

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Herbert Behrens, Caren Lay, Eva Bulling-Schröter, Annette Groth, Sabine Leidig, Thomas Lutze, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.**

### **Fragen zum Fünfzehnten Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes**

Der Entwurf des Fünfzehnten Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (im Weiteren: Gesetzentwurf) enthält Änderungen hinsichtlich fünf verschiedener luftverkehrsrechtlicher Materien. Unter anderem reagiert die Bundesregierung mit dem Artikelgesetz auf ein Vertragsverletzungsverfahren der Europäischen Kommission:

„Nach Auffassung der Europäischen Kommission bleibt das geltende deutsche Luftrecht hinter den Anforderungen der Richtlinie 2011/92/EU vom 13. Dezember 2011 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (ABl. L 26 vom 28. Januar 2012, S. 1– ‚UVP-Richtlinie‘) sowie der Richtlinie 92/43/EWG vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (ABl. L 206 vom 22. Juli 1992, S. 7– ‚Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie‘) zurück, weil in den Verfahren zur Festlegung von Flugverfahren nach § 32 Absatz 4 Nummer 8 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) und § 27 a Absatz 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) weder eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) noch eine Prüfung der Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete durchzuführen ist“ (Gesetzentwurf, Bundesratsdrucksache 439/15).

Daraufhin werden im Gesetzentwurf Änderungen bezüglich der Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen der Planfeststellung von Flughäfen eingeführt.

Des Weiteren werden gemäß dem Gesetzentwurf am Flughafen Düsseldorf die Bodenabfertigungsdienste weiter liberalisiert, indem die Zahl der Drittabfertiger in der Anlage 5 zur Bodenabfertigungsdienst-Verordnung auf „3“ erhöht werden soll. Da die beiden genannten Aspekte auch im europäischen Kontext von hoher politischer Relevanz sind, ist hier besonderer Nachfragebedarf gegeben.

Wir fragen die Bundesregierung:

#### **I. Umweltverträglichkeitsprüfung bei Flugrouten**

- 1. In welchen Ländern der Europäischen Union werden nach Kenntnis der Bundesregierung Flugrouten bei deren Festsetzung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen?**
- 2. Aus welchen Gründen hat die Bundesregierung angesichts der Tatsache, dass nach Angaben der Bundesregierung die Europäische Kommission aufgrund einer fehlenden UVP „in den Verfahren zur Festlegung von Flugverfahren nach § 32 Absatz 4 Nummer 8 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) und**

§ 27 a Absatz 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO)“ das Vertragsverletzungsverfahren einleitete, im Gesetzentwurf keine Pflicht zur Durchführung einer UVP in den Verfahren zur Festlegung von Flugverfahren nach § 32 Absatz 4 Nummer 8 LuftVG und § 27 a Absatz 2 Satz 1 LuftVO verankert?

3. Was hat die Europäische Kommission im Rahmen des Vertragsverletzungsverfahrens angesichts der Aussage der Bundesregierung, dass die Europäische Kommission nicht verlangt habe, „dass Deutschland sein Luftverkehrsrecht an die EU-Gesetzgebung anpasst und die Planung von Flugrouten vollständig in die Umweltverträglichkeitsprüfung einbezieht“ (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Mündlichen Fragen 10 und 11 des Abgeordneten Herbert Behrens, Plenarprotokoll 18/132, Anlage 6, S. 12878 (A)), genau verlangt (bitte Wortlaut wiedergeben)?
4. In welchem Stadium befindet sich das Vertragsverletzungsverfahren aktuell, und inwiefern ist der Gesetzentwurf mit der Europäischen Kommission abgestimmt worden?
5. Welche Konsultationen hat es seitens der Bundesregierung mit der Europäischen Kommission hinsichtlich des Vertragsverletzungsverfahrens gegeben und welche werden noch stattfinden (bitte Treffen und Schriftwechsel einzeln mit Datum aufführen)?
6. Wann wird nach Auffassung der Bundesregierung das Vertragsverletzungsverfahren abgeschlossen sein?
7. Inwiefern wurde das „Gutachten zur Prüfung von formell- und materiellrechtlichen Vorgehensmöglichkeiten bei der Festlegung von Flugrouten“ (Umweltbundesamt, Texte 29/2014) bei der Erarbeitung des Gesetzentwurfs berücksichtigt?
8. Inwiefern wurde das Sondergutachten des Sachverständigenrates für Umweltfragen „Fluglärm reduzieren: Reformbedarf bei der Planung von Flughäfen und Flugrouten“ (Bundestagsdrucksache 18/1375) bei der Erarbeitung des Gesetzentwurfs berücksichtigt?
9. Was sind nach Auffassung der Bundesregierung „entscheidungserhebliche Auswirkungen“ (Artikel 1 des Gesetzentwurfs; bitte möglichst abschließend aufführen), und wer definiert jeweils die Kriterien der Entscheidungserheblichkeit?
10. Ist die im November 2012 an die Firma Avistra vergebene Studie „Festlegung von Fluglärmbelastungsgebieten im Rahmen der Planfeststellungen“ (siehe Antworten der Bundesregierung auf die Schriftlichen Fragen 73 und 74 des Abgeordneten Herbert Behrens auf Bundestagsdrucksache 18/36) inzwischen fertiggestellt (bitte begründen und ggf. Datum der Abnahme angeben)?  
Wenn ja, inwiefern fanden deren Ergebnisse im Gesetzentwurf Berücksichtigung?
11. Wann wird diese Studie veröffentlicht bzw. den Abgeordneten des Deutschen Bundestages zur Verfügung gestellt?
12. Wie wurde in dieser Studie angesichts des Schwerpunktes der „Definition des Kriteriums der Relevanz“ (ebd.) von Fluglärm das Kriterium Relevanz von Fluglärm definiert?
13. Werden nach Maßgabe des Gesetzentwurfs die „Bedingungen für die Zulässigkeit von Überflügen über [...] schutzwürdige Gebiete“ (Gesetzentwurf) von der Planfeststellungsbehörde im Benehmen oder gar Einvernehmen mit „der Flugsicherungsorganisation und dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung“ verfügt (bitte begründen)?

14. Welchen Einfluss haben die Flugsicherungsorganisation und das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung bisher im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens?
15. Wie viele Planfeststellungs- oder Planänderungsverfahren laufen derzeit im Bereich des Luftverkehrs in Deutschland?
16. Welche Planfeststellungs- oder Planänderungsverfahren im Bereich des Luftverkehrs in Deutschland wurden in den letzten zehn Jahren abgeschlossen?
17. Prüft die Bundesregierung Beteiligungsmöglichkeiten der Öffentlichkeit bei der Festlegung von Flugverfahren jenseits der Einbeziehung der Fluglärmkommissionen (bitte begründen)?
18. Wird nach Auffassung der Bundesregierung durch den in das Luftverkehrsgesetz aufgenommenen Verweis auf Natura-2000-Gebiete der Umweltschutz im Bereich des Luftverkehrs gestärkt?

Wenn ja, warum berührt der Gesetzentwurf nach Angabe der Bundesregierung nicht „Aspekte der Mobilitätssicherung und Umweltschonung (Indikator 11)“ (Ausschussdrucksache 18(15)279)?

## II. Änderung der Anlage 5 zur Bodenabfertigungsdienst-Verordnung (BADV)

19. Aus welchen Gründen war „die Übersicht betreffend die Zahl der am Flughafen Düsseldorf zuzulassenden Drittabfertiger [...] anzupassen“ (Gesetzentwurf)?
20. Wann hat sich die Bundesregierung mit welchen Akteuren zur Erörterung der Erhöhung der Zahl der Drittabfertiger am Flughafen Düsseldorf getroffen (bitte Datum des Treffens und jeweiligen Akteur angeben)?  
Mit welchen Akteuren erfolgte diesbezüglich wann ein Schriftwechsel?
21. Kann die Zulassung weiterer Drittabfertiger auf Antrag einer Flughafenbetreibergesellschaft seitens des Bundes erteilt und in die Anlage 5 BADV aufgenommen werden?  
Wenn ja, unter welchen Voraussetzungen?  
Gibt es diesbezüglich ein formalisiertes Verfahren?  
Wenn ja, welches?
22. Haben ggf. weitere Flughafenbetreibergesellschaften einen Antrag auf Zulassung weiterer Drittabfertiger gestellt?  
Wenn ja, welche und für jeweils welche Dienste gemäß der Anlage 1 zur Bodenabfertigungsdienst-Verordnung?
23. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass die Flughafen Düsseldorf GmbH bereits im Februar dieses Jahres „zur weiteren Marktöffnung eine dritte Lizenz für einen Drittabfertiger“ (<http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:57075-2015:TEXT:DE:HTML>) ausgeschrieben hat, obwohl zu diesem Zeitpunkt nur zwei Drittanbieter gemäß der Bodenabfertigungsdienst-Verordnung zulässig waren?
24. Sind Ausschreibungen von Zulassungen/Lizenzen, durch deren Vergabe die Zahl der gemäß Anhang 5 BADV zuzulassenden Drittabfertiger überschritten würde, nach Auffassung der Bundesregierung zulässig (bitte begründen)?

25. Sind Vergaben von Zulassungen/Lizenzen, durch die die Zahl der gemäß Anhang 5 der BADV zuzulassenden Drittabfertiger überschritten wird, nach Auffassung der Bundesregierung zulässig?

Wenn ja, mit welcher Begründung?

Wenn nein, wie wird seitens der Bundesregierung die Einhaltung der Vorgaben der BADV überprüft (bitte unter Angabe der zuständigen Abteilung im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bzw. Behörde ausführen)?

Über welche Rechtsmittel zur Durchsetzung der Einhaltung der Vorgaben der BADV verfügt die Bundesregierung?

26. Handelt es sich nach Auffassung der Bundesregierung bei den in Anlage 5 BADV festgelegten Zahlen der jeweils zuzulassenden Drittabfertiger um Richtwerte (d. h. Mindest- oder Höchstwerte; bitte begründen)?
27. Ist die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH Betreiberin des Flughafens Berlin Schönefeld (SXF)?

Welchen Gremien der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (Gesellschafterversammlung, Aufsichtsrat etc.) muss deren Geschäftsführung nach Kenntnis der Bundesregierung satzungsgemäß hinsichtlich Ausschreibungen bzw. Vergaben von Zulassungen als Drittabfertiger Bericht erstatten?

Welche Gremien der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH müssen ggf. hierbei satzungsgemäß sogar ihre Zustimmung erteilen?

28. Seit wann hat die Bundesregierung, als Vertreterin des Gesellschafters Bund in der Gesellschafterversammlung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH und Entsenderin zweier Mitglieder des Aufsichtsrates der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Kenntnis von der Ausschreibung der „Vergabe von 3 Zulassungen für die Drittabfertigung am Flughafen Berlin Schönefeld“ (<http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:437909-2013:TEXT:DE:HTML&src=0>), und an welche Unternehmen sind diese Zulassungen nach Kenntnis der Bundesregierung inzwischen vergeben worden?
29. Wie viele Drittabfertiger für den Bereich Gepäckabfertigung waren am SXF zum 1. Dezember 2015 gemäß der BADV zuzulassen, und an wie viele Unternehmen waren nach Kenntnis der Bundesregierung zu diesem Zeitpunkt Zulassungen für die Drittabfertigung im Bereich der Gepäckabfertigung am SXF von der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH vergeben?
30. Welchen Einfluss hat nach Kenntnis der Bundesregierung die Zulassung weiterer Drittabfertiger an einem Flughafen auf
- a) die Abfertigungskosten,
  - b) die Verkehrssicherheit,
  - c) die Beschäftigungsverhältnisse im Bereich der Bodenabfertigungsdienste?

Woher bezieht die Bundesregierung diese Erkenntnisse, und welche Schritte zur Vertiefung derselben plant die Bundesregierung in dieser Legislaturperiode?

31. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, dass die Europäische Kommission den Verordnungsvorschlag zur Liberalisierung der Bodenabfertigungsdienste an europäischen Flughäfen am 16. Dezember 2014 zurückgezogen hat, und aus welchen Gründen wurde dieser Verordnungsvorschlag nach Kenntnis der Bundesregierung zurückgezogen?

Berlin, den 16. Dezember 2015

**Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion**





