



HESSISCHER LANDTAG

10. 02. 2010

Kleine Anfrage

des Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
vom 05.01.2010

betreffend rechtliche Rahmenbedingungen für ein Nachtflugverbot
am Flughafen Frankfurt

und
Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung des Fragestellers:

Im Rahmen der Fachverhandlungen zur Vorbereitung der Koalitionsvereinbarung der CDU/FDP-Koalition auf Bundesebene, an denen Verkehrsminister Posch (FDP) für seine Partei teilnahm, wurde u.a. die folgende Passage verabredet, die sich demgemäß auch im Koalitionsvertrag wiederfindet:

"Neben einer Kapazitätsentwicklung der Flughäfen werden wir insbesondere international wettbewerbsfähige Betriebszeiten sicherstellen. Die dazu erforderliche Präzisierung im Luftverkehrsgesetz soll eine gleichberechtigte und konsequente Nachhaltigkeitsabwägung von wirtschaftlichen, betrieblichen und dem Lärmschutz geschuldeten Erfordernissen auch bei Nachtflügen sicherstellen."

Dies geschah vor dem Hintergrund, dass die ADV - Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen - bereits zu Beginn des Jahres 2009 eine Klarstellung des § 29b Abs. 1 Satz 2 des LuftVG gefordert hatte. Dafür sollten die Worte "bei der Durchführung von Betrieb von Luftfahrzeugen in der Luft und am Boden" eingefügt werden.

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

Frage 1. Hält die Landesregierung ein - wie von Fraport im Zusammenhang mit dem Flughafen ausbau beantragtes - Nachtflugverbot für eine Verhinderung international wettbewerbsfähiger Betriebszeiten?

Der Begriff "international wettbewerbsfähige Betriebszeiten" im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP auf Bundesebene für die 17. Legislaturperiode bezieht sich ausdrücklich auf die Luftverkehrsinfrastruktur in Deutschland insgesamt, nicht speziell auf den Flughafen Frankfurt Main. Die weitere Interpretation einzelner Begriffe aus diesem Koalitionsvertrag ist im Übrigen Sache der Bundesregierung und der sie tragenden Fraktionen des Deutschen Bundestages.

Frage 2. Wenn ja, wie bewertet die Landesregierung demgemäß die Tatsache, dass die Fraport AG letztmals im Februar 2007 genau ein solches Nachtflugverbot als Teil der Anträge zum Ausbau des Flughafens Frankfurt selbst beantragt hat?

Siehe die Antwort zu Frage 1.

Frage 3. Teilt sie die aus dem Text des Koalitionsvertrages sich ergebende Bewertung, dass die gegenwärtig bestehende Fassung des Luftverkehrsgesetzes ein Nachtflugverbot am Flughafen Frankfurt zulässt?

Die Frage, ob die gegenwärtig bestehende Fassung des Luftverkehrsgesetzes ein Nachtflugverbot am Flughafen Frankfurt zulässt, ist Gegenstand des beim Bundesverwaltungsgericht anhängigen Verwaltungsstreitverfahrens zum Ausbau des Frankfurter Flughafens. Um eine zügige, abschließende und verbindliche Klärung dieser Frage herbeizuführen, hat das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung den Weg der Revision zum Bundesverwaltungsgericht beschritten.

Frage 4. Sieht die Landesregierung aktuellen Bedarf einer Änderung bzw. Präzisierung des § 29b des Luftverkehrsgesetzes?

Die Landesregierung hält das im Koalitionsvertrag zum Ausdruck kommende Anliegen der Bundesregierung für nachvollziehbar, weil die bisherige Regelung zum Schutz der Nachtruhe im Luftverkehrsgesetz viel zu unbestimmt ist. Sie lässt die Gerichte bei der Entscheidung, ob, wo und in welchem Umfang Nachtflüge erforderlich und zulässig sind, auf sich allein gestellt. Bisher waren die Gerichte gezwungen, sogenanntes Richterrecht zu entwickeln und wechselnde Einzelfallentscheidungen zu treffen. Dabei entwickelte Rechtsprechungstendenzen unterlagen dem Wandel. Dies führt im Hinblick auf einzelne Flugplätze zu einem hohen Maß an Rechts- und Planungsunsicherheit. Die Landesregierung begrüßt daher die Bestrebungen der Bundesregierung, diese Unsicherheit durch Schaffung einer präziseren und transparenteren gesetzlichen Regelung zu beseitigen.

Frage 5. Welche Ziele beabsichtigt die Landesregierung mit einer solchen Änderung zu verfolgen?

Eine Änderung des Luftverkehrsgesetzes ist Sache des Bundesgesetzgebers. Die Landesregierung verfolgt keine Änderung des Luftverkehrsgesetzes.

Frage 6. Welche Auswirkungen hätte eine Präzisierung des § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG auf das von Fraport beantragte Nachtflugverbot am Flughafen Frankfurt, wenn sie gemäß dem Vorschlag der ADV vorgenommen würde?

Die Landesregierung spekuliert nicht über die Auswirkungen einzelner Vorschläge von Verbänden.

Frage 7. Teilt die Landesregierung die Bewertung, dass eine solche Veränderung des LuftVG fürderhin ausschließlich Maßnahmen des passiven Schallschutzes am Flughafen eine rechtliche Grundlage gäbe?

Siehe die Antwort zu Frage 6.

Frage 8. Hält die Landesregierung Maßnahmen des aktiven Schallschutzes am Flughafen Frankfurt des ungeachtet weiterhin für geboten?

Die Landesregierung hält die vielfältigen Regelungen zu aktivem Schallschutz und insbesondere die umfangreichen betriebsbeschränkenden Regelungen zur Nachtzeit, die vom Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Flughafens Frankfurt Main angeordnet werden, nach wie vor für richtig. Hierzu gehört unter anderem auch die ganz erhebliche Reduzierung von Flugbewegungen in der Mediationsnacht.

Darüber hinaus unterstützt die Landesregierung auch weiterhin die wichtige Arbeit des Forums Flughafen und Region, in dem auch lärmreduzierende Flugverfahren und andere Maßnahmen des aktiven Schallschutzes erörtert werden, die nicht von der Regelungskompetenz der Planfeststellungs- und Genehmigungsbehörde des Landes erfasst werden.

Frage 9. Welche Änderungserfordernisse sieht die Landesregierung ansonsten beim Luftverkehrsgesetz?

Aufgrund des Koalitionsvertrages zwischen CDU, CSU und FDP auf Bundesebene rechnet die Landesregierung mit einer Initiative der Bundesregierung zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes. Die Landesregierung sieht einer entsprechenden Initiative und ihrer Würdigung durch den Bundesgesetzgeber mit Interesse entgegen.

Wiesbaden, 26. Januar 2010

Dieter Posch