



Wortprotokoll der 59. Sitzung

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Berlin, den 24. Februar 2016, 11:00 Uhr
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1
Paul-Löbe-Haus
Raum E 600

Vorsitz: Martin Burkert, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Einzigiger Tagesordnungspunkt

Seite 3

Gesetzentwurf der Bundesregierung

**Entwurf eines Fünfzehnten Gesetzes zur
Änderung des Luftverkehrsgesetzes**

BT-Drucksache 18/6988

Federführend:

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Mitberatend:

Innenausschuss

Verteidigungsausschuss

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsi-
cherheit

Ausschuss für Tourismus

Gutachtlich:

Parlamentarischer Beirat für nachhaltige Entwicklung

Berichterstatter/in:

Abg. Herbert Behrens [DIE LINKE.]

Anlage: Stellungnahmen der Experten **Seite 23**

**Mitglieder des Ausschusses**

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
CDU/CSU	Behrens (Börde), Manfred Bellmann, Veronika Bilger, Steffen Donth, Michael Fischer (Hamburg), Dirk Funk, Alexander Holmeier, Karl Jarzombek, Thomas Kammer, Hans-Werner Lach, Günter Lange, Ulrich Lietz, Matthias Ludwig, Daniela Obner, Florian Schnieder, Patrick Sendker, Reinhold Storjohann, Gero Viesehon, Thomas Wichtel, Peter Wittke, Oliver	Beermann, Maik Berghegger, Dr. Andre Dörflinger, Thomas Freudenstein, Dr. Astrid Jörrißen, Sylvia Jung, Xaver Koeppen, Jens Mayer (Altötting), Stephan Möring, Karsten Ostermann, Dr. Tim Pahlmann, Ingrid Rainer, Alois Rehberg, Eckhardt Schmidt (Ühlingen), Gabriele Sorge, Tino Stracke, Stephan Vaatz, Arnold Vogel (Kleinsaara), Volkmar Wendt, Marian
SPD	Burkert, Martin Dörmann, Martin Hagl-Kehl, Rita Hartmann, Sebastian Herzog, Gustav Klare, Arno Kömpel, Birgit Lühmann, Kirsten Malecha-Nissen, Dr. Birgit Rimkus, Andreas Sawade, Annette Schiefner, Udo Zierke, Stefan	Bartol, Sören Brase, Willi De Ridder, Dr. Daniela Groß, Michael Hagedorn, Bettina Hitschler, Thomas Kahrs, Johannes Klingbeil, Lars Nissen, Ulli Post (Minden), Achim Raatz, Dr. Simone Rossmann, Dr. Ernst Dieter Rützel, Bernd
DIE LINKE.	Behrens, Herbert Groth, Annette Leidig, Sabine Lutze, Thomas	Claus, Roland Lenkert, Ralph Menz, Birgit Wawzyniak, Halina
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Gastel, Matthias Kühn (Dresden), Stephan Tressel, Markus Wilms, Dr. Valerie	Ebner, Harald Krischer, Oliver Kühn (Tübingen), Christian Röbner, Tabea



Einzigiger Tagesordnungspunkt

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Fünfzehnten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes

BT-Drucksache 18/6988

Vorsitzender: Herzlich Willkommen zu unserer öffentlichen Anhörung zum Luftverkehrsgesetz! Ich begrüße Sie alle recht herzlich und darf folgende Sachverständige vorstellen und begrüßen: Frau Dr. Ulrike Funk, Fachbereichsleiterin Recht, Wirtschaft und Bodenverkehrsdienste in der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen, Herrn Prof. Dr. Nikolaus Herrmann, Direktor des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung, Frau Franziska Heß, Fachanwältin für Verwaltungsrecht, Kanzlei Baumann Rechtsanwälte, Herrn Thomas Jühe, Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen, Herrn Jörg Mendel, Präsident des Luftfahrt-Bundesamtes, Herrn Matthias von Randow, Hauptgeschäftsführer des Bundesverbandes der Deutschen Luftverkehrswirtschaft und Herrn Walter Schoefer, Geschäftsführer der Flughafen Stuttgart GmbH. Ihnen allen ein herzliches Willkommen! Ich darf Ihnen danken, dass Sie schriftliche Stellungnahmen eingereicht haben. Diese wurden als Ausschussdrucksachen 18(125)302 A-F verteilt. Sie liegen hier auch aus und sind wie immer auch im Internet abrufbar.

Die Anhörung soll nach folgendem Verfahren ablaufen: Wir gehen davon aus, dass es mindestens drei Fragerunden geben wird und wir haben uns darauf verständigt, dass es keine Eingangsstatements der Sachverständigen geben soll. Wir werden also gleich mit der ersten Fragerunde beginnen, der sich in Abhängigkeit von der verfügbaren Zeit mehrere Fragerunden anschließen werden. In jeder Fragerunde können die Ausschussmitglieder, die sich zu Wort melden, jeweils bis zu zwei Fragen an bis zu zwei Sachverständige stellen. Aufgrund eines Beschlusses der Obleute bitte ich die Fragesteller, sich auf eine Redezeit von drei Minuten zu beschränken. Die abgelaufene Zeit wird auf den Bildschirmen angezeigt. Die angesprochenen Sachverständigen antworten dann immer unmittelbar auf die Fragen. Und anschließend kommt dann der nächste Fragesteller an die Reihe. Es ist ein Zeitrahmen von eineinhalb Stun-

den angestrebt. Spätestens nach zwei Stunden müssen wir die Anhörung beenden, weil dann die Debatte zu den Ereignissen in Clausnitz und Bautzen im Plenum des Deutschen Bundestages beginnt. Ich setze das Einverständnis des Ausschusses voraus, dass nach der ersten Fragerunde auch Mitglieder der mitberatenden Ausschüsse Fragen stellen können. Es erhebt sich kein Widerspruch, dann ist das so beschlossen. Von der öffentlichen Anhörung werden wir – wie üblich bei solchen Anhörungen – ein Wortprotokoll erstellen, das den Sachverständigen und allen Interessierten im Internet zugänglich sein wird. Das Protokoll wird in der 10. Kalenderwoche zwischen dem 7. und 12. März verteilt werden. Die abschließenden Beratungen des Gesetzentwurfs sind für den 16. März 2016 vorgesehen, sodass das Protokoll rechtzeitig vorliegen wird.

Der Kollege Kühn hat noch eine Frage? Bitte schön!

Abg. **Stephan Kühn** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Wir haben am Freitag als Mitglieder des Ausschusses eine Ausschussdrucksache 18(15)303 – einen Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD zur 15. Novelle des Luftverkehrsgesetzes bekommen. Und dem Schreiben nach soll dieser Änderungsantrag heute auch Gegenstand der Anhörung sein. Das wollte ich nochmal rückfragen, denn es ist ja ein sehr umfangreicher Änderungsantrag, der weitere Aspekte in die Luftverkehrsnovelle als Gegenstand einführt, beispielsweise den Aufbau einer flugmedizinischen Datenbank, Kontrollen des Luftverkehrspersonals in Sachen Medikamente, Alkohol usw. Wenn wir das vorher gewusst hätten, hätten wir natürlich durch die Wahl der Experten, die wir benannt haben auf diese Aspekte, die bisher in dem Gesetzentwurf nicht enthalten waren, eingehen können. Das konnten wir jetzt nicht. Ich habe es so verstanden, dass der Änderungsantrag jetzt auch Gegenstand der Anhörung sein soll. Dann würden wir beantragen, da es uns nicht vorher, als wir über die Anhörung gesprochen haben, bekannt war, wir daher bei der Referentenwahl keine Möglichkeit hatten, beispielsweise die Datenschutzbeauftragte einzuladen und der Änderungsantrag datenschutzrelevante Aspekte in Größenordnungen enthält, siehe Selbstbefassung zum Thema „Bericht der Task Force nach



dem Germanwings-Absturz“, dass wir als Ausschuss die Bundesdatenschutzbeauftragte bis zur nächsten Sitzung – Sie hatten ja gesagt, am 16. März wollen wir das Thema abschließend behandeln – um eine Stellungnahme zu dem Änderungsantrag zu den datenschutzrechtlichen Regelungen bitten, damit wir das dann nochmal entsprechend würdigen können. Wir hatten heute keine Möglichkeit, die Datenschutzbeauftragte zuzuladen. Das wäre mein Verfahrensvorschlag, damit wir hier auch diesen Änderungsantrag entsprechend bewerten können.

Vorsitzender: Ich denke, da spricht überhaupt nichts dagegen, wenn man die Datenschutzbeauftragte dazu auch nochmal hört. Wir werden das dann schriftlich machen, dann brauchen wir sie nicht extra einzuladen. Es sei denn, der Bericht ergibt so viel, dass jemand dann beantragt sie einzuladen. In dem Sinne können wir so verfahren. Dann würde ich jetzt gleich in die erste Runde gehen. Das Wort hat die CDU/CSU-Fraktion, der Kollege Lange.

Abg. **Ulrich Lange** (CDU/CSU): Herr Vorsitzender, verehrte Kolleginnen und Kollegen, meine Damen und Herren Sachverständige! Auch wir begrüßen Sie natürlich ganz herzlich zu dieser Anhörung. Der Kollege Kühn hat ja einen Punkt schon angesprochen. Wir hatten am 27. Januar hier die Vorstellung des Berichtes der Task Force und wir haben als Koalition, auch auf der Basis dieses Berichtes, noch die eine oder andere Überlegung angestellt, die jetzt in dem Änderungsantrag zu dem eingebrachten Gesetzentwurf mit zum Ausdruck kommt. Bei der Änderung geht es uns im Wesentlichen um zwei Punkte: Das sind die Suchtmittelkontrollen und die Optimierung der Transparenz der Tauglichkeitsuntersuchung. Andere Punkte waren im Gesetzentwurf bereits enthalten. Ich habe jetzt zwei Fragen an Herrn Mendel, an das LBA. Einmal eine Frage zum Komplex Tauglichkeit von Flugpersonal. Herr Mendel, wie bewerten Sie diesen – gerade schon angesprochenen – Ansatz zur besseren Transparenz der Untersuchungshistorie? Also die Stichworte flugmedizinische Datenbank, Abkehr von der Pseudonymisierung, Ärztehopping vermeiden. Das ist die eine Frage.

Dann eine zweite Frage: Wir haben hier auch mit diesem Gesetzentwurf und dem Änderungsantrag

eine Regelung zum Thema „Landeplätze für Hubschrauber“. Es geht mir jetzt um den Themenkomplex „Landestellen auf Gebäuden“. Halten Sie es für machbar, dass sich das LBA konkrete Landestellen im Rahmen einer Einzelfallprüfung vornimmt und die Einhaltung der Sicherheitsvorgaben dort ganz konkret im Einzelfall überprüft und dann solche Landestellen auf Gebäuden auch genehmigen kann?

Vorsitzender: Herr Mendel, bitteschön!

Jörg Mendel (Luftfahrt-Bundesamtes, LBA): Sehr geehrter Herr Lange, sehr geehrte Damen und Herren, guten Morgen! Ich möchte zunächst auf die zweite Frage eingehen. Es handelt sich um die Landestellen im öffentlichen Interesse, „Public Interest Sites“ ist der Terminus auf Englisch. Dabei handelt es sich nicht um genehmigte Hubschrauberlandeplätze nach § 6 LuftVG, sondern um eine andere Form, wo eben diese sehr umfangreiche Genehmigung nach § 6 nicht gemacht wird. Es ist so, dass das LBA nicht einzelne Landestellen genehmigt. Das sind ungefähr 1.400. Das können wir nicht leisten, uns jede Einzelne anzuschauen. Aber auf Gebäuden, auf Dächern sind es sehr viel weniger. Ich kann klar sagen, dass wir in der Lage sind, uns diese heute bereits bestehenden Landeplätze auf Dächern im Rahmen einer Einzelfallprüfung anzusehen. Zum Verständnis möchte ich noch erklären, dass wir nicht den Platz des Betreibers, also Krankenhauses genehmigen, sondern wir gestatten einem Hubschrauberunternehmen, dort Anflüge zu machen. Zu diesem Zweck können wir uns diese relativ überschaubare Anzahl an Plätzen ansehen. Es ist auch geplant, dass die vorhandenen Unternehmen, das sind nicht so viele, es sind – glaube ich – acht Stück, dass die gemeinsam uns einen Katalog mit den Stellen vorlegen, die sie anfliegen werden. Es gibt auch schon eine Arbeitsgruppe, wo die zusammenarbeiten, ADAC, Deutsche Rettungsflug und andere. Wir werden uns dann diese bestehenden Landeplätze auf Dächern ansehen und sie dann in den Katalog aufnehmen, wenn die Voraussetzungen erfüllt sind. Und die Voraussetzungen sind die, die in dem Gesetzentwurf in der Anlage 8 enthalten sind. Also 15x15 Meter, ein H in der Mitte, eine Windfahne usw. Wenn das gegeben ist und auch Hubschrauber mit Flugleistungsstufe 2 dort



anfliegen, dann kann es sein, dass wir das auch genehmigen werden. Wir werden es uns auf jeden Fall angucken.

Die zweite Frage, das Luftfahrtbundesamt als die Fachbehörde in Deutschland für Flugmedizin – früher waren es ja auch die Länder für Klasse 2, das ist inzwischen alles beim LBA. Klasse 2 sind also nicht die Berufspiloten, Klasse 1 sind Berufspiloten. Wir sind für beide zuständig. Wir begrüßen außerordentlich diesen Änderungsantrag, wo zahlreiche positive Änderungen enthalten sind. Einmal der Wegfall der Pseudonymisierung. Es wurde dort gerade eben schon von MdB Kühn die Pseudonymisierung, der Datenschutz angesprochen. Dazu möchte ich klarstellen, dass das, was zukünftig, wenn dieser Änderungsantrag beschlossen ist, an uns gemeldet wird, im LBA nicht jedem zugänglich ist. Sondern wir haben Mediziner im Luftfahrtbundesamt, ausgebildete Ärzte, die sind alle öffentliche Bedienstete, die zur besonderen Verschwiegenheit verpflichtet sind. Das heißt, das ist ein ganz eng begrenzter Personenkreis, der überhaupt Zugang zu diesen Daten hat, und es handelt sich dabei um Ärzte. Das ist also unserer Auffassung nach mit dem Datenschutz vereinbar. Es wird auch von der EU gefordert, in entsprechenden EU-Verordnungen, die seit über zwei Jahren in Kraft sind. Wir sind dazu verpflichtet, uns diese Dinge anzusehen und auch entsprechende Aufsicht in den Arztpraxen zu führen. Nach der gegenwärtigen Rechtslage haben wir kein Betretungsrecht für Praxen niedergelassener Fliegerärzte, sondern nur bei fliegerärztlichen Zentren. Das ist auch eine Änderung, die kommen soll, dass wir dort Zutrittsrecht haben. Wir werden also unsere Kontrollen ausweiten. Ein anderer sehr positiver Effekt dieser geplanten Gesetzesänderung ist der Transfer ins Ausland. Es kommt gelegentlich vor, dass Piloten, weil sie den Arbeitgeber wechseln, z.B. bei Ryanair in Irland fliegen, ihre Lizenz von der deutschen Behörde zur ausländischen Behörde transferieren wollen. Dann benötigen sie von uns eine Bestätigung, dass die medizinischen Unterlagen, die Historie, vollständig sind. Das können wir derzeit nicht leisten, weil wir diesen Überblick nicht haben. Das wird aber zukünftig möglich sein.

Ein weiterer Gesichtspunkt, Sie sprachen das auch an, Herr Lange, ist das Ärztehopping. Es ist so, dass es derzeit möglich ist, dass ein Pilot oder Flugschüler sich zu einem Fliegerarzt begibt und

dann die Behandlung abbricht. Also beispielsweise, weil der Fliegerarzt sagt „ja, da habe ich Bedenken, da müssen wir mal das und das noch untersuchen“. Und derjenige sagt dann: „Ach, dann habe ich aber kein Interesse mehr, dann gehe ich“. Dann geht er zum nächsten Arzt usw., bis er schließlich einen findet, der ihn gesundschreibt. Das können wir derzeit nicht effektiv unterbinden. Das ist aber nach EU-Recht gefordert. Es ist auch sinnvoll, dass wir das machen. Und dazu wird uns dieser Gesetzentwurf in die Lage versetzen. Wir planen eine Ausschreibung für ein elektronisches System, für ein Softwaresystem. Da gibt es verschiedene Anbieter auf dem Markt. Wir haben schon einen Leistungskatalog erarbeitet, den wir dann zeitnah auch veröffentlichen werden. Es wird eine europaweite Ausschreibung geben. Die Planung ist, dass wir dann ein solches System beschaffen, welches umfassend die Behörde in die Lage versetzt, dieses Thema „Flugmedizin“ in den Griff zu bekommen und EU-konform zu bearbeiten. Zahlreiche EU-Länder – ich glaube es sind 16 – haben schon ähnliche Systeme. Einige haben auch eigene entwickelt. Da wird das dann nicht mehr möglich sein. Wenn also dann in diesem Beispiel, was ich gerade brachte, ein Pilot oder Flugschüler sich zu einem Fliegerarzt begibt und er erstmalig diesen Namen im System eingibt, dann ist dieser Name da drin. Und wenn er zum Nächsten geht, kommt sofort so eine Art „red flag“ und dann weiß man „Aha, da war schon mal was“. Das ist also etwas, was wir leider momentan noch nicht machen können. Insofern, aus meiner fachlichen Sicht, begrüßen wir ganz außerordentlich, dass die Gesetzänderung geplant ist. Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke, Herr Mendel. Dann kommt für die Fraktion DIE LINKE. der Kollege Behrens.

Abg. **Herbert Behrens** (DIE LINKE.): Lassen Sie uns zum Thema kommen, denn angesichts des Umfangs der Änderungen des Luftverkehrsgesetzes – denke ich mal – wäre es eigentlich angebracht gewesen, das noch ausführlicher zu machen, als wir es jetzt schon haben. Wir haben ja eben schon die Frage „Datenschutz“ geklärt, dass wir nicht angemessen darüber beraten können. Wir versuchen es jetzt in der laufenden Beratung hinzukriegen. In der Anhörung wäre es natürlich



genauso interessant gewesen, dazu nochmal weitere Aspekte zu thematisieren. Wenn es hier nicht nur um UVP und FHH-Prüfung geht, sondern auch um die Übertragung der Zulassung militärischen Fluggerätes – darum geht es ja auch – an Private und um die weitere Liberalisierung der Bodenverkehrsdienste. Also all das ist in diesem Artikelgesetz enthalten. Also das hat es schon in sich. Da wäre unter Umständen dann doch ein bisschen mehr Zeit auch schön gewesen. Haben wir geklärt. Sie sehen aus unseren Änderungsanträgen, auf welchen Punkt wir uns insbesondere konzentriert haben. Das ist nämlich der § 8 des Luftverkehrsgesetzes. Wir sind der Auffassung, dass die Bundesregierung hier nicht mehr getan hat, als lediglich der EU-Kommission aufgrund des laufenden Vertragsverletzungsverfahrens ein paar Zugeständnisse zu machen. Im Sinne von substanziellen Verbesserungen für Mensch und Umwelt hat sich allerdings nichts getan. Das ist unsere Auffassung.

Zweitens sind wir skeptisch, ob die unionsrechtlichen Probleme wirklich gelöst sind. Aber dazu kann sicherlich die Sachverständige Frau Heß etwas sagen. Darum meine beiden Fragen an Frau Heß.

Erstens: Wird sich Ihrer Meinung nach zukünftig für die von Fluglärm betroffenen Menschen durch den Gesetzentwurf etwas substanziell verbessern? Und wird der Schutz von Natura 2000-Gebieten in Anbetracht der unionsrechtlichen Vorgaben ausreichend gewürdigt?

Zweitens: Inwieweit ist Ihrer Einschätzung nach der vorliegende Gesetzentwurf eine Grundlage für die Einstellung des laufenden Vertragsverletzungsverfahrens gegen die Bundesrepublik Deutschland? Und mit welchen legislativen Maßnahmen könnten die unionsrechtlichen Bedenken der EU-Kommission am ehesten ausgeräumt werden?

Vorsitzende: Die Fragen gehen an Frau Heß. Bitte!

Franziska Heß (Kanzlei Baumann Rechtsanwälte): Ich bedanke mich sehr für die Einladung und die Gelegenheit hier Stellung nehmen zu können. Ich fange unmittelbar an, auf die einzelnen Fragen einzugehen. Ich beginne zunächst mit der Frage „Wird sich künftig durch das Gesetz substanziell

etwas im Bereich des Fluglärmschutzes verändern?“. Ich meine, das ist nicht der Fall. Und dafür gibt es verschiedene Gründe. Zunächst ist zu sehen, dass die Änderung von § 8 Absatz 1 durch die Einfügung der Sätze 4 bis 5, die jetzt vorgesehen sind, im Prinzip im Wesentlichen eine Kodifikation, also eine Übernahme der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, ausgehend von den Urteilen zum Berliner Flughafen vom 31. Juli 2012, vollzieht. Da ist zunächst zu bemerken, dass sich die Änderung des Luftverkehrsgesetzes nur auf die Zukunft bezieht, das heißt, auf alle künftigen Ausbauprojekte, für die eine Planfeststellung oder eine luftrechtliche Genehmigung erforderlich ist. Da wird es erforderlich sein, nicht nur die sogenannten Flugrouten der Großplanung in die Betrachtung einzubeziehen, sondern diese auf einen sogenannten Einwirkungsbereich des Flughafens zu erstrecken, der nach der Rechtsprechung eben dadurch gekennzeichnet ist, dass ermittelt werden muss, wo rechtlich oder tatsächlich Flugverfahren nicht ausgeschlossen sind. Dies bedeutet, dass – das habe ich gerade schon angesprochen – wir nur eine Wirkung des Gesetzes für die Zukunft haben. Hinzu tritt, dass der Gesetzentwurf vorsieht – zumindest kann man ihn so interpretieren, wie man vielleicht an den unterschiedlichen Stellungnahmen der Sachverständigen sieht: Es ist zunächst fraglich, ob denn der Umgriff der Umweltverträglichkeitsprüfung an den Lärmgrenzwerten des Fluglärmschutzgesetzes orientiert wird oder nicht. Sollte eine solche Orientierung im Gesetzentwurf drinstecken – ich meine, man kann es auch anders interpretieren – sollte das aber gemeint sein, müssten wir davon ausgehen, dass nach wie vor dieses Gesetz nicht die Zustimmung der Kommission finden könnte, da die Umweltverträglichkeitsprüfung ausdrücklich auch so genannte Vorsorgeaspekte zu umfassen hat, und damit auch eine Betrachtung derjenigen Bereiche erforderlich ist, wo nur so genannte abwägungserhebliche Fluglärmbeeinträchtigungen auftreten. Das Fluglärmschutzgesetz selber markiert aber eben bereits die Schwelle der Unzumutbarkeit. Das ist der erste Punkt. Darüber hinaus halte ich es für bedenklich, wenn in der Gesetzesbegründung ausgeführt wird, dass die Grobplanung der Flugverfahren ein besonderes Gewicht haben soll. Es mag aus Praktikabilitätsgründen, jedenfalls im Bereich der Umweltverträglichkeitsprüfung, möglicherweise noch funktionieren, dass man sagt: Die vertieften Betrachtungen mache ich



nur für diejenige abgestimmte Grobplanung, die sich im Planfeststellungsverfahren als realistisch darstellt. Spätestens dann, wenn es um die Prüfung der Auswirkungen für eine FFH-Verträglichkeitsprüfung geht, reicht eine große Grobplanungsbetrachtung nicht aus. Das ergibt sich bereits aus der aktuellen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, also den Urteilen beispielsweise vom 12. November 2014 und vom 18. Dezember 2014 zu der Müggelsee-Route bzw. einer weiteren Flugroute für den Berliner Flughafen. Da hat das Bundesverwaltungsgericht keinen Zweifel dran gelassen, dass eine FFH-Verträglichkeitsprüfung, und zwar unabhängig davon, was in einem evtl. Planfeststellungsverfahren alles geprüft wurde, jedenfalls dann durchzuführen ist, wenn diese konkrete Routenführung und diese konkrete Beeinträchtigung eines FFH oder Vogel-schutzgebietes zuvor nicht betrachtet worden ist. Von der praktischen Relevanz her muss man sehen: die großen Ausbauprojekte sind – jedenfalls für den Moment – erstmal gelaufen. Das heißt, die Frage, wann der erste Anwendungsfall dieser Gesetzänderung eintreten wird, ist noch offen. Die eigentlich drängenden Probleme in der Praxis haben wir aber in den Fällen, wo wir über Bestands-flughäfen reden, an denen ohne eine bauliche Änderung die planfeststellungs- oder genehmigungspflichtig ist, die Flugverfahren geändert werden. Da fehlt es nach wie vor an geeigneten Beteiligungsvorschriften. Man sollte aus meiner Sicht auch die Gelegenheit nutzen, um zumindest für wesentliche Flugverfahrensänderungen, worauf auch der Sachverständigenrat für Umweltfragen hingewiesen hat, wenigstens für diejenigen Flugverfahrensänderungen, die zu einer signifikanten Verschiebung der Schalllast führen und zu neuen Betroffenen in der Bevölkerung, die bisher nicht geprüft worden sind, eine entsprechende Beteiligung vorzusehen. Das zunächst zu dem ersten Fragenkomplex, also zu der Frage, inwieweit wird künftig der Schutz vor Fluglärm verbessert. Wie gesagt, eine isolierte Änderung der Flugverfahren an den Flughäfen, wird nach wie vor nicht geregelt. Hier muss man auch sehen, dass die entsprechenden Klageverfahren, die bisher gegen Flugroutenfestsetzungen gelaufen sind, im Wesentlichen gerade diese Fälle betrafen, eben die Fälle, wo keine Planfeststellung oder Genehmigung vorausgegangen war, sondern es um eine so genannte isolierte Flugverfahrensänderung geht.

Was die FFH-Verträglichkeitsprüfung betrifft –

habe ich schon angesprochen –, habe ich erhebliche Bedenken, dass eine Begrenzung auf die Grobplanung vor der EU-Kommission bestehen wird. Der Gesetzgeber sollte mindestens in der Gesetzesbegründung darstellen, dass im Zweifel eine FFH-Verträglichkeitsprüfung auch bei einer isolierten Flugverfahrensänderung erforderlich ist, und zwar unmittelbar aus unionsrechtlichen Gründen. Das liegt daran, dass die Projektbegriffe der UVP-Richtlinie und der FFH-Richtlinie unterschiedlich sind. Der Projektbegriff der FFH-Richtlinie ist viel weiter. Das heißt, wir brauchen keine bauliche Änderung oder ähnliches, sondern in dem Moment, wo durch ein Flugverfahren durch Überflug erhebliche Beeinträchtigungen eines Gebietes nicht ausgeschlossen werden können, muss unter Beteiligung der Umweltverbände eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt werden.

Wenn Sie mich also fragen, dritte Frage, was ist Grundlage, oder ob es möglich ist, auf Basis des jetzigen Gesetzentwurfes das Vertragsverletzungsverfahren einzustellen, würde ich ganz klar sagen: nein. Es wird nämlich ein ganz wesentlicher Punkt übersehen. Die Tatsache, dass dieses Gesetz nur für die Zukunft wirkt, führt dazu, dass sie die Praxis, die an deutschen Verkehrsflughäfen im Prinzip seit Ablauf der Umsetzungsfrist für die UVP-Richtlinie angewendet wurde, nämlich im Falle einer wesentlichen Änderung oder auch einer Anlegung des Flughafens nur die Grobplanung der Flugrouten zu betrachten und diesen gesamten Einwirkungsbereich nicht einzubeziehen, nur für die Zukunft abstellen. Die Verstöße, die hier bereits in der Vergangenheit eingetreten sind, bleiben unbewältigt. Ich meine, die EU-Kommission hat zuletzt in ihrem Vertragsverletzungsverfahren wegen des Umweltrechtsbehelfsgesetzes, was in dem bekannten Urteil des EuGH vom 15. Oktober 2015 geendet ist, ganz klar dokumentiert, dass sie nicht bereit ist, Verstöße der Mitgliedstaaten gegen Unionsrecht in der Vergangenheit zu akzeptieren. Und schon aus Vorsichtsgründen, um hier nicht zu riskieren, dass es für die Flughäfen Probleme gibt, weil sich im Nachhinein herausstellt, dass vielleicht die eine oder andere Planfeststellung oder Genehmigung eben nicht unter Betrachtung des gesamten Einwirkungsbereichs vorgenommen wurde, meine ich, sollte man hier vorsorglich bei wesentlichen Änderungen von Flugverfahren eine Umweltverträglichkeitsprüfung als Nachholungsverpflichtung vorsehen.



Vorsitzender: Danke, Frau Heß! Für die SPD-Fraktion der Kollege Rimkus.

Abg. **Andreas Rimkus** (SPD): Liebe Sachverständige, vielen Dank für die umfangreichen schriftlichen Stellungnahmen, die Sie uns haben zukommen lassen. Sehr hilfreich für die Vorbereitung und auch für die Fragestellung! Ich möchte mich in der ersten Runde auf den § 8 Absatz 1 konzentrieren und eine Frage an Frau Dr. Funk stellen, vor dem Hintergrund, dass die Formulierungen in Bezug auf Planfeststellungen von wesentlichen Veränderungen sprechen und der Tatsache, dass an Flughäfen ständig bauliche Maßnahmen stattfinden, die ja nicht immer im direkten Kontext von Flugverfahren oder An- und Abflügen stehen: Sind Sie der Auffassung, dass die Formulierungen, so wie sie im Gesetzestext stehen, aber auch im Änderungsantrag, hinreichend präzise sind?

Und an Herrn Schoefer, von der Grundsätzlichkeit, wenn Flugrouten im Planfeststellungsverfahren für zukünftige Fragen festgestellt werden sollten, wie schätzen Sie denn aus der Praxis die Auswirkungen entsprechend ein? Auch in der Hinsicht auf die Frage von baulichen Änderungen, die zurzeit stattfinden, aber auch in Zukunft stattfinden könnten.

Vorsitzender: Danke! Frau Dr. Funk, bitteschön!

Dr. Ulrike Funk (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV)): Ich möchte mich vorab bedanken für die Einladung, für die Gelegenheit zur Stellungnahme. Herr Rimkus, zu Ihrer Frage: Vorab die ganz klare Botschaft, dass die ADV-Position ist, dass es diese Änderung von § 8 Absatz 1 nicht braucht. Ganz klare Botschaft! Dieses Vertragsverletzungsverfahren, das damit beendet werden soll, bei dem hätten wir uns gewünscht, dass es durch Widerstand, durch klare Ansage des BMVI beendet wird, indem formuliert wird, dass das deutsche Planungsrecht EU-rechtskonform ist. Dazu hätte sich das BMVI auf Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts stützen können, die nach Bekanntwerden des Vertragsverletzungsverfahrens ergangen sind und in denen uns das Bundesverwaltungsgericht ganz klar attestiert hat, dass hier eine entsprechende Europarechtskonfor-

mität vorliegt und das Vertragsverletzungsverfahren ins Leere geht. Insofern war unsere Position: bitte nicht den § 8 anfassen!

Der nächste Punkt, den ich hier unbedingt machen möchte ist, und hier bin ich bei Ihrer Frage, Herr Rimkus, dass die vorgenommenen Änderungen über das hinausgehen, was uns die Rechtsprechung ins Stammbuch geschrieben hat. Die Rechtsprechung – hier gehe ich auf Frau Heß mit einem Nebensatz ein – hat hier wirklich ausformuliert, dass die Probleme, die wir haben, mit dem vorhandenen Gesetzestext bewältigt werden können. Alles was über die Rechtsprechung hinausgeht, und da haben wir verschiedene Formulierungen in unserer Stellungnahme angesprochen, verwässert die Klarheit unseres Luftverkehrsgesetzes im § 8, verwässert die vorhandene Rechtsprechung, dass wir die Probleme, die wir in der Vergangenheit hatten, da gibt es auch nichts schönzureden, ich schaue auch Richtung Hauptstadtflughafen, mit dem § 8 bewältigen können, so wie er liegt und steht und wie wir die Rechtsprechung dazu haben. Eine ganz klare Ansage der ADV, dass wir so einen – ganz krass formuliert – Sündenfall, wie wir es in Berlin hatten, nicht mehr erleben werden. Wir werden München eröffnen, wenn es zum Bau der 3. Startbahn kommt. Ich sage Ihnen, dass nach meiner Einschätzung 95 Prozent der Verfahren so abgewickelt werden, wie es in der Grobplanung zugrunde gelegt ist. Deswegen, Herr Rimkus, zurück zu Ihrer Frage, die Aussage von mir, dass die Formulierungen verwässern, und insofern wegführen von der Rechtssicherheit, die wir hier durch Gesetz plus Rechtsprechung haben und die wir brauchen. Und zwar nicht vorweg die Flughäfen, die brauche ich natürlich auch, sondern vorweg die lärmbeeinträchtigten Bürger, die wissen müssen, was auf sie zukommt, und die nicht wieder über Jahre hinweg warten wollen, bis eine neue Rechtsprechung sich an nicht ganz präzisen Formulierungen entwickelt hat. Damit ist niemandem gedient und deswegen wenden wir uns gegen diese Formulierungen, die uns zu schwammig sind, und haben Änderungsvorschläge schriftlich vorgelegt. Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke! Dann kommt Herr Schoefer.

Walter Schoefer (Flughafen Stuttgart GmbH): Ich



bin jetzt seit 17 Jahren Geschäftsführer am Flughafen Stuttgart und auch schon seit über 12 Jahren Vorsitzender des Fachausschusses Recht und Sicherheit bei der Arbeitsgemeinschaft der Deutschen Verkehrsflughäfen, also bei unserem ADV-Verband. Ich sehe hier das Zusammenspiel – und das ist ein relativ komplexes Zusammenspiel – von dem Thema Lärm und Lärmschutz. Und das ist ein ganz wichtiges Anliegen. Flughäfen und Luftverkehr können ohne eine vernünftige Bewältigung dieses Spannungsfeldes künftig gar nicht vernünftig entwickelt werden. Ich kann Ihnen versichern, die Flughäfen sind nicht nur sehr daran interessiert, sondern tun auch sehr viel dafür, mit Freiwilligenprogrammen usw., dass wir im Grunde dort etwas hinbekommen. Das, was aber jetzt als Gesetzentwurf vorgelegt wird, wird in der Praxis – nach meiner Auffassung – gravierende Folgen haben. Da würde ich auch Frau Heß so nicht zustimmen wollen. Das erste ist: wir haben im Grunde in Deutschland nicht einen Zustand zu erwarten, dass es keine Planfeststellungsverfahren mehr gibt. Im Gegenteil, es wird Planfeststellungsverfahren geben, und zwar auf Grund dessen, dass wir im § 6 Absatz 4 des Luftverkehrsgesetzes eine Regelung vor uns haben, dass bei wesentlichen Änderungen entsprechende Planfeststellungserfordernisse ausgelöst werden. Das Bundesverwaltungsgericht hat dazu zwei wesentliche Bedingungen, Auslöseschwellen genannt. Das eine ist, wenn durch eine Maßnahme, und das kann auch eine rechtliche sein.... Denken Sie jetzt an Düsseldorf, wer den Angerlandvergleich aufbohrt, löst eine Planfeststellungsverpflichtung aus. Planfeststellung heißt, das gesamte System – es gibt da keinen Bestandsschutz – wird dann an Hand des derzeit rechtsgültigen Maßstabes gemessen. Also es muss nicht mal gebaut werden, dass man Planfeststellungen macht. Aber es wird in der Zukunft weitere – wegen wesentlicher Veränderungen – entsprechende Baunotwendigkeiten geben, und damit auch Planfeststellungsnotwendigkeiten. Wir haben mal versucht, zu erheben, wieviel das sein könnte. Wir rechnen aktuell oder unmittelbar bevorstehend mit fünf Verfahren. Wir rechnen mit weiteren Verfahren, größeren Verfahren, wenn es um Terminalanpassungen geht. Ich sage nur in dem Zusammenhang ein Stichwort: Wir haben den EU-Standard 3 für die MRKA-Geräte, das ist die automatisierte Reisegepäckkontrolle. Diese Geräte müssen einem neuen Sicherheitsstandard genügen. Die werden sehr viel größer und das wird

Ausbaunotwendigkeiten ergeben. Und wenn wir dann gleichzeitig nicht wollen, dass unsere Kapazitäten dadurch untergehen, sondern dass wir sie haben und im Grund das, was auch in unseren Anlagen drinsteckt, auch irgendwann mal abgeholt werden kann, dann werden wir in die Planfeststellung müssen. Es kommt ein zweiter Effekt hinzu: Nehmen Sie unseren mittelgroßen Flughafen Stuttgart, jetzt sechstgrößter in der Bundesrepublik. Wir hatten im Jahr 2007 165.000 Flugbewegungen. Wir haben heute noch 130.000, signifikant weniger. Wir waren schon auf 120.000 runter im Jahr 2013. Woher? Wir hatten früher eine Vielzahl von Anbietern im Markt. Und heute haben wir nur noch das „gelbe Lager“, wie wir sagen, – das ist die Lufthansa mit ihren Töchtern – und die AirBerlin im Linienflug. Es gibt dazu natürlich noch jede Menge Ferienanbieter, aber die beiden machen sehr große Anteile aus. Im Linienverkehr, war früher auf einem Flughafen wie Stuttgart ein klassisches Flugzeug der Canadair-Jet, ein 70- bis 100-Sitzer. Heute sehen wir Flugzeuge die unter A319 – also 150 Sitzen – überhaupt nicht mehr verkehren. Und meine Damen und Herren, das ist auch gut so. Denn durch weniger Flugbewegungen gab es natürlich auch weniger Umgebungsbelastung. Wir haben heute eine Auslastung gegenüber dem, was wir vor 10 Jahren hatten, von 107 Passagieren auf jedem Flug. Das hatte vor zehn Jahren der Flughafen Frankfurt. Der ist zwischenzeitlich natürlich weiter vorausgelaufen. Das heißt aber, wenn wir jetzt allein – Stichwort ‚mehr Bewegungen‘ – wieder auf das alte Niveau wollen, von 130.000 auf 160.000, dann kommen wir über die 15%-Schwelle raus. Das heißt, wenn wir das tun wollen, durch eine Änderung unserer Sicherheits-einbauten, dann kommen wir aus einem Grund, der eigentlich gar nicht kapazitätsorientiert ist, in die Notwendigkeit, dass wir Planfeststellung wahrscheinlich werden betreiben müssen. In dem Moment, wenn Planfeststellung betrieben werden muss, meine Damen und Herren, haben Sie im Grunde das gesamte Prüfungsprogramm auf dem Schirm. Das heißt, auch das Lärmschutzrecht muss dann in voller Breite abgeprüft werden. Da kann nun dieser § 8 Absatz 1 eine Rolle spielen, je nach seiner Abfassung. Das kann dramatisch werden! Wenn Sie im § 8 Absatz 1 Satz von ‚bestimmten schutzwürdigen Gebieten‘ sprechen, muss – wenn die Schutzwürdigkeit festgestellt ist – die Planfeststellungsbehörde ein Flugverbot anordnen. Das ist eine gebundene Entscheidung, sie hat



kein Ermessen. Das heißt, es kommt sehr darauf an, was man denn unter diesen besonders schutzwürdigen Gebieten versteht. Da kann man entweder sagen, man knüpft an den Text an. Im § 8 Absatz 1 Satz 3 haben Sie es – ich sagte Entwurf – im Grunde mit FFH, mit naturschutzrechtlichen Belangen von besonderer Bedeutung zu tun. Das ist soweit im Grunde nachvollziehbar. Es gibt da aber eine andere Vorschrift, nämlich den § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz. Viele sagen, es sei die Mutternorm des Immissionsschutzes, weil dort im Grunde geregelt ist, wie man mit konfligierenden Nutzungen umgeht. Dort sind auch bestimmte besonders schutzwürdige Gebiete definiert. Wenn Sie dort Ihre Anknüpfung nehmen, dann sind Sie auf einmal nicht mehr bei der Frage „Was darf nicht überflogen werden“ bei der Frage von FFH-Gebieten oder Natura 2000, sondern an allen Wohngebieten dran. Denn der § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz sagt, wenn sie auf der einen Seite eine industrielle Nutzung haben, eine stark emittierende industrielle Nutzung, und auf der anderen Seite haben Sie eine Wohngebietenutzung, dann soll man das räumlich trennen. Die Wohngebiete sind bestimmte besonders schutzwürdige Gebiete. Da aber unsere Siedlungssteuerung in den vergangenen Jahrzehnten so gut wie nicht funktioniert hat, jedenfalls nicht sehr überzeugend... Und da waren, mit Verlaub, die Landesparlamente und ihre Petitionsausschüsse immer kräftig dabei, die Ausnahmen dann von den eigentlichen Siedlungssteuervorschriften zuzulassen, bzw. so zu bitten, dass man dann doch alle möglichen Gebäude, sogar in unmittelbarer Nähe von Start- und Landeanlagen, zulässt, Mehrfamilienhäuser. Bei uns auf den Bildern ist das die berühmte vierte, fünfte Fruchtfolge. Der Bauer weiß nicht mehr, wo er investieren soll. Und dann baut er Mietshäuser. Und zwar direkt natürlich auf eigenem Grund am Rande des Ortsetters und in Sichtweite der Start- und Landebahn. Das sind die Fälle, vor denen ich Angst habe, wenn Sie diesen § 8 Absatz 1 in dieser Formulierung so belassen, dass wir dann über die Definition der schutzwürdigen Gebiete auf einmal zu Beschränkungen kommen, dass wir dann, wiederum zusammengekommen mit der Frage der Planfeststellung wegen wesentlicher Änderung, auf einmal das System an Luftverkehr, das wir heute gesichert haben, im Grunde nicht mehr haben werden. Ich möchte nicht falsch verstanden sein, das ist kein Plädoyer gegen mehr und besseren Lärmschutz. Wir haben

über die Jahre hinweg an allen Flughäfen, auch über die Fluglärmkommission, immer wieder Flugverfahren verbessern können, schrittweise, praxisorientiert. Deswegen lassen Sie uns auf diesem Weg weitergehen. Es kann auf jeden Fall nicht sein, dass im Rahmen einer gebundenen Entscheidung die Planfeststellungsbehörde praktisch hier dazu ermächtigt wird, eine Flugverbotszone, eine Tabuzone zu errichten. Ich halte es auch in der Sache nicht für notwendig, denn im Grunde hat die Europäische Kommission das deutsche System gar nicht verstanden. Es wird nämlich eigentlich erwartet, dass im Planfeststellungsverfahren natürlich der gesamte Einwirkungsbereich erhoben wird – ganz klar. Und wie wird der definiert? Indem sie im Grunde die Geografie der Start- und Landebahnen nehmen, dann entsprechende An- und Abflugtrichter, und in diesem Bereich untersuchen sie. Und dort finden übrigens auch nicht nur für einzelne Flugrouten, sondern im gesamten Bereich die Umweltverträglichkeitsprüfungen statt. Wenn Sie so wollen, sind wir breiter im Ansatz als das, was die EU für die einzelne Flugroute sich vorstellt. Wir haben ganze Sektoren untersucht. Deswegen lassen Sie uns da nicht das deutsche Recht unter Wert schlagen. Wir sind da wirklich nicht schlecht. Und wenn es um die einzelne Flugroutenfestlegung geht, stehen ganz andere Dinge, nämlich sehr technische und sehr die Sicherheit und Leichtigkeit der Abwicklung des Flugverkehrs betreffende Dinge im Vordergrund, und müssen das auch.

Also nochmals zusammengefasst: Ich habe große Befürchtungen. Erstens weil so getan wird, als gäbe es hier keine Planfeststellungsverfahren mehr. Ich garantiere Ihnen, wir werden in den nächsten Jahren reichlich davon haben, weil wir wesentliche Änderungen haben werden, aus unterschiedlichen Anlässen. Das zweite Thema ist: Vorgaben zu machen aus der Planfeststellung für die Flugroutenfestlegung, wie wir es heute haben, ist eigentlich eine vernünftige Angelegenheit. Wenn Sie das aber jetzt soweit fassen, wie hier im Entwurf, und auch noch die Einzelfreigabe, also ein komplettes Flugverbot, damit verbinden, dann schießen Sie mit dem Gesetzentwurf weit über das hinaus, was das Bundesverwaltungsgericht eigentlich wollte. Das Bundesverwaltungsgericht wollte, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung dann, wenn sie unterblieben ist, nachgeholt werden kann – siehe Berliner Verfahren –, aber vom



Grundsatz her, dass hier für das Standardverfahren eine Vorgabe gemacht wird, aber die Einzelfreigabe, die Entscheidung im Einzelfall möglich bleiben muss. Nach Ihrem Entwurf geht das so nicht. Das sind die wesentlichen Punkte in der ersten Fragerunde. Herzlichen Dank!

Vorsitzender: Dankeschön, Herr Schoefer! Jetzt kommt für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN der Kollege Kühn.

Abg. Stephan Kühn (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank! Es ist ja die letzte Chance mit der Gesetzesnovelle, dass die Koalition ihren Koalitionsvertrag abarbeitet. Ich will deshalb nochmal kurz erwähnen, was im Koalitionsvertrag steht. Da steht z. B., bei der Festlegung von Flugrouten soll der Lärmschutz, insbesondere in den Nachtstunden... und bei der Festlegung von Flugrouten sollen Anwohner und Kommunen transparent und frühzeitig informiert und beteiligt werden. Ich möchte eine Frage an Herrn Jühe richten und fragen, ob er diese Aspekte, die im Koalitionsvertrag benannt werden und eben von mir zitiert wurden, in dem Gesetzentwurf wiederfindet.

Die zweite Frage bezieht sich auf das Vertragsverletzungsverfahren, weil Deutschland keine UVP und Natura 2000-Prüfung bei der Festlegung von Flugrouten in der Vergangenheit vorgenommen hat, ob es denn nicht notwendig gewesen wäre, im Rahmen der Gesetzesnovelle, auf Gutachten einzugehen, welche der Sachverständigenrat für Umweltfragen, und auch das Umweltbundesamt, diesbezüglich beauftragt haben, welche eben konkrete Vorschläge gemacht haben, wie man in das Verfahren der Festlegung von Flugrouten eine Umweltverträglichkeitsprüfung übernehmen könnte. und damit auch eine bessere Öffentlichkeitsbeteiligung.

Vorsitzender: Herr Jühe, bitte!

Thomas Jühe (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen (ADF)): Vielen Dank auch für die Einladung. Zunächst erstmal: ich vertrete seit 2003 die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen als Vorsitzender. Die ADF ist

nicht das, was man üblicherweise unter „Umweltseite“ versteht, sondern die Fluglärmkommissionen, die nach § 32 b LuftVG eingerichtet sind, sind interessendifferenziert aufgestellt, das muss man ganz deutlich sagen, Sie wissen das, über die Zusammensetzung. Die Luftverkehrswirtschaft ist selbst in den Fluglärmkommissionen vertreten. Und die kommunalen Vertreter repräsentieren natürlich auch immer die Interessenlage ihres Flughafenstandortes mit. Ich sage das ganz bewusst, damit man nicht von vornherein in irgendeine Schublade geschoben wird. Das wäre nicht zutreffend. Auf das, was Herr Kühn gefragt hat, möchte ich wie folgt antworten: Ich sage, auch die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen war überrascht, dass eine Änderung des Luftverkehrsgesetzes jetzt eigentlich nur in dem Zusammenhang mit einer externen Einwirkung erfolgen soll. Wir hätten uns gewünscht, und hatten das auch erwartet, dass das, was im Koalitionsvertrag ausgeführt ist, was hier auch von drei Parteien, die die Regierungskoalitionen stellen, im Vorfeld in ihren Wahlprogrammen sehr ausführlich dargelegt war.... Ich erinnere mich z.B. auch an Einladungen der verschiedenen Arbeitskreise, unter anderem auch der CDU-Fraktion, wo man sich inhaltlich sehr intensiv auseinandergesetzt hat: Was ist denn eigentlich jetzt zu tun, um mehr Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm erreichen zu können? Das, was dann im Koalitionsvertrag vereinbart worden ist – Herr Kühn, hat schon einen Aspekt angesprochen –, das ist etwas, bei dem die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen davon ausgegangen ist, dass es in dieser Legislaturperiode auch realisiert werden soll. Das heißt, wir haben Sie hier ernst genommen. Und das Thema „Transparenz und Beteiligung“ ist angesprochen worden. Aber da steht ja noch etwas mehr drin. Es steht auch drin, eine gesetzliche Grundlage dafür zu schaffen, dass z. B. an den verschiedenen Flughafenstandorten die Spreizung lärmabhängiger Entgelte realisiert werden kann. Aber auch, und das erscheint mir fast als der wichtigste Punkt, der hier eine große Rolle spielt, dass auch die Etablierung lärmreduzierter flugbetrieblicher Verfahren vorangebracht wird. Da sage ich ganz deutlich, das ist ja kein Zufall, dass das im Koalitionsvertrag gelandet ist. Das basiert ja auf einer Erkenntnis, nämlich auf der Erkenntnis, dass die bestehende gesetzliche Grundlage es nicht hergibt, das hinreichend betreiben zu können. Ich bin nicht nur Vorsitzender der Arbeitsge-



meinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen, sondern ich sitze z. B. auch im Koordinierungsrat des Forums Flughafen & Region, einer Einrichtung, die die hessische Landesregierung für den Flughafenstandort Frankfurt geschaffen hat, um dort den Fluglärmschutz voranzubringen. Wir stoßen immer wieder an genau diese Grenzen, dass wir uns im Gremium einig sind, welche Maßnahmen sinnvoll wären, um am Flughafenstandort Frankfurt deutliche Verbesserungen herbeizuführen, z. B. durch die technischen Möglichkeiten der satellitengestützten Navigation, wir aber gleichzeitig dann feststellen müssen: ja Moment mal, die gesetzliche Grundlage dafür ist gar nicht da. Nach wie vor kann letztlich jeder fliegen wie er will, weil wir hier kein geeignetes Tool in der Hand haben. Deswegen – wie gesagt – hatten wir die Erwartung, dass da jetzt etwas geschieht. Es überrascht mich nicht nur, sondern ich finde es auch schade, dass ganz offensichtlich in dieser Legislaturperiode nur auf externes Einwirken reagiert wird, aber politische Gestaltungsspielräume, die man selbst reklamiert hat, offenkundig nicht genutzt werden sollen.

Herr Kühn hatte angesprochen, dass mittlerweile auch Gutachten vorliegen, die Möglichkeiten aufzeigen, das, was im Koalitionsvertrag adressiert ist, auch Wirklichkeit werden zu lassen. Wobei ich hier deutlich sage, es geht ja auch nicht darum, jetzt das, was in einem Gutachten empfohlen ist, 1:1 umzusetzen. Also sowohl im Hinblick auf das Papier des Sachverständigenrates für Umweltfragen, als auch im Hinblick auf das UBA-Gutachten zur Beteiligung an der Flugverfahrensplanung habe ich selbst Anmerkungen zu machen, wo ich sage: Man muss aufpassen, dass man sich keiner Flexibilität beraubt. Da gibt es auch – das darf ich sagen – mit der ADV durchaus Übereinstimmung in der einen oder anderen Frage. Aber das darf uns auf gar keinen Fall davon abhalten, es mal zu regeln, es anzugehen, und nicht so zu tun, dass die bisherige Regelung ausreichen könnte, um den Fluglärmschutz weiterzuentwickeln. Deswegen mein Plädoyer in diese Richtung. Belassen Sie es nicht bei diesem Ansatz, den Sie jetzt hier gewählt haben, den ich durchaus nicht für falsch halte. Im Hinblick auf das externe Einwirken ist es durchaus eine Antwort, die man geben kann. Aber es wird bei weitem nicht dem gerecht, was Sie selbst als politische Aufgabenstellung für diese Legislaturperiode formuliert haben. Deswegen meine Bitte, da auf jeden Fall mehr reinzupacken.

Ich will es auch mal an einem Beispiel deutlich machen. Am Flughafenstandort Frankfurt – und das gilt dann übrigens für alle anderen Standorte auch, denn alle Standorte sind darum bemüht, mehr in Sachen Fluglärmschutz zu tun, das heißt, vor allem erstmal: „aktiver Schallschutz – kämpfen wir darum, dass so genannte GBAS-Systeme zu installieren, um intelligenter Flugverfahrensplanung regeln zu können, dicht besiedelte Wohngebieten umfliegen zu können. Da besteht Konsens. Jetzt sitzt die Deutsche Lufthansa mit am Tisch, und sie ordert ein Flugzeug vom Typ A320 mit GBAS-Ausstattung, verweigert aber gleichzeitig, weil es mit Kosten verbunden ist, die Aktivierung des GBAS-Systems. Das ist für niemanden nachvollziehbar. Das wird auch noch politische Diskussionen auslösen, die den jeweiligen Landesregierungen nicht guttun. Und wo man einfach mal sagen muss: Hätten wir eine geeignete gesetzliche Grundlage, dann wäre es klar, dass man sowas auch entsprechend dann absichern kann. Und nicht nur darüber zu sprechen, dass es schön wäre, etwas zu entwickeln, oder eine blanke Hoffnung zu entwickeln, dass es schon irgendwie leiser würde. Das Thema „Schutz vor Fluglärm“ wird politisch in den nächsten Jahren eine immer größere Rolle spielen. Und Ergebnisse z. B. einer NORAH-Studie tragen mit dazu bei, dass man auch erkennt, dass es einen Zusammenhang zwischen gesundheitlichen Wirkungen und dem, was an Lärm entsteht, gibt. Deswegen meine dringende Bitte an Sie: stellen Sie sich dem, arbeiten Sie das ab, was Sie im Koalitionsvertrag angelegt haben! Dabei möchte ich es erstmal belassen.

Vorsitzender: Dann kommen wir in die nächste Runde. Für die CDU/CSU-Fraktion der Kollege Wichtel.

Abg. **Peter Wichtel** (CDU/CSU): Vielen Dank, meine Damen und Herren Sachverständigen, dass Sie uns heute zur Verfügung stehen. Ich möchte aus der CDU/CSU-Fraktionssicht heraus zunächst feststellen, dass die Änderung des § 8 im Gesetzentwurf reinen Klarstellungscharakter hat – aus meiner Sicht. Sie verfolgt das Anliegen, die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zum Verhältnis von Flugverfahren, Planfeststellung, Umweltverträglichkeitsprüfung und FFH in Gesetzesform zu gießen und zu ergänzen. Mit in den



Gesetzentwurf eingeflossen sind natürlich die Themen, die aus dem Flugunfall resultieren. Und die Umsetzung all dessen, was im Koalitionsvertrag darüber hinaus noch steht, ist und war in diesem Verfahren nicht beabsichtigt.

Meine Frage an Herrn Dr. Herrmann vom Bundesamt für Flugsicherung und an Herrn von Randow vom BDL deswegen wie folgt: Wie bewerten Sie die Änderungen bezüglich des § 8? Sind Sie der Ansicht, dass somit – vor dem Hintergrund des Vertragsverletzungsverfahrens der EU – Rechtssicherheit herrscht?

Der zweite Teil: Ist das im Rahmen dessen, was uns das Bundesverwaltungsgericht bei diesen Themen immer aufgibt? Schließlich sollen zuständige Planfeststellungsbehörden nach dem Entwurf, den wir vorliegen haben, ja zukünftig, anstatt der Klarstellung, die die sonst machen, dass über bestimmte An- und Abfluggebiete nicht geflogen werden darf... Wie bewerten Sie diese Kompetenzverschiebung, die ja dann für den einen Teil im Rahmen der Planfeststellung zu den Ländern geht? Und sehen Sie Risiken durch die Tatsache, dass die Planfeststellungsbehörde rechtlich die Möglichkeit hat, solche Gebiete auszuweisen, hinsichtlich des Ablaufes, des Betriebes und der Genehmigungsverfahren insgesamt? Vielen Dank!

Vorsitzender: Herr Prof. Dr. Herrmann, Sie beginnen.

Prof. Dr. Nikolaus Herrmann (Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF)): Vielen Dank, Herr Vorsitzender, für die Einladung. Herr Abg. Wichtel, vielen Dank für die Frage. Rechtssicherheit gegenüber der EU-Kommission ist etwas, was ich wohl kaum beantworten kann. Die EU-Kommission ist ein schwieriger Gesprächspartner. Allerdings kenne ich aus eigener Anschauung die Geschichte hinter diesem Vertragsverletzungsverfahren, das im ursprünglichen Pilotverfahren noch sehr stark auf die Tatsachen des Berliner Flughafens fokussiert war. Die EU-Kommission hat in diesen Besprechungen, bei denen auch die Bundesregierung einen Bericht zu den Details vorgelegt hat, erkennen lassen, dass sie in der Tat das Berliner Verfahren nicht im Einzelnen aufbohren wollte, sondern mit den Antworten, die gegeben wurden, zufrieden war, und dass sozusagen nur

noch – verglichen mit dem Ausgangspunkt – rechtliche Klarstellungen gewünscht waren. Allerdings muss man die Historie betrachten. Die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, die in der Sache Klarstellungen bringt, datiert zu einem Großteil aus der Zeit nach dem Aufforderungsschreiben der EU-Kommission. Was seitdem zwischen Bundesregierung und EU-Kommission verhandelt worden ist, entzieht sich meiner Kenntnis. Ich könnte jetzt versuchen, in eine Glasgugel zu gucken, aber das bringt nicht viel. Ich sehe eine gewisse Chance; das ist aber eher ein Gefühl.

Die Frage: Entspricht der vorgelegte Gesetzentwurf der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts? Ich habe in meiner schriftlichen Stellungnahme ausgeführt, dass er an einzelnen Stellen einen anderen Ansatz, einen von der Kategorie her anderen Ansatz, verfolgt. Das Bundesverwaltungsgericht hat sich aus Rechtsschutzverfahren heraus immer mit konkreten Sachverhalten befasst bzw. mit konkret in dem Sachverhalt sich stellenden Rechtsfragen. Die Aufgabe des Gesetzgebers ist eine andere, nämlich abstrakt und in die Zukunft gerichtet, das Thema zu behandeln. Dort ist es durchaus sinnvoll, von den Kategorien, die das Bundesverwaltungsgericht aus den Einzelverfahren heraus entwickelt hat, ein Stück weit zu abstrahieren. Sie fragten zu dem Thema der Kompetenzverschiebung Richtung Länder bezogen auf Luftsperrgebiete. Auch dort sehen wir eine Kategorie-Verschiebung. Die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, die anknüpft an konkrete Verfahren – das kennen wir aus anderen Teilen des Planungsrechts – ist so eine Art Schwarzflächenkartierung: wo findet der Lärm statt und wo müssen wir genau hingucken? Was der Gesetzentwurf jetzt macht, ist das Umgekehrte. Eine Art Weißflächenkartierung. Wo soll kein Lärm hin? Das sind zwei Seiten einer Medaille. Das Entscheidende ist die Frage: Reden wir über geplanten Flugverkehr – Stichwort „Flugrouten“? Oder reden wir über jeglichen Flugverkehr? Ich denke, dort zeigt ein Blick auf das, was tatsächlich stattfindet, dass in dem Bereich, in dem Fluglärm in erheblichem Maße vorkommt – egal ob Sie die Maßstäbe des Bundesemissionsschutzgesetzes nehmen, oder die Maßstäbe des Fluglärmsgesetzes – also im Nahbereich der Flughäfen, ein großer sachlicher Unterschied nicht besteht. Ich hatte, das sehen Sie in meiner Stellungnahme, zwei willkürlich herausgegriffene Screen-Shots von



Flugspurenaufzeichnungen beigelegt. 15 oder 20 Kilometer um die Flughäfen herum findet der Flugverkehr im Wesentlichen auf Flugverfahren statt. Es ist kein großer sachlicher Unterschied, aber es gibt einen betrieblichen Unterschied. Die operative Flugsicherung der DFS, muss, um ihrem Auftrag, den Flugverkehr sicher abzuwickeln, nachkommen zu können, in der Lage sein, aus Sicherheitsgründen von Flugverfahren abzuweichen. Auch dort, wo man es eigentlich nicht macht. Also auch in diesem Nahbereich. Typisches Beispiel: Gewitterfront oder Staffellungsunterschreitung – so nennen wir die Annäherung von Luftfahrzeugen. Diese folgen zum Beispiel aus unterschiedlichen Geschwindigkeiten der Luftfahrzeuge, die nicht planbar sind. Dieses Instrument muss es geben. Nun kann man sagen: Not kennt kein Gebot. Das braucht man nicht extra aufzunehmen. Ich bin mir da aus der Kenntnis des operativen Umgangs der Fluglotsen mit diesem Thema nicht so sicher. Der Fluglotse kann nur aufgrund von klaren Handlungsanweisungen arbeiten. Er kann nicht anfangen abzuwägen, wenn er zwei Punkte auf dem Bildschirm sieht, die er voneinander trennen muss. Deshalb wäre dort eine gewisse Klarheit und Rechtsicherheit sicherlich wünschenswert. Wie gesagt, die Gerichte und die Gesetzgebung haben einen anderen Ansatz und deshalb sind andere Kategorien erlaubt und sinnvoll.

Zur Kompetenzverschiebung zu den Ländern: das Problem landet jetzt dort, wo es hingehört. Natürlich gibt es Risiken. Je mehr Gebiete Weißflächen werden, in denen kein Flugverkehr stattfinden soll, umso stärker sind die Restriktionen für die Kapazität der Flughäfen. Das ist kein akademisches Problem. Ich will ein Beispiel nennen. Wir haben in Frankfurt mit der Nord-West-Bahn eine Flughafenerweiterung gesehen, die das Lärmschutzkonzept, was es dort schon immer gibt, nochmal bestätigt hat. In der Planfeststellung steht dazu nicht viel. Da stehen zwei, drei Sätze, aber das Lärmschutzkonzept ist, die dichtbesiedelten Bereiche im Westen des Flughafens weitläufig zu umfliegen. Wenn dieses jetzt in der Planfeststellung so stehen würde, dann zeigt sich, was der hessische Verwaltungsgerichtshof festgestellt hat: mit einem solchen Sperrgebiet ist die von der Planfeststellung prognostizierte Bodenkapazität – oder etwas despektierlich Betonkapazität – mit diesem Lärmschutzkonzept nicht zu machen, jedenfalls nach derzeitigen technischen Standard,

Also haben wir echte Konflikte zwischen Kapazität und Lärmschutz. Und mit dieser Gesetzesänderung landen die Konflikte dort, wo sie hingehören, nämlich an den Anfang, bei der Planfeststellungsbehörde, die die einzige Stelle ist, die sämtliche Konflikte umfassend betrachten und bewältigen kann. Das, was wir im Moment haben, ist, dass ganz am Ende meine Behörde, aber noch mehr die operative Flugsicherung, den ‚Schwarzen Peter‘ zugeschoben bekommt. Dieser Gesetzesentwurf platziert das Problem richtig. Danke!

Vorsitzender: Danke, Herr Prof. Dr. Herrmann!
Jetzt Herr von Randow, bitte.

Matthias von Randow (Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V. (BDL)): Herr Wichtel, gern beantworte ich Ihre Fragen nach Risiken, Rechtssicherheit und Kompetenzverschiebung. Worum geht es? Das Anliegen ist doch, dass die Menschen Planungssicherheit brauchen. Wenn Sie im Planfeststellungsverfahren bewerten, wo haben Sie schutzwürdige Gebiete, müssen Sie auch abwägen, wie das mit künftigen Flugverfahren ist. Das müssen Sie im Planfeststellungsverfahren mit einbeziehen, das ist richtig. Bürger brauchen Planungssicherheit. Wir haben allerdings gegenüber dem Zeitpunkt, wo Sie Ihren Koalitionsvertrag gemacht haben, und der heutigen Situation mit dem Bundesverwaltungsgerichtsurteil eine fundamentale Veränderung, nämlich eine neue Rechtssicherheit, in dieser Frage. Deswegen wäre es nicht erforderlich, dass Sie diesen Punkt, der ja wichtig ist, noch einmal in § 8 Luftverkehrsgesetz klarstellend regeln. Sie haben schon bei Vorstellung des Gesetzentwurfs – und das hat die Bundesregierung auch klar gemacht – gesagt, Sie haben das Anliegen, es nochmal klarstellen zu wollen. Deswegen will ich jetzt darauf aufsetzen. Die Koalition will das im Gesetz klarstellen. Wenn Sie das tun, möchte ich mich jetzt auch nur dazu verhalten. Da ist unser Petition: „machen Sie das so, dass Sie das klarstellen, aber gehen Sie keine Risiken ein“. Die Risiken will ich beschreiben. Im § 8 LuftVG wollen Sie klarstellen, dass im Planfeststellungsverfahren sichergestellt ist – was seit dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts schon sichergestellt ist –, dass schutzwürdige Gebiete geschützt werden vor An- und Abflugverkehr, wenn dieses im Abwägungsprozess



erforderlich ist zur Genehmigung eines Vorhabens. Das ist ein nachvollziehbares Anliegen. Das Problem mit dem Gesetzentwurf, wie er jetzt vorliegt, ist: Sie stellen nicht das klar, sondern machen etwas anderes. Sie gehen weit darüber hinaus. Sie legen eine Flugverbotszone fest. Sie stellen nicht klar, dass Flugverfahren einer solchen Abwägung nicht widersprechen dürfen, sondern Sie sagen: ‚Jeglicher An- und Abflugverkehr ist dort ausgeschlossen‘. Sie können nochmal in die Stellungnahme des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung schauen. Dort ist dezidiert bestätigt, was ich gerade gesagt habe, – dieser Unterschied. Was bedeutet der und welches Risiko bedeutet der feine Unterschied? Die Festlegungen von Flugverfahren liegen heute in der Bundeskompetenz. Das ist auch gut so. Noch etwas Zweites liegt in der Bundeskompetenz: wenn Sie in Deutschland komplette Flugverbotszonen einrichten wollen. Das, was in die Länderkompetenz gehört, wie es Herr Herrmann eben dargestellt hat, ist das Abwägungsverfahren zu schutzwürdigen Gebieten. Das Problem ist, wenn Sie den kompletten An- und Abflugverkehr im Planfeststellungsverfahren verbieten, besteht keine Möglichkeit mehr, dort, wo der Bund die Zuständigkeit hat für die Flugverfahren, in Einzelfreigaben zu reagieren, z.B. auf dringenden wetterbedingten Kapazitätsbedarf. Sie können nicht auf sicherheitsbedingte Einzelfreigaben reagieren und das ist ein erhebliches Problem. Denn Sie haben Flugverbotszonen eingerichtet. Und das nicht durch den Bund, der bisher für die Einrichtung von Flugverbotszonen zuständig ist, sondern durch die Länder. Sie verschieben diese Zuständigkeit dorthin. Deswegen haben wir Ihnen einen minimalinvasiven Änderungsvorschlag unterbreitet, wie Sie dieses große Risiko beheben und gleichwohl das Anliegen der Koalition einlösen können. Dass Sie noch einmal klarstellen, dass die Menschen ein Anrecht darauf haben, dass im Planfeststellungsverfahren natürlich abgewogen werden muss, wo denn künftig An- und Abflugverfahren zu erwarten sind bzw. wo Gebiete sind, die geschützt werden müssen. Das ist unser Petitum. Deswegen minimalinvasiv. Wir haben Verständnis, wenn Sie sagen, Sie wollen das aufgreifen und eine Klarstellung im Gesetz machen. Aber dann machen Sie eben nur eine Klarstellung und gehen Sie nicht darüber hinaus und werfen plötzlich wesentliche Bestandteile der Kompetenzverteilung in der Bundesrepublik Deutschland über den Haufen. Und gehen Sie

nicht diese von mir beschriebenen zusätzlichen Risiken ein. Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr von Randow! Der nächste Fragesteller ist dann der Kollege Herbert Behrens Fraktion DIE LINKE.

Abg. **Herbert Behrens** (DIE LINKE.): Aus der sehr qualifizierten Stellungnahme von Frau Heß habe ich entnommen, dass es problematisch ist, dass wir nur über Regelungen für zukünftige Verfahren reden und keine Nachholungsverpflichtung drin steht. Haben Sie eine Idee, mit welchen weiteren legislativen Maßnahmen eingegriffen werden sollte, um wirklich eine Besserung der Belastungssituation für die Menschen, die von Fluglärm betroffen sind, hinzubekommen? Das ist meine erste Frage.

Dann nochmal in Bezug auf das direkte Verfahren. Mit dem Gesetzentwurf werden Teile von EU-Verordnungen bzw. Durchführungsverordnungen angegangen, nämlich die Nr. 216 aus 2008 und die Durchführungsverordnung aus 2014 mit der Nr. 239, die in deutsches Recht umgesetzt werden sollen. Dabei sind die Erfordernisse eines neuen Sicherheitszeugnisses für die Flughäfen genannt. Welche Konsequenzen hat dies Erfordernis dieser Sicherheitszeugnisse für die Flughäfen? Gilt das auch für alle Bestandsflughäfen und für die Luftfahrtbehörden? Können Sie uns dazu etwas sagen?

Vorsitzender: Vielen Dank! Wir haben aufgenommen, dass die beiden Fragen an Frau Heß gerichtet sind. Frau Heß, Sie haben das Wort.

Franziska Heß (Kanzlei Baumann Rechtsanwälte): Ich beginne mit der ersten Frage, also welche weiteren legislativen Maßnahmen erforderlich sind, um Verbesserungen im Fluglärmbereich zu erzielen. Ich möchte da gerne aufsetzen auf der Empfehlung, die im Gesetzgebungsverfahren insbesondere vom Bundesrat gekommen ist. Ich denke, es gibt viele Bereiche, wo der Gesetzgeber tätig werden kann. Die Umweltverträglichkeitsprüfung, sozusagen als Vehikel für eine Öffentlichkeitsbeteiligung, ist ein Weg, der aber zunächst an der Belastungssituation nichts ändert, sondern es gibt nur eine verbesserte Beteiligung der Öffentlichkeit



und damit möglicherweise eine erhöhte Akzeptanz. Was wir dringend brauchen, und weswegen es aus meiner Sicht auch erforderlich wäre, dass die Koalition über eine Umsetzung ihres Koalitionsvertrages in dem Punkt nachdenkt, sind materielle Bewertungskriterien bei der Festlegung von Flugverfahren. Wir haben das Problem, dass es für die Abwägungsentscheidung des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung bei der Festlegung von Flugverfahren keinerlei verbindliche Regelungen gibt. Kein Mensch weiß, wie die Abwägung erfolgt in Bezug auf eine intensive Betroffenheit vieler Lärmbetroffener oder die intensive Betroffenheit nur weniger, in welchen Pegelhöhen etc. Dazu fehlt es bisher an Kriterien und die müssen dringend entwickelt werden. Es wäre darüber hinaus hilfreich und dem Fluglärmenschutz dienlich, wenn das Abwägungsgebot auch für die Festlegung von Flugverfahren ausdrücklich im Gesetz festgelegt würde. Und darüber hinaus die Luftfahrtbehörden durch eine Erweiterung des § 29 b Absatz 2 des Luftverkehrsgesetzes, in Anlehnung an den schon geregelten Absatz 1, auch daran gebunden werden, den Schutz vor Fluglärm bei ihren Entscheidungen angemessen zu berücksichtigen und auf die Nachtruhe der Bevölkerung in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen. Es steht ohnehin im kommenden Jahr eine Überprüfung des Fluglärmenschutzgesetzes an. Hier müssen dringend die Grenzwerte gesenkt werden. Es kann nicht mehr davon ausgegangen werden, dass die bisherigen Lärmwerte, die im Fluglärmenschutzgesetz geregelt sind, einen Schutz im Vorfeld der Gesundheitsschädigung oder der Gesundheitsgefahr gewähren. Vielmehr ist davon auszugehen, dass speziell im Bereich des nächtlichen Fluglärms die derzeit geltende Grenzwertlage schon in den Bereich der Gesundheitsgefahr hineingeht.

Die sekundäre Ebene des Fluglärmenschutzes ist in der Vergangenheit höchst ‚stiefmütterlich‘ behandelt, nämlich der passive Schallschutz. Ich rede davon, dass wir ein optimiertes und verbessertes untergesetzliches Regelwerk zum Fluglärmenschutz brauchen. Es gibt die erste, zweite und dritte Fluglärmenschutzverordnung, die eigentlich für die Betroffenen essenziell sind, weil dort die Standards festgelegt werden, wie die Häuser geschützt werden. Da haben wir massive Defizite. Ich habe auch meine Zweifel, dass man das über Verordnungen regeln kann. Wir sind hier – aus meiner Sicht – im Bereich der Wesentlichkeit im Sinne der Rechtsprechung des Bundesverfas-

sungsgerichts. Hier geht es darum, wie konkret die Menschen in ihren Häusern, in ihrer Gesundheit, geschützt werden. Da meine ich, das sollte man nicht über Verordnungen regeln, sondern das muss der Gesetzgeber selber entscheiden. Ein weiteres Problem im aktuellen Fluglärmenschutzgesetz, auch das könnte man verbessern, ist der lange Zeitraum zwischen der Anspruchsentstehung und der Möglichkeit, tatsächlich Lärmschutz geltend zu machen. In diesen Bereichen ist noch eine Menge Luft nach oben, da kann man eine Menge regeln. Ich möchte zum § 8 Absatz 1 in der vorliegenden Änderungsversion noch eines klarstellen, weil hier immer gesagt wird, der Wortlaut deutet darauf hin, dass man jetzt Flugverbotszonen im Sinne des § 17 Luftverkehrsverordnung festlegen wolle und dass die Planfeststellungsbehörde quasi ein Luftsperrgebiet festlegen könnte. Gerade aufgrund der Anknüpfung des Gesetzentwurfes an die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts halte ich diese Annahme eigentlich eher für fernliegend. Schon deshalb, weil man der gesamten Gesetzesbegründung entnehmen kann, dass es um planmäßigen An- und Abflugverkehr geht. Wenn man das im Gesetz noch klarstellen würde, täte das sicherlich niemand weh. Dass es nicht darum geht, beispielsweise die Einzelfreigabeentscheidungen der Deutschen Flugsicherung näher zu regeln, oder zu regeln, dass in Notsituationen bestimmte schutzwürdige Gebiete doch ausnahmsweise überflogen werden können. Ich denke, das gebietet der gesunde Menschenverstand. Deswegen sehe ich diese Gefahr hier – ganz offen gesagt – nicht.

Es war zusätzlich noch die Frage, wie ich die Auswirkungen der Neueinführung des § 10 a Luftverkehrsgesetzes einschätze, also das dort geregelte Zeugnis über die Feststellung einer Konformität mit den entsprechenden flugsicherheitsrechtlichen Bestimmungen, die ein Sammelsurium bilden aus ICAO-Vorschriften, konkretisiert durch die EASA und europarechtlichen Bestimmungen. Mich hat es sehr gewundert, dass von Seiten insbesondere der Luftverkehrswirtschaft in den Stellungnahmen nicht viel dazu gesagt worden ist. Ich glaube, dass wir hier auf eine ganz erhebliche Aufgabe zulaufen und zwar zum einen für die Flughäfen, für die dieses Konformitätszeugnis mit erheblichen Kosten verbunden sein wird. Dies schon aufgrund der Tatsache, dass die unionsrechtliche Verpflichtung aus der Verordnung



216/2008 bzw. der Kommissionsdurchführungsverordnung aus 2014, nicht nur wesentliche Änderungen erfasst und das gilt auch für alle Bestandsflughäfen. Die entsprechende Umsetzungsfrist ist schon enthalten. Spätestens bis zum 1. Januar 2018 müssen alle Bestandsflughäfen über ein entsprechendes Konformitätszeugnis verfügen, sonst wäre theoretisch ihr Betrieb einzustellen. Es gibt zwar noch gewisse Ausnahmenvorschriften, aber das ist erstmal der Grundsatz. Das Ganze wird auf Seiten der Flughäfen zu einem erheblichen finanziellen Aufwand führen. Es wird aber auch – und ich weiß nicht, inwieweit das im Gesetzentwurf hinreichend gewürdigt ist – auf Seiten der Landesluftfahrtbehörden zu ganz erheblichen Aufgaben führen. Und es wird auch zu ganz erheblichen Kosten führen. Was aus meiner Sicht unklar ist an dieser Neuregelung in § 10 a des Luftverkehrsgesetzes, ist das Verhältnis zu den bisher schon bestehenden luftrechtlichen Genehmigungen/Planfeststellungen, bzw. auch zu luftrechtlichen Betriebsgenehmigungen. Der Gesetzentwurf geht davon aus, dass diese Konformitätserklärung, in einem Genehmigungsverfahren ablaufen soll, das auf Antrag des Flughafens eingeleitet und ohne Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt wird. Das Konformitätszeugnis soll zu den bestehenden Betriebsgenehmigungen und/oder Planfeststellungen hinzutreten. Einen Drittschutz möchte der Gesetzentwurf ausschließen. Ich möchte nur auf einen ganz wesentlichen Gesichtspunkt hinweisen. Aufgrund der Tatsache, dass diese Regelung vor allem die Bestandsflughäfen betrifft, kann aus meiner Sicht gerade nicht ausgeschlossen werden – selbst wenn man die Genehmigungen formal nebeneinander stellt – dass materiell-rechtlich betrachtet der Erlass eines solchen Konformitätszeugnisses dazu führt, dass Teile der bestehenden Planfeststellung/Betriebsgenehmigung hierdurch ersetzt werden. Mir fallen spontan zwei, drei Flughäfen ein, wo darüber hinaus die Erteilung eines solchen Konformitätszeugnisses Betrachtungen in der Umgebung des Flughafens erfordern würde, die Zweifel daran begründen, ob das Ganze tatsächlich nicht die Interessen auch der Nachbarn berühren kann. Sicherheitsfragen können insbesondere dann, wenn es beispielsweise Störfallbetriebe oder ähnliches in der unmittelbaren Umgebung des Flughafens gibt, durchaus drittschutzrelevant werden. Ich meine, diesen Drittschutz kann man auch als Gesetzgeber nicht vollständig beseitigen.

Vorsitzender: Ich danke Ihnen. Ich wäre allen Sachverständigen dankbar, sich ein wenig kürzer zu fassen, so dass wir vielleicht noch eine dritte Runde anschließen können. Ich gebe das Wort weiter an die SPD-Bundestagesfraktion, an den Kollegen Andreas Rimkus.

Abg. **Andreas Rimkus** (SPD): Herr von Randow, vielen Dank für die Ausführungen in der ersten Fragerunde. Ich möchte in der zweiten Runde insbesondere Sie etwas anderes fragen. Es geht um einen Komplex im Zusammenhang mit der Tatsache, dass sich aus dem tragischen Unglück vor knapp einem Jahr verschiedene Dinge ergeben haben. Im Schlussbericht der Task Force liest man zur Frage der Pseudonymisierung: „In der Task Force wurden die in Deutschland praktizierten Verfahren der Pseudonymisierung diskutiert und bewertet. Es wird vorgeschlagen, Alternativen zu entwickeln, mittels derer unter Wahrung von Datenschutz und ärztlicher Schweigepflicht die Komplexität des Informationsflusses reduziert und damit die Untersuchungs- und Kontrollpraxis weiter vereinfacht werden kann“. In diesem Zusammenhang geht es um die Fragestellung der Schlussfolgerungen, auch bezogen auf den Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen, aber auch in Bezug auf eine mögliche weitere Stärkung der jetzt schon sehr guten Sicherheit im Luftverkehr. Bei der Frage der Airline Safety geht es auch um die Bedeutung des Vertrauensverhältnisses zwischen der Crew, der Flugbetriebsorganisation der Unternehmen, aber auch der Flugmediziner, was für die Sicherheit im Flugverkehr besonders wichtig ist. Wie bewerten Sie vor diesem Hintergrund die geplanten Gesetzesänderungen in Bezug auf Kontrollen nach Alkohol, Medikamenten und Drogen? Ist dabei sichergestellt, dass Piloten sich nicht aus Angst vor Lizenzverlust Kontrollen und Therapien entziehen? Und ist es aus Ihrer Sicht ein richtiger Weg, an dieser Stelle mit „Klarnamen“ zu arbeiten, ein guter und gangbarer Weg dies so zu machen?

An Herrn Mendel richte ich die Frage zu den so genannten Rendezvousplätzen. Das sind Plätze, die Park- oder auch Sportplätze in der Nähe oder an Krankenhäusern sein können, die nicht über § 25 als Plätze des öffentlichen Interesses, aber auch nicht nach § 6 genehmigt werden können, sondern ganz normal anzufliegen sind. Ist das, was heute Praxis ist, auch nach den Änderungen



möglich? Dies frage ich insbesondere vor dem Hintergrund der Relevanz von Leib und Leben. Gibt es Einschränkungen? Ich habe Sie in der ersten Runde so verstanden, dass auch Dachlandeplätze nach § 6 genehmigungsfähig sind. Nach meiner Kenntnis ist das nach § 6 nicht möglich. Insofern wäre die spannende Frage: Ist das immer noch strittig?

Vorsitzender: Herzlichen Dank! Ich nehme in meinen Appell ausdrücklich die Kolleginnen und Kollegen mit auf. Zunächst ist Herr von Randow gefragt. Bitte, Sie haben das Wort.

Abg. **Andreas Rimkus** (SPD): Ich habe die Rüge verstanden.

Matthias von Randow (Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V. (BDL)): Herr Rimkus, da ich Gelegenheit hatte, Ihnen in meiner früheren Funktion als Vorsitzender der Task Force Bericht zu erstatten, kann ich mich jetzt darauf beschränken, was wir als Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft zu Ihrem Änderungsantrag zu sagen haben.

Erstens: Wir begrüßen außerordentlich, dass Sie sehr zügig die Vorschläge, die in der Task Force entwickelt worden sind, aufgegriffen haben, dass bei dem Verfahren des Informationsflusses und der Transparenz bei Untersuchungsbefunden der Flugmedizin rasch eine Veränderung herbeigeführt wird. Nicht nur die EU-Kommission, auch wir in der Task Force haben gesagt, das Verfahren sollte dringend geändert werden. Der Gesetzgeber greift das jetzt auf, er schafft ein Verfahren – und das ist wichtig –, das unter Einhaltung der ärztlichen Schweigepflicht ein Verfahren der Informationsübermittlung der Untersuchungsbefunde ermöglicht. Das ist aus unserer Sicht ausdrücklich zu begrüßen. Ebenso begrüßen wir die Einrichtung einer Datenbank, die selbstverständlich ebenfalls den Erfordernissen der ärztlichen Schweigepflicht entspricht. Auch das sieht der Änderungsantrag vor. Auch diese Datenbank ist geeignet, genau das zu schaffen, was wir brauchen, dass die unterschiedlichen Untersuchungsbefunde, die über Jahre regelmäßig an den Piloten vollzogen werden, zu jeder Zeit rasch zugänglich sind. Dies gilt sowohl für die Aufsichtsbehörde, als auch für die

Flugmediziner. Darüber hinaus ermöglichen sie dem Aufsichtsführenden Amt Zugang zu den untersuchenden medizinischen Praxen. Auch das erscheint uns eine ausgesprochen sinnvolle Schlussfolgerung zu sein.

Zum Thema ‚Kontrollen auf Alkohol, Medikamente und Drogen‘ haben wir immer gesagt, anlassbezogene Kontrollen sind gut und richtig. Nach geltendem Recht bestehen sie schon heute. Sie sind nach geltendem Recht nicht nur möglich, sie sind sogar erforderlich. Wir haben in unserer schriftlichen Stellungnahme dargelegt, aus welchen gesetzlichen Bestimmungen sich das heute bereits zwingend ableitet, sowohl für die Luftaufsicht, aber auch für alle anderen Beteiligten, auch für unsere Unternehmen. Auch wir haben bereits heute die Pflicht, wenn wir anlassbezogen Grund haben zu der Vermutung, dass ein Pilot eine solche Substanz zu sich genommen hat, sofort einzuschreiten. Das leitet sich nicht zuletzt auch aus dem Strafgesetzbuch ab. Von daher sind Ihre Änderungen im Luftverkehrsgesetz etwas, was aus heutiger Sicht gar nicht erforderlich ist. Was allerdings erforderlich ist – aus unserer Sicht – ist die Einführung zusätzlicher Zufallskontrollen. Denn Sie erreichen mit anlassbezogenen Kontrollen natürlich nicht die Fälle, die trotzdem vorkommen. Wir wissen das aus vielen Ländern, aus den USA, aus Australien, aus Großbritannien, aus den Niederlanden. Wir wissen, dass es trotzdem Fälle gibt, wo Piloten solche Substanzen zu sich genommen haben und eigentlich nicht flugtauglich sind. Über Zufallskontrollen schaffen Sie eine Generalprävention, also einen zusätzlichen abschreckenden Effekt. Diesen Effekt haben uns auch die amerikanischen Behörden noch einmal dargelegt. Und Sie erreichen durch solche Zufallskontrollen auch die Möglichkeit, einzelne Personen aus dem entsprechenden Verkehr zu ziehen. Auch deswegen begrüßen wir ausdrücklich die Einführung solcher Zufallskontrollen. Wir hätten Ihnen vorgeschlagen, dass diese Zufallskontrollen durch die öffentlichen Behörden durchgeführt werden sollten und nicht durch die Unternehmen. Entscheidend ist für uns aber, dass es auf jeden Fall solche Zufallskontrollen gibt. Und nicht nur als Möglichkeit, sondern als Verpflichtung. Das ist entscheidend, denn nur wenn der Gesetzgeber dieses verpflichtend macht, können wir das, was Sie in Ihrem Änderungsantrag sagen, nämlich dass wir Betriebsvereinbarungen mit unseren Beschäftigtenvertretungen schaffen sollen, auch umsetzen.



Es ist die Sorge geäußert worden, was wir eigentlich mit Menschen machen, die sich nicht mehr an die Unternehmen wenden, wenn sie ein psychisches oder ein Alkoholproblem haben, da sie der Angst ausgesetzt seien, ihre Lizenz zu verlieren. Dafür haben wir – das ist in Deutschland gängige Praxis – Anlaufstellen bei allen unseren Unternehmen geschaffen. Wir haben gesagt, dass der Europäische Gesetzgeber für Europa so etwas verpflichtend machen sollte. Diese Anlaufstellen, an denen sich die Piloten wenden können, schaffen die Möglichkeit, dass sie sich auf ein Verfahren einschließlich Therapie usw. einlassen und ihre Lizenz erhalten. Das ist der entscheidende Punkt. Dieses sind abgestimmte Verfahren mit dem Luftfahrtbundesamt. Von daher muss man keine Sorge haben, dass Lizenzen verloren gehen. Danke!

Vorsitzender: Dann Herr Mendel, bitte.

Jörg Mendel (Luftfahrt-Bundesamt (LBA)): Herr Rimkus, Sie hatten gefragt nach den Rendezvousplätzen. Das sind Plätze, die nicht direkt am Krankenhaus liegen, sondern etwas abseits. Die können auch weiterhin angefliegen werden, gestützt auf § 25 Absatz 2 Nr. 2 LuftVg, also bei Gefahr für Leib und Leben, zur Übergabe der Verletzten an das Krankenhaus, die von dort mit dem Krankenwagen die letzten Meter weiter überführt werden. Das ist weiterhin möglich.

Bei Gefahr für Leib und Leben kann ein Hubschrauberpilot natürlich immer und überall landen. Auf der Autobahn oder auch solchen Rendezvousplätzen. Wenn das aber regelmäßig, also mehr als einmal am Tag immer wiederkehrend dort gemacht wird, wäre das eine Umgehung und das würden wir aus Sicherheitsgründen hinterfragen. Aber wenn es begründbar ist, dass das so war, dann ist das auch zulässig.

Sie hatten in einem zweiten Teil Ihrer Frage nochmal nachgefragt nach den Landeplätzen auf Dächern. Davon gibt es jede Menge und die sind nach § 6 LuftVg genehmigt. Es gibt vom ADAC ein großes Buch, wo ganz viele dieser Plätze aufgeführt sind. Die haben eine Hubschrauberlandeplatzgenehmigung nach § 6. Bei dem, was ich auf Frage von Herrn Lange vorhin (*Anm: die mangels Mikrophon nicht aufgezeichnet werden konnte*) geantwortet habe, habe ich Bezug genommen auf

einige wenige Plätze, die keine solche Genehmigung haben. Ich habe eine Stellungnahme des Deutschen Krankenhausverbandes gelesen, da war von 11 Plätzen die Rede. Weil es nur 11 sind, sehen wir uns in der Lage, diese nicht pauschal abzulehnen, sondern sie zuerst anzuschauen. Die Alternative wäre, dass man sagt, die müssen durch das aufwändigere und kostspieligere Genehmigungsverfahren nach § 6 LuftVg gehen.

Vorsitzender: jetzt bekommt der Kollege Kühn von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN das Wort.

Abg. Stephan Kühn (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich möchte aufgreifen, was nicht in der Gesetzesnovelle steht, aber in Sachen ‚Lärmschutz‘ am Ende relevant ist. Das ist die Frage der fehlenden gesetzlich verankerten Abwägungskriterien für die Festlegung von Flugverfahren. Deshalb möchte ich Herrn Jühe aus der Praxis der Arbeit der Fluglärnkommision fragen, ob es nicht notwendig wäre, dass wir dort Kriterien definieren. Sicherheit steht immer an erster Stelle, das ist ja unbestritten, so steht es auch im Gesetz. Aber bräuchten wir nicht Abwägungskriterien auch im Verhältnis zu der Frage der Einzelfreigaben, die mittlerweile die Regel sind, und nicht die Ausnahme?

An Herrn Herrmann die Frage: Sie sind am Ende diejenigen, die gefragt werden, warum die Abwägung so erfolgt ist und nicht andersrum. Daher auch die Frage: Würde es Ihnen in Ihrer Arbeit nicht helfen, wenn es Abwägungskriterien für die Festlegung von Flugverfahren gäbe, die rechtsverbindlicher Handlungsleitfaden für Ihre Arbeit sind? Im Zusammenhang mit Ihrer Stellungnahme möchte ich zum Thema ‚FFH-Prüfung‘ fragen. Jetzt ist der Regelungsvorschlag im Gesetz, dass das nur bei Planfeststellungsverfahren geprüft werden soll. Dabei wissen wir, dass oft erst Jahre später das, was in der Planfeststellung beschlossen wurde, in der Praxis umgesetzt wird, wie neue Technik, neue Abflugverfahren etc. Sie haben gesagt, dass das BAF eine im Planfeststellungsverfahren unterbliebene FFH-Verträglichkeitsprüfung nachholen kann. Können Sie sagen, wie oft, wie regelmäßig Sie das machen? Wie Sie mit dieser – ich sage jetzt mal – Kann-Bestimmung in der Praxis umgehen?



Vorsitzender: Gefragt wurden Herr Jühe und dann Herr Prof. Dr. Herrmann.

Thomas Jühe (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmmmissionen (ADF)): Herr Kühn, ich denke, es ist klar, dass wir, wenn wir Kriterien hätten, deutlich sicherer agieren könnten, als das derzeit der Fall ist. Genau genommen strickt man sich an den Standorten derzeit jeweils selbst Kriterien, mit deren Hilfe man versucht, eine lärmgünstigste Flugroutenvariante zu ermitteln. Ich sage es mal vorsichtig, da haben wir bisher vor Gericht auch Glück gehabt, dass das funktioniert hat. Das hat auch damit zu tun, dass das, was jetzt seitens des BAF immer noch akzeptiert wird, nämlich das sehr archaische Verfahren der DFS, immer noch als Grundlage gewertet wird. Aber ich will Ihnen das deutlich machen. Die DFS mit ihrem NIROS-Verfahren betrachtet z.B. bei einer Flugroute, die Starts umfasst, den Lärm, der durch die Starts an dieser Stelle ausgelöst wird, und nicht, was in diesem Raum z.B. beim Anflug an Lärm vorhanden ist. Damit erhalte ich eigentlich ein wirklichkeitsfernes Bild der Fluglärmbelastung an einer bestimmten Stelle. Trotzdem ist das NIROS-System nach wie vor akzeptiert. Wir brauchen hier auf jeden Fall eine Weiterentwicklung. Wir haben uns am Flughafenstandort Frankfurt sehr große Mühe gegeben, das sauber abzuarbeiten, und mit Hilfe eines Indexsystems Variantenanalysen durchzuführen. Aber, wie gesagt, das schwebt im rechtsfreien Raum. Da sollte auf jeden Fall etwas geschehen. Da möchte ich auch Frau Heß Recht geben, die das Thema vorhin angesprochen hat, dass es für die Abwägung entsprechender Kriterien bedarf.

Zum Thema ‚Einzelfreigaben‘: Als wir eine brillante Untersuchung durchgeführt haben – über eine Flugstrecke, die auch in der Stellungnahme des BAF auf Seite 8 enthalten ist, die so genannte Südumfliegung – haben wir uns riesige Mühe gemacht, wirklich jedes Detail in der Ermittlung zu erfassen. Und dann haben wir festgestellt, dass das durch Einzelfreigaben sofort durchlöchert wurde, weil von dieser Route relativ früh abgewichen wurde. Die Darstellung, die Sie jetzt hier auf Seite 8 sehen, die Prof. Herrmann nochmal als Beispiel herangezogen hat, basiert allein darauf, dass wir hier eine Sonderregelung haben, nämlich 9.000 Fuß, nicht 5.000 Fuß. Hätten wir die 9.000

Fuß nicht, würden Sie ein ganz anderes Bild sehen. Dann würden Sie einen riesigen Fächer an Flugbewegungen sehen, die von der Ideallinie abweichen. Also auch hier wird erkennbar, dass wir dringend Regelungen brauchen. Der Handlungsbedarf ist offenkundig. Bisher haben wir vor Gericht einfach viel zu viel Glück gehabt.

Prof. Dr. Nikolaus Herrmann (Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF)): Würden Abwägungskriterien helfen? Ja und nein. Denn die Frage ist: Welche sollen es denn bitteschön sein? Wir haben inzwischen eine relativ gesicherte Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, die bestätigt, was wir als Behörde an Lärmabwägungen vornehmen. Herr Jühe hat Recht, die Rechtsprechung würde uns sogar weniger erlauben. Wir machen mehr, als die Rechtsprechung verlangt. Wir machen in der Tat seit Frankfurt und auch Berlin Gesamtlärmbetrachtungen. Inzwischen kann das Umweltbundesamt uns an der Stelle auch sehr gut unterstützen. Das war am Anfang der Berliner Verfahren noch nicht so der Fall. Ich möchte mich dagegen wehren, dass das, was wir machen, im Zusammenwirken mit den Fluglärmmmissionen, „selbstgestricktes Durchwurschteln“ ist. Ich möchte dafür plädieren, dass ortsbezogene Kriterien sehr wichtig sind, die auch nur ortsbezogen erarbeitet werden können. Etwa die immer wieder aufkommende Frage: Ist es besser, Flugverkehr zu bündeln und damit Wenige hoch zu belasten? Oder ist es besser, Flugverkehr zu streuen und damit Viele niedrig zu belasten? Diese Frage – denke ich – lässt sich nur situativ entscheiden und nicht durch Vorgabe von irgendwelchen dann doch sehr technischen Kriterien. Eine Kodifizierung an der Stelle wäre sicherlich nützlich. Aber wenn es in Einzelheiten geht, in technische Parameter, wird es äußerst schwierig.

Zur Frage der FFH-Prüfung, das ist relativ einfach. Wir hatten zwei Fälle, in denen das Gegenstand der Rechtsprechung war: Berlin, für mehrere Flugverfahren und auch Leipzig für mehrere Flugverfahren. In Berlin hat die Rechtsprechung uns gesagt: Die Kriterien der FFH-Prüfung aus der Planfeststellung, auch wenn sie nicht spezifisch routenbezogen waren, sondern raumbezogen, übertragen auf die streitgegenständliche Route, reichen für eine Bewertung. In Leipzig steht ein Verfahren noch aus. Um es mal auf den sachlichen Kern zu



bringen: die FFH-Prüfung ist die Frage über Flughöhen, über Vogelschutzgebiete. Kein anderes Sachthema hat dort bisher eine Rolle gespielt. Wir wissen, und das vielleicht nur so am Rande, aus der Berliner Planfeststellung, dass z. B. der Otter sehr schlecht hört. Den also interessiert das Flugverfahren gar nicht. Vielen Dank!

Vorsitzender: jetzt muss ich mal fragen, ob es noch – die Antworten waren ja heute sehr ausführlich – Bedarf an Fragen gibt, angesichts der Zeit.

Abg. Ulrich Lange (CDU/CSU): Dann darf ich mit einer ganz kurzen Frage an den Herrn Mendel vom LBA anschließen. Zu den vorhin angesprochenen Heli-Landeplätzen und der Frage der Regelmäßigkeit. Habe ich das richtig verstanden, immer wenn Gefahr für Leib und Leben ist, darf gelandet werden? Ich nehme jetzt mal den klassischen Fall andersherum. Es wird niemand zum Krankenhaus gebracht, sondern ein kleines Krankenhaus muss nach einem schlimmen Unfall jemand verlegen, z.B. alle 2 bis 3 Wochen. Ist das möglich?

Vorsitzender: Herr Mendel, zur Klarstellung.

Jörg Mendel (Luftfahrt-Bundesamt (LBA)): Das kann ich nicht so eindeutig mit ja beantworten. Wir unterscheiden zwischen Rettungsflügen und Ambulanzflügen. Ambulanzflüge, das bedeutet Verlegung von einem Krankenhaus zum Anderen, ohne Gefahr für Leib und Leben.

Abg. Ulrich Lange (CDU/CSU) präzisiert: Der Verletzte kommt vom Unfall. Der Rettungswagen bringt ihn erstmal ins Krankenhaus, weil man z.B. an der Unfallstelle keinen Hubschrauber angefordert hat. In dem kleinen Krankenhaus, in das er zuerst verbracht wird, kann man ihn nur vorübergehend mit Medikamenten stabilisieren und will ihn dann in den Hubschrauber bringen zum Weitertransport. Ist das zulässig?

Jörg Mendel (Luftfahrt-Bundesamt (LBA)):

Danke für die Klarstellung. Ganz eindeutig ja, das geht.

Vorsitzender: Danke, das ist im Protokoll festgehalten. Sie sehen, bei uns warten Termine, zu denen die Kollegen gehen. In 12 Minuten beginnt das Plenum. Der Kollege Behrens, bitte.

Abg. Herbert Behrens (DIE LINKE.): Es wurde immer wieder darauf hingewiesen, dass wir zu klaren Formulierungen kommen müssen. Nun lese ich in der Stellungnahme von Ihnen, Herr Prof. Herrmann, dass Sie bzgl. des Satzes 6 in der neuen Fassung sagen, dass es einen gewissen Widerspruch gibt. Also Sie schreiben: „Auffällig sind zwei wesentliche Unterschiede zwischen den Formulierungen der Rechtsprechung“ und beziehen sich dabei auf erhebliche Beeinträchtigung durch Fluglärm und auf naturschutzrechtliche Gründe, die in der Rechtsprechung dann herangezogen werden. Im Gesetzentwurf wird das subsumiert unter erheblicher Beeinträchtigung durch An- und Abflugverkehr. Ist es nicht sinnvoll, vielleicht kann Frau Heß das bewerten, die eindeutigere Position zu übernehmen anstatt die auch von Ihnen angemerkte differenzierte Darstellung zu verwenden?

Vorsitzender: Ich bitte um kurze Antworten.

Prof. Dr. Nikolaus Herrmann (Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF)): Ich halte textliche Differenzierungen immer für möglich, aber nicht unbedingt immer für notwendig. Ich denke, die jetzt dort befindliche Formulierung ist in der Praxis handhabbar.

Vorsitzender: Dankeschön! Frau Heß, in ähnlicher Kürze wäre gut.

Franziska Heß (Kanzlei Baumann Rechtsanwälte): Dem würde ich mich anschließen.

Vorsitzender: Frau Heß, das ist hervorragend.



Ich sehe keine weiteren Wortmeldungen. Ich bedanke mich, im Namen des Ausschusses, ganz herzlich bei den Sachverständigen. Ich glaube Sie haben gemerkt, wie tief wir bei diesem Luftfahrtgesetz noch in die demnächst folgende Debatte gehen werden. Es war heute wichtig, Sie als Sachverständige hier zu haben. Sie haben gesehen, auch die Bundesregierung hat eine Menge notiert. Wir wünschen Ihnen einen guten Nachhauseweg und dem Ausschuss eine schöne Woche. Die nächste Ausschusssitzung ist am 16. März 2016. Die heutige Sitzung ist geschlossen. Vielen Dank!

Schluss der Sitzung: 12:50 Uhr

Martin Burkert, MdB
Vorsitzender