

## **Antrag**

**der Fraktion GRÜNE**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Umwelt und Verkehr**

### **Verschärfung der Nachtflugbeschränkungen in Baden-Württemberg**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen

I. zu berichten,

1. welche Regelungen zum Schutz der Bevölkerung am Hochrhein vor Fluglärm in den Abend- und Nachtstunden der paraphierte Staatsvertrag zwischen der Schweiz und der Bundesrepublik Deutschland zur Regelung des Flugverkehrs über dem Süden Baden-Württembergs enthält;
2. welche Anzahl von Überflügen in niedriger Höhe (unterhalb Flugfläche 100) über deutschem Gebiet derzeit bzw. nach Inkrafttreten des Staatsvertrags abgewickelt werden;
3. wie die Landesregierung diese Regelungen hinsichtlich ihrer Schutzwirkung für die betroffene Bevölkerung beurteilt;
4. wie sich im Vergleich dazu die Situation am Flughafen Stuttgart bezüglich der Zahl der Flüge in niedriger Höhe und der Flugverbotszeiten darstellt;
5. welche Regelungen bei einer Ausweitung des Flugverkehrs in Söllingen für den Überflug französischen Gebiets die Landesregierung für angemessen hält;
6. wie sich die Belastung des deutschen Luftraums durch den Flughafen Basel-Mulhouse darstellt, und ob die Landesregierung hier Handlungsbedarf

analog zur staatsvertraglichen Regelung des Verkehrs des Flughafens Zürich sieht;

7. wie die Landesregierung Pläne des Bundesumweltministeriums für ein einheitliches Nachtflugverbot für alle deutschen Flughäfen zwischen 22 Uhr und 6 Uhr beurteilt.

## II.

Zur Verbesserung des Schutzes der Nachtruhe der Bevölkerung für Flughäfen in Baden-Württemberg Nachtflugbeschränkungen zwischen 22 Uhr und 6 Uhr an Werktagen und zwischen 20 Uhr und 9 Uhr am Wochenende zu verfügen.

29. 08. 2002

Boris Palmer, Kretschmann  
und Fraktion

### Begründung

Fluglärm bedeutet für betroffene Menschen eine schwerwiegende Beeinträchtigung ihres subjektiven Wohlbefindens und erhöht das Risiko von Erkrankungen unter anderem des Herz-Kreislauf-Systems. Besonders empfindlich ist der menschliche Körper gegenüber Störungen in der Ruhe- und Erholungsphase der Nacht. Bestimmungen zum Schutz vor Fluglärm werden mit der wachsenden Bedeutung des Luftverkehrs immer wichtiger.

Die Landesregierung hat wiederholt die Vorschriften des Staatsvertrags zwischen der Schweiz und der Bundesrepublik Deutschland zur Regelung des Luftverkehrs im südlichen Baden-Württemberg als unzureichend kritisiert. Zuletzt erwirkte sie mit dieser Begründung die Ablehnung des Staatsvertrags durch die unionsregierten Länder im Bundesrat.

Da es in Baden-Württemberg keine Fluglärmgeschädigten erster und zweiter Klasse geben darf, sollten für den Hochrhein dieselben Standards gelten wie für den mittleren Neckar oder den Oberrhein. Wenn die Landesregierung eine Regelung für unzureichend hält, die Überflüge der Hochrheinkommunen in niedriger Höhe nach 22 Uhr verbietet, dann ist nicht einzusehen, warum etwa das Tübinger Universitätsklinikum in noch geringerer Höhe bis nach 23 Uhr überflogen wird. Tatsächlich sind die Einwohner zahlreicher Kommunen im Umkreis von 30 km um den Flughafen Stuttgart bis 23.30 Uhr von intensiven Flugbewegungen stark betroffen.

Die Landesregierung ist aufgefordert zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung Verschärfungen der Nachtflugbeschränkungen zu verfügen.

## Stellungnahme\*)

Mit Schreiben vom 26. September 2002 Nr. 3–3848.1/124 nimmt das Ministerium für Umwelt und Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*1. Welche Regelungen zum Schutz der Bevölkerung am Hochrhein vor Fluglärm in den Abend- und Nachtstunden enthält der paraphierte Staatsvertrag zwischen der Schweiz und der Bundesrepublik Deutschland zur Regelung des Flugverkehrs über dem Süden Baden-Württembergs?*

Zu 1.:

Nach dem Vertrag vom 18. Oktober 2001 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Durchführung der Flugverkehrskontrolle durch die Schweizerische Eidgenossenschaft über deutschem Hoheitsgebiet und über Auswirkungen des Betriebs des Flughafens Zürich auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland ist für die Abend- und Nachtstunden in Artikel 6 Abs. 1 folgende Regelung vorgesehen:

- a) „In der Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr Ortszeit wird der Anflugverkehr über deutschem Hoheitsgebiet nicht unterhalb einer Flughöhe von Flugfläche 100<sup>1</sup> durchgeführt. Ausgenommen sind Flüge, für welche auf Grund von zwingenden äußeren Umständen keine Alternative zu einem Anflug aus Norden besteht. Diese Umstände sind insbesondere: Sicherheitsgründe, ungünstige Wetterbedingungen, Winterdienst, Pistensperrung infolge von Unfällen, Flüge des Such- und Rettungsdienstes und Ausfälle von Navigationssystemen. Die Schweizerische Eidgenossenschaft unterliegt in solchen Fällen gegenüber der Bundesrepublik Deutschland einer Meldepflicht. Rechtliche Gründe, Verkehrsaufkommen oder Umlaufverspätungen stellen keine äußeren Umstände dar.
- b) An Samstagen, Sonntagen und den in der Anlage genannten gesetzlichen Feiertagen in Baden-Württemberg, jeweils in der Zeit von 20.00 Uhr bis 22.00 Uhr und von 6.00 Uhr bis 9.00 Uhr Ortszeit, wird der Anflugverkehr über deutschem Hoheitsgebiet nicht unterhalb einer Flughöhe von Flugfläche 100 abgewickelt; die Ausnahmeregelungen nach Buchstabe a gelten entsprechend.“

Im Zuge der notwendigen innerstaatlichen Inkraftsetzung hat der Nationalrat der Schweiz den Vertrag am 19. Juni 2002 den Vertrag abgelehnt. Die Verkehrskommission des Ständerats hat die Annahme des Vertrags empfohlen und zugleich den Bundesrat um Klärung weiterer Sachfragen bis Ende Oktober gebeten. Das Plenum des Ständerats wird sich daher frühestens im November 2002 mit der Sache befassen. In Deutschland hat der Bundestag den Einspruch des Bundesrats in der zu Ende gehenden Legislaturperiode nicht mehr behandelt mit der Folge, dass das Gesetz wegen des Diskontinuitätsgrundsatzes in der neuen Legislaturperiode erneut eingebracht werden müsste.

*2. Welche Anzahl von Überflügen in niedriger Höhe (unterhalb Flugfläche 100) werden über deutschem Gebiet derzeit bzw. nach Inkrafttreten des Staatsvertrages abgewickelt?*

Zu 2.:

Nach Angaben des Flughafens Zürich erfolgen über 90 % der Landeanflüge auf den Flughafen aus nördlicher Richtung und damit über deutsches Gebiet.

---

<sup>1</sup> Flugfläche 100 entspricht einer Flughöhe von 10 000 Fuß (3 050 m über NN)

Anflüge auf den Instrumentenanflugrouten am Flughafen Zürich:

Jahr/Monat	Insgesamt	Anflüge über deutsches Gebiet	Anteil in %
2000	157.176	153.622	97,7
2001	154.637	143.215	92,6
Mai 2002	11.648	11.473	98,5
Juni 2002	11.589	10.802	93,2
Juli 2002	12.202	11.140	91,3

Die Flugbewegungen auf den An- und Abflugrouten werden vom Flughafen Zürich periodisch im Internet ([www.uniqueairport.com/public/news/flugbewegungen.asp](http://www.uniqueairport.com/public/news/flugbewegungen.asp)) veröffentlicht.

Nach dem Staatsvertrag sollen spätestens ab 20. Februar 2005 über deutschem Hoheitsgebiet „unterhalb der Flugfläche 100 weniger als 100.000 Anflüge/Kalenderjahr abgewickelt“ werden (Artikel 6 Abs. 1 c).

*3. Wie beurteilt die Landesregierung diese Regelungen hinsichtlich ihrer Schutzwirkung für die betroffene Bevölkerung?*

Zu 3.:

Die Festlegungen zur Begrenzung der Zahl der Landeanflüge über deutschem Hoheitsgebiet und die Flugverbotszeiten nachts sowie an Sonn- und Feiertagen orientieren sich nicht an der Frage der Zumutbarkeit von Fluglärm. Die Regelungen im Staatsvertrag sind Teil des politischen Kompromisses zwischen dem Bundesverkehrsminister und seinem Kollegen in der Schweiz von April 2001.

Zwar ist der Bund der Auffassung der Landesregierung gefolgt, dass entsprechend dem völkerrechtlichen Grundsatz jeder Staat primär die Lasten seiner Einrichtungen selbst zu tragen hat. Dieser Grundsatz ist aber in den Verhandlungen nicht ausreichend umgesetzt worden. Das Land hat deshalb in den Verhandlungen die Bereitschaft erklärt, den Luftverkehr insoweit zu akzeptieren, als der in der Schweiz nicht abgewickelt werden kann, vor allem jener, den seine Flugrichtung ohne Umwege über Deutschland führen würde.

Hierzu hat die Schweiz jedoch bisher keine belastbaren Zahlen vorgelegt. Im Süden von Baden-Württemberg besteht nämlich die gegenüber anderen Flughafenstandorten besondere Situation, dass dort überwiegend Luftverkehr abgewickelt wird, der in dieser Region nicht stattfinden müsste. Es ist niemandem verständlich zu machen, dass Flüge aus Süden, Westen oder Osten im Anflug auf den Flughafen Zürich über deutsches Gebiet geführt werden. Darüber hinaus ist die schweizerische Flugsicherung in den letzten Jahren vermehrt dazu übergegangen, Verkehr in Tagesrandzeiten über deutschem Gebiet abzuwickeln, um im Ergebnis gerade in dieser sensiblen Zeit die eigene Bevölkerung zu schonen. Nur insofern stellen die vertraglichen Regelungen Verbesserungen des bisherigen Zustandes dar. Die Landesregierung wird sich daher für weitere Verbesserungen in der Übergangszeit einsetzen. So strebt die Landesregierung zum Beispiel an, die Zahl der Flüge auf 80.000 und die Flugverbotszeit unter Flugfläche 100 auf 21.00 bis 7.00 Uhr festzusetzen sowie die Warteräume in die Schweiz zu verlagern.

4. *Wie stellt sich im Vergleich dazu die Situation am Flughafen Stuttgart bezüglich der Zahl der Flüge in niedriger Höhe und der Flugverbotszeiten dar?*

Zu 4.:

Das Nachtflugverbot für Strahlflugzeuge am Flughafen Stuttgart beginnt um 23.00 Uhr für Starts und um 23.30 Uhr (mit einer Ausnahmeregelung bis 24.00 Uhr) für Landungen. Es endet um 6.00 Uhr am Folgetag. Auch am Flughafen Zürich besteht ein Nachtflugverbot. So darf beispielsweise Linienverkehr nicht zwischen 0.30 Uhr und 6.00 Uhr starten sowie zwischen 0.30 Uhr und 5.30 Uhr landen. Der Charterverkehr sowie der Privatluftverkehr unterliegen weitergehenden Beschränkungen.

Die Nachtflugregelungen für die Flughäfen Stuttgart und Zürich sind unmittelbar vergleichbar. Demgegenüber scheidet ein Vergleich mit der Regelung im Staatsvertrag wegen der vorgenannten Besonderheiten (siehe Stellungnahme zu 3.) aus. Am Flughafen Stuttgart wird nämlich der Luftverkehr aus allen Richtungen kommend von der Flugsicherung entsprechend der jeweils aktuellen Hauptwindlage von Osten oder von Westen auf die Landebahn geführt.

Die Regelungen für den An- und Abflugverkehr des Flughafens Zürich über deutschem Gebiet können deswegen sehr viel strenger sein als bei deutschen Flughäfen, weil es im Wege gerechter Lastenverteilung Alternativen im Schweizer Luftraum gibt. Die Landesregierung ist nicht der Auffassung, dass diese Regelungen den Flughafen Zürich generell oder gar mehr als deutsche Flughäfen einschränken. Es sind jedoch Regelungen geboten, die zu einer klaren Begrenzung der An- und Abflüge über deutschem Gebiet führen, um die deutsche Bevölkerung nicht übermäßig zu belasten. Insofern setzt Zürich keine Maßstäbe für deutsche Flughäfen.

5. *Welche Regelungen hält die Landesregierung bei einer Ausweitung des Flugverkehrs in Söllingen für den Überflug französischen Gebietes für angemessen?*

Zu 5.:

Durch die Festlegung der An- und Abflugrouten und die Führung des Luftverkehrs durch die französische Flugsicherung wird sichergestellt, dass französisches Staatsgebiet im An- und Abflug auch bei einer Ausweitung des Verkehrs nicht überflogen wird. Was die Landesregierung am Hochrhein für geboten hält, wird am Oberrhein praktiziert.

6. *Wie stellt sich die Belastung des deutschen Luftraumes durch den Flughafen Basel-Mulhouse dar und sieht die Landesregierung hier Handlungsbedarf analog zur staatsvertraglichen Regelung des Verkehrs des Flughafens Zürich?*

Zu 6.:

Nach Angaben des Flughafens Basel-Mulhouse verzeichnete er in den vergangenen zwei Jahren folgende Starts und Landungen im Instrumentenflugverkehr:

Jahr	Starts	Landungen
2000	63.447	63.447
2001	60.410	60.410

Hierbei ist deutsches Staatsgebiet von den An- und Abflugrouten betroffen. So werden etwa 60 % der Anflüge und etwa 40 % der Abflüge über Deutschland geführt.

Derzeit finden deutsch-französische Staatsvertragsverhandlungen unter Federführung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und unter Beteiligung des Ministeriums für Umwelt und Verkehr, des Regierungspräsidiums Freiburg und des Landratsamtes Lörrach statt. Wesentlicher Inhalt ist die Regelung der Flugsicherungsaufgaben entlang der Staatsgrenze zwischen der französischen oder der deutschen Flugsicherung. Ausgehend von dem bereits erwähnten völkerrechtlichen Grundsatz wird sich das Ministerium für Umwelt und Verkehr auch hier dafür einsetzen, dass die Zahl der Landeanflüge über deutschem Hoheitsgebiet verringert wird. Darüber hinaus wird das Ministerium darauf drängen, dass Abflüge nach Osten über deutsches Gebiet einer Prüfung unterzogen werden.

*7. Wie beurteilt die Landesregierung die Pläne des Bundesumweltministeriums für ein einheitliches Nachtflugverbot für alle deutschen Flughäfen zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr?*

*II. Die Landesregierung soll zur Verbesserung des Schutzes der Nachtruhe der Bevölkerung für Flughäfen in Baden-Württemberg Nachtflugbeschränkungen zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr an Werktagen und zwischen 20.00 Uhr und 9.00 Uhr am Wochenende verfügen.*

Zu 7. und II.:

Die Pläne des Bundesumweltministeriums haben in der Bundesregierung keine Zustimmung gefunden. Insofern stellt sich die genannte Frage dem Land im Rahmen seiner Bundesratspolitik nicht. Im Übrigen ist nach Auffassung des Ministeriums für Umwelt und Verkehr eine Novellierung des Fluglärmsgesetzes mit dem Ziel, die Menschen im Umland von Flughäfen künftig, auch während der Nachtzeit, wirkungsvoller vor Fluglärm zu schützen, notwendig. Für den Bau und die wesentliche Änderung von Flugplätzen sollten zudem normative Regelungen (Grenzwerte) in einer Fluglärmschutzverordnung getroffen werden, die auf das Luftverkehrsgesetz gestützt sind. Hierbei sollten auch die besonderen Belange des Nachtschutzes ihren Niederschlag finden. Seitens des Bundesministeriums für Umwelt wurde hierzu im Sommer 2000 ein Entwurf vorgelegt. Dieser sieht kein einheitliches Nachtflugverbot für alle deutschen Flughäfen vor. Neuere Pläne oder Absichten des Bundesministeriums sind dem Ministerium für Umwelt und Verkehr nicht bekannt.

Die Nachtflugregelungen an den Flughäfen in Baden-Württemberg sind Ergebnis einer sorgfältigen Abwägung der öffentlichen Verkehrsbedürfnisse und insbesondere des Schutzes der Anwohner vor vermeidbarem Fluglärm. Daher sieht die Landesregierung keine Notwendigkeit, die Nachtflugregelungen an den baden-württembergischen Flughäfen zu ändern.

Müller

Minister für Umwelt und Verkehr