



HESSISCHER LANDTAG

02. 04. 2014

Kleine Anfrage

des Abg. Weiß (SPD) vom 07.02.2014

betreffend Lärmobergrenze am Frankfurter Flughafen

und

Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung der Fragesteller:

Nach § 27 a Abs. 2 LuftVG bedarf die Festsetzung des Koordinationseckwertes der Entscheidung des BMVI im Einvernehmen mit der obersten Luftfahrtbehörde des Landes. Gegenwärtig ist ein Koordinationseckwert von 98 Bewegungen (96 plus 2 ad-hoc-Bewegungen) festgelegt. Bei vollkoordinierten Flughäfen (Frankfurt gehört dazu) ist der Koordinationseckwert die Grundlage für die Slotvergabe durch den Flughafenkoordinator

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

Frage 1. Ist die Landesregierung bereit, das Einvernehmen zur Erhöhung des Koordinationseckwertes so lange zu verweigern, bis eine Lärmobergrenze, die die Landesregierung laut Koalitionsvertrag einführen will, für den Frankfurter Flughafen verbindlich eingeführt ist?

Die Flughafenkoordination dient (weltweit) der vorausplanenden Verteilung von Flughafenkapazitäten. Sie ist aber kein Mittel zur Verfolgung von Lärmschutzziele, so dass die Landesregierung dieses Instrument insoweit nicht nutzen kann und darf.

Die Festlegung des Koordinierungseckwertes durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (im Einvernehmen mit der obersten Luftfahrtbehörde des Landes) erfolgt in einem formalisierten Verfahren nach Anhörung der Beteiligten (Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung, DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Flughafenbetreiber, Luftfahrtunternehmen) anhand der im Rahmen dieses Verfahrens festgestellten Leistungsfähigkeit der Flughafenanlage und des flughafennahen Luftraums. Insofern bildet der Koordinierungseckwert die tatsächlich vorhandene Flughafenkapazität ab. Hierbei finden nicht nur technische und betriebliche Faktoren Berücksichtigung, sondern auch rechtlich festgelegte Schutzauflagen wie z.B. das Nachtflugverbot. Die festgestellte Gesamtkapazität des Flughafens ist sodann die Grundlage für die sich daran anschließenden Verteilungsentscheidungen (Slot-Vergabe).

In den Koordinierungseckwert müssen demnach alle die Kapazität des Flughafens bestimmenden Faktoren eingehen. Ist dies geschehen, muss das Einvernehmen der obersten Luftfahrtbehörde erteilt werden. Ein "künstliches" Zurückbleiben hinter dem so ermittelten Wert bzw. eine Verweigerung des Einvernehmens dazu ist nicht zulässig.

Von daher kann die Festlegung des Koordinierungseckwertes als solche nicht zur Einführung der von der Landesregierung beabsichtigten Lärmobergrenze herangezogen werden.

Frage 2. Hat das HMWEVL rechtlich die Möglichkeit, das Einvernehmen zu verweigern, und dies an die Einführung einer Lärmobergrenze zu koppeln?

Nein. Auf die Antwort zur Frage 1 wird verwiesen.

Wiesbaden, 10. März 2014

Tarek Al-Wazir