



Deutscher Bundestag
Petitionsausschuss
Der Vorsitzende

Frau
Waltraud Falkenberg
Bismarckstr. 123
63065 Offenbach am Main

Berlin, 8. Oktober 2014
Bezug: Ihre Eingabe ohne Datum, hier
eingegangen am 16. Juli 2012; Pet 1-
17-12-9601-040048
Anlagen: 1

Kersten Steinke, MdB
Platz der Republik 1
11011 Berlin
Telefon: +49 30 227-35257
Fax: +49 30 227-36027
vorzimmer.peta@bundestag.de

Sehr geehrte Frau Falkenberg,

der Deutsche Bundestag hat Ihre Petition beraten und am
25. September 2014 beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen.

Er folgt damit der Beschlussempfehlung des Petitionsausschusses
(BT-Drucksache 18/2515), dessen Begründung beigefügt ist.

Mit dem Beschluss des Deutschen Bundestages ist das
Petitionsverfahren beendet.

Mit freundlichen Grüßen

Kersten Steinke

Pet 1-17-12-9601-040048

63069 Offenbach am Main

Verkehrsflughäfen und Landeplätze

Beschlussempfehlung

Das Petitionsverfahren abzuschließen.

Begründung

Mit der Petition wird gefordert, das prognostizierte Fluglärmszenario für die Rhein-Main-Region abzuwenden.

Zu diesem Thema liegen dem Petitionsausschuss weitere Eingaben mit verwandter Zielsetzung vor, die wegen des Sachzusammenhangs einer gemeinsamen parlamentarischen Prüfung unterzogen werden. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle der vorgetragenen Aspekte im Einzelnen eingegangen werden kann.

Zur Begründung des Anliegens wird im Wesentlichen vorgetragen, der Ausbau des Flughafens Frankfurt am Main habe zu veränderten Flugrouten geführt. Dies und die Zunahme der Flugbewegungen bewirkten hohe Belastungen für die Bevölkerung. In Offenbach seien bei der vorherrschenden Betriebsrichtung West mindestens 80 000 Menschen von Lärm betroffen. Über weniger dicht besiedelten Gebieten müsse das segmentierte Anflugverfahren praktiziert werden. Die Flugbewegungen seien zu begrenzen, das Nachtflugverbot in der Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr beizubehalten. Es wird ein Belohnungssystem vorgeschlagen für leise An- und Abflüge; gleichzeitig sollten Sanktionen für unzulässige Lärmbelästigungen verhängt werden. Gesetzlich müsse ein Ausgleich des Wertverlustes von Immobilien festgelegt werden. Das Bundes-Immissionsschutzgesetz müsse auch den Luftverkehr umfassen.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Ansicht zu der Eingabe darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich

noch Pet 1-17-12-9601-040048

unter Einbeziehung seitens der Bundesregierung angeführter Aspekte wie folgt zusammenfassen:

Zunächst merkt der Petitionsausschuss an, in einem dicht besiedelten, hoch industrialisierten und verkehrsreichen Land wie der Bundesrepublik Deutschland stellt Verkehrslärm vielerorts ein Problem dar. Der Ausschuss hat großes Verständnis für das Anliegen der Petenten.

Flugrouten: Die Bundesrepublik Deutschland ist Mitglied der internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ICAO. Nach deren weltweit gültigen Regularien sind allgemein anwendbare Flugverfahren zur Verfügung zu stellen. Das Verfahren zur Festlegung der Flugrouten nach § 32b Luftverkehrsgesetz (LuftVG) ist nicht Bestandteil von Planfeststellungsverfahren. Die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) prüft Flugrouten unter Berücksichtigung von Einwänden der Fluglärnkommision (FLK). Anschließend werden die Routen vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) nach Abstimmung mit dem Umweltbundesamt in Form einer Rechtsverordnung festgelegt und veröffentlicht. Das Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz prüft allein die Rechtsförmlichkeit der Verordnung.

Landesbehörden sowie betroffene Städte und Gemeinden sind über die FLK an der Festlegung der Flugrouten beteiligt. Auch die Stadt Offenbach ist in der FLK für die angesprochene Region vertreten.

Ergänzend weist der Ausschuss darauf hin, dass die FLK vor Ort aufgrund von Beschwerden veranlasst hat, die Flughöhen am Frankfurter Flughafen zu überprüfen. Die DFS hat der FLK bestätigt, die ankommenden Maschinen fliegen niedriger als zuvor. Die Flughöhe startender Maschinen wird ebenfalls ermittelt.

Segmentierte Anflugverfahren: Der Petitionsausschuss weist darauf hin, am Flughafen Frankfurt findet aktiver Schallschutz in mehreren Schritten statt. Segmentierte Anflugverfahren mit ihrer lärmverteilenden Wirkung sind Teil der Maßnahmen. Mittels Satellitennavigation ist es möglich, dicht besiedelte Gebiete zu meiden. Landende Flugzeuge drehen nach dem segmentierten Anflugverfahren erst in einer Entfernung

noch Pet 1-17-12-9601-040048

von ca. 9,3 statt ca. 18 km auf die Endanfluggrundlinie ein. Der Ausschuss weist darauf hin, das Flugverfahren wurde zur Entlastung Offenbachs und anderer auf der verlängerten Bahnachse liegender Kommunen gewählt. Eine geringere Lärmbelastung ist die Folge; insgesamt sind weniger Menschen betroffen. Doppelbelastungen durch An- und Abflüge sollen möglichst vermieden werden. In Flughafennähe ist dies schwierig zu realisieren. Über der Stadt Offenbach biegen alle bestehenden Abflugrouten nördlich oder südlich ab, bevor sie das Stadtgebiet erreichen. Es kann nicht vermieden werden, dass der Offenbacher Stadtteil Kaiserlei am Ortsrand überflogen wird. Zwischen Kaiserlei und Frankfurt-Oberrad besteht eine für die Region relativ geringe Bevölkerungsdichte. Überflüge dort betreffen im Vergleich zu anderen Gebieten weniger Menschen. Das segmentierte Anflugverfahren wurde bereits vor Inbetriebnahme der neuen Landebahn Nordwest im Oktober 2011 in der Zeit von 22.00 bis 5.00 Uhr genutzt. Mit der neuen Landebahn hat sich das Nutzungskonzept grundsätzlich verändert. Es wird nun ausschließlich auf der Nordwestbahn und der südlichen Parallelbahn gelandet. Von der mittleren Parallelbahn aus wird tagsüber nur gestartet. Nachts ist die Nordwestbahn geschlossen. Gelandet wird dann auf der mittleren Parallelbahn. Die Nordwestbahn liegt rund 1 400 m nördlich der mittleren Parallelbahn. Damit sind östlich des Flughafens neue Lärmbetroffenheiten beim Endanflug entstanden. Betroffen sind der Frankfurter Stadtteil Sachsenhausen sowie die Städte Offenbach und Hanau. Der Ausschuss merkt an, aufgrund der Besiedlungsstruktur im Rhein-Main-Gebiet ist es nicht möglich, den Luftverkehr so abzuwickeln, dass sämtliche Lärmschutzbereiche außerhalb von Ballungszentren liegen.

Der Petitionsausschuss macht darauf aufmerksam, die vom BAF festgelegten Verfahren unterliegen der ständigen Prüfung und Überwachung. Verbesserungen hinsichtlich einer fluglärmoptimierten Routenführung können so ermittelt und in Zusammenarbeit mit der örtlichen FLK umgesetzt werden. Durch das „Forum Flughafen und Region“, in dem auch die DFS vertreten ist, wird an der Gestaltung lärmindernder An- und Abflugverfahren gearbeitet. Außerdem wird geprüft, ob durch die Anwendung des segmentierten Anflugs die Kapazität des Flughafens übermäßig einge-

noch Pet 1-17-12-9601-040048

schränkt würde oder ob der segmentierte Anflug auf die Randstunden der Nacht ausgedehnt werden kann.

Aktiver und passiver Lärmschutz: Für aktiven Lärmschutz liegt die Zuständigkeit beim Bund. Insbesondere die Lärminderung an der Quelle, z. B. durch leisere An- und Abflugverfahren, Weiterentwicklung der Flugzeuge, lärmbedingte Betriebsbeschränkungen, hat sich bewährt. Für den passiven Lärmschutz sind nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm die Länder verantwortlich.

Der Petitionsausschuss stellt fest, mit der Novelle des Fluglärmschutzgesetzes (FluglärmG) im Jahr 2007 wurden deutliche Verbesserungen realisiert. Die Fortschritte betreffen die Ausweitung des Anwendungsbereichs des Fluglärmschutzgesetzes auf weitere Flugplätze, eine Nacht-Schutzzone mit anspruchsvollen Grenzwerten und spezifischem baulichen Lärmschutz für Schlafräume sowie die Absenkung der Grenzwerte für Lärmschutzbereiche.

Der Petitionsausschuss stellt fest, bei der Routenplanung kommt der Sicherheit oberste Priorität zu. Eine flüssige Verkehrsabwicklung, die Reduzierung von Fluglärm und möglichst geringer CO₂-Ausstoß folgen. Nach dem Dafürhalten des Ausschusses sollte dem aktiven Lärmschutz der Flughafenanrainer nach dem Sicherheitsaspekt ausdrücklich zweite Priorität zukommen. Aus Sicht des Ausschusses sind zudem wirtschaftliche Aspekte, wie die Reduzierung des Kerosinverbrauchs, sowie umweltpolitische Aspekte, wie die Verringerung des klimaschädlichen CO₂-Ausstoßes, zu berücksichtigen. Es müssen Rahmenbedingungen geschaffen werden, die Anreize für technologische Fortschritte und Innovationen für eine erfolgreiche Lärmreduzierung bei Luftfahrzeugen setzen.

Lärm- und Schadstoffgrenzwerte: Mit der Novelle des Fluglärmschutzgesetzes wurden die Grenzwerte für den passiven Lärmschutz um 10 bis 15 Dezibel abgesenkt. Das bedeutet die Ausweitung des baulichen Schallschutzes für Anwohner und neue Baubeschränkungen zur vorbeugenden Vermeidung von Lärmkonflikten. Das Berechnungsverfahren für Fluglärmimmissionen wurde grundlegend modernisiert.

noch Pet 1-17-12-9601-040048

§ 8 LuftVG wurde geändert; zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Fluglärm sind die Maximalpegel nach § 2 Abs. 2 FluglärmG zu beachten. § 29b Abs. 2 LuftVG gibt ein Hinwirken des BAF auf die Vermeidung unzumutbaren Fluglärms vor. Nach Einschätzung des Ausschusses ist es nicht angezeigt, den Fluglärm in das Bundes-Immissionsschutzgesetz aufzunehmen. Die Umgebungslärmrichtlinie der EU findet auch für Großflughäfen Anwendung. Lärmkartierung und Lärmaktionspläne können im Internet (bspw. unter www.umweltbundesamt.de) eingesehen werden.

Der Petitionsausschuss weist darauf hin, die Bundesregierung wird dem Deutschen Bundestag spätestens im Jahr 2017 Bericht erstatten, ob die Grenzwerte für die Lärmschutzbereiche neu festgelegt werden sollten.

Gegebenenfalls kann eine Senkung der Grenzwerte für Schallemissionen auf internationaler Ebene dazu beitragen, dass Luftfahrtunternehmen Lärm reduzieren. Der Ausschuss begrüßt das Untersuchungsprogramm für den Flugverkehr, welches im Februar 2010 vom Umweltkomitee der ICAO mit deutscher Unterstützung festgesetzt wurde. Es weist niedrigere Grenzwerte bezüglich der Lärmzulassungsstandards von Flugzeugen in einer Bandbreite von drei bis elf Dezibel auf. Im September 2012 hat das Umweltkomitee beschlossen, neue Grenzwerte festzulegen, die voraussichtlich 2020 in Kraft treten werden.

Der Ausschuss betont, alle Beteiligten aus Politik und Luftverkehrswirtschaft müssen einen Beitrag zur Umsetzung wirksamen Lärmschutzes erbringen. Nur so wird auf Dauer eine Akzeptanz verkehrlicher Großprojekte in der Gesellschaft zu erreichen sein. Neben den bereits erwähnten Schallschutzmaßnahmen gehören hierzu leisere Flugzeuge, lärmarme Flugverfahren, eine entsprechende Berücksichtigung in den Betriebskonzepten der Flughäfen und eine auf Fluglärm abgestimmte Bebauungsplanung.

Nachtflugverbot: Der Ausschuss stellt fest, Nachtflugverbote sind von der örtlich zuständigen Genehmigungsbehörde festzusetzen. Der Entscheidung geht eine ein-

noch Pet 1-17-12-9601-040048

zelfallbezogene Abwägung unter Berücksichtigung der Interessen der Anwohner sowie dem Bedarf an nächtlichem Flugverkehr voraus. Aufgrund der Einbindung des Luftverkehrs in globale Strukturen hat die Festlegung von Betriebszeiten bzw. ein absolutes Nachtflugverbot massive Auswirkungen, auch auf die übrige deutsche Wirtschaft. Flughäfen sichern eine große Zahl Arbeitsplätze. Sie erhöhen die Attraktivität der jeweiligen Region als Standort für Unternehmen mit Transport- und Logistikansprüchen. Generelle Betriebsbeschränkungen oder ein bundesweites Nachtflugverbot lehnt der Ausschuss ab.

Der Hessische Verwaltungsgerichtshof hat am 10. November 2011 in einer Entscheidung im Eilverfahren über die Nachtflugbeschränkungen am Frankfurter Flughafen planmäßige Nachtflüge für die Zeit zwischen 23.00 und 5.00 Uhr untersagt. Zwischen 22.00 und 23.00 Uhr dürfen geplante Flüge landen; Verspätungslandungen sind zwischen 23.00 und 0.00 Uhr erlaubt. Über spätere Starts wird im Einzelfall entschieden. Ab 22.00 Uhr wird der segmentierte Anflug möglichst für alle Landungen genutzt. Das Bundesverwaltungsgericht hat die Entscheidung am 4. April 2012 bestätigt. Die zuständige Genehmigungsbehörde hat die entsprechende Regelung im Planfeststellungsbeschluss korrigiert. Der Forderung, den Planfeststellungsbeschluss im Hinblick auf die neue Landebahn zu überarbeiten, ist man insofern nachgekommen. Der Ausschuss befürwortet die einzelfallbezogene Beurteilung, inwieweit Betriebsbeschränkungen notwendig sind an jedem einzelnen Flughafen.

Belohnungssysteme: Der Ausschuss weist darauf hin, es bestehen bereits Belohnungssysteme für leise Flugzeuge. Laute Maschinen werden somit indirekt belastet. Grundlage sind die Entgeltordnungen für die Verkehrsflughäfen. Danach werden Lande- und Startentgelte lärm- und emissionsabhängig erhoben.

Wertverlust Immobilien: Der Ausschuss stellt fest, dass Entschädigungsansprüche, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ermittelt wurden, nach allgemeinen Entschädigungsgrundsätzen ausgeglichen werden. Darüber hinaus enthält das Fluglärmschutzgesetz (§§ 8 f.) Entschädigungsregelungen. Im August 2013 ist die Flug-

noch Pet 1-17-12-9601-040048

lärm-Außenwohnbereichsentschädigungs-Verordnung in Kraft getreten. Auf dieser Grundlage können Grundeigentümer mit einer einmaligen Zahlung des Flugplatzhalters entschädigt werden, wenn der Außenwohnbereich wegen der Fluglärmbelastung nur eingeschränkt nutzbar ist.

Der Petitionsausschuss macht darauf aufmerksam, die Fraport AG führt freiwillig das sogenannte Casa-Programm durch. Das Unternehmen bietet Ausgleichszahlungen oder Ankaufsmöglichkeiten an für Immobilien, die mit weniger als 350 Metern Höhe überflogen werden. So wird Eigentümern entgegengekommen, die Grund und Boden in der Einflugschneise vor der Diskussion um den Ausbau erworben haben. Das Programm hat ein Volumen von rund 50 Mio. Euro.

Abschließend weist der Petitionsausschuss darauf hin, die in den Petitionen angesprochenen luftverkehrspolitischen Probleme werden fortlaufend in den verschiedenen parlamentarischen Gremien des Deutschen Bundestages beraten. Auch wurde eine Vielzahl parlamentarischer Anfragen an die Bundesregierung gestellt. Im Mittelpunkt stehen dabei Fragen zu Flugrouten, Lärmbelastung und Nachtflugverbot. Die entsprechenden Dokumente können unter www.bundestag.de eingesehen werden.

Der Ausschuss begrüßt die Absicht der Bundesregierung, neben den anderen Verkehrslärmquellen auch den Fluglärm anzugehen. Hierbei gilt es, vorrangig an der Lärmquelle anzusetzen, technische Innovationen voranzubringen und auf eine Flottenmodernisierung hinzuwirken. Besiedelte Flächen sind optimal und lärmarm zu überfliegen. Der Ausschuss befürwortet die beabsichtigte Revision der Grenzwerte des Fluglärmschutzgesetzes, die Schaffung eines transparenten Verfahrens zur frühen Information und Beteiligung betroffener Anwohner und Kommunen, eine stärkere Differenzierung im Luftverkehrsgesetz nach Flugzeugtypen, eine deutlichere Spreizung der Tag- und Nachttarife bei lärmabhängigen Flughafenentgelten, und den Einsatz für eine Verschärfung der Lärmzulassungsgrenzwerte für neue Flugzeuge auf internationaler Ebene.

noch Pet 1-17-12-9601-040048

Im Ergebnis der parlamentarischen Prüfung empfiehlt der Ausschuss, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen teilweise entsprochen worden ist.

Der von der Fraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gestellte Antrag, die Petition der Bundesregierung – dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – zur Erwägung zu überweisen, ist mehrheitlich abgelehnt worden.