

Christoph Schulze

Mitglied des Landtages Brandenburg

Christoph Schulze, MdL, Bahnhofstraße 25, 15806 Zossen

Herrn
Ingo Senftleben, MdL
Kleinleipischer Str. 6
01979 Lauchhammer

Parl. Geschäftsführer

Eingang-Nr.: 99/12

03. Feb. 2012

Weitergabe am:



01.02.12

C:\Users\schulze\Documents\RS MdL (m) 01.02.12 Bundesrat
Betriebsbeschränkungen 5S.doc

EILSACHE

Abstimmung im BUNDESRAT zum "EU-Flughafenpaket" Verordnungsentwurf zu Betriebsbeschränkungen ablehnen

Sehr geehrter Herr Senftleben,

die EU plant, angetrieben durch die Wirtschaftslobby, im Bereich des "Flugwesens" Kompetenzen an sich zu ziehen und sich in nationale Regelungen einzumischen. Dazu plant die EU eine Verordnung zu Betriebsbeschränkungen von Flughäfen.

Wie nun bekannt wurde, soll darüber demnächst im Bundesrat, eventuell am 7.2.2012, diskutiert und abgestimmt werden.

Es geht darum, dass sich der Landtag Brandenburg respektive die Abgeordneten gegenüber der Regierung erklären und ihre Position an die Landesregierung klarmachen, da der Landtag Brandenburg vorher nicht mehr tagt:

1. Ablehnung des niedersächsischen Antrages
2. Unterstützung des Antrags NRW, Baden-Württemberg, Bremen, Hamburg und Rheinland-Pfalz.

Durch die Annahme des niedersächsischen Antrages würde die Gesundheit der Bürger aufs Spiel gesetzt. Der Antrag aus Niedersachsen ist überwiegend formal und flughafenfreundlich. Allein mit dem Hinweis auf formale Zuständigkeiten wird man diese Verordnung nicht verhindern können, da es auch andere Mitgliedsstaaten gibt, die vielleicht noch stärker flughafengesteuert sind.

Der Antrag der Länder Baden-Württemberg, Bremen, Hamburg, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz lautet wie folgt:

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 Parlamentes und des Rates, KOM (2011) 828 endg.; Ratsdok. 18010/11, BR-Drs.: 799/11

Der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit empfiehlt dem Bundesrat wie folgt Stellung zu nehmen:

■ Landtag Brandenburg
Am Havelblick 8
14473 Potsdam
Raum 121
Tel. (0331) 9 66 18 82
bueroschulze@t-online.de

Christoph Schulze ist direkt gewählter Abgeordneter
im Wahlkreis 25. Der Wahlkreis umfasst
die Gemeinden Blankenfelde-Mahlow und Rangsdorf
sowie die Städte Zossen und Baruth/Mark.

www.christoph-schulze.de

Wahlkreisbüro ■
Bahnhofstraße 25
15806 Zossen
Tel. (03377) 30 26 75
Fax (03377) 30 05 90
bueroschulze@t-online.de

Der Bundesrat hält den 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 (im Folgenden BetriebsbeschränkungsVO) für nicht geeignet, die Lärmbelastung an Flughäfen der Union zu reduzieren. Der Bundesrat hat erhebliche Zweifel, dass der Entwurf der BetriebsbeschränkungsVO in der vorliegenden Fassung im Ergebnis einen Beitrag zur Erreichung dieses Ziels leistet. Der durch die Regelungen des Verordnungsentwurfs verursachte Aufwand steht in keinem angemessenen Verhältnis zu dem zu erwartenden Erfolg.

Der Bundesrat empfiehlt daher der Bundesregierung den Verordnungsentwurf abzulehnen mit der Maßgabe ihn grundsätzlich zu überarbeiten um:

1. Bei der Abwägung der unterschiedlichen Belange der Gesundheit der Flughafenanwohner zumindest in der Nacht eine höhere Bedeutung als den wirtschaftlichen und verkehrlichen Belangen beizumessen.
2. Schutzziele vorzugeben, ab denen Fluglärm jedenfalls als schädlich i.S. der Verordnung zu werten ist und entsprechenden Handlungsbedarf auslöst.
3. Betriebsbeschränkungen als gleichberechtigtes Mittel zur Lärmreduzierung zuzulassen, so dass Kosteneffizienz, die Effizienz des Luftverkehrsnetzes und die Furcht vor Wettbewerbsverzerrungen nicht die allein ausschlaggebenden Argumente für Maßnahmen sind, sondern der Schutz der betroffenen Bevölkerung vor Fluglärm angemessen einbezogen wird.
4. Die für die Kommission vorgesehenen weitreichenden Kontrollbefugnisse und die Befugnis zur Aussetzung von Betriebsbeschränkungen zu streichen. Mit diesen Befugnissen könnten zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Lärm gebotene Nachtflugverbote im Hinblick auf Kapazitätseinbußen und Wettbewerbsverzerrungen ausgesetzt werden. Zeitliche Beschränkungen des Betriebes wären kaum noch durchsetzbar.
5. Den Handlungsspielraum der Mitgliedsstaaten im Hinblick auf die Berücksichtigung spezifischer regionaler Gegebenheiten des Flughafens zu erhalten, damit den Mitgliedstaaten weiterhin möglich ist, der spezifischen Situation eines Flughafens Rechnung zu tragen und geeignete individuelle Lösungen für Lärmprobleme zu entwickeln.
6. Lärmbedingte Betriebsbeschränkungen nur in begründeten Fällen unter Beachtung des Grundsatzes des ausgewogenen Ansatzes festzulegen, soweit es zum Schutz vor Gefahren, erheblichen Nachteilen oder erheblichen Belästigungen erforderlich ist.
7. Eine Vereinfachung des komplizierten und langwierigen Antragsverfahrens zur Einführung von Betriebsbeschränkungen herbeizuführen.
8. Klar zu stellen, dass bereits erlassene Betriebsbeschränkungen auch wenn sie nicht nur unwesentlich geändert werden sollen, bestehen bleiben. Neue Betriebsbeschränkungen sind nach dem jetzigen Verordnungsentwurf der Kommission vor ihrer Anwendung nach Artikel 7 und 10 zur Kenntnis bzw. zur Prüfung vorzulegen. Im Falle ihrer Änderung könnte die Kommission die Betriebsbeschränkungen künftig ggf. aussetzen und eine Änderung verlangen. Damit können faktisch alle Nachtflugbeschränkungen und -verbote von den betroffenen Flughafenbetreibern mit Erfolg beklagt werden. Eine zukünftige Ausweitung von Nachtflugverboten oder Flugbetriebsbeschränkungen in schützenswerten Zeiten wäre damit ausgeschlossen. Bisherige akzeptierte Lärminderungsmaßnahmen könnten somit wieder aufgehoben werden.
9. Auf die Einrichtung einer für den Erlass von Betriebsbeschränkungen zuständigen Behörde sowie einer unabhängigen Beschwerdestelle zu verzichten. Der Aufbau unnötiger Bürokratie und Verwaltungsebenen sollte vermieden werden. Neben der Kommission nach § 32b des Luftverkehrsgesetzes sind an vielen Verkehrsflughäfen in Deutschland Fluglärmschutzbeauftragte bestellt, die auch die Aufgabe einer Beschwerdestelle wahrnehmen. Daher besteht weder ein Bedürfnis für die in Artikel 3 geforderte Beschwerdestelle noch für das in Artikel 5 Absatz 4 beschriebene weitere Gremium. Zudem ist es jedem Bürger frei gestellt, sich im Beschwerdefall an die für die Überwachung des Flughafens zuständige Behörde oder den Petitionsausschuss beim Landtag als unabhängiges Gremium zu wenden.
10. Kein weiteres Berechnungsverfahren im Vorgriff auf die fortzuschreibende Umgebungslärmrichtlinie einzuführen. Der Bundesrat weist darauf hin, dass in Deutschland für die Lärmberechnungen im Zusammenhang mit dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm sowie zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie bereits zwei verschiedene Berechnungsverfahren angewendet werden. Keinesfalls sollte nunmehr mit dem Verweis auf den ECAC-Bericht Doc. 29 (aus dem Jahr 1997) ein weiteres Berechnungsverfahren dazu kommen.

Sehr geehrter Herr Senfleben,

in dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen sehen Umwelt und Lärmschutzverbände einen Rückschritt für den Schutz der Bevölkerung gegen Fluglärm und für die Bemühungen um eine nachhaltige Verkehrspolitik auf der nationalen und der europäischen Ebene.

Ziel der Verordnung ist eine einheitliche Anwendung lärmbedingter Betriebsbeschränkungen im Rahmen des ausgewogenen Ansatzes zur Reduzierung von Rechtsstreitigkeiten. Außerdem sollen die Behörden in die Lage versetzt werden, die lautesten Flugzeuge außer Dienst zu stellen. Die Verordnung soll für einen „robusteren Lärmbewertungsprozess“ sorgen.

Keines dieser Ziele wird mit den in der Verordnung enthaltenen Maßnahmen erreicht. Die Verordnung enthält weder Lärmgrenzwerte, noch messbare Kriterien, die einen Eingriff der EU-Kommission in nationale Entscheidungen überhaupt rechtfertigen könnte. Dies führt zu einer Intransparenz von Entscheidungsprozessen und ermöglicht Eingriffe in bestehende und geplante Regelungen, die die Gesundheit der Menschen schützen.

Betriebsbeschränkungen sind ein wichtiger Bestandteil des „balanced approach“ der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO). Sie sind, im Gegensatz zu den anderen Instrumenten des ausgewogenen Ansatzes – leise Flugzeuge, Flächennutzungsbeschränkungen, die nur sehr langfristig greifen -, eine sofort wirksame Maßnahme. Das Instrument des Einsatzes optimierter Flugverfahren ist weitgehend ausgereizt und lässt auf längere Sicht nur noch geringe Lärminderungseffekte erwarten. Mit Blick auf die Zeitachse ist deshalb bei weiterhin zunehmendem Fluglärm den Betriebsbeschränkungen ein deutlich höherer Stellenwert einzuräumen.

Die laut Verordnungsentwurf angestrebte Aussonderung der lautesten Flugzeuge würde zwar in Angriff genommen, aber viel zu langsam erfolgen. **Künftige nationale Nachtflugbeschränkungen würden erheblich erschwert.** Diese werden aber gebraucht, um die Nachtruhe und damit die Gesundheit der Menschen zu schützen.

Der EU-Vorschlag stellt bei der Entwicklung von Maßnahmen die Kosteneffizienz in den Vordergrund. Er folgt damit einer rein betriebswirtschaftlichen Sichtweise und lässt Gesundheits- und Klimaauswirkungen des Luftverkehrs außen vor. Will man Kosteneffizienz als Maßstab nehmen, müssen zwingend auch die Gesundheits- und Umwelt-/Klimakosten des Luftverkehrs im Rahmen einer volkswirtschaftlichen Betrachtung einbezogen werden. Bestehende nationale Gesetzgebungen dürfen nicht durch intransparente bürokratische Eingriffe und ohne Beteiligung der Öffentlichkeit ersetzt werden, die zudem nicht rechtssicher sind.

Benötigt wird stattdessen – auch aus Wettbewerbsgründen - ein grundlegend anderer Ansatz, der im Rahmen der EU-Umgebungslärm-Richtlinie einen Kernbereich des Schutzes aller Anwohner an europäischen Flughäfen fest schreibt (Grenzwerte, Mindeststandards, Kernruhezeiten für den Schutz der Nachtruhe, Lärminderungsplanung an allen Flughäfen), Darüber hinaus können die nationalen und regionalen Behörden je nach den Gegebenheiten ergänzende weiter gehende Vorschriften erlassen. Daher bestehen große Bedenken gegen die vorgeschlagene Verordnung. Das Land Brandenburg sollte daher dieses Regulierungskonzept der EU-Kommission im Bundesrat ablehnen.

Aus diesem Grund möchte ich Sie bitten und auffordern, den Aufruf (Anlage) zu unterzeichnen. Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie dem beitreten und ihn unterzeichnet entweder mir oder direkt dem Ministerpräsidenten zusenden und mich darüber informieren würden.

Mit freundlichen Grüßen



Christoph Schulze

Aufforderung an die Landesregierung



Abstimmung im BUNDESRAT zum "EU-Flughafenpaket" Verordnungsentwurf zu Betriebsbeschränkungen ablehnen

01.02.12

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident,
Sehr geehrte Mitglieder des Kabinetts,

hiermit möchte ich Sie bitten und auffordern, sich dafür einzusetzen, dass das Land Brandenburg bei der Abstimmung im Bundesrat bezüglich o.g. Verordnungsentwurfs

1. den Antrag des Landes Niedersachsen ablehnt,
2. den Antrag der Länder Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg, Bremen, Hamburg und Rheinland-Pfalz beitrifft bzw. ihn aktiv unterstützt,
3. sich grundsätzlich im Bundesrat und bei der Bundesregierung dafür einsetzt, dass die Planungen der EU zur Verordnung zu Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen abgelehnt wird.

Begründung: Ich mache mir die Begründung des Ausschusses für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit des Bundesrates zueigen.

Der Verordnungsentwurf ist abzulehnen mit der Maßgabe, ihn grundsätzlich zu überarbeiten und:

1. Bei der Abwägung der unterschiedlichen Belange der Gesundheit der Flughafenanwohner zumindest in der Nacht eine höhere Bedeutung als den wirtschaftlichen und verkehrlichen Belangen beizumessen.
2. Schutzziele vorzugeben, ab denen Fluglärm jedenfalls als schädlich i.S. der Verordnung zu werten ist und entsprechenden Handlungsbedarf auslöst.
3. Betriebsbeschränkungen als gleichberechtigtes Mittel zur Lärmreduzierung zuzulassen, so dass Kosteneffizienz, die Effizienz des Luftverkehrsnetzes und die Furcht vor Wettbewerbsverzerrungen nicht die allein ausschlaggebenden Argumente für Maßnahmen sind, sondern der Schutz der betroffenen Bevölkerung vor Fluglärm angemessen einbezogen wird.
4. Die für die Kommission vorgesehenen weitreichenden Kontrollbefugnisse und die Befugnis zur Aussetzung von Betriebsbeschränkungen zu streichen. Mit diesen Befugnissen könnten zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Lärm gebotene Nachtflugverbote im Hinblick auf Kapazitätseinbußen und Wettbewerbsverzerrungen ausgesetzt werden. Zeitliche Beschränkungen des Betriebes wären kaum noch durchsetzbar.
5. Den Handlungsspielraum der Mitgliedsstaaten im Hinblick auf die Berücksichtigung spezifischer regionaler Gegebenheiten des Flughafens zu erhalten, damit den Mitgliedstaaten weiterhin möglich ist, der spezifischen Situation eines Flughafens Rechnung zu tragen und geeignete individuelle Lösungen für Lärmprobleme zu entwickeln.

6. Lärmbedingte Betriebsbeschränkungen nur in begründeten Fällen unter Beachtung des Grundsatzes des ausgewogenen Ansatzes festzulegen, soweit es zum Schutz vor Gefahren, erheblichen Nachteilen oder erheblichen Belästigungen erforderlich ist.
7. Eine Vereinfachung des komplizierten und langwierigen Antragsverfahrens zur Einführung von Betriebsbeschränkungen herbeizuführen.
8. Klar zu stellen, dass bereits erlassene Betriebsbeschränkungen auch wenn sie nicht nur unwesentlich geändert werden sollen, bestehen bleiben. Neue Betriebsbeschränkungen sind nach dem jetzigen Verordnungsentwurf der Kommission vor ihrer Anwendung nach Artikeln 7 und 10 zur Kenntnis bzw. zur Prüfung vorzulegen. Im Falle ihrer Änderung könnte die Kommission die Betriebsbeschränkungen künftig ggf. aussetzen und eine Änderung verlangen. Damit können faktisch alle Nachtflugbeschränkungen und -verbote von den betroffenen Flughafenbetreibern mit Erfolg beklagt werden. Eine zukünftige Ausweitung von Nachtflugverboten oder Flugbetriebsbeschränkungen in schützenswerten Zeiten wäre damit ausgeschlossen. Bisherige akzeptierte Lärminderungsmaßnahmen könnten somit wieder aufgehoben werden.
9. Auf die Einrichtung einer für den Erlass von Betriebsbeschränkungen zuständigen Behörde sowie einer unabhängigen Beschwerdestelle zu verzichten. Der Aufbau unnötiger Bürokratie und Verwaltungsebenen sollte vermieden werden. Neben der Kommission nach § 32b des Luftverkehrsgesetzes sind an vielen Verkehrsflughäfen in Deutschland Fluglärmschutzbeauftragte bestellt, die auch die Aufgabe einer Beschwerdestelle wahrnehmen. Daher besteht weder ein Bedürfnis für die in Artikel 3 geforderte Beschwerdestelle noch für das in Artikel 5 Absatz 4 beschriebene weitere Gremium. Zudem ist es jedem Bürger frei gestellt, sich im Beschwerdefall an die für die Überwachung des Flughafens zuständige Behörde oder den Petitionsausschuss beim Landtag als unabhängiges Gremium zu wenden.
10. Kein weiteres Berechnungsverfahren im Vorgriff auf die fortzuschreibende Umgebungslärmrichtlinie einzuführen. Der Bundesrat weist darauf hin, dass in Deutschland für die Lärmberechnungen im Zusammenhang mit dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm sowie zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie bereits zwei verschiedene Berechnungsverfahren angewendet werden. Keinesfalls sollte nunmehr mit dem Verweis auf den ECAC-Bericht Doc. 29 (aus dem Jahr 1997) ein weiteres Berechnungsverfahren dazu kommen.

	Name	Vorname	Datum	Unterschrift
1.				
2.				
3.				
4.				
5.				
6.				
7.				

Abstimmung im Bundesrat zum "EU-Flughafepakiet"
 Verordnungsentwurf zu Betriebsbeschränkungen ablehnen

Name	Vorname	Datum	Unterschrift
1. Fiedler	Jarke	7.2.12	[Handwritten Signature]
2. Fiewille	Reiner	07.02.12	[Handwritten Signature]
3. Gönnerack	Kulbael	07.02.12	[Handwritten Signature]
4. Heinrich	Ayja	7.02.2012	[Handwritten Signature]
5. Lohkuncber	Björn	07.02.2012	[Handwritten Signature]
6. Eichelbaum	Danny	7.2.2012	[Handwritten Signature]
7. Brute	Sturck	7.2.2012	[Handwritten Signature]
8. Wilmann	Harrogk	7.2.2012	[Handwritten Signature]
9. P. L.	Sa	7.2.2012	[Handwritten Signature]
10. Schier	Barutha	7.2.2012	[Handwritten Signature]
11. Bülkewitz	Andreas	"	[Handwritten Signature]
12. Hoffmann	Guido	7.2.2012	[Handwritten Signature]
13. Donscherke	Dietrich	7.2.2012	[Handwritten Signature]
14.			
15.			
16.			
17.			
18.			
19.			
20.			