



HESSISCHER LANDTAG

12. 01. 2012

*Dem
Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr
und dem Europaausschuss
überwiesen*

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

betreffend EU-Verordnung betr. Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen (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: 18010/11 (Bundratsdrucksache 799/11 vom 01.12.2011))

Der Landtag wolle beschließen :

I. Der Landtag stellt fest:

Die **EU-Verordnung betr. Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen** hat für Hessen Subsidiaritätsrelevanz.

Es bestehen unter dem Gesichtspunkt des Subsidiaritätsprinzips erhebliche Bedenken, weil

- die Umsetzung des vom Landtag beschlossenen Nachtflugverbots durch diese EU-Gesetzgebung verhindert werden könnte;
- die mit Zustimmung des Landtags vorgenommene Änderung des Landesentwicklungsplans durch diese EU-Gesetzgebung faktisch außer Kraft gesetzt werden könnte;
- die Urteile des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs zum Nachtflugverbot auch bei einer Bestätigung durch das Bundesverwaltungsgerichts damit ins Leere laufen könnten;
- die standortspezifischen Bedingungen am und um den Flughafen herum durch diese EU-Gesetzgebung nicht im notwendigen Umfang berücksichtigt werden können und damit die Fluglärmbelastung in bestehenden Wohnsiedlungen nicht wie für den Schutz der menschlichen Gesundheit erforderlich begrenzt werden könnte;
- dadurch die Interessen der Luftverkehrswirtschaft in unzulässiger Weise gegenüber den Belangen der Wohnbevölkerung rund um den Flughafen bevorzugt werden.

II. Die Landesregierung wird gebeten,

sich für die Erhebung der Subsidiaritätsrüge gegenüber dem Bund einzusetzen und diese darüber hinaus aus eigener Zuständigkeit gegenüber der Kommission vorzutragen.

Die vorgesehene Regelung kollidiert im Übrigen mit nationalen Regelungen nach dem Fluglärmrecht und dem Immissionsschutzrecht. Grundsätzlich ist auch zu prüfen, ob gegen die Subsidiaritätsregeln des Lissabonner Vertrag verstoßen wurde. In der Praxis müssen über den Lärmschutz und über Lärminderungsmaßnahmen unter der Einbeziehung der Öffentlichkeit obendrein regional entschieden werden, weil die jeweilige örtliche Betroffenheit zu berücksichtigen ist.

III. Die Landesregierung wird weiterhin gebeten, im Bundesrat den nachfolgend formulierten Beschluss herbeizuführen:

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, den Verordnungsvorschlag der Europäischen Kommission wegen seiner einseitigen wirtschaftlichen Ausrichtung zurückzuweisen und seine Überarbeitung zu verlangen. Der in der Verordnung generell formulierte "ausgewogene Ansatz" darf dann nicht gelten, wenn Lärmimmissionsgrenzwerte nach geltendem Umweltrecht überschritten sind. In diesen Fällen muss die Reduzierung von Fluglärmimmissionen am Einwirkungsort Vorrang vor wirtschaftlichen Erwägungen haben.

Der Bundesrat ist zudem der Auffassung, dass wegen der regional unterschiedlichen Betroffenheiten und Öffentlichkeitsbeteiligungen die Ziele der Lärminderung auf der Grundlage der bereits vorhandenen mitgliedersstaatlichen Regelungen national zu regeln sind. Nach Auffassung des Bundesrates verstößt der vorliegende Vorschlag einer EU-Verordnung gegen die Subsidiaritätsregelung des Lissabonner Vertrags. Der Bundesrat weist darauf hin, dass das geltende deutsche Immissionsschutzrecht bereits jetzt bessere und modernere Regelungen enthält, die nach entsprechender Anpassung wirkungsvoller als die EU-Verordnungsvorschriften zum Schutz der Bürger vor Fluglärm beitragen können. Eine zeitgerechte Fortentwicklung des Fluglärmschutzes wäre nach dem Erlass der EU-Verordnung verbaut. Der Bundesrat sieht daher ausschließlich einen Regelungsspielraum auf EU-Ebene in Form einer Richtlinie.

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, den Vorschlag der EU-Verordnung wegen seines Verstoßes gegen die Subsidiaritätsregelungen des Lissabonner Vertrages zurückzuweisen und eine Neufassung der Richtlinie 2002/30/EG zu verlangen.

Der Vorschlag der EU-Verordnung hat das angebliche Ziel, den Bürger vor Fluglärm zu schützen. Unabhängig von der Höhe der Lärmbelastung wird dem Lärmschutz aber nicht der Vorrang eingeräumt. Deutlich wird das an der Regelung, dass Betriebsbeschränkungen nur als letztes Mittel der Wahl angesehen werden sollen. Gerade Betriebsbeschränkungen, wie beispielsweise das Aussprechen von Nachtflugverboten, sind jedoch das einzige Mittel, wirksam Abhilfe gegen unzumutbare Lärmbelastungen und Erholungsphasen für die lärmbelastete Bevölkerung zu schaffen. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, bei der Kommission durchzusetzen, dass Betriebsbeschränkungen auch als erstes Mittel einer Lärminderungsmaßnahme gelten können.

Der Bundesrat ist zudem der Auffassung, dass die Beurteilung von Fluglärm nicht ausschließlich auf den Flugplatz beschränkt werden darf. Die Bürgerproteste in den Ballungszentren Berlin, München und Rhein-Main richten sich gegen die lärmintensiven Segmente der An- und Abflugrouten. Die Beschränkung des Anwendungsbereichs der Verordnung auf den reinen Flugplatz ist nicht mehr zeitgemäß und der betroffenen Öffentlichkeit nicht zu vermitteln. Eine Neudefinition der Flugverkehrsanlage unter Einbeziehung der An- und Abflugrouten in Abhängigkeit der Lärmimmission gibt die Realität wieder. Die Neudefinition ermöglicht zudem weitere Lärminderungsmaßnahmen.

Der Bundesrat fordert daher die Bundesregierung auf, sich dafür einzusetzen, dass der Anlagenbegriff des Flughafens ersetzt wird durch den Begriff der Flugverkehrsanlage. Die Flugverkehrsanlage umschließt den Einwirkungsbereich des Flugbetriebes einschließlich der An- und Abflugrouten bis zu einer bestimmten Lärmimmissionshöhe bzw. bis zu einer bestimmten Flughöhe.

Der Bundesrat weist ferner darauf hin, dass die Lärmbewertungsmethoden, die gemäß dem ECAC-Bericht Doc. 29 "Standardberechnungsmethode für Lärmkonturen um zivile Flughäfen", dritte Ausgabe, entwickelt wurden, nicht dem Stand moderner Lärmbewertungsmethoden in der Umgebung von Flugverkehrsanlagen genügen. Moderne Beurteilungsverfahren, wie sie in der Sechsten Allgemeinen

Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) festgelegt sind, müssen im Sinne des Umwelt- und Nachbarschutzes zur Anwendung kommen.

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, darauf zu bestehen, dass die im Wesentlichen von der Luftfahrtindustrie entwickelten Lärmbewertungsmethoden und -verfahren abgelöst werden durch die am Umweltschutz orientierten Lärmbewertungsverfahren der Sechsten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm).

Wiesbaden, 12. Januar 2012

Der Fraktionsvorsitzende:
Tarek Al-Wazir