



HESSISCHER LANDTAG

12. 05. 2011

Kleine Anfrage

**des Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
vom 11.02.2011**

**betreffend horizontale Landeanflugverfahren am Flughafen
Frankfurt**

**und
Antwort**

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung des Fragestellers:

In der Fachpresse (Luftsport - Dez. 2010) wird von Plänen der Deutschen Flugsicherung (DFS) berichtet, im Rahmen der Anpassung der Luftraumstruktur im Zusammenhang mit der vorgesehenen Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest aus einer Entfernung von 30 NM (55 km) die Luftfahrzeuge horizontal in parallelen Landeanflügen gleichzeitig in einer Höhe von 4000 ft bzw. 5000 ft zu führen. Daraus werden erhebliche zusätzliche Lärmbelastungen und sonstige Einschränkungen u.a. auch des privaten Luftverkehrs gefolgert, so dass u.a. auch von diesen Interessenvertretern (wie z.B. dem DAeC) Einwände vorgetragen werden.

Vorbemerkung des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung:

Für die Festlegung von Flugverfahren einschließlich der Flugwege, Flughöhen und Meldepunkte durch Rechtsverordnung ist nach § 27a Abs. 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) zuständig. Mit der "Verordnung zur Beauftragung eines Flugsicherungsunternehmens (FS-AuftragsV)" vom 11.11.1992, zuletzt geändert am 24.08.2009 (BGBl. I S. 2942), wurde die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) mit der Wahrnehmung der in § 27c Abs. 2 S. 1 Nr. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) genannten Aufgaben (Flugsicherungsdienst, Flugverkehrsdienste) beauftragt. Dazu gehört auch die Planung von An- und Abflugrouten.

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

Frage 1. Welche Pläne der DFS bezüglich des Horizontalanflugverfahrens sind der Landesregierung bekannt und wie unterscheiden sie sich im Detail von den gegenwärtig etablierten Verfahren?

Der Landesregierung ist ein "Horizontalanflugverfahren" nicht bekannt. Die von der DFS in der Fluglärmmmission vorgestellten Flugverfahren für Frankfurt beinhalten ein solches Verfahren nach dem Verständnis der Landesregierung nicht. Allerdings kann die Flugsicherung zu bestimmten Zeiten eine bestimmte Flugführung (auch horizontale Anflugabschnitte) aus Gründen der Sicherheit und Flüssigkeit der Verkehrsabwicklung für notwendig erachten. Es handelt sich dann jedoch nicht um ein "Flugverfahren" sondern um eine Einzelentscheidung des jeweiligen Lotsen. Diese kann auch in einer gewissen Regelmäßigkeit getroffen werden.

Frage 2. Welche Veränderungen in der Lärmbelastung am Boden sind dadurch zu erwarten?

Eine konkrete Lärmschutzabwägung, die die Be- und Entlastungswirkung von geplanten Flugverfahren beinhaltet, obliegt dem BAF im Rahmen der Zuständigkeit für die Festlegung von Flugverfahren nach § 27a Abs. 2 S. 1 LuftVO. Mess- oder Prognosewerte hierzu liegen der Landesregierung nicht vor.

Frage 3. Trifft es nach Kenntnis der Landesregierung zu, dass nach diesen Plänen in Spitzenverkehrszeiten jeweils 10 bis 15 Luftfahrzeuge in der nördlichen und der südlichen Anflugschneise von Bad Kreuznach bis zur Landung in einer konstanten Höhe von 1.100 bzw. 1.400 Metern über Grund fliegen sollen?

Die Nutzung der Flugstrecken (Radarführungsstrecken) im Bereich Bad Kreuznach erfolgt nach Auskunft der DFS bei Ostwetterlagen und entsprechendem Ost-Betrieb am Verkehrsflughafen Frankfurt/Main.

Die Verteilung West- und Ostbetrieb in Frankfurt stellt sich folgendermaßen dar:

Die überwiegende Zeit erfolgt der Betrieb am Flughafen in Frankfurt/Main im Westbetrieb: ca. 77 v.H. Der Ostbetrieb hat demnach einen Umfang von nur 23 v.H.

Die Anzahl der Flüge bei Ostbetrieb (und auch bei Westbetrieb) ist abhängig von dem für den Flughafen Frankfurt festgelegten Koordinationseckwert. Dieser Wert wird für die Wintersaison 2011/2012 vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) festgelegt.

Nach Angaben der DFS ist die Flugführung ab einer Höhe von ca. 1.100 m über Grund zu bestimmten Zeiten für die Abwicklung des Anflugverkehrs zum Flughafen Frankfurt aus Gründen der Sicherheit und Flüssigkeit der Verkehrsabwicklung zwingend notwendig.

Frage 4. Welche Lärmbelastung ermittelt sich nach den einschlägigen Berechnungsverfahren aus dieser Situation?

Für das Prognosejahr 2020 wird es für die Festlegung der Lärmschutzbereiche eine Berechnung der Lärmbelastung nach dem Fluglärmschutzgesetz geben. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

Frage 5. Inwieweit sind die beschriebenen Planungen mit den Überlegungen zur Einführung von CDA-Verfahren kompatibel?

Nach Auskunft der DFS ist die Nutzung der Radarführungsstrecken als CDA-Verfahren derzeit nicht vorgesehen.

Mit Unterzeichnung der gemeinsamen Frankfurter Erklärung vom 12.12.2007 ist die DFS angetreten, für den Standort des Flughafens Frankfurt im Rhein-Main Gebiet neue Wege zu beschreiten und auch Ansätze zur Ausweitung dieser Gestaltungsspielräume zu erarbeiten. Hierzu wurde gemeinsam mit Vertretern der DFS unter dem Dach des Forums Flughafen und Region (FFR) eine Expertengruppe "Aktiver Schallschutz" ins Leben gerufen, die unter dem Vorsitz eines DFS-Vertreters und dem Co-Vorsitz eines kommunalen Vertreters steht. Diese Gruppe hat in den letzten zwei Jahren in intensiver und vertrauensvoller Zusammenarbeit ein erstes Maßnahmenpaket zum "Aktiven Schallschutz" erarbeitet. Diese ersten Ergebnisse wurden im Sommer 2010 der Öffentlichkeit präsentiert. Im Anschluss daran hat die Fachplanung für einzelne Maßnahmen stattgefunden.

Bisher wurden durch die DFS folgende Verfahren im Rahmen von Probebetrieben umgesetzt:

- Dedicated Runway Operations - DROps (13.01.2011)
- Optimierung von Startverfahren, (13.01.2011)
- Segmentiertes Anflugverfahren (10.02.2011)

Das "Segmentierte Anflugverfahren" ist mit einem CDA-Verfahren gekoppelt.

Frage 6. Wie sind die unterschiedlichen Verfahren (Horizontalanflug vs. CDA) hinsichtlich ihrer jeweiligen Kapazitätsgrenzen zu bewerten?

Nach Aussage der DFS ist die Nutzung von CDA-Verfahren über das oben beschriebene Maß hinaus derzeit nicht vorgesehen, da sonst die jeweiligen Kapazitätsanforderungen, die sich aus dem o. g. Koordinationseckwert ergeben, nicht erfüllt werden können.

Frage 7. Inwieweit stehen demgemäß die Größen Lärmbelastung am Boden und Kapazität in der Luft zueinander in Konkurrenz?

Der Lärmgesichtspunkt wird durch § 29b LuftVG berücksichtigt, dem entsprechend die DFS auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken hat.

Frage 8. Welche Größe hat bei der Festlegung der Anflugverfahren für die Landesregierung Priorität: die Reduzierung der Fluglärmbelastung oder die Steigerung der Kapazität?

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 auch 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 9. Wie bewertet die Landesregierung die Einwände der Kommunen und Bürgerinitiativen gegen Anflugverfahren, die eine Steigerung der Lärmbelastung bewirken, und wie unterstützt sie diese Anliegen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

Frage 10. Wie bewertet die Landesregierung die Einwände der Vertreter des privaten Luftverkehrs gegen Anflugverfahren, die eine Einschränkung für die Privatfliegerei bewirken, und wie unterstützt sie diese Anliegen?

Die Landesregierung nimmt diese Einwände ernst und strebt ein gedeihliches Miteinander von kommerziellen und privaten Luftraumnutzern an. Im jährlich stattfindenden *Frankfurter Gespräch* findet ein Austausch zwischen der DFS und den lokalen Luftsportvereinen und ihren Mitgliedern über Luftraumfragen statt. Die DFS ist gehalten, bei ihren Entscheidungen die Interessen beider Gruppen gegeneinander abzuwägen. Dies wird mit zunehmender Nähe zu einem Internationalen Flughafen immer schwieriger. Die DFS hat es sich zur Aufgabe gemacht, lediglich den für die sichere und flüssige Verkehrsabwicklung absolut nötigen Luftraum für die kommerzielle Luftfahrt zu reservieren. Die Landesregierung befürwortet diese Vorgehensweise nachdrücklich.

Wiesbaden, 28. April 2011

Dieter Posch