

**Deutscher Bundestag**  
- Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung -  
17. Wahlperiode

<b>Ausschussdrucksache</b> <b>Nr. 17(15)XXX</b> Datum
---

64. Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
am Mittwoch, 08.02.2012, TOP 7c

## **Antrag** der Fraktion DIE LINKE.

**zu Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union im Rahmen eines ausgewogenen Ansatzes sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2002/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates KOM(2011)828 endg., Ratsdok.-Nr. 18010/11 hier: Stellungnahme gegenüber der Bundesregierung gemäß Artikel 23 Absatz 2 des Grundgesetzes**

In Kenntnis der Unterrichtung auf Drucksache 17/8426 Nr. A.46 wolle der Ausschuss folgende EntschlieÙung gemäß Artikel 23 Absatz 3 des Grundgesetzes annehmen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1.) Die Zielrichtung der Verordnung ist falsch

Das Luftverkehrspaket der Europäischen Kommission, das neben dieser Verordnung aus zwei weiteren Verordnungen und einer Mitteilung besteht, betrachtet den Luftverkehr ausschließlich unter den Gesichtspunkten der europäischen Wirtschaft, der Förderung der Wettbewerbsfähigkeit, der optimierten Nutzung des europäischen Flughafennetzes und der Ausschöpfung des Wachstumspotenzials.

Ausgangsthese ist die These, dass der kapazitative Bedarf des Luftverkehrs nicht mehr gedeckt werden kann. Dass dieser Bedarf wegen des ungebremsten Wachstums des Luftverkehrs sich nicht mit den Anforderungen des Klimaschutzes vereinbaren lässt und ein ungebremstes Wachstum des Luftverkehrs an den Flughafen-Standorten zu sozial unzumutbaren Lärmbelastungen führen würde, lässt die Europäische Kommission hier völlig außer acht.

Das formulierte Ziel dieser Verordnung ist nicht mehr Lärmschutz. Mit dieser Verordnung soll alleine erreicht werden, dass die kosteneffizientesten Lösungen beim Lärmschutz umgesetzt werden. Aus der Folgeabschätzung wird deutlich, dass die einzige Rahmenbedingung bei der Untersuchung der verschiedenen Politik-Optionen war, dass die Folge nicht weniger Lärmschutz sein dürfe.

2. Der Verordnungsentwurf enthält eine Reihe unklarer Regelungen

a) Der Deutsche Bundestag begrüßt, dass zukünftig ein Ausschluss von den Flugzeugen an Flughäfen möglich ist, die die Grenzwerte des Kapitels 3 um 10 dB(A) unterschreiten. Allerdings soll nicht sofort allen entsprechend lauten Maschinen die Flughafennutzung verweigert werden dürfen, sondern nur 20% der Flotte einer Airline. Hier ist völlig unklar, wie es bei Airlines mit wenigen oder nur einem Flugzeugen gehandhabt werden soll.

b) Der Ausschluss von nur knapp die Vorschriften erfüllenden Flugzeugen ist explizit nur für die unter diese Verordnung fallenden Verkehrsflughäfen vorgesehen. Unklar ist, ob der Ausschluss dieser Maschinen auch an kleineren Flughäfen zulässig sein soll. Ansonsten droht lediglich eine Verlagerung der lauten Maschinen auf kleinere Flughäfen, die z.T. näher an dicht besiedelten Gebieten liegen. Im Endeffekt könnten also mehr und nicht weniger Menschen erheblichem Fluglärm ausgesetzt sein.

c) Die Flughäfen werden dazu verpflichtet, umfangreiche Angaben zum Lärmschutz zu machen (Anlage 1). Darunter sind alle Lärmschutzmaßnahmen zu verstehen, die den Zugang oder die Kapazität eines Flughafens einschränken. Nachtflugverbote aber werden in Deutschland vielfach, so am neuen Flughafen in Berlin-Brandenburg BER und in Frankfurt a.M. FRA, nicht von den antragstellenden Behörden beantragt, sondern nachträglich durch Gerichte angeordnet. In den Planungen des Flughafens findet sich demnach das Nachtflugverbot nicht. Da sich die vorgesehene Kontrollmöglichkeit der Kommission nach Artikel 10 auch auf diesen Angaben zum Lärmschutz beruht ist unklar, ob aus Sicht der Kommission für das gerichtlich angeordnete Nachtflugverbot dann keine geeignete Grundlage vorläge und sie möglicherweise ein solches Nachtflugverbot untersagen könnte.

3. Kontrollbefugnis der Kommission verstößt nach Auffassung des Deutschen Bundestages die Grundsätze der Subsidiarität und Verhältnismäßigkeit gemäß Artikel 6 des Protokolls Nr. 2 zum Vertrag von Lissabon.

Mit Artikel 10 des Entwurfs der Verordnung möchte sich die Kommission eine Kontrollbefugnis für Betriebsbeschränkungen verschaffen, die es ihr auch erlauben würde, die Entscheidungen über diese Betriebsbeschränkungen zunächst für sechs Monate auszusetzen und dann innerhalb dieser sechs Monate endgültig über die Zulässigkeit der Betriebsbeschränkung zu entscheiden. Rat und betreffender Mitgliedstaat müssen von der Entscheidung der Kommission lediglich unterrichtet werden, ein Widerspruch ist nicht vorgesehen. Zu den Betriebsbeschränkungen zählen auch Nachtflugverbote. Bestehende Nachtflugverbote an deutschen Flughäfen sind aber überwiegend das Ergebnis eines behördlichen oder gerichtlichen Abwägungsprozesses. Dies wirft erhebliche juristische Fragen auf und stellt die deutschen Gerichte zudem unter den völlig unzulässigen Verdacht, sich nicht an das europäische Recht zu halten.

Dies gilt umso mehr, als in der Verordnung keinerlei konkrete Vorgaben für Grenzwerte oder Nachtflugverbote enthalten sind. Es sind keine Schutzziele definiert, ab wann Fluglärm schädlich im Sinne der Verordnung ist und einen entsprechenden Handlungsbedarf auslöst.

Es ist ferner nicht erkennbar, warum im Falle der Betriebsbeschränkungen an Verkehrsflughäfen von dem üblichen Verfahren abgewichen werden soll, das der Kommission ein nachträgliches Prüfungsrecht zusteht, ob das europäische Recht korrekt angewendet wird.

Die bestehende, sehr differenzierte nationale Gesetzgebung mitsamt ihren hohen Anforderungen an standortspezifische Lösungen darf nicht per Federstreich durch intransparente, bürokratische Eingriffe ersetzt werden, die nicht rechtssicher sind. Benötigt wird stattdessen ein grundlegend anderer Ansatz auf Basis der EU-Umgebungslärm-Richtlinie. Dort ist der Schutz aller Anwohner an europäischen Flughäfen festzuschreiben mit Grenzwerten und Kernruhezeiten für den Schutz der Nachtruhe sowie der Verpflichtung, eine Lärminderungsplanung an allen Flughäfen einzuführen. Den Mitgliedstaaten ist darüber hinaus die Möglichkeit einzuräumen, zum Schutz von Mensch und Natur weitergehende Vorschriften zum Betriebsregime eines Flughafens zu erlassen.

Das Luftverkehrsgesetz in Verbindung mit den entsprechenden Planfeststellungsbeschlüssen und gerichtlichen Beschlüssen ist in der Lage, das Problem der Betriebsbeschränkungen standortspezifisch, konkret auf die Belastungen der einzelnen Flughäfen zugeschnitten zu regeln.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

sich im Zuge der Verhandlungen im EU-Rat dafür einzusetzen, dass

1. die Regelungen zum Ausschluss lauter Flugzeuge bei mindestens - 10 dB(A) Abstand zum Grenzwert für Kapitel III – Flugzeuge bleiben; eindeutig festgehalten wird, dass dies auf allen Flughäfen der Europäischen Union möglich ist, und
2. die in Artikel 10 vorgesehene Kontrollbefugnis ersatzlos gestrichen wird,
3. entweder in dieser Verordnung oder andernorts im Europäischen Recht, vorzugsweise in der Umgebungslärmrichtlinie, verbindliche, EU-weit gültige Grenzwerte zum Schutz der Menschen vor Flug- und Verkehrslärm allgemein verankert werden.

Berlin, den 7. Februar 2012