das Land gerade hier die Fürsorgepflichten im Rahmen der Vorgaben ernst nimmt, welche durch die Regelungen des Lärmschutzrechts innerhalb des deutschen BImSchG und der EU-Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm festgelegt werden und zu denen auch eine fortlaufende Lärmkartierung und das Aufstellen von Lärmaktionsplänen in Ballungsräumen zählen;*

Zu 5.:

Bund und Land kommen ihrer Fürsorgepflicht für die von Verkehrsgeräuschen betroffenen Bürgerinnen und Bürger durch die Einhaltung der im Bundes-Immissionsschutzgesetz und in der Verkehrslärmschutzverordnung festgelegten Regelungen nach.

Auf der Grundlage der ersten Stufe der Umgebungslärmkartierung werden von den Kommunen Lärmaktionspläne erstellt. Dabei werden beim Neubau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen, wie den genannten Autobahnabschnitten der A 8 und der A 81, die anspruchsvollen Lärmvorsorgewerte (Immissionsgrenzwerte) der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) herangezogen. Darüber hinaus lassen sich aus der Verpflichtung zur Lärmaktionsplanung keine weiter gehenden Verpflichtungen zur Lärminderung ableiten.

6. *ob sie als Miteigentümerin der Flughafen Stuttgart GmbH bereit ist, dafür Sorge zu tragen, dass sich in Zukunft die Zuteilung von Landerechten für Flugzeuge noch stärker als bislang nach den Kriterien einer hohen Energieeffizienz und besonders niedriger Geräuschemissionen bei An- und Abflug ausrichtet, womit zu laute Maschinen grundsätzlich vom Anflug auf Stuttgart ausgeschlossen werden und Eingriffe in das Nachtflugverbot unterbleiben;*

Zu 6.:

Der Flughafen Stuttgart steht aufgrund der gesetzlichen Betriebspflicht allen Flugzeugen zur Nutzung offen, soweit sie sich insbesondere im Rahmen der Betriebsgenehmigung und der sonstigen Bedingungen, die der Genehmigung durch die zuständige Luftfahrtbehörde unterliegen, bewegen. Dies ist auch Grundlage für den Flughafenkoordinator, der aufgrund der gesetzlichen Koordinierungspflicht insbesondere für den kommerziellen Verkehr am Flughafen Stuttgart Zeitfenster (Slots) für Starts und Landungen zuteilt. Darüber hinaus ist eine Zuteilung von Landerechten rechtlich durch den Flughafenunternehmer nicht möglich.

Nach der Genehmigung vom 15. Januar 1997 für den Verkehrsflughafen Stuttgart sind zivile Flugzeuge mit Strahltriebwerken nur zugelassen, soweit sie den Bestimmungen in Band 1 Teil II Kapitel 3 des Anhangs 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO-Abkommen) entsprechen. In der Nachtzeit besteht am Flughafen Stuttgart kein Nachtflugverbot, sondern es gelten Nachtflugbeschränkungen. So sind Starts von strahlgetriebenen Flugzeugen zwischen 23.00 und 06.00 Uhr und Landungen zwischen 23.30 (bei Verspätungen: 24.00 Uhr) und 06.00 Uhr nicht möglich. Ausgenommen von dieser Regelung sind Not- und Ambulanzflüge, Militärflüge, Propellerflugzeuge und Flüge der Nachtluftpost. Die regelmäßigen Flüge der Nachtluftpost, die den Großteil der nächtlichen Bewegungen ausgemacht haben, sind zum 31. Juli 2009 eingestellt worden.

Darüber hinaus ist durch Beschränkungen z. B. bei wiederholten An- und Abflügen sowie die Lärmfestschreibung sichergestellt, dass der Fluglärm ein bestimmtes Maß nicht übersteigt.

Bei der Berechnung der Lande- und Startentgelte achtet das Innenministerium als Genehmigungsbehörde darauf, dass leisere Flugzeuge begünstigt werden. Bereits seit den 70er-Jahren rechnet die Flughafen Stuttgart GmbH die Lande- und Startentgelte differenziert nach Lärmigkeit der Flugzeuge ab. Die Entgelte basierten bis April 2002 auf den sogenannten ICAO Vorschriften (Anhang 16). Zum 1. April 2002 hat der Flughafen Stuttgart eigene Lärmklassifizierungen vorge-

nommen. Die Zuordnung der Flugzeuge in eine der sechs Lärmkategorien erfolgt auf der Basis der ermittelten durchschnittlichen Start- und Landelärmpegel am Standort Flughafen Stuttgart. Dies stellt eine noch größere Spreizung der erhobenen Entgelte und Besserstellung leiserer Flugzeuge dar.

Was die emissionsabhängigen Entgelte betrifft, wird derzeit an den Flughäfen Frankfurt, München und Köln in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) ein Pilotversuch durchgeführt, der Ende 2010 endet. Nach Abschluss dieser Probephase wird das BMVBS nach Analyse u. a. der Steuerungsfunktion dieser Maßnahme über die Einführung an anderen Flughäfen in Deutschland entscheiden. Das Land begrüßt grundsätzlich die Einführung emissionsbezogener Landeentgelte. Wenn diese Erprobungsphase abgelaufen ist, wird die Landesregierung auf deren Einführung drängen, soweit sachliche Gründe dem nicht entgegenstehen.

*7. welche Maßnahmen ab sofort ergriffen werden, um im Umfeld des Flughafens Stuttgart Abweichungen von den im DFS-Handbuch vorgegebenen Korridoren bei An- und Abflug (Richtung und Flughöhe) möglichst gering zu halten und welche Maßnahmen zur Lärmreduktion der aktuelle Lärmaktionsplan für den Flughafen Stuttgart konkret im Landkreis Böblingen vorsieht;*

Zu 7.:

Die An- und Abflüge am Flughafen Stuttgart werden durch die Flugsicherung permanent überwacht. Wird eine Abweichung vom vorgegebenen Flugweg durch den Lotsen erkannt, wird der Luftfahrzeugführer durch eine entsprechende Anweisung zur Korrektur aufgefordert. Zusätzlich werden die Flugwege aufgezeichnet. Diese Aufzeichnungen werden regelmäßig untersucht. Um eine genauere Einhaltung der vorgegebenen Streckenführungen zu erreichen, wurde im Luftfahrthandbuch eine dringende Empfehlung zur Nutzung des FMS-Verfahrens (Flight-Management-System) veröffentlicht. Diese auf Satellitennavigation basierenden Verfahren ermöglichen eine genaue Einhaltung der Strecken.

Darüber hinaus war der Flugweg zwischen Böblingen und Leinfelden-Echterdingen mehrmals Gegenstand der Beratungen in der Fluglärmmmission für den Flughafen Stuttgart. Hierbei hat das Innenministerium die betreffenden Kommunen in ihrem Bestreben unterstützt, den jeweiligen Fluglärm durch die exakte Festlegung der Flugstrecken auf das unumgängliche Mindestmaß zu beschränken.

Bei der Lärmaktionsplanung sind die Lärmwerte zu beachten, die im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluglärmG) festgelegt wurden. Der Bundesgesetzgeber hat sich dabei entschieden, die bisherigen äquivalenten Dauerschallpegel für den Tag und die Nacht beizubehalten, die mit den Lärmindizes nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie nicht direkt vergleichbar sind. Die gesetzlichen Regelungen zur Berechnung der Fluglärmbelastung und der Lärmschutzbereiche wurden allerdings erst Ende 2008 mit der Verordnung über die Datenerfassung und das Berechnungsverfahren für die Festsetzung von Lärmschutzbereichen festgelegt. Darauf aufbauend werden derzeit die Fluglärmbelastung und die Lärmschutzbereiche ermittelt. Vor diesem Hintergrund hat das Regierungspräsidium Stuttgart, das für die Lärmaktionsplanung am Flughafen Stuttgart zuständig ist, entschieden, die Ermittlung der Lärmschutzbereiche abzuwarten. Dies beruht auf einer Einschätzung nach den Ergebnissen der Umgebungslärmkartierung als Anhaltswert für Lärmbelastung und Betroffenheiten sowie der Minderungswirkung der zwischen 2003 und 2007 auf freiwilliger Basis getroffenen Maßnahmen im Rahmen der Lärminderungsplanung Filder.

*8. welche Abweichungsraten für den südlichen An- und Abflugtrichter über dem Kreis Böblingen in den Jahren 2003 bis 2008 und wie viele Beschwerden über Fluglärm im selben Zeitraum durch zu laute oder zu niedrig fliegende Maschinen aus diesem Bereich erfasst wurden;*

Zu 8.:

Nach Angaben der Deutschen Flugsicherung GmbH liegt in diesem Bereich die Anzahl der Abweichungen im Verhältnis zur Zahl der Abflüge in den Jahren 2003

bis 2008 bei unter 1%. Von diesen Abweichungen ist der überwiegende Teil durch Abweichungen aufgrund von Gewitter oder aufgrund von Anweisungen durch die Flugsicherung begründet und damit zulässig. Hierbei unterscheidet sich der Bereich um Böblingen nicht von anderen Bereichen um den Flughafen Stuttgart. Bei den Anflügen sind nach den Angaben der Deutschen Flugsicherung GmbH keine Abweichungen zu erkennen.

Was die erfassten Beschwerden betrifft, so wird nicht zwischen den Städten Böblingen und Sindelfingen differenziert. Für diesen Bereich gingen im Jahr 2007 19 Beschwerden ein, im Jahr 2008 17 Beschwerden und im ersten Halbjahr 2009 7 Beschwerden. Für das erste Halbjahr 2009 entspricht die Zahl der erhobenen Beschwerden einem Anteil von 0,9% aller Beschwerden. Weitere Auswertungen konnten im Rahmen der zur Verfügung stehenden Zeit nicht vorgenommen werden.

*9. ob sie ihren Einfluss im Bundesrat, in der EU und auf anderen politischen Ebenen ab sofort verstärkt geltend machen wird, damit möglichst rasch eine EU-weite bzw. eine bundesweite Regelung zur Besteuerung von Flugbenzin in Kraft treten kann.*

Zu 9.:

Der Luftverkehr ist länderübergreifend und transkontinental. Die Landesregierung hat sich daher schon früh für eine (mindestens) europäische Lösung zur Reduzierung der Emissionen des Flugverkehrs eingesetzt. Verschiedene Möglichkeiten wurden diskutiert:

- internationale Vereinheitlichung der Behandlung des Flugtreibstoffs hinsichtlich der Besteuerung
- Einbeziehung des Flugverkehrs in den Emissionshandel
- Einführung einer Flugticketabgabe

Die seit dem 1. Januar 2004 anzuwendende Richtlinie zur Rekonstruktion der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom (RL 2003/96/EG) gestattet es den Mitgliedstaaten, reine Inlandsflüge der Kerosinbesteuerung zu unterwerfen und innergemeinschaftliche Flüge zu besteuern, wenn die betroffenen Mitgliedstaaten entsprechende bilaterale Verträge geschlossen haben. Da sowohl die Besteuerung von Inlandsflügen als auch die Besteuerung von innereuropäischen Flügen für die Luftfahrtunternehmen der beteiligten EU-Mitgliedstaaten erhebliche Wettbewerbsnachteile bedeuten würde, ist aus Sicht der Bundesregierung die Einführung einer Kerosinsteuer unter den gegebenen Bedingungen grundsätzlich nur weltweit zu realisieren. Derzeit besteht deshalb für das Land Baden-Württemberg keine Veranlassung, hiervon abzuweichen.

Die EU-Kommission bevorzugte die Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel. Die entsprechende Richtlinie liegt zwischenzeitlich vor. Die Landesregierung bewertet diese Lösung bei geeigneter Ausgestaltung als wirkungsvolles Instrument zur Reduzierung der Emissionen des Luftverkehrs.

Im Übrigen wird auf die Stellungnahme zu der Drucksache 14/3556 verwiesen.

In Vertretung

Arnold  
Ministerialdirektor