

Antrag

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Thema: **Fluglärm am Flughafen Leipzig-Halle reduzieren – Nachtruhe durchsetzen!**

Der Landtag möge beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert:

1. sich aus Gründen des Gesundheitsschutzes der Bürgerinnen und Bürger der Stadt und der Region Leipzig als Vertreterin des Freistaates Sachsen in ihrer Eigenschaft als Hauptgesellschafterin der Mitteldeutschen Flughafen AG und als Gesellschafter der Flughafen Leipzig/Halle GmbH für ein generelles und rechtssicheres Nachtflugverbot zwischen 22 bis 6 Uhr für den Flughafen Leipzig-Halle einzusetzen;
2. sich aus Gründen des Gesundheits-, Umwelt- und Klimaschutzes als Vertreterin des Freistaates Sachsen in seiner Eigenschaft als Hauptgesellschafter der Mitteldeutschen Flughafen AG und als Gesellschafter der Flughafen Leipzig/Halle GmbH für verschärfte lärm- und verbrauchsabhängige Start- und Landeentgelte am Flughafen Leipzig-Halle einzusetzen;
3. sich im Bundesrat dafür einzusetzen, dass:
 - a) zum Schutz und zur Vorsorge vor Fluglärm im Luftverkehrsrecht Grenzwerte für die Lärmbelastung (für Dauerschall- und Spitzenpegel) eingeführt werden, die die Belastungen durch Fluglärm nach oben hin begrenzen und dadurch eine Beschränkung des Flugbetriebs beispielsweise durch Bewegungs- und Lärmkontingente befördern,

Dresden, den 27. Mai 2015

b.w.

i.V.



Volkmar Zschocke, MdL
und Fraktion

- b) ein Lärminderungsgebot im Luftverkehrsrecht verankert wird, welches die Luftfahrtbehörden und die Flugsicherungsorganisationen dazu verpflichtet, Fluglärm grundsätzlich zu reduzieren,
- c) eine Kodifizierung der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zum Schutz der gesetzlichen Nachtruhe vorgenommen wird, die den Schutz der gesamten Nachtzeit (22 bis 6 Uhr) gewährleistet,
- d) im Luftverkehrsgesetz Abwägungskriterien für die Festlegung von Flugverfahren (Flugrouten) definiert werden, die auch Kriterien für Einzelfreigaben bestimmen, sodass dementsprechend Flugverfahren die Regel und Einzelfreigaben die Ausnahme sind,
- e) im Verfahren zur Festlegung von Flugverfahren die grundsätzliche Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung sowie einer Öffentlichkeitsbeteiligung gesetzlich verankert wird.

Begründung:

zu Punkt 1.:

Die bestehenden Regelungen zum Fluglärmschutz tragen den gesundheitlichen Belangen der Betroffenen und dem Schutz der Nachtruhe in Leipzig nicht angemessen Rechnung. Die Menschen vor Ort werden durch den Fluglärm großer Fracht- und Passagierflugzeuge insbesondere in der Zeit zwischen 22 und 6 Uhr massiv beeinträchtigt und wachen während der REM-Schlafphase oft auf. Fluglärm ab einem Dauerschallpegel von 40 Dezibel in der Nacht kann Herz-Kreislauf-Erkrankungen wie Bluthochdruck, Schlaganfälle oder Herzinfarkte verursachen. Durch den derzeitigen Nachtbetrieb des Flughafens Leipzig/Halle nimmt die Gesundheit zehntausender Betroffener, darunter tausender Kinder, zugunsten einzelner Unternehmen wie DHL einen enormen Schaden. Das ist keine verantwortungsvolle Politik. Jahrelange massive Proteste von betroffenen Bürgerinnen und Bürgern vor Ort machen zudem deutlich, dass die bisherige Flugverkehrspolitik der Staatsregierung den Interessen der Menschen vor Ort zu wenig Beachtung schenkt und stattdessen wirtschaftliche Interessen höher gewichtet.

Die Entscheidung der sächsischen Staatsregierung als Vertreterin des Freistaates Sachsen in seiner Eigenschaft als Hauptgesellschafter der Mitteldeutschen Flughafen AG und als Gesellschafter der Flughafen Leipzig/Halle GmbH und der anderen Gesellschafter der Mitteldeutschen Flughafen AG sowie der Flughafen Leipzig/Halle GmbH, den Flughafen Leipzig/Halle zu einem Frachtflughafen auszubauen, macht es nicht unabdingbar, dass der Flughafen auch nachts betrieben wird. Auch am Flughafen Frankfurt/ Main, der mit 2,1 Mio. Tonnen Fracht jährlich der größte Frachtflughafen Deutschland ist, gilt seit einigen Jahren ein generelles Nachtflugverbot von 23.00- 05.00 Uhr. Trotz Einführung des Nachtflugverbotes ist das Frachtvolumen in den vergangenen Jahren weiter angestiegen. Beim Flughafen München, mit 39,7 Mio. Passagieren (2014) zweitgrößter Flughafen Deutschlands sowie für den neuen Flughafen in Berlin gilt zwischen 0 und 5 Uhr ein generelles Nachtflugverbot.

Der Flughafen Leipzig/Halle liegt zudem nur 15 Kilometer vom Stadtzentrum Leipzig entfernt. Nicht einmal 5km von der Start- und Landebahn Süd, von der pro Nacht bis zu 120 Start- und Landungen erfolgen, liegen Wohngebiete von Schkeuditz und Leipzig mit über 50.000 Betroffenen. Auch hier zeigt der internationale Vergleich, dass der Flughafen in Leipzig aufgrund seiner Nähe zu Wohnungsgebieten der Stadt die Bevölkerung durch die massiven Lärmemissionen in ihrer Lebensqualität und Gesundheit stark beeinträchtigt. Der Flughafen der Stadt Seoul liegt 47 Kilometer von der Metropole entfernt, in Denver sind es 29 Kilometer und in Moskau 41. Die Sorgen der Menschen in und um Leipzig aufgrund des Fluglärms sind berechtigt und müssen von einer zukunftsweisenden Verkehrspolitik in Sachsen aufgenommen werden. Die Interessen zwischen Wirtschaft und Gesellschaft lassen sich durch ein Nachtflugverbot vereinbaren. Auch der verkehrspolitische Sprecher der CDU-Fraktion im Brandenburger Landtag, Rainer Genilke erteilte 2014 Plänen zur 24-Stunden-Nutzung des Berliner Flughafens eine klare Absage: „Durch die Einhaltung der gesetzlichen Regelungen zur Nachtruhe wäre der Flughafen nicht gegenüber anderen europäischen Airports benachteiligt.“ Gleiches gilt für ein Nachtflugverbot am Flughafen Leipzig/Halle.

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU und SPD findet sich auf Seite 46 folgende Formulierung: „Verkehrslärm gehört auch in Sachsen zu den am stärksten empfundenen Lärmbelastungen. Unser Ziel ist es, den Lärm direkt an seiner Quelle zu bekämpfen.“ Diesem löblichen Anspruch muss die Regierungskoalition nun am Flughafen Leipzig/Halle nachkommen. Die Bürgerinnen und Bürger dürfen nicht für den Gewinn einzelner Unternehmen mit ihrer Gesundheit bezahlen.

Die CDU-SPD-Koalition in Sachsen hat es sich zum Ziel gesetzt, „den Flughafen Leipzig-Halle [...] unter Berücksichtigung der Belange des Gesundheitsschutzes aus[zu]bauen.“ (Koalitionsvertrag Seite 49) Daher sollte die sächsische Staatsregierung jetzt als Vertreterin des Freistaates Sachsen in seiner Eigenschaft als Hauptgesellschafter der Mitteldeutschen Flughafen AG und als Gesellschafter der Flughafen Leipzig/Halle GmbH ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr für den Flughafen Leipzig-Halle durchsetzen und somit allen Bürgerinnen und Bürgern vor Ort zumindest in den Nachtstunden Linderung vor dem Fluglärm verschaffen. Die Belange des Gesundheitsschutzes müssen bei der weiteren Flugverkehrspolitik oberste Priorität erlangen!

zu Punkt 2.:

Durch die Einführung spezifischer Start- und Landeentgelte, welche sich am durch die Flugzeugtypen erzeugten Lärm und an der Effizienz sowie dem Schadstoffausstoß der Triebwerke orientieren, kann eine gezielte Steuerungswirkung zum verstärkten Einsatz leiser und sparsamer Flugzeuge durch alle Fluggesellschaften unabhängig von deren freiwilligen Maßnahmen erreicht werden. Gegenwärtig müssen die externen Kosten des Flugverkehrs für Lärm, Gesundheit und Umwelt von der sächsischen Bevölkerung, dem sächsischen Gesundheitssystem sowie der Umwelt und Natur im Freistaat Sachsen getragen werden.

Alle Mobilitätsträger müssen zumindest indirekt an den externen Kosten beteiligt werden, die sie verursachen – so auch der Flugverkehr. Klimapolitisch ist er extrem schädlich, er beeinträchtigt über seine Emissionen und die Lärmbelastung die Gesundheit tausender Menschen und auch die Umwelt wird negativ durch den Flugverkehr beeinflusst. Eine vorausschauende Verkehrspolitik, welche die Interessen von Unternehmen und Menschen in Einklang bringt, muss die Fluggesellschaften mit klaren Regelungen verpflichten ihre Flugzeugflotten zu modernisieren und sich an den gesellschaftlichen Kosten ihres Geschäftsmodells verantwortungsvoll zu beteiligen.

Zwar existieren lärmabhängige Start- und Landeentgelte am Flughafen Leipzig/Halle. Diese müssen aber gezielt verschärft werden. Die Staatsregierung sollte sich als Vertreterin des Freistaates Sachsen in seiner Eigenschaft als Hauptgesellschafter der Mitteldeutschen Flughafen AG und als Gesellschafter der Flughafen Leipzig/Halle GmbH dafür einsetzen, dass lärm- und emissionsabhängige Entgelte nach dem Beispiel von Frankfurt/ Main eingeführt werden, wo die Flugzeugtypen in ausreichend differenzierte Lärmklassen eingeteilt werden.

zu Punkt 3.:

Der Freistaat Sachsen kann im Bundesrat eine nachhaltige Mobilitätspolitik auch im Flugverkehr vorantreiben und unterstützen.

a) Das Luftverkehrsgesetz (LuftVG) enthält keine Grenzwerte für Fluglärm. Hingegen sind beim Straßen- und Schienenverkehr Lärmgrenzwerte im Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) verankert, die nicht überschritten werden dürfen. Das Bundesimmissionsschutzgesetz ist auf Flugplätze ausdrücklich nicht anwendbar. Dieses Fehlen gesetzlicher Vorgaben geht zulasten der Fluglärm betroffenen. Silvia Schütte, Regine Barth und Prof. Dr. Elmar Giemulla weisen in ihrem „Gutachten zur Prüfung von formell- und materiell-rechtlichen Vorgehensmöglichkeiten bei der Festlegung von Flugrouten“ im Auftrag des Umweltbundesamts darauf hin, dass das Fehlen von Grenzwerten für die Lärmbelastung zu verstärkten Problemen bei der Flugroutenfestlegung führt.

b) Bislang sind die Luftfahrtbehörden und Flugsicherungsorganisationen nicht dazu verpflichtet, Fluglärm grundsätzlich zu reduzieren – sondern nur den „unzumutbaren“ Fluglärm. Nach LuftVG haben sie auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm „hinzuwirken“ (§ 29b Absatz 2 LuftVG). Der Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU) weist jedoch darauf hin, dass im LuftVG im Hinblick auf die Flugroutenfestlegung nicht geklärt ist, wann eine Lärmbelastung die Grenze zur Unzumutbarkeit überschreitet.

c) Nachtflugverbote und -beschränkungen sind regelmäßig aufgrund von Bundesverwaltungsgerichtsentscheidungen durchgesetzt worden. Der Gesetzgeber sollte die Rechtsprechung im Luftverkehrsrecht kodifizieren. Anknüpfend an § 29b LuftVG, wonach „auf die Nachtruhe der Bevölkerung in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen ist“, verlangt die jüngere Rechtsprechung eine erhöhte Rechtfertigung für einen Nachtflugbetrieb. Die Anlage 3 zum Fluglärmschutzgesetz (FluLärmG) definiert die Nachtzeit als die Zeit zwischen 22 und 6 Uhr.

d) Die Abwägungskriterien für Flugrouten sind im LuftVG nicht klar genug aufgeführt und priorisiert. Der SRU kritisiert, dass „in der Praxis an etlichen Flughäfen regelmäßig oder sogar überwiegend andere als die durch die Flugroutenfestlegung vorgesehenen Flugrouten geflogen werden“. Damit werden aufwendige Abstimmungs- und Entscheidungsprozesse für die Festlegung von Flugrouten und die damit zusammenhängende technisch aufwendige Festlegung der Lärmschutzgebiete nach Fluglärmschutzgesetz ad absurdum geführt.

e) Die Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Festlegung von Flugrouten ist momentan vollkommen ungenügend. Dies zeigt auch die hohe Zahl der Petitionen (384 Petitionen zum Thema Flugrouten), die den Deutschen Bundestag zu diesen Fragen erreichen (vgl. zum Beispiel Petition Nr. 1-16-12-962-024765 [Flugroutenführung Leipzig]). Nach Ansicht des SRU verstößt das deutsche Recht zudem gegen die UVP-Richtlinie, da nicht sichergestellt wird, dass bei der erstmaligen Zulassung eines Flughafens die Umweltauswirkungen des tatsächlichen Flugbetriebs einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden.

Die Europäische Kommission hat wegen Verstoß gegen die UVP-Richtlinie im Mai 2013 ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland eröffnet. Im vom Umweltbundesamt beauftragten Gutachten werden umfangreiche Vorschläge zur Verbesserung der Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Festlegung von Flugrouten unterbreitet. Insbesondere sollen betroffene Bürgerinnen und Bürger sich im Internet umfangreich über Flugroutenverfahren informieren können.