



HESSISCHER LANDTAG

17. 10. 2012

Kleine Anfrage

des Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
vom 23.07.2012

betreffend Novellierung des Luftverkehrsgesetzes

und

Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung des Fragestellers:

In der Plenardebatte am 28. Juni 2012 hat die Umweltministerin um Unterstützung für eine Bundesratsinitiative zur Ergänzung des Luftverkehrsgesetzes geworben, die folgenden Wortlaut haben soll:

"Die Luftfahrtbehörden und die Flugsicherungsorganisationen haben auf den Schutz der Bevölkerung vor Lärm hinzuwirken. Bei der Erarbeitung und Festlegung von Flugverfahren und bei der Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben ist auf den Schutz der Bevölkerung insbesondere während der Nachtstunden in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen. Das Nähere wird durch Rechtsverordnung geregelt."

Insgesamt wird aktuell eine Reihe von Vorschlägen zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes diskutiert.

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

Frage 1. Aus welchen Gründen hat die Landesregierung einschließlich der sie tragenden Mehrheit im Landtag die Gesetzesinitiative des Landes Rheinland-Pfalz vom März 2011 (BR-Drucksache 146/11) abgelehnt?

Mit dem von Rheinland-Pfalz vorgeschlagenen Gesetzesentwurf sollte die Flugsicherung verpflichtet werden, im Rahmen des § 27 c Absatz 1 Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) die in § 29 b Absatz 1 Satz 2 LuftVG verankerte Festlegung, auf die Nachtruhe der Bevölkerung in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen, zu beachten.

Die Landesregierung hat die vorgeschlagene Gesetzesänderung wegen rechtlicher Bedenken abgelehnt. § 27 c LuftVG enthält die allgemeine Aufgabenbeschreibung der Flugsicherung. Danach umfasst die Flugsicherung eine Vielzahl an unterschiedlichen Diensten und Aufgaben, die nicht alle lärmbedeutsam sind. Gemeinsam ist diesen Aufgaben, dass sie der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs dienen.

Der Struktur des Luftverkehrsgesetzes entspricht es, Fragen des Schutzes der Bevölkerung vor Fluglärm in § 29 b LuftVG zu regeln. § 29 b Absatz 2 LuftVG ist eine Spezialnorm, nach der die Luftfahrtbehörden und die Flugsicherungsorganisationen auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken haben. Ein Verweis in der allgemeinen Aufgabenbeschreibung der Flugsicherung, § 27 c LuftVG, auf die Regelung des § 29 b Absatz 1 Satz 2 LuftVG, der sich nach dem Wortlaut an Flugplatzunternehmer, Luftfahrzeughalter und Luftfahrzeugführer richtet, geht fehl und widerspricht der Struktur des Luftverkehrsgesetzes.

Frage 2. In welcher Weise unterscheidet sich deren Zielrichtung von der in der Vorbemerkung zitierten aktuellen Initiative der Landesregierung?

Nach der Begründung der BR-Drucksache 146/11 war Zielrichtung dieses Gesetzesänderungsantrages bei der Festlegung von Verfahren zur Abwicklung des Luftverkehrs nach der Sicherheit dem nächtlichen Lärmschutz Priorität

vor anderen Belangen einzuräumen. Die Hessische Landesregierung unterstützt die Zielrichtung, dem Schutz vor Fluglärm, insbesondere während der Nachtstunden, wachsendes Gewicht beizumessen und zu verbessern.

Der in der Vorbemerkung genannte Änderungsantrag modifiziert den § 29 b Abs. 2 LuftVG insoweit, dass ein generelles Hinwirkungsgebot auf den Schutz vor Fluglärm festgelegt wird. Belangen des Lärmschutzes soll bei der Erarbeitung und Festlegung von Flugverfahren und bei der Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben stärkeres Gewicht eingeräumt werden.

Frage 3. Aus welchen Gründen verzichtet diese aktuelle Initiative auf eine Beteiligung der Öffentlichkeit in den Verfahren und setzt weiterhin auf die bisherige, stark kritisierte Praxis der Entscheidungsfindung ohne Öffentlichkeitsbeteiligung?

Nach der Systematik des § 27 a der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) handelt es sich bei der Festlegung von Flugverfahren nach der gesetzgeberischen Konzeption vorwiegend um ein sicherheitsrechtliches Instrument, das der Verhaltenssteuerung insbesondere bei An- und Abflügen zu und von Flugplätzen dient. Dieser sicherheitsrechtliche Aspekt, der der Festlegung der Flugverfahren inne ist, unterscheidet sich vom Fachplanungsrecht, das vorwiegend der Verbesserung der Infrastruktur dient und dem im Rahmen der Planungsentscheidung eine gewisse Gestaltungsfreiheit zukommt. Diese unterschiedliche Zielsetzung spricht gegen eine Übertragung der im Planungsrecht entwickelten Grundsätze zum Abwägungsgebot.

Im Übrigen hat das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung bei der Festlegung von Flugverfahren bereits eine Abwägungsentscheidung zu treffen, bei der andere Belange, so auch Belange des Lärmschutzes, zu berücksichtigen sind (§ 29 b Abs. 2 LuftVG).

Frage 4. Mit welchen konkreten Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung rund um den Flughafen Frankfurt rechnet die Landesregierung, sofern die von ihr propagierte Novelle des LuftVG Gesetzeskraft erhält?

Die Änderung des § 29 b Absatz 2 LuftVG soll den Lärmschutz, insbesondere in den Nachtstunden, verbessern.

Frage 5. Wie beurteilt die Landesregierung den Vorschlag, bereits in der Aufgabendefinition in § 27 c Abs. 1 LuftVG die Minimierung des Fluglärms unmittelbar nach der Sicherheit des Flugverkehrs als Pflichtaufgabe gesetzlich zu verankern?

Auf die Antwort zur Frage 1 wird verwiesen.

Frage 6. Wie beurteilt die Landesregierung den Vorschlag, in § 32 Abs. 4 Satz 1 Nr. 8 LuftVG eine Verfahrensbeteiligung der Öffentlichkeit zumindest bei erstmaligen Festsetzungen und wesentlichen Änderungen von Flugrouten und Flugverfahren einzuführen?

Auf die Antwort zur Frage 3 wird verwiesen.

Frage 7. Wie beabsichtigt die Landesregierung das vom Bundesverwaltungsgericht bestätigte Nachtflugverbot gegen die in der Koalitionsvereinbarung auf Bundesebene beschriebene Absicht: "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." zu verteidigen?

Das Verbot planmäßiger Flüge zwischen 23.00 Uhr und 5.00 Uhr ist vom Bundesverwaltungsgericht höchststrichterlich bestätigt worden und bestandskräftig. Das höchste deutsche Verwaltungsgericht hat damit zugleich klargestellt, dass diese Betriebsregelung das Ergebnis einer gerechten Abwägung zwischen den zur Nachtzeit besonders gewichtigen Lärmschutzbelangen und den öffentlichen Verkehrsinteressen - insbesondere der gebotenen Funktionsfähigkeit des Flughafens Frankfurt Main als weltweites Luftverkehrsdrehkreuz - ist. Damit ist die angesprochene Nachtflugregelung für die "Mediationsnacht" bereits das Ergebnis einer Einbeziehung sämtlicher in der Abwägung zu berücksichtigender Belange. Es ist nicht ersichtlich, dass dieses umfassende und abschließend bestätigte Abwägungsergebnis künftig "verteidigt" werden muss.

Wiesbaden, 2. Oktober 2012

Florian Rentsch