

## **Entschließungsantrag**

**der Abgeordneten Herbert Behrens, Sabine Leidig, Caren Lay, Dr. Dietmar Bartsch, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Eva Bulling-Schröter, Roland Claus, Annette Groth, Kerstin Kassner, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Dr. Gesine Löttsch, Thomas Lutze, Birgit Menz, Dr. Kirsten Tackmann, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.**

**zu der Schlussabstimmung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung  
– Drucksachen 18/5271, 18/6161 –**

### **Entwurf eines Gesetzes**

**zu dem Protokoll vom 24. Juni 2010**

**zur Änderung des am 25. und 30. April 2007**

**unterzeichneten Luftverkehrsabkommens**

**zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika**

**und der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Durch das Gesetz treten Änderungen des Luftverkehrsabkommens zwischen den USA, der EU und deren Mitgliedsstaaten in Kraft, welche erhebliche Auswirkungen zu Ungunsten des politischen und behördlichen Entscheidungsspielraumes im Bereich des Luftverkehrs sowie des Umwelt- und Gesundheitsschutzes haben. Dies gilt insbesondere für die Einführung von Betriebsbeschränkungen an Flughäfen, allen voran Nachtflugverboten, welche das einzig vollends wirksame Mittel zur Sicherstellung der Nachtruhe sind.

Das Protokoll bedient einseitig die Interessen der Luftverkehrswirtschaft, indem durch den neu gefassten Artikel „Umwelt“ jegliche den Emissionsschutz betreffende Maßnahme unter den Vorbehalt der Wirtschaftlichkeit des Luftverkehrs gestellt wird und die Luftverkehrswirtschaft direkten Einfluss auf standortbezogene Entscheidungen hinsichtlich betriebsbeschränkender Maßnahmen (z. B. Nachtflugverbote) erhält, da zukünftig ihre Standpunkte im Entscheidungsprozess Berücksichtigung finden müssen (siehe Art. 3 des Protokolls). Dies geht über die ohnehin vorhanden, allen betroffenen Interessengruppen (Umweltverbände etc.) offen stehenden Einflussmöglichkeiten hinaus, welche durch fachplanungs- und luftverkehrsrechtliche Bestimmungen geregelt

sind. Eine solche Privilegierung der Luftverkehrswirtschaft ist sachgrundlos und verhindert die gleichberechtigte Teilhabe der Vertreter öffentlicher Belange und Umweltschutzorganisationen am Entscheidungsprozess über die Betriebsregelungen der Flughäfen.

Auch mit der Ausweitung der Befugnisse des Gemeinsamen Ausschusses, welche nunmehr von der Auslegung, über die Überwachung der Einhaltung bis zur Änderung des Abkommens gehen (siehe Art. 5 des Protokolls), gehen Restriktionen bei der Einführung von Maßnahmen aktiven Schallschutzes einher. Da das Protokoll diesem Gremium hier ausdrücklich ein Prüfrecht hinsichtlich Betriebsbeschränkungen an Flughäfen zuspricht, wird es zu einer „völkerrechtlichen Genehmigungsbehörde“ für auf Ebene der Bundesländer zu treffende Entscheidungen, was im Widerspruch zum Prinzip der Subsidiarität steht.

In Verbindung mit der im Abkommen geregelten Anrufung einer Schiedsgerichtsbarkeit, die jenseits ordentlicher Gerichte über Streitfälle entscheiden soll, wird die Einführung von Betriebsbeschränkungen auf deutschen Flughäfen fast unmöglich, da Airlines damit einhergehende potenzielle Gewinneinbußen einklagen könnten. Diese Regelungssystematik zielt einzig auf eine Sicherung der Gewinne der Luftverkehrswirtschaft ohne Rücksicht auf die Belange des Lärm- und Umweltschutzes und hat zudem stark politisch präjudizierenden Charakter, da angesichts drohender Schadensersatzzahlungen von der Einleitung von Verfahren zur Verkürzung der Betriebszeit oder dem Ausschluss besonders lauter Flugzeuge bereits im Vorfeld Abstand genommen werden könnte.

Darüber hinaus steht zu befürchten, dass zukünftig selbst gerichtlich angeordnete Betriebsbeschränkungen, wie z. B. die durch Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 4. April 2012, Az: 4 C. 8.09 angeordnete Verlängerung des Nachtflugverbotes am Flughafen Frankfurt, zu hohen, von Schiedsgerichten an die Luftverkehrswirtschaft verhängten Strafzahlungen führen können, was das Prinzip der Rechtsstaatlichkeit ad absurdum führen würde.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. eine Initiative zu ergreifen, das Gesetz nicht in Kraft treten zu lassen,
2. umgehend gemäß Artikel 9 des Protokolls vom 24. Juni 2010 zur Änderung des am 25. und 30. April 2007 unterzeichneten Luftverkehrsabkommens zwischen den vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedsstaaten die USA schriftlich auf dem diplomatischen Wege darüber in Kenntnis zu setzen, dass sie dieses Protokoll nicht mehr vorläufig anwendet,
3. sich umgehend auf EU-Ebene für die Aufnahme von Verhandlungen über eine Revision des Luftverkehrsabkommens mit den USA einzusetzen, mit dem Ziel, die Umweltschutzaspekte des Abkommens zu stärken, die Möglichkeit der Anrufung von Schiedsgerichten zu streichen und verbindlich zu kodifizieren, dass der politische und behördliche Entscheidungsspielraum im Bereich der Luftfahrt nicht von den Bestimmungen des Abkommens eingeschränkt werden kann,
4. sich umgehend auf EU-Ebene für eine Revision der Verordnung über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der EU (EU-Verordnung Nr. 598/2014) einzusetzen, mit dem Ziel, die dort festgeschriebene verbindliche Anwendung des „ausgewogenen Ansatzes“ der ICAO zu streichen und aktivem Lärmschutz, allen voran nächtlichen Betriebsbeschränkungen, Vorrang vor Maßnahmen passiven Lärmschutzes einzuräumen.

Berlin, den 29. September 2015

**Dr. Gregor Gysi und Fraktion**

## Begründung

Zu 1 und 2)

Das neu gefasste Abkommen kann die Konturen nicht nur regionaler, sondern staatlicher Luftverkehrspolitik gravierend verändern, und zwar in dem Sinne, dass durch das völkerrechtliche Korsett der politische Handlungsspielraum auf die Bedienung betriebswirtschaftlicher Interessen eingeeignet wird. Wenn wirksame politische Entscheidungen in den Bereichen Gesundheits-, Verbraucher- und Umweltschutz angesichts drohender Schadenserstattungszahlungen unterbleiben, ist das Fundament demokratischer Willensbildung selbst berührt.

Diese drohende Form vorauseilender politischer Selbstzensur muss unbedingt verhindert werden – sowohl auf der Ebene sektoraler Freihandelsabkommen wie z. B. Luftverkehrsabkommen, wie im umfassenden Maßstab bei CETA, TTIP oder TISA.

Zu 3)

Das Luftverkehrsabkommen zwischen der USA und der EU und ihren Mitgliedstaaten widerstrebt dem Ansatz nachhaltiger Entwicklung, ökonomische, ökologische und soziale Aspekte gleichrangig zu behandeln. Mit dem Abkommen werden a) die Grundlagen für eine massive Ausweitung umweltschädlichen Luftverkehrs geschaffen und b) wird durch den verfolgte Ansatz „regulatorischer Konvergenz“ die Senkung von Umwelt- und Lärmschutzstandards begünstigt sowie c) der Dumpingwettbewerb verschärft. Dies gilt insbesondere dadurch, dass mit dem Beitritt Norwegens zu diesem Abkommen eine Airline (Norwegian) Zugang zum lukrativen Transatlantikgeschäft erhält, deren Luftverkehrsrechte in den USA wegen bedenklicher arbeitsrechtlicher Standards seitens der US-Regierung bisher eingeschränkt wurden. Die Feststellung des Art. 4 des Protokolls („Soziale Dimension“), das Luftverkehrsabkommen sei nicht auf die Gefährdung arbeitsrechtlicher Normen gerichtet, wird in der Praxis keine schützende Funktion für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer haben.

Zu 4)

Die Verordnung über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der EU (EU-Verordnung Nr. 598/2014) ist eine direkte Konsequenz des Protokolls zum Luftverkehrsabkommen, welches durch das Gesetz ratifiziert werden soll. Art. 6 dieses Protokolls, in welchem der Artikel über „Erweiterung der Möglichkeiten“ eingeführt wird, enthält ökonomische Anreize zur politischen Erschwerung der Einführung von Betriebsbeschränkungen an europäischen Flughäfen. Sobald die Kommission ermächtigt werde, Betriebsbeschränkungen zu überprüfen und ggfs. auszusetzen, werden die Luftverkehrsrechte von EU-Airlines erheblich ausgeweitet. Dies ist mit der Verordnung Nr. 589/2014 umgesetzt worden, denn durch die verbindliche Anwendung des „ausgewogenen Ansatzes“ sind Betriebsbeschränkungen kein gleichberechtigtes Mittel der Lärmbekämpfung mehr, sondern nur noch die ultima ratio. Sobald nicht alle anderen Mittel (Lärmschutzfenster etc.) ausgeschöpft sind, dürfen keine Betriebsbeschränkungen eingeführt werden, welche die EU-Kommission per Vertragsverletzungsverfahren dann aufheben kann. Da der „ausgewogene Ansatz“ damit z. B. Nachtflugverbote in der politischen Praxis schier unmöglich macht, muss er durch einen aus lärmschutzfachlicher Perspektive geeigneteren ersetzt werden. Die Protokollerklärung der Bundesregierung in Abschnitt B der Denkschrift ist gegenstandslos, weil die „präjudiziellen Wirkungen des Protokolls“ bereits eingetreten sind.

