



HESSISCHER LANDTAG

15. 04. 2013

Kleine Anfrage

**des Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
vom 26.02.2013**

**betreffend Überwachung der Flugbetriebsbeschränkungen und
flughafenbetrieblichen Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses
des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und
Landesentwicklung vom 18. Dezember 2007 zum Ausbau des
Flughafens Frankfurt**

und

Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung des Fragestellers:

Im Teil A II des Planfeststellungsbeschlusses des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung vom 18. Dezember 2007 (PFB) zum Ausbau des Flughafens Frankfurt sind innerhalb des verfügbaren Teils eine Reihe von Flugbetriebsbeschränkungen und flughafenbetrieblichen Regelungen vorgegeben, die im Wesentlichen dem Lärmschutz dienen. Die Überwachung der Einhaltung dieser Vorgaben scheint ein Problem zu sein, wie aus Drucks. 18/6844 deutlich wird.

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

Frage 1. Wer ist für die Überwachung der Bestimmungen des Teils A II des PFB zuständig, soweit es sich um Luftfahrzeuge handelt, die sich am Boden befinden?

Für die Überwachung der Einhaltung der Bestimmungen des Teils A II des PFB, soweit es sich um Luftfahrzeuge handelt, die sich am Boden befinden, ist in erster Linie die Flughafenbetreiberin als Adressatin des Planfeststellungsbeschlusses (PFB) bzw. als Genehmigungsinhaberin zuständig. Die Flugbetriebsbeschränkungen und flughafenbetrieblichen Regelungen sind in den Nachrichten für Luftfahrer nFl-I-176/11, nFl-I-185/11 und nFl-I-291/12 sowie im Luftfahrthandbuch Deutschland AD 2 EDDF 1-15 ff. unter der Überschrift "Lärmschutz - Einschränkung des Nachtluftverkehrs sowie Betriebsbeschränkungen außerhalb der Nachtzeit für die Zivilluftfahrt" veröffentlicht. Für die Einhaltung eines Teils der Regelungen sind die Luftfahrzeugführer verantwortlich.

Im Rahmen der Aufsicht gemäß § 47 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) ist das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL) als Genehmigungsbehörde befugt zu prüfen, ob (u.a.) die erteilten Auflagen eingehalten werden und ob der Flughafenbetrieb ordnungsgemäß durchgeführt wird (§ 47 Abs. 1 Nr. 2 und 3 LuftVZO). Prüfungen werden von Bediensteten des HMWVL im Rahmen der Genehmigungsaufsicht und der Luftaufsicht durchgeführt.

Frage 2. In welcher Weise erfolgt diese Überwachung jeweils bezogen auf die entsprechenden Abschnitte 1 bis 11 des Teils A II des PFB und dort definierten Unterabschnitte? (Bitte einzeln und konkret angeben.)

A II 1. bis 6.

Alle Flüge, die auf dem Verkehrsflughafen Frankfurt/Main landen oder von dort starten, werden elektronisch erfasst. Die Flugverlaufsdaten werden in regelmäßigen Abständen durch die Flughafenbetreiberin mittels Datenbankabfrage überprüft. Die Luftaufsicht hat Zugriff auf diese Daten und überprüft

sie laufend. Luftfahrzeuge, die auf dem Verkehrsflughafen Frankfurt/Main gelandet sind oder von dort starten wollen, werden von der Luftaufsicht sowohl stichprobenartig als auch anlassbezogen an der Position u.a. daraufhin überprüft, ob die Bestimmungen des PFB eingehalten wurden/werden. Die Überprüfung umfasst auch die Kontrolle aller erforderlichen Dokumente. Wird seitens der Luftaufsicht ein Verstoß gegen die Regelungen des PFB festgestellt, wird in Zusammenarbeit mit dem Fluglärmschutzbeauftragten ein Ordnungswidrigkeitsverfahren eingeleitet und/oder es werden weitere luftaufsichtliche Maßnahmen wie z. B. ein Startverbot verfügt. Eine Vorabprüfung der Lärmzertifizierungswerte der den Verkehrsflughafen Frankfurt/Main anfliegenden Luftfahrzeuge in Bezug auf die Regelungen des PFB erfolgt bereits durch den Flughafenkoordinator der Bundesrepublik Deutschland im Rahmen der Slotvergabe.

A II 1.

Der Verkehrsflughafen Frankfurt/Main wird nicht mehr von Luftfahrzeugen ohne Lärmzulassung nach Anhang 16 zum ICAO-Abkommen angeflogen.

A II 2.

Der Verkehrsflughafen Frankfurt/Main wird grundsätzlich nicht mehr von Luftfahrzeugen angeflogen, welche lediglich die Lärmzertifizierungswerte nach Anhang 16, Band 1, Teil II, Kapitel 2 des ICAO-Abkommens erfüllen. (Theoretische) Ausnahmefälle würden sowohl der Flughafenbetreiberin als auch der Luftaufsicht bei den kontinuierlichen Überprüfungen der Flugverlaufsdaten mittels Datenbankabfrage auffallen. In einem solchen Fall würde von der Luftaufsicht überprüft, ob das Luftfahrt-Bundesamt eine Ausnahme nach Maßgabe des § 11c Abs. 4 - 6 LuftVO zugelassen hat oder ob eine von einem Mitgliedstaat der Europäischen Union zugelassene Ausnahme gemäß § 11c Abs. 8 LuftVO anzuerkennen ist.

A II 3.

Der Verkehrsflughafen Frankfurt/Main wird generell kaum noch von Luftfahrzeugen angeflogen, welche die Vorschriften nach Anhang 16, Band 1, Teil II, Kapitel 3 des ICAO-Abkommens knapp i. S. d. § 48a Nr. 4 LuftVZO erfüllen. In den wenigen Fällen, in denen dies noch der Fall ist, überwacht die Luftaufsicht durch Überprüfung der Flugverlaufsdaten mittels Datenbankabfrage, ob die unter 3.1, 3.2 und 3.3 geregelten zeitlichen Einschränkungen eingehalten wurden/werden.

In Fällen von Verstößen werden Ordnungswidrigkeitsverfahren eingeleitet und/oder der Start vor Ablauf der Beschränkungszeit verboten. Einen solchen Fall gab es zuletzt im August 2012.

A II 4.

Zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr findet fortlaufend eine Kontrolle der Nachtflugbewegungen durch die Luftaufsicht statt. Zusätzlich werden täglich von der Flughafenbetreiberin die Verkehrsdaten der vergangenen Nacht an die Luftaufsicht übermittelt. Anhand dessen kann laufend überprüft werden, ob die stattfindenden Flüge regelkonform sind und ob der Durchschnittswert von 133 planmäßigen Flugbewegungen pro Nacht jeweils bezogen auf das Kalenderjahr voraussichtlich eingehalten wird. Desweiteren erfolgen monatliche und jährliche Meldungen der Flughafenbetreiberin an die Genehmigungsbehörde. Der Flughafenkoordinator darf kalenderjährlich nicht mehr als 48.545 Zeitnischen (Slots) für Flugbewegungen in dem genannten Zeitfenster zuweisen.

Die Einhaltung der Regelung, dass zwischen 22:00 Uhr und 23:00 Uhr sowie zwischen 5:00 Uhr und 6:00 Uhr nur solche Luftfahrzeuge starten und landen dürfen, welche die Lärmzertifizierungswerte nach Anhang 16, Band 1, Teil II, Kapitel 4 des ICAO-Abkommens erfüllen und deren Start oder Landung spätestens am Vortag vom Flughafenkoordinator der Bundesrepublik Deutschland koordiniert worden ist, wird ebenfalls durch Prüfung der Flugverlaufsdaten mittels Datenbankabfrage überwacht.

Gleiches gilt für die Überwachung von Landungen verspätet oder verfrüht ankommender Luftfahrzeuge hinsichtlich ihrer Lärmzertifizierung und ihrer Slots. Die Einhaltung der Anzahl von nicht mehr als durchschnittlich 7,5 Verspätungslandungen pro Nacht wird durch die fortlaufende Kontrolle der Nachtflugbewegungen durch die Luftaufsicht überwacht.

Die Landebahn Nordwest wird zwischen 23:00 Uhr und 05:00 Uhr seitens der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH für landende Luftfahrzeuge als Landebahn nicht zugewiesen.

A II 5.

Bevor Erlaubnisse für verspätete Starts von Luftfahrzeugen erteilt werden, wird von der Luftaufsicht in jedem Einzelfall geprüft, ob die Verspätung auf Gründen beruht, die außerhalb des Einflussbereiches des jeweiligen Luftfahrtunternehmens liegen.

A II 6.

Ausnahmen nach Nr. 6.1 werden von der Luftaufsicht durch Vorortkontrollen, Einholung von Erklärungen von Luftfahrzeugführern sowie Einsicht in die Flugplandokumentation überprüft. Ausnahmen von den betrieblichen Einschränkungen nach Nr. 6.2 werden nur in Fällen besonderer Härte zugelassen.

A II 7.

Die Überwachung der Einhaltung der Regelung, dass auf dem gesamten Start-/Landebahnsystem des Verkehrsflughafens Frankfurt/Main Schubumkehr oberhalb der Stufe Leerlauf - außer in den aus Sicherheitsgründen unvermeidlichen Fällen - nicht eingesetzt werden darf, erweist sich in der Praxis tatsächlich als schwierig.

Wie bereits in der Antwort auf die Kleine Anfrage 18/6844 ausgeführt, obliegt die Einschätzung, ob Schubumkehr oberhalb Leerlauf aus Sicherheitsgründen unvermeidlich ist, und letztendlich die Entscheidung über die Nutzung von Schubumkehr oberhalb Leerlauf dem Piloten. Dieser ist einerseits für die Sicherheit der Passagiere und des Luftfahrzeugs verantwortlich, andererseits ist er auch zur Einhaltung der in Rede stehenden und in NfL und AIP veröffentlichten Regelung verpflichtet. Ein technischer Nachweis des Einsatzes von Schubumkehr oberhalb Leerlauf ist derzeit noch nicht möglich.

A II 8.

Durch den Vorfeldkontrolldienst der Flughafenbetreiberin werden sämtliche Flugzeugbewegungen auf dem Vorfeld gesteuert und überwacht. Eine Freigabe zum selbstständigen Rollen für ein Luftfahrzeug ohne Flugabsicht wird nicht erteilt. Verlegungsvorgänge von Luftfahrzeugen - sog. Werft- und Positionsschlepps - werden grundsätzlich nur mit Flugzeugschleppern und nicht aus eigener Kraft durchgeführt. Die Einhaltung des Verfahrens wird durch die Luftaufsicht stichprobenartig überprüft.

A II 9.

Triebwerksprobeläufe werden von der Luftaufsicht anhand der Datenaufzeichnungen der luftfahrttechnischen Betriebe daraufhin überprüft, ob die Vorgaben des PFB hinsichtlich der zulässigen Positionen, Leistungsstufen und Uhrzeiten eingehalten werden. Triebwerksprobeläufe mit der Schubeinstellung oberhalb Leerlauf, die in der Zeit von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr stattfinden, werden der Luftaufsicht von den luftfahrttechnischen Betrieben angezeigt. Die Luftaufsicht führt stichprobenartig Vorortkontrollen durch. Des Weiteren erfolgt eine monatliche Auswertung, in der die der Luftaufsicht gemeldeten Triebwerksprobeläufe mit den Aufzeichnungen der Flughafenbetreiberin abgeglichen werden. Verstöße gegen die Bestimmungen des PFB wurden bisher nicht festgestellt. Der Nachweis nach A II 9.3 Satz 2 ist gegenüber dem HMWVL als Planfeststellungs- bzw. Genehmigungsbehörde vor Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest durch Vorlage eines lärmphysikalischen Gutachtens geführt worden.

A II 10.

Punkt A II 10. wurde mit dem 8. Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 24.01.2011 präzisiert (veröffentlicht in NfL-I-185/2011). Danach richtet sich die Verpflichtung der Flughafenbetreiberin zur Ausstattung von Abfertigungspositionen für Flugzeuge mit stationärer Bodenstromversorgung nur auf diejenigen Abfertigungspositionen, die nach Maßgabe der planfestgestellten Pläne auf neu errichteten Flugbetriebsflächen eingerichtet werden. Vor Inbetriebnahme der Abfertigungspositionen auf den neu errichteten Flugbetriebsflächen erfolgte eine Abnahme durch die Genehmigungsbehörde, in der die Erfüllung der genannten Vorgabe nachgeprüft wurde.

A II 11.

Der Verschlusszustand der Hallentore wird sowohl von der Flughafenbetreiberin als auch von der Luftaufsicht im Rahmen von Betriebsflächenkontrollen stichprobenartig überprüft.

Frage 3. Aus welchen Gründen hält die Landesregierung allein die Veröffentlichung der Bestimmungen (wie z. B. Nr. 7 – vgl. Drs. 18/6844) für eine effektive Kontrolle für ausreichend?

Aus der Antwort auf die Kleine Anfrage 18/6844 kann nicht geschlossen werden, dass die Landesregierung in der Veröffentlichung der Bestimmungen des verfügbaren Teils des PFB in den einschlägigen Publikationen für Luftfahrer gleichzeitig eine Kontrolle der Einhaltung der Bestimmungen sieht. Die Veröffentlichung ist vielmehr zwingende Voraussetzung dafür, dass Luftfahrer in aller Welt von den Bestimmungen überhaupt Kenntnis erlangen und damit in die Lage versetzt werden, sie zu beachten. Die Kontrolle und Überwachung der Einhaltung der einzelnen Bestimmungen erfolgt wie in der Antwort zur Frage 2 erläutert.

Frage 4. Welche Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz der Überwachung wurden bislang ergriffen oder sind beabsichtigt?

Um die Einhaltung der Flugbetriebsbeschränkungen und flughafenbetrieblichen Regelungen des PFB effizient und stichprobenartig zu überwachen, wurde das dafür eingesetzte Personal bereits Anfang 2011 aufgestockt.

Frage 5. Welche rechtlichen Durchsetzungsmöglichkeiten der angesprochenen Regelungen sieht die Landesregierung für Anwohnerinnen und Anwohner vor dem Hintergrund, dass diese Vorgaben des verfügbaren Teils dem Lärmschutz dienen und somit im Rahmen der Abwägung für die Zulassung des Ausbaus Voraussetzung waren?

Zur Durchsetzbarkeit der luftverkehrsrechtlichen Regelungen des PFB dienen die Straf- und Bußgeldvorschriften des Luftverkehrsrechts (§§ 58 ff. LuftVG, § 43 LuftVO, § 108 LuftVZO), die Rechtsgrundlage für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten sind. Auch luftaufsichtliche Verfügungen wie z. B. ein Startverbot (siehe Antwort auf Frage 2, A II 3.) haben einen nicht unerheblichen Sanktionscharakter.

Neben den rechtlichen Durchsetzungsmöglichkeiten der dem Lärmschutz dienenden Regelungen haben auch Steuerungsinstrumente wie die Erhebung von Lärmentgelten (je lauter das Luftfahrzeug desto höher das Lärmentgelt; die Entgeltordnung bedarf nach § 19b LuftVG der Genehmigung durch die Genehmigungsbehörde) einen wichtigen Effekt, der zum Lärmschutz für die Anwohnerinnen und Anwohner beiträgt.

Wiesbaden, 27. März 2013

In Vertretung:
Steffen Saebisch