Deutscher Bundestag
Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache
21(15)106-F

vom 09.11.2026

öff. Anhörung am 11.11.2026

ADV-Stellungnahme zum 17. Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes

Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e.V. (ADV) nimmt Stellung zum Regierungsentwurf eines 17. Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (BT-Drs. 21/7403). Berücksichtigt sind die Stellungnahme des Bundesrates vom 10. Juli 2026 mit Gegenäußerung der Bundesregierung und der Änderungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Ausschussdrucksache 21(15)95 vom 6. Oktober 2026). Die Stellungnahme baut auf der Stellungnahme der ADV zum Referentenentwurf vom 8. Mai 2026 auf. Anlass ist die öffentliche Anhörung des Ausschusses für Verkehr am 11. November 2026. Herr Beisel ist Hauptgeschäftsführer der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e.V., welche die Interessen der deutschen Verkehrsflughäfen vertritt.

1. Zusammenfassung

1.1 Ausgangslage

Der Regierungsentwurf will den Fluglärmschutz stärken. Die ADV unterstützt dieses Ziel. Sie trägt die Bußgeldbewehrung bei Betriebsbeschränkungszeiten (§ 25, § 58 LuftVG), die Ausnahme für Einsatzflüge und die gesetzliche Grundlage für die Fluglärmkommissionen (§ 32b LuftVG) mit Maßgaben mit. Für die Ergänzung der Entgeltvorgabe in § 19b LuftVG sieht sie, wie schon in ihrer Stellungnahme vom 8. Mai 2026, keinen Regelungsbedarf.

Der Änderungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN greift zu § 25 Abs. 1 die Vorschläge des Bundesrates auf. Die ADV trägt sie mit. Darüber hinaus verlangt er drei weitere Änderungen: eine Soll-Quote von 30 Prozent lärmabhängiger Entgelte, die Streichung der Ausnahme für Einsatzflüge und die Ergänzung der Flugsicherungsaufgabe um die Merkmale „umweltschonend, vor allem lärmarm“. Die ADV lehnt diese drei Änderungen ab.

1.2 Die Position im Überblick

- **§ 19b LuftVG, Entgelte.** Die ADV sieht für die Ergänzung im Regierungsentwurf keinen Regelungsbedarf. Bleibt sie im Gesetz, bittet die ADV um die Klarstellung, dass bestehende Entgeltmodelle zulässig bleiben. Die 30-Prozent-Quote ist abzulehnen. Sie gilt als Soll-Vorschrift im Regelfall verbindlich, hat keine erkennbare Datengrundlage, knüpft am Passagierentgelt ohne Lärmbezug an und kann wie eine Betriebsbeschränkung wirken.
- **§ 25 und § 58 LuftVG, Verbot und Bußgeld.** Die ADV stimmt zu. Sie bittet um die Klarstellung, dass eine Ahndung ein zurechenbares, schuldhaftes Verhalten der Fluggesellschaft voraussetzt.

- **§ 25 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 LuftVG, Einsatzflüge.** Die Streichung ist abzulehnen. Die Ausnahme schafft Rechtssicherheit für die zivile Luftrettung und vermeidet Verzögerungen im Genehmigungsverfahren.
- **§ 27c Abs. 1 LuftVG, Flugsicherung.** Die Ergänzung ist abzulehnen. Niemand verlangt, die Sicherheit zurückzustellen. Der Vorschlag regelt aber nicht, wie sich Lärmschutz und die Merkmale sicher, geordnet und flüssig zueinander verhalten. Er enthält keinen Maßstab und umgeht den Ausgewogenen Ansatz des europäischen Rechts.
- **§ 32b Abs. 1a LuftVG, Fluglärmkommissionen.** Die ADV stimmt zu. Der Normadressat ist zu präzisieren, die Veröffentlichung an einen Beschluss der Kommission zu binden.
- **§ 32 Abs. 4 Nr. 8 LuftVG, Probebetrieb (Bundesrat).** Die ADV ist offen für einen befristeten, evaluierten Probebetrieb mit Leitplanken.

1.3 Überblick zur rechtlichen Prüfung

Die Soll-Quote für lärmabhängige Entgelte und die Ergänzung des § 27c LuftVG scheitern an folgenden Punkten:

- **Fehlende Bestimmtheit.** Eine Norm muss erkennen lassen, was gilt (Bestimmtheitsgebot, Art. 20 Abs. 3 GG). Je schwerer der Eingriff, desto genauer muss sie sein. Das Merkmal „vor allem lärmarm“ enthält keinen Maßstab und keine Schwelle.
- **Fehlende Verhältnismäßigkeit.** Eingriffe in den Flugbetrieb müssen erforderlich und angemessen sein. Eine Pflicht zur Lärmminimierung ohne Erheblichkeitsschwelle belastet den Betrieb unverhältnismäßig. Für die Höhe der 30-Prozent-Quote fehlt eine Begründung.
- **Widerspruch zum europäischen Lärmschutzkonzept.** Die Verordnung (EU) Nr. 598/2014 verlangt einen Ausgewogenen Ansatz. Betriebsbeschränkungen sind erst nach Abwägung der anderen Maßnahmen zu erlassen. Die Quote kann wie eine Betriebsbeschränkung wirken und umgeht diesen Weg. Die Ergänzung des § 27c LuftVG umgeht die Abwägung des Ausgewogenen Ansatzes.

Die Streichung der Ausnahme für Einsatzflüge in § 25 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 LuftVG ließe die Rechtsunsicherheit für die zivile Luftrettung bestehen und verzögerte Genehmigungsverfahren für Einsatzflüge.

1.4 Empfehlungen der ADV für das weitere Verfahren

Die ADV bittet den Ausschuss, den Regierungsentwurf mit folgenden Maßgaben zu beschließen:

- Verzicht auf die Ergänzung in § 19b, hilfsweise Klarstellung in der Begründung (bestehende Entgeltmodelle bleiben zulässig); Klarstellung zu § 25 und § 58 (Ahndung setzt zurechenbares, schuldhaftes Verhalten voraus).

- Beibehaltung der Ausnahme für Einsatzflüge; Veröffentlichung nach § 32b Abs. 1a nach Beschluss der Kommission.
- Ablehnung der Quote, der Streichung der Einsatzflug-Ausnahme und der Änderung des § 27c. Die Formulierungsvorschläge stehen in Abschnitt 7.

2. Lärmabhängige Entgelte: § 19b Abs. 1 LuftVG

2.1 Regierungsentwurf (Art. 1 Nr. 3)

Der Entwurf ergänzt § 19b Abs. 1 Satz 6 LuftVG um den Halbsatz, die Differenzierung nach Lärmschutzgesichtspunkten setze „insbesondere Anreize für die Nutzung lärmärmerer Flugzeugmuster“.

Das geltende Recht verpflichtet die Flughäfen bereits, ihre Entgelte nach Lärmschutzgesichtspunkten zu differenzieren (§ 19b Abs. 1 Satz 6 LuftVG). Die Länder genehmigen die Entgeltordnungen im Auftrag des Bundes (§ 19b Abs. 1 Satz 2 und 3, § 31 Abs. 2 Nr. 4 LuftVG). Jede Lärmdifferenzierung setzt einen Anreiz zum Einsatz leiserer Flugzeuge. Die Ergänzung ändert die Rechtslage daher nach Auffassung der ADV in der Sache nicht. Alle großen deutschen Flughäfen erheben bereits seit vielen Jahren lärmabhängige Entgelte. Die ADV sieht deshalb keinen Regelungsbedarf. Bleibt die Ergänzung im Gesetz, ist sie als Zielbestimmung zu lesen, die bestehende Entgeltmodelle nicht in Frage stellt. Die ADV bittet, dies in der Begründung festzuhalten (Formulierungsvorschlag Nr. 1).

Der Bundesrat verlangt dieselbe Klarstellung für bestehende und innovative Entgeltmodelle, etwa Nachtzuschläge oder Anreize für lärmärmere Flugverfahren. Die Gegenäußerung der Bundesregierung nimmt dazu keine Stellung. Die ADV unterstützt das Anliegen.

2.2 Änderungsantrag: Soll-Quote von 30 Prozent

Der Antrag will den lärmabhängigen Entgeltanteil auf mindestens 30 Prozent der Summe aus Start-, Lande- und Passagierentgelten festlegen („soll nicht unterschreiten“). Das BMV soll 2032 und danach alle fünf Jahre dem Bundestag berichten und bei Unterschreitung „Empfehlungen“ zu „regulatorischen Anpassungen“ übermitteln.

Die Quote ist nur zulässig, wenn sie vollziehbar ist, ihre Erforderlichkeit belegt ist und sie den Ausgewogenen Ansatz wahrt. Diese Voraussetzungen liegen nicht vor.

a. **Verbindliche Wirkung.** Eine Soll-Vorschrift bindet die Behörde im Regelfall. Abweichungen sind nur in atypischen Lagen zulässig. Die Länder müssten die Quote bei der Genehmigung der Entgeltordnungen als Prüfungsmaßstab anwenden. Der Antrag benennt keine Gründe, die eine Abweichung tragen. Die Quote wirkt daher im Regelfall wie eine Mussvorschrift.

b. **Bezugsgröße.** Das Passagierentgelt hat keinen Lärmbezug. Sein Anteil richtet sich nach dem Flugzeugmuster und hängt vom Standort, vom Verkehrsmix und von der Erlösstruktur ab. Dieselbe Quote bedeutet an jedem Flughafen etwas anderes. Sie misst die Struktur der Entgeltordnung und sagt nichts über die tatsächliche Lärmminderung. Entgeltordnungen werden laufend an die örtlichen Gegebenheiten angepasst. Eine einheitliche Lösung ist nicht zielführend.

c. **Erforderlichkeit.** Weder der Antrag noch seine Begründung nennen eine Erhebung, aus der sich 30 Prozent ableiten ließen. Der Antrag belegt auch nicht, dass höhere Anteile zu einer leiseren Flotte führen. Lärmentgelte wirken nur mittelbar. Ein Eingriff in die Entgeltgestaltung der Flugplatzunternehmer setzt voraus, dass der Gesetzgeber seine Erforderlichkeit begründet. Daran fehlt es. Eine Übergangsfrist und eine Anpassung bestehender Entgeltordnungen sieht der Antrag nicht vor.

d. **Ausgewogener Ansatz.** Betriebsbeschränkungen sind nach Art. 5 Abs. 3 Buchst. d der Verordnung (EU) Nr. 598/2014 erst nach Abwägung der anderen Maßnahmen des Ausgewogenen Ansatzes zu erlassen. Maßnahmen für einen Flughafen dürfen nach Art. 5 Abs. 6 nicht restriktiver sein, als es zur Erreichung der festgelegten Lärmminderungsziele notwendig ist. Eine Regelung gilt als Betriebsbeschränkung, wenn sie wegen ihres wirtschaftlichen, technischen und rechtlichen Zusammenhangs die gleiche Wirkung wie ein Zugangsverbot hat, etwa weil Betreiber ihre wirtschaftliche Tätigkeit aufgeben müssen (EuGH, Urt. v. 8.9.2011, C-120/10, Rn. 31 f., zur Vorgängerrichtlinie 2002/30/EG). Auch prohibitive Nutzungsentgelte können dabei Betriebsbeschränkungen sein. Hohe Lärmaufschläge in den Tagesrandzeiten können diese Wirkung haben. Eine pauschale Quote berücksichtigt die Verhältnisse am einzelnen Flughafen nicht und schließt diese Wirkung nicht aus.

e. **Berichtsverfahren.** Eine Berichtspflicht des BMV mit „Empfehlungen“ für „regulatorische Anpassungen“ nimmt eine Entscheidung vorweg, die der Bundestag selbst treffen kann. Die Genehmigung der Entgeltordnungen liegt bei den Ländern. Ein Bundesbericht ist dafür kein geeignetes Steuerungsinstrument.

Ergebnis: Die Quote und die Berichtspflicht sind abzulehnen.

3. Betriebsbeschränkungszeiten: § 25 und § 58 Abs. 1 Nr. 8a LuftVG

3.1 Verbot und Bußgeld (Art. 1 Nr. 4a und 6)

Der Entwurf wandelt § 25 Abs. 1 Satz 3 LuftVG in ein Verbot um. § 58 Abs. 1 Nr. 8a LuftVG erfasst künftig auch Personen, die Starts und Landungen „durchführen lassen“. Nach der Begründung ist Adressat die Fluggesellschaft als Halter oder Betreiber des Luftfahrzeugs, auch bei Wet-Lease. Das Bußgeld beträgt bis zu 50.000 Euro (§ 58 Abs. 3 LuftVG).

Die ADV unterstützt das Ziel, Verstöße wirksamer zu ahnden. Die Nachtflugregelungen sind für die Akzeptanz der Flughäfen zentral. Sie bittet um folgende Klarstellungen in der Begründung.

a. **Verantwortlichkeit und Verschulden.** Eine Ahndung setzt ein konkretes, zurechenbares und schuldhaftes Verhalten voraus (§ 10 OWiG). Der Betrieb eines verspäteten Fluges begründet allein keine Verantwortlichkeit. Die Begründung nennt selbst Luftraumsperrungen, Kapazitätsengpässe der Flugsicherung und militärische Nutzung als Ursachen von Verspätungen. Solche Ursachen sind der Fluggesellschaft nicht ohne Weiteres zuzurechnen. Das sollte die Begründung festhalten.

b. **Erteilung von Erlaubnissen.** Die Begründung geht davon aus, dass Satz 3 keinen Erlaubnistatbestand mehr enthält. Die Gegenäußerung der Bundesregierung (Nr. 3) kündigt an, klarzustellen, dass auch für unechte Außenstarts und -landungen Erlaubnisse erteilt werden können. Die ADV begrüßt das. Die Erlaubnis muss weiterhin allgemein oder im Einzelfall erteilt, mit Auflagen verbunden und befristet werden können.

c. **Zustimmung und Erlaubnis.** Der Entwurf verbietet Starts und Landungen „ohne die Zustimmung des Flugplatzunternehmers oder die Erlaubnis der Genehmigungsbehörde“. Der Bundesrat und der Änderungsantrag verlangen „und“. Die Bundesregierung will das in der Gegenäußerung (Nr. 2) aufgreifen. Die ADV trägt das mit. Es entspricht der geltenden Rechtslage.

3.2 Ausnahme für Einsatzflüge (Art. 1 Nr. 4b)

Der Entwurf fügt in § 25 Abs. 2 Satz 1 eine Nr. 3 für Einsatzflüge an. Der Antrag der Grünen will sie streichen. Die ADV lehnt die Streichung ab. Nach der Begründung beseitigt die Nr. 3 Rechtsunsicherheit für die zivile Luftrettung und vermeidet Verzögerungen bei Genehmigungen. Zur Reichweite der Ausnahme im Einzelnen äußert sich die ADV nicht.

4. Aufgaben der Flugsicherung: § 27c Abs. 1 LuftVG

4.1 Vorschlag

Der Änderungsantrag will in § 27c Abs. 1 LuftVG die Aufgabe der Flugsicherung um die Merkmale „umweltschonend, vor allem lärmarm“ ergänzen. Er verweist auf das Straßenverkehrsrecht. Einen gleichlautenden Vorschlag enthält die Stellungnahme des Bundesrates (UMK 102, TOP 37), mit der Begründung eines Vorrangs des Lärmschutzes im Nahbereich vor anderen Umweltbelangen. Die Bundesregierung hat ihm in der Gegenäußerung nicht zugestimmt.

4.2 Prüfung

§ 27c Abs. 1 LuftVG beschreibt die Aufgabe der Flugsicherung. Eine Ergänzung ist nur zulässig, wenn sie das Verhältnis der Aufgaben zueinander klar

regelt, hinreichend bestimmt ist und mit dem Ausgewogenen Ansatz vereinbar bleibt. Alle drei Voraussetzungen fehlen. Zudem ist sie nicht erforderlich, weil der Lärmschutz bei der Festlegung von Flugverfahren bereits verankert ist.

a. **Verhältnis der Aufgaben.** Nach § 27c Abs. 1 LuftVG dient die Flugsicherung der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs. Die Sicherheit ist nach Auffassung der ADV ein zwingend zu beachtender Planungsleitsatz, der nicht durch Abwägung überwunden werden kann. Weder der Bundesrat noch die Grünen verlangen, die Sicherheit zurückzustellen. Der Bundesrat will dem Lärmschutz im Nahbereich Vorrang vor anderen Umweltbelangen geben. Der vorgeschlagene Wortlaut enthält jedoch keine Rangfolge. „Umweltschonend, vor allem lärmarm“ stünde in derselben Reihe wie Sicherheit, Ordnung und Flüssigkeit. Die Flugsicherung müsste im Einzelfall zwischen diesen Merkmalen gewichten, ohne dass das Gesetz einen Maßstab liefert.

b. **Bestimmtheit und Verhältnismäßigkeit.** Das Merkmal „vor allem lärmarm“ enthält keinen Maßstab, keine Erheblichkeitsschwelle und keinen Bezug zum Fluglärmgesetz (§ 2 Abs. 2 FluLärmG). § 29b Abs. 1 Satz 1 LuftVG knüpft die Pflicht zur Geräuschvermeidung dagegen an die Erforderlichkeit zum Schutz vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen. Ein Minimierungsgebot ohne Schwelle verstößt gegen das Bestimmtheitsgebot (Art. 20 Abs. 3 GG; BVerfG, Beschl. v. 3.3.2004, 1 BvF 3/92, BVerfGE 110, 33, Rn. 107, 112). Es greift zudem unverhältnismäßig in die Berufsausübungsfreiheit ein (Art. 12 Abs. 1 GG), weil der Aufwand unterhalb der Schwelle der erheblichen Belästigung außer Verhältnis zum Schutzgewinn steht. Die Erheblichkeitsschwelle legt § 2 Abs. 2 FluLärmG abschließend fest (Hösch, ZLW 2/2026, S. 229, 231); sie gilt nach § 14 FluLärmG auch für die Lärmaktionsplanung (Hösch, S. 244).

c. **Bestehender Lärmschutz bei Flugverfahren.** Nach § 29b Abs. 2 LuftVG haben die Luftfahrtbehörden und die Flugsicherungsorganisation auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken. Alternativen, die sich unter Lärmschutzgesichtspunkten als eindeutig vorzugswürdig aufdrängen und gleich sicher sind, dürfen nach der Rechtsprechung nicht unberücksichtigt bleiben. Die Lärmbelange der Zulassung sind im Planfeststellungsverfahren abgewogen. Die Flugsicherung bewirtschaftet den zugelassenen Lärm (BVerwG, Urt. v. 28.6.2000, BVerwGE 111, 276, juris Rn. 43). Eine neue Gewichtungsvorgabe in § 27c könnte diese Abwägung nachträglich in Frage stellen.

d. **Kein allgemeiner Vorrang des aktiven Schallschutzes.** Das Recht kennt keinen allgemeinen Vorrang des aktiven Schallschutzes (OVG Lüneburg, Urt. v. 9.6.1997, 12 K 325/96, und Urt. v. 26.5.2000, 12 K 1303/99, mit Verweis auf BVerwG, Urt. v. 29.1.1991, 4 C 51.89). § 41 BImSchG regelt Maßnahmen am Verkehrsweg und keine Verkehrsbeschränkungen (zum Schienenverkehrslärm: BVerwG, Urt. v. 17.11.2016, 3 C 5.15, Rn. 20). Im Luftrecht kommt aktiver Schallschutz nur als

Betriebsbeschränkung in Betracht. Ein Vorrang dieser Form widerspricht dem Zweck der Luftverkehrsinfrastruktur und dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz. Das öffentliche Verkehrsinteresse gibt dem Betrieb eigenes Gewicht. Der Bundesrat kann sich auf keine Rechtsregel mit gegenteiligem Inhalt stützen.

e. **Ausgewogener Ansatz (Balanced Approach).** Art. 5 Abs. 3 der Verordnung (EU) Nr. 598/2014 verpflichtet die Mitgliedstaaten, Maßnahmen an der Quelle, die Flächennutzungsplanung, betriebliche Verfahren und Betriebsbeschränkungen in die Überlegungen einzubeziehen. Betriebsbeschränkungen sind erst nach Abwägung der anderen Maßnahmen zu erlassen (Buchst. d). Die Bindung erfasst auch den nationalen Gesetzgeber. Zur Vorgängerrichtlinie 2002/30/EG hat der EuGH entschieden, dass Betriebsbeschränkungen nur zulässig sind, wenn die Ziele nicht durch sonstige Lärmschutzmaßnahmen erreicht werden können (Urt. v. 8.9.2011, C-120/10, Rn. 25). Eine Pflicht der Flugsicherung zu lärmarmem Verkehr würde diese Systematik umgehen. Betriebsbeschränkungen bilden bei Bestandsflughäfen eine Ultima Ratio (Hösch, ZLW 2/2026, S. 252).

f. **Straßenverkehr als Vergleich.** Die Flugverkehrsdienste nimmt nach § 31b Abs. 1 LuftVG nur eine Flugsicherungsorganisation wahr, deren Anteile ausschließlich der Bund hält. Örtliche Abwägungsbefugnisse wie im Straßenverkehr sieht § 27c LuftVG nicht vor.

g. **Klima und Klagerisiko.** Längere Flugrouten erhöhen Treibstoffverbrauch und CO2-Emissionen. Ein unbestimmter Rechtsbegriff in der zentralen Aufgabennorm schafft zudem Streitpotenzial um jedes Flugverfahren und kann bestehende Verfahren angreifbar machen.

4.3 Bestehender Rahmen

Das BMV und das BMUKN haben im Frühjahr 2026 eine Verwaltungsvereinbarung „zur Stärkung des Fluglärmschutzes durch die Flugverfahrensplanung“ geschlossen. Für alle Flughäfen mit mindestens 50.000 Flugbewegungen im Jahr prüft und plant der vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung beauftragte Anbieter mindestens ein Anflugverfahren, das dichtbesiedelte Gebiete umgeht (segmented approach). Nach den ADV-Daten aus dem Jahr 2025 betrifft dies zehn Flughäfen. Voraussetzungen sind die konstruktive und betriebliche Machbarkeit, eine zu erwartende Lärmminderung und die Befürwortung durch die Fluglärmkommission. Nach § 2 der Vereinbarung richtet sich die Nutzung nach betrieblichen Gesichtspunkten und den Aufgaben der Flugsicherung nach § 27c LuftVG. Die Evaluierung erfolgt zum 1. Januar 2033 und zum 1. Januar 2035.

Damit besteht ein abgestimmter Mechanismus, der § 27c unverändert lässt. Eine gesetzliche Vorrangregel würde ihn unterlaufen, bevor die Evaluierung Ergebnisse liefert.

Ergebnis: Die Ergänzung „umweltschonend, vor allem lärmarm“ ist abzulehnen.

5. Fluglärmkommissionen: § 32b Abs. 1a LuftVG

Die ADV begrüßt die gesetzliche Grundlage für das bereits praktizierte Verfahren. Sie bittet um zwei Nachbesserungen.

a. **Normadressat.** Der Normtext verpflichtet die Genehmigungsbehörde, das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung und die Flugsicherungsorganisation. Die Begründung zum Erfüllungsaufwand nennt dagegen „Flughafenbetreiber“ (72 Fälle zu je 99,30 Euro). Flugplatzunternehmer erstellen die Flugverfahrensunterlagen nicht. Begründung und Berechnung sind an den Normtext anzupassen.

b. **Veröffentlichung.** Satz 2 sieht vor, dass die Kommission „diese Unterlagen und ihre Empfehlungen“ veröffentlichen soll. Er unterscheidet nicht zwischen abgeschlossenen Empfehlungen und vorläufigen Planungsunterlagen. Eine vorzeitige Veröffentlichung verunsichert die Anwohner und gefährdet die Abwägung. Die Veröffentlichung sollte an einen Beschluss der Kommission gebunden werden (so bereits am 8. Mai 2026).

6. Probebetrieb von Flugverfahren: § 32 Abs. 4 Nr. 8 LuftVG (Bundesrat)

Der Bundesrat schlägt vor, zeitlich begrenzte Probebetriebe von Flugverfahren durch Allgemeinverfügung zu ermöglichen. Die Bundesregierung prüft die Umsetzung. Die ADV steht einem befristeten, evaluierten Probebetrieb offen gegenüber. Sie bittet, in der Verordnung oder der Begründung eine Höchstdauer mit festem Auswertungszeitpunkt, die Anhörung der betroffenen Flugplatzunternehmer und der Fluglärmkommission sowie die Wiederherstellung des vorherigen Verfahrens nach Ablauf vorzusehen.

7. Formulierungsvorschläge

Die ADV bittet den Ausschuss, den Regierungsentwurf mit den folgenden Maßgaben zu beschließen und die Änderungen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zu § 19b, § 25 Abs. 2 und § 27c abzulehnen.

Nr.	Vorschrift	Vorschlag
1	§ 19b Abs. 1 Satz 6 LuftVG	Auf die Ergänzung verzichten. Hilfsweise, falls sie beibehalten wird, Begründung ergänzen: „Die Ergänzung verlangt keine bestimmte Ausgestaltung der Entgeltordnung. Entgeltordnungen, die nach Lärmschutzgesichtspunkten differenzieren, erfüllen die Vorgabe. Entgeltmodelle, die Flugbewegungen in besonders sensiblen Nachtstunden verteuern oder Anreize für lärmärmere Flugverfahren setzen, bleiben zulässig.“
2	§ 19b Abs. 1 LuftVG (Antrag der Grünen)	Soll-Quote von 30 Prozent, Berichtspflicht und Empfehlungen an den Bundestag ablehnen.

Nr.	Vorschrift	Vorschlag
3	§ 25 Abs. 1 Satz 3 und 4, § 58 Abs. 1 Nr. 8a LuftVG	Begründung ergänzen: „Eine Ahndung setzt ein zurechenbares, schuldhaftes Verhalten voraus.“ Außerdem klarstellen, dass die Erlaubnis nach Satz 3 weiterhin allgemein oder im Einzelfall erteilt, mit Auflagen verbunden und befristet werden kann (Stellungnahme des Bundesrates, Nr. 3; Gegenäußerung der Bundesregierung, Nr. 3).
4	§ 25 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 LuftVG	Beibehalten. Streichung (Antrag der Grünen) ablehnen.
5	§ 27c Abs. 1 LuftVG	Ergänzung „umweltschonend, vor allem lärmarm“ (Bundesrat, Grüne) ablehnen.
6	§ 32b Abs. 1a Satz 2 LuftVG	„Die Kommission soll diese Unterlagen und ihre Empfehlungen nach Beschluss der Kommission veröffentlichen.“ Begründung und Erfüllungsaufwand an die tatsächlichen Normadressaten anpassen.
7	§ 32 Abs. 4 Nr. 8 LuftVG (Bundesrat)	Offen für eine Regelung, die Höchstdauer, Monitoring, Anhörung und Wiederherstellung des vorherigen Verfahrens vorsieht.

Die ADV steht dem Ausschuss für Fragen zur Verfügung.

Berlin, im November 2026

Ralph Beisel
Hauptgeschäftsführer, Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e.V. (ADV)

Quellen

- BT-Drs. 21/7403 mit Stellungnahme des Bundesrates vom 10. Juli 2026 und Gegenäußerung der Bundesregierung; Änderungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Ausschussdrucksache 21(15)95 vom 6. Oktober 2026); ADV, Stellungnahme zum Referentenentwurf vom 8. Mai 2026
- Luftverkehrsgesetz und Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (jeweils geltende Fassung); Verordnung (EU) Nr. 598/2014; Verwaltungsvereinbarung BMV und BMUKN zur Stärkung des Fluglärmschutzes durch die Flugverfahrensplanung (Frühjahr 2026)
- EuGH, Urt. v. 8. September 2011, C-120/10; BVerwG, Urt. v. 17. November 2016, 3 C 5.15; BVerfG, Beschl. v. 3. März 2004, 1 BvF 3/92, BVerfGE 110, 33; BVerwG, Urt. v. 28. Juni 2000, BVerwGE 111, 276; OVG Lüneburg, Urt. v. 9. Juni 1997, 12 K 325/96, und Urt. v. 26. Mai 2000, 12 K 1303/99; BVerwG, Urt. v. 29. Januar 1991, 4 C 51.89
- Prof. Dr. Ulrich Hösch, Neues zum Fluglärm in der Nacht?, ZLW 75. Jg. 2/2026, S. 229 ff.

HERAUSGEBER
Flughafenverband ADV · Haus der Luftfahrt · Friedrichstr. 79 · 10117 Berlin · Tel. 030 310118-0 · www.adv.aero

INHALTLICH VERANTWORTLICHER
Ralph Beisel, Hauptgeschäftsführer

ANSPRECHPARTNER
Jan Ambrosius