

Vorlage – zur Kenntnisnahme –

**Bundsratsinitiative für eine Entschließung zur Verbesserung des Immissionsschutzes
bei Überlandflügen nach Sichtflugregeln**

Der Senat von Berlin
MVKU - IV E 211 -
030 9025 1558

An das
Abgeordnetenhaus von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Vorlage

- zur Kenntnisnahme -
des Senats von Berlin
über Bundesratsinitiative für eine EntschlieÙung zur Verbesserung des Immissionsschutzes
bei Überlandflügen nach Sichtflugregeln

Der Senat legt nachstehende Vorlage dem Abgeordnetenhaus zur Besprechung vor:

Der Senat hat beschlossen, den im Wortlaut als Anlage beigefügten

**EntschlieÙungsantrag des Bundesrates zur Verbesserung des Immissionsschutzes bei
Überlandflügen nach Sichtflugregeln**

beim Bundesrat einzubringen.

A. Begründung:

A.1 Problem

Die Regelungen zum Schutz der Bevölkerung vor Immissionen, die von Überlandflügen nach Sichtflugregeln mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen ausgehen, sind unzureichend. Während z.B. Lärmkonflikte im Nahbereich von Verkehrsflughäfen durch die Gewährung passiver Schallschutzmaßnahmen gemäß dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) sowie dem bereits der Fachplanung zugrundeliegenden Gebot der Beachtung der im FluLärmG festgesetzten Schutzzonengrenzwerte gemildert werden können, existiert kein wirksames Instrumentarium, um die Bevölkerung jenseits von Verkehrsflughäfen und

Verkehrslandeplätzen vor den negativen Auswirkungen des zivilen Betriebs von motorgetriebenen Luftfahrzeugen zu schützen.

Die Kompetenz zur Gestaltung des Luftraums sowie dessen Nutzung durch gewerbliche oder private, nicht-gewerbliche Luftfahrzeuge liegt gemäß Artikel 87d Absatz 1 Grundgesetz ausschließlich beim Bund, sodass die Länder hinsichtlich flugbetrieblicher Beschränkung keinerlei Gestaltungsspielraum haben. Handlungsoptionen auf Basis landesrechtlicher Immissionsschutzbestimmungen sind ebenfalls nicht gegeben, sodass zur Verbesserung des Immissionsschutzes bei Überlandflügen nach Sichtflugregeln der (luft)rechtliche Rahmen auf Bundes- sowie teilweise EU-Ebene geändert werden muss.

Da die in § 1 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) garantierte Freiheit des Luftverkehrs Maßnahmen aktiven Schallschutzes wie z.B. Flugverbotszonen enge Grenzen setzt, müssen die Belange der bemannten Luftfahrt und des Immissionsschutzes dabei in verhältnismäßiger Weise in Einklang gebracht werden.

A.2 Lösung

Mit der Entschließung fordert das Land Berlin den Bund dazu auf, über Städten, anderen dicht besiedelten Gebieten und Menschenansammlungen eine Mindestflughöhe von 600 Metern bei Überlandflügen nach Sichtflugregeln mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen zu ermöglichen, welche seit 2015 mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 europaweit einheitlich auf 300 Meter festgesetzt ist.

Dementsprechend soll sich die Bundesregierung zunächst bei der EU-Kommission dafür einsetzen, in dieser Durchführungsverordnung eine Öffnungsklausel für die Mitgliedsstaaten zur Festlegung davon abweichender Vorschriften zu schaffen und nachfolgend von dieser Möglichkeit durch Änderung des nationalen Rechtsrahmens Gebrauch machen.

Einzig die Anhebung der Mindestflughöhe bei Überlandflügen nach Sichtflugregeln mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen auf bis zu 600 Meter (über dem höchsten Hindernis innerhalb eines Umkreises von 600 Metern) kann die davon induzierten Belastungen unter grundsätzlicher Wahrung der Freiheit des Luftverkehrs wirksam mildern.

Mit dieser Bundesratsinitiative führt der Berliner Senat die im AGH-Antrag auf Drs. 19/0296 aufgeworfene Problematik einer sachgerechten und verhältnismäßigen Lösung zu.

B. Rechtsgrundlage:

Artikel 50 der Verfassung von Berlin.

C. Auswirkungen auf die Gleichstellung der Geschlechter

Es ergeben sich keine gleichstellungspolitischen Auswirkungen.

D. Kostenauswirkungen auf Privathaushalte und/oder Wirtschaftsunternehmen

Keine.

E. Auswirkungen auf die Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg

Keine Auswirkungen auf die Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg.

F. Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung:

Keine.

Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung:

a) Auswirkungen auf Einnahmen und Ausgaben:

Keine.

b) Personalwirtschaftliche Auswirkungen:

Keine.

Berlin, den 30.04.2024

Der Senat von Berlin

Kai Wegner

Regierender Bürgermeister

Katharina Günther-Wünsch

Senatorin
für die Senatorin für Mobilität,
Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

....05.2024**Antrag**
des Landes Berlin

Entschlieung des Bundesrates zur Verbesserung des Immissionsschutzes bei Überlandflügen nach Sichtflugregeln

Der Bundesrat möge beschließen:

Der Bundesrat stellt fest, dass die Regelungen zum Schutz der Bevölkerung vor Immissionen, die von Überlandflügen nach Sichtflugregeln mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen ausgehen, unzureichend sind. Eine wirksame Maßnahme stellt die Anhebung der Mindestflughöhe über dicht besiedelten Gebieten dar, welche im Jahr 2015 unter entschiedener Kritik des Bundesrates mit der Europäischen Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 europaweit einheitlich auf 300 Meter über Grund festgesetzt wurde. Den Mitgliedsstaaten der EU sollte das Recht eingeräumt werden, aus Gründen des Immissionsschutzes davon abweichend landesweit oder über einzelnen, besonders stark betroffenen Siedlungsräumen eine Mindestflughöhe von bis zu 600 Metern über Grund festzusetzen. Dadurch würde der Schutz vor negativen Auswirkungen von Überlandflügen nach Sichtflugregeln, insbesondere damit verbundener Lärmbelastung, erheblich verbessert, ohne unverhältnismäßig in die Freiheit des Luftverkehrs einzugreifen.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung,

1. sich nachdrücklich auf europäischer Ebene für eine Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 mit dem Ziel einzusetzen, den Mitgliedsstaaten die Möglichkeit einzuräumen, mit einer nationalen Regelung eine Mindestflughöhe von bis zu 600 Metern bei Überlandflügen nach Sichtflugregeln mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen festzulegen;
2. die Länder fortlaufend in geeigneter Weise über die von der Bundesregierung ergriffenen Initiativen und erzielten Ergebnisse zu unterrichten;

3. nach Änderung der vorgenannten Verordnung unverzüglich von ihrer Rechtssetzungskompetenz Gebrauch zu machen und über Städten, anderen dicht besiedelten Gebieten und Menschenansammlungen eine Mindestflughöhe von bis zu 600 Metern (über dem höchsten Hindernis innerhalb eines Umkreises von 600 Metern) bei Überlandflügen nach Sichtflugregeln mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen zu ermöglichen.

Begründung:

Die Regelungen zum Schutz der Bevölkerung vor Immissionen, die von Überlandflügen nach Sichtflugregeln mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen ausgehen, sind unzureichend. Während z.B. Lärmkonflikte im Nahbereich von Verkehrsflughäfen durch die Gewährung passiver Schallschutzmaßnahmen gemäß dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) sowie dem bereits der Fachplanung zugrundeliegenden Gebot der Beachtung der im FluLärmG festgesetzten Schutzzonengrenzwerte gemildert werden können, existiert kein wirksames Instrumentarium, um die Bevölkerung jenseits von Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätzen vor den negativen Auswirkungen des zivilen Betriebs von motorgetriebenen Luftfahrzeugen zu schützen. Die an Dauerschallpegeln orientierten Schutzzonengrenzwerte des FluLärmG werden durch Überlandflüge nach Sichtflugregeln mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen regelmäßig nicht überschritten und diese Form des Luftverkehrs ist faktisch aus dem Geltungsbereich der Umgebungslärmrichtlinie und darauf aufbauender Lärmaktionspläne ausgeklammert, wodurch Schallschutzmaßnahmen nicht ergriffen werden können. Da die in § 1 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) garantierte Freiheit des Luftverkehrs Maßnahmen aktiven Schallschutzes wie z.B. Flugverbotszonen enge Grenzen setzt, müssen die Belange der bemannten Luftfahrt und des Immissionsschutzes nunmehr in verhältnismäßiger Weise in Einklang gebracht werden. Einzig die Anhebung der Mindestflughöhe bei Überlandflügen nach Sichtflugregeln mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen auf bis zu 600 Meter (über dem höchsten Hindernis innerhalb eines Umkreises von 600 Metern) kann die davon induzierten Belastungen unter grundsätzlicher Wahrung der Freiheit des Luftverkehrs wirksam mildern.

Zu 1)

Einer Anhebung der Mindestflughöhe über Städten, anderen dicht besiedelten Gebieten und Menschenansammlungen steht die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 entgegen, durch die im Jahr 2015 die bis dahin in Deutschland geltende Mindestflughöhe über dicht besiedelten Gebieten von 600 auf 300 Meter herabgesetzt wurde. Nach Aufforderung durch den Bundesrat (siehe BR-Drs. 337/15(B)) hat sich die Bundesregierung bei der EU-Kommission dafür eingesetzt, eine Öffnungsklausel für die Mitgliedsstaaten zur Festlegung davon abweichender Vorschriften zu schaffen, wobei deren Bemühungen wegen fehlender Erfolgsaussichten im Jahr 2018 eingestellt wurden. Vor dem Hintergrund eines nach wie vor zumindest regional unabweisbaren Problemdruckes, ist eine erneute Initiative der Bundesregierung auf EU-Ebene geboten.

Zu 2)

Da die Länder bei Initiativen des Bundes auf EU-Ebene nicht direkt beteiligt sind, die Bundesregierung jedoch im Auftrag der Länder aktiv werden soll, ist eine regelmäßige Unterrichtung der Länder durch die Bundesregierung geboten. Die Verkehrsministerkonferenz bietet hierbei ein geeignetes Forum für eine Berichterstattung der Bundesregierung.

Zu 3)

Da die Kompetenz zur Gestaltung des Luftraums sowie dessen Nutzung durch gewerbliche oder private, nicht-gewerbliche Luftfahrzeuge gemäß Artikel 87d Absatz 1 Grundgesetz ausschließlich beim Bund liegt, muss die Bundesregierung nach erfolgter Anpassung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 von ihrer Rechtssetzungskompetenz Gebrauch machen. Durch Änderung von § 37 Luftverkehrsordnung sollte über Städten, anderen dicht besiedelten Gebieten und Menschenansammlungen eine Mindestflughöhe von 600 Metern bei Überlandflügen nach Sichtflugregeln mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen ermöglicht werden.