



HESSISCHER LANDTAG

28. 03. 2011

Kleine Anfrage

des Abg. Siebel (SPD) vom 13.01.2011

betreffend Inbetriebnahme neue Flughafen-Landebahn

und

Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung des Fragestellers:

Mit Inbetriebnahme der neuen Landebahn des Frankfurter Flughafens wird es sowohl neue als auch veränderte Flugrouten und Flugverfahren geben. Am 18.12.2007 wurde der Planfeststellungsbeschluss zum Flughafenausbau von Staatsminister Rhiel unterzeichnet. 34 Monate nachdem die Hessische Landesregierung den Planfeststellungsbeschluss über die Erweiterung des Flughafens Frankfurt um die Nordwestlandebahn erlassen hat, steht immer noch nicht exakt fest, wie die Bürgerinnen und Bürger in welchen Wohnquartieren von neuen zusätzlichen bzw. veränderten Flugrouten/Flugverfahren in welchem Umfang konkret betroffen sein werden.

Diese Vorbemerkung des Fragestellers vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Wie bewertet die Landesregierung allgemein das geltende Verfahren zur Festlegung der An- und Abflugverfahren?

Die Zuständigkeit für die Festlegung von Flugverfahren liegt gemäß § 27a Abs. 2 S. 1 LuftVG beim Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF). Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) konstruiert die Flugverfahren und legt diese dem BAF zur Genehmigung vor. Das BAF wurde als Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung errichtet, vgl. § 1 Abs. 2 S.1 des Gesetzes über die Errichtung des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung (BAFG). Eine Bewertung des Verfahrens zur Festlegung von Flugrouten steht der Landesregierung folglich nicht zu.

Frage 2. Wie bewertet die Landesregierung die Tatsache, dass die Festlegung der An- und Abflugverfahren in einem gesonderten Verfahren außerhalb der luftrechtlichen Planfeststellung vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) nach Vorarbeiten der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) durch Rechtsverordnung (§ 27a LuftVO) des Bundes festgelegt werden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass die Landesregierung grundsätzlich davon ausgeht, dass sich die DFS weitestgehend an die Routenführungen und -belegungen hält, die im Hinblick auf Lärmbetroffenheiten im Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Frankfurter Flughafens zugrunde gelegt worden sind.

Frage 3. Wie wird nach Sicht der Landesregierung sichergestellt, dass im Verfahren der Festlegung der An- und Abflugverfahren die Lärmauswirkungen der verschiedenen Varianten auf die einzelnen Sachgebiete transparent dargestellt werden, damit eine fachlich fundierte korrekte Abwägung vorgenommen werden kann?

Die Zuständigkeit für die Festlegung von Flugverfahren liegt auf Bundesebene (BAF und DFS). Diese Behörden haben die Anforderungen, die das Bundesverwaltungsgericht an die Abwägungsgrundlagen im Hinblick auf den Auswirkungsfaktor Lärm stellt, zu beachten. Danach sind die Ermittlung der voraussichtlichen Fluglärmbelastungen, die Heranziehung von hinreichend aktuellem und hinsichtlich Art und Umfang der Besiedelung aussagekräftigem Kartenmaterial sowie von Unterlagen über die Einwohnerzahl der be-

troffenen Orte bzw. Ortsteile erforderlich (BVerwG, Urteil vom 28.06.2000, 11 C 13/99 - juris, Rn. 44; Urteil vom 24.06.2004, 4 C 15/03 - juris, Rn. 21).

Frage 4. Welche Position hat die Landesregierung hinsichtlich der Prioritätensetzung bei der Festlegung der An- und Abflugverfahren in Bezug auf Flugsicherheit, Wirtschaftlichkeit und Lärmvermeidung bzw. Lärmschutz?

Die Landesregierung hat ein hohes Interesse daran, das Ruhebedürfnis der umliegenden Bevölkerung mit den Entwicklungsmöglichkeiten des Verkehrsflughafens Frankfurt/Main in Einklang zu bringen. Dies zeigt sich nicht zuletzt in der Initiierung des Forums Flughafen und Region und dem Umwelt- und Nachbarschaftshaus.

Die Bemühungen des Landes finden jedoch dort ihre Grenze, wo die Verwaltungsaufgabe - wie im Falle der Flugroutenfestlegung - klar in die Zuständigkeit des Bundes fällt. Hier kann und wird die Landesregierung allerdings weiterhin ihre moderierende und beratende Rolle im Interesse eines fairen Ausgleichs zwischen Bürger- und Flughafeninteresse ausüben.

Frage 5. Wie kann die Landesregierung sicherstellen, dass die Festlegung der An- und Abflugverfahren so erfolgt und dass dabei Lärmvermeidungsaspekte mit Priorität berücksichtigt werden?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 3 und 4 verwiesen.

Frage 6. Wie wird, nach Einschätzung der Landesregierung, im Verfahren zur Festlegung der An- und Abflugverfahren sichergestellt, dass lärmrelevante Höhen und die jeweiligen Eigenschaften der Flugzeuge (Steigverhalten, Gewicht etc.) in den Abwägungsprozess einfließen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

Frage 7. Werden nach Einschätzung der Landesregierung Lärmsimulationsverfahren angewandt, um im Vorfeld der An- und Abflugverfahren zu aussagekräftigen Bewertungen zu kommen?

Nach Kenntnis der Landesregierung werden Lärmsimulationsverfahren durch die DFS eingesetzt.

Frage 8. Wie sieht die Landesregierung angesichts der zukünftigen Verfahren bei der Festlegung der An- und Abflugverfahren am Flughafen Frankfurt/Main die Beteiligungsrechte der betroffenen Gemeinden?

Über geplante Flugverfahren unterrichtet die DFS die Kommission zur Abwehr des Fluglärms Flughafen Frankfurt Main (KAF). Die KAF berät gemäß ihrem gesetzlichen Auftrag das BAF und die DFS und kann Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung gegen Fluglärm vorschlagen. Die Landesregierung hat großzügig über Anträge von Kommunen auf Aufnahme in die KAF entschieden und dabei die gesetzlich vorgesehene Höchstzahl von 15 Mitgliedern bereits weit überschritten, damit möglichst alle betroffenen Kommunen in der KAF vertreten sind.

Frage 9. Inwieweit wurde bei der Frage des Anflugverfahrens zum Flughafen Frankfurt/Main bisher die Nutzung des Verfahrens CDA (Continuous Descent Approach) geprüft?

Das Verfahren CDA (Continuous Descent Approach - Kontinuierliches Sinkflugverfahren) wird seit mehreren Jahren, je nach Verkehrsdichte, am Verkehrsflughafen Frankfurt/Main angewandt.

Frage 10. Welche Abflugarten (z.B. Steilstart bzw. Low-Drag-/Low-Power-Verfahren) führen nach Erkenntnis der Landesregierung zu Lärmvermeidung oder -minderung?

Neben lärmoptimierten An- und Abflugrouten sollte im Einzelfall untersucht werden, welches Flugverfahren unter Lärmgesichtspunkten am besten geeignet ist. Im Falle von Abflugverfahren kann ein Steilstartverfahren gegenüber einem herkömmlichen Verfahren Vorteile bringen. Im Falle von Anflugverfahren haben Low-Drag-/Low-Power-Verfahren häufig Lärminderungspotenzial gegenüber herkömmlichen Verfahren.

Wiesbaden, 16. März 2011

In Vertretung:
Steffen Saebisch