



Kleine Anfrage

des Abg. Lenders (FDP) vom 15.04.2016

betreffend rechtliche Grundlage der Lärmpausen

und

Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung des Fragestellers:

In der Antwort auf meine Kleine Anfrage (19/2548) wird u.a. ausgeführt, dass ein öffentlich rechtlicher Vertrag nicht geschlossen worden ist. Vielmehr handele es sich um eine "freiwillige Vereinbarung".

Vorbemerkung des Ministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung:

Am 4. Februar 2015 wurde mit dem "Bündnis für Lärmpausen" eine gemeinsame Vorgehensweise zur zunächst probeweisen Einführung von Lärmpausen bei Betriebsrichtung West am Frankfurter Flughafen verabredet, die seit dem 23.04.2015 durch die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) umgesetzt wird, indem die Flugverkehrskontrollfreigaben anhand des Lärmpausen-Betriebskonzepts erteilt werden. Der Probetrieb wurde von einem umfassenden Monitoring durch das Forum Flughafen und Region begleitet. Insgesamt liegt die Umsetzungsquote bei Westbetrieb nach einem Jahr Probetrieb am Abend bei 92%, am Morgen bei 96%. Die Messwerte der An- und Abflüge belegen insgesamt eine deutliche Reduzierung der Lärmbelastung in den Randstunden, da die Lärmentlastungen infolge der Lärmpausen deutlich höher ausfallen als die Belastungen. Es ist beabsichtigt, die Lärmpausen demnächst in den Regelbetrieb zu überführen.

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

Frage 1. Welche Rechte und Pflichten ergeben sich aus der "freiwilligen Vereinbarung" für diejenigen, die das Bündnis für Lärmpausen unterschrieben haben?

Aus der freiwilligen Vereinbarung vom 04.02.2015 ergeben sich keine Rechte und Pflichten für die Unterzeichner.

Frage 2. Worin besteht nach Auffassung der Landesregierung der Unterschied zwischen einer "freiwilligen Vereinbarung" und einem öffentlich rechtlichen Vertrag?

Im Gegensatz zu einer freiwilligen Vereinbarung wird ein öffentlich-rechtlicher Vertrag von einem entsprechenden Rechtsbindungswillen getragen und führt zu einer rechtlichen Verpflichtung der Vertragspartner untereinander.

Frage 3. Ist einer der Vereinbarungspartner gezwungen oder angehalten worden, diese Vereinbarung einzugehen, wenn ja, wer?

Nein, keiner wurde gezwungen oder "angehalten", bei der Vereinbarung mitzumachen.

Frage 4. Was bedeutet in diesem Zusammenhang der Begriff "formelle Umsetzung" des Probetriebs, um die das HMWEVL die Deutsche Flugsicherung (DFS) gebeten hat?

Frage 5. Erteilt die DFS dazu einen förmlichen Bescheid?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund ihres sachlichen Zusammenhangs zusammen beantwortet.

Die DFS veröffentlicht die beabsichtigte Anwendung des Lärmpausenkonzepts gemäß der internationalen Vorschriften der International Civil Aviation Organization im Luftfahrthandbuch für Deutschland (AIP, Aeronautical Information Publication) - die beabsichtigte Anwendung des Probetriebs wurde als temporäre Praxis im Anhang (Aeronautical Information Circular) ver-

öffentlich, die beabsichtigte Anwendung im Regelbetrieb wird in Kürze auf Antrag des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (HMWEVL) im regulären Flughafenteil (AD) des AIP veröffentlicht. Die DFS erteilt im Folgenden - wie im sonstigen Betrieb - die Flugverkehrskontrollfreigaben an die Luftfahrzeugführer.

Frage 6. Wie lautet der Text des Amtshilfeersuchens des HMWEVL, auf das sich die DFS bei der Umsetzung des Probetriebs beruft?

Die Bitte lautet:

"Daher bitte ich Sie zuständigkeitshalber um entsprechende Unterstützung bzw. Mitwirkung bei der Umsetzung des Modells 4 in Betriebsrichtung 25 in der Sommerflugplanperiode 2015 (konkret ab dem 23.04.2015) bis zum Ende der Winterflugplanperiode 2015/16. Unter Anerkennung der der DFS übertragenen Aufgabe der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Flugverkehrs hoffe ich, dass es mit Ihrer Unterstützung gelingt, so zu einer weiteren Verbesserung des Schutzes der Bevölkerung vor Fluglärm in der Umgebung des Frankfurter Flughafens zu kommen.

Hinsichtlich der einzelnen Rahmenbedingungen für den Betrieb des Lärmpausenmodells 4 in Betriebsrichtung 25 verweise ich auf das zwischen Ihrem Haus, der Fraport AG, der Deutschen Lufthansa AG, der Condor Flugdienst GmbH, dem BDF, dem BARIG und meinem Ministerium ausgearbeitete "Bündnis für Lärmpausen, Belastungen für die Anwohner weiter reduzieren - Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens Frankfurt Main sichern".

Frage 7. Aufgrund welcher Rechtsgrundlage ist die DFS befugt, im Wege eines Amtshilfeersuchens anstelle des HMWEVL den Probetrieb umzusetzen?

Das HMWEVL ist nach § 5 Abs. 1 Nr. 1 Hessisches Verwaltungsverfahrensgesetz (HVwVfG) berechtigt, um Amtshilfe zu ersuchen, da es die gewünschten Amtshandlungen (Erteilung von Freigaben) aus rechtlichen Gründen nicht selbst vornehmen kann. Seitens des HMWEVL besteht grundsätzlich ein Anspruch gegenüber der DFS auf Amtshilfe, soweit die DFS dadurch nicht ihre eigenen Aufgaben als Flugverkehrskontrollstelle nach §§ 27c Abs. 2 Nr. 1 lit. a, 31b Abs. 1 und 2 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) verletzt.

Da dies nicht der Fall ist, ist die DFS aufgrund des Amtshilfeersuchens berechtigt und verpflichtet, die Flugverkehrskontrollfreigaben nach Maßgabe des veröffentlichten Lärmpausenkonzeptes zu erteilen.

Frage 8. Sind betroffene Bürger klageberechtigt, wenn es durch die Verlagerung der Lärmintensität zu einer Mehrbelastung für bestimmte Anwohner kommt?

Frage 9. Da Frage 4 der Drucksache 19/2548 nicht beantwortet wurde, wird an dieser Stelle erneut um die Beantwortung dieser Frage gebeten.

Die Fragen 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Es wird diesbezüglich auf die Beantwortung der Fragen 3 und 4 der Drucksache 19/2548 verwiesen: Für die Frage des Rechtsschutzes, ob die vom Betrieb des Frankfurter Flughafens ausgehenden Fluglärmbelastungen einen einzelnen Bürger in seinen Rechten verletzen, gelten die allgemeinen Regelungen des Verwaltungsprozessrechts. Es kann also grundsätzlich jeder Bürger Klage erheben, die allerdings nur dann erfolgreich wäre, wenn die Zulässigkeitsvoraussetzungen erfüllt sind und in materieller Hinsicht eine Rechtsverletzung vorläge. Diese Frage zu beantworten, obliegt der Entscheidung des zuständigen Verwaltungsgerichts.

Hierzu bleibt festzuhalten, dass die Anwendung des Lärmpausenkonzeptes ausdrücklich innerhalb des durch den Planfeststellungsbeschluss definierten Rechtsrahmens erfolgt. Der individuelle Schutz einzelner Fluglärm betroffener wird über das Fluglärmschutzgesetz sichergestellt.

Wiesbaden, 23. Mai 2016

Tarek Al-Wazir