18. Wahlperiode

Drucksache **18/6966**

HESSISCHER LANDTAG

10. 04. 2013

Kleine Anfrage

des Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
vom 06.02.2013

betreffend Zusammenwirken von Luftaufsicht und Flugsicherung zwecks Minimierung der Fluglärmbelastung bei der Zuweisung von Flugrouten bzw. der Bestimmung von Flugverfahren

und

Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung des Fragestellers:
In Ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage 18/6298 räumt die Landesregierung ein, dass es zur Praxis der Flugsicherung gehört(e), bestimmte Flugrouten ggf. in geringerem Maß zu nutzen, um störenden Fluglärm möglichst zu vermeiden. Auch wenn von der DFS mitgeteilt wird, dass eine solche Praxis nicht mehr üblich sei, gibt dies Anlass, die gegenwärtige Praxis der Flugverkehrskontrollfreigaben genauer zu betrachten. Im Hinblick auf die durch die Genehmigung des Flughafenausbaus gegebene kausale Mitwirkung der Landesregierung an der Erhöhung der Fluglärmbelastung für die Menschen im Rhein-Main-Gebiet und der in Folge wiederholt von ihr abgegebenen Versicherung, sich für eine Minderung der Lärmbelastung engagieren zu wollen, wird davon ausgegangen, dass sich der Verkehrsminister mit Nachdruck für eine möglichst Lärm geminderte Praxis der Führung der Luftfahrzeuge vom und zum Flughafen Frankfurt einsetzt.

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

Frage 1. In welcher Weise überwacht sie (die Landesregierung) als Luftaufsicht die Flugverkehrskontrollfreigaben im Hinblick auf ihre lärmbelastende Wirkung für die Bevölkerung im Rhein-Main-Gebiet?

Die Flugverkehrskontrolle obliegt der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, die diese nach Maßgabe der §§ 4 - 11 der Verordnung über die Durchführung der Flugsicherung (FSDurchführungsV) durchführt. Flugverkehrskontrollfreigaben werden von Mitarbeitern der DFS erteilt.

Die Regelungen der §§ 29 Abs. 1 und 29b Abs. 2 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) gelten auch für die Flugsicherungsorganisation unmittelbar. Für die Aufsicht über die Flugsicherungsorganisation ist das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) zuständig.

Frage 2. Welche Kriterien für die konkrete Wahl bzw. Bestimmung der Flugverfahren werden im Einzelfall insbesondere beim Abflug von der Flugsicherung angewendet?

Nach Mitteilung der DFS gibt es in Abhängigkeit von der genutzten Startbahn grundsätzlich nur ein passendes Abflugverfahren, das ein Flugzeug entsprechend seines Flugplanes auf die vorgesehene Strecke führt. Alternativen existieren in Einzelfällen, um unterschiedliche Flugzeugtypen (z.B. Jet oder Propellerflugzeug) oder Navigationsausrüstungsstandards in den Flugzeugen zu berücksichtigen. Desweiteren wird in manchen Fällen zwischen Tag- und Nachtabflugstrecken unterschieden, oder aber ein Abflugverfahren verlangt einen bestimmten Steiggradienten, dem nicht jedes Flugzeug entsprechen kann. Die Zuweisung der Startbahn unterliegt einem Regelwerk, das im Luftfahrthandbuch "AIP DEUTSCHLAND", Teil AD 2, Flughafen Frankfurt, EDDF 1-12, dargelegt ist und verpflichtend als Grundlage für die Betriebsverfahren dient. Ausnahmen von den bevorzugten Startrichtungen sind möglich, wenn es die Verkehrslage zulässt bzw. Gründe der Verkehrssicherheit dies erfordern.

Eingegangen am 10. April 2013 · Ausgegeben am 17. April 2013
Druck und Auslieferung: Kanzlei des Hessischen Landtags · Postfach 3240 · 65022 Wiesbaden

Frage 3. In welcher Weise werden die Einzelfreigaben von wem dokumentiert?

Nach Mitteilung der DFS werden Freigaben von den Fluglotsen bzw. Mitarbeitern der für die Freigabe zuständigen Stelle (TWR, ACC) in den Flugplansystemen dokumentiert. Zusätzlich wird der Funkverkehr den gesetzlichen Vorgaben entsprechend aufgezeichnet.

Frage 4. Welche Kriterien für die konkrete Wahl bzw. Bestimmung der Flugverfahren werden im Einzelfall insbesondere bei der Landung von der Flugsicherung angewendet?

Nach Mitteilung der DFS sind die Anflugverfahren (mit Ausnahme des 'Segmented Approaches', der nur in den Nachtstunden angewandt werden darf) hinsichtlich ihrer Flugverlaufscharakteristik und ihres Überflugverhaltens praktisch identisch. Unterscheidungen werden im Hinblick auf die Sichtbedingungen bzw. Ausrüstungsqualität der Flugzeuge getroffen. Die Art der Anwendung der Radarkursführung durch den Fluglotsen, im Anflugbereich vor dem Endanflug, ist an die vorherrschende Verkehrsmenge geknüpft. Näheres findet sich im Luftfahrthandbuch "AIP DEUTSCHLAND", Teil AD 2, Flughafen Frankfurt, EDDF 1-11 bis -26. Dies dient als Grundlage für die Betriebsverfahren.

Frage 5. In welcher Weise spielt dabei die Lärmklassifikation des jeweiligen Luftfahrzeugs jeweils - auch im Hinblick auf Abflug bzw. Landung - eine Rolle?

Die am Flughafen Frankfurt nutzbaren An- und Abflugrouten sind in Gestalt von Rechtsverordnungen durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) erlassen worden. Alle zivilen Luftfahrzeuge, welche den Flughafen Frankfurt nutzen wollen, müssen mindestens die Lärmzertifizierungswerte nach Anhang 16, Band 1, Teil II Kapitel 3 des ICAO-Abkommens erfüllen. Für Luftfahrzeuge, die dies nur knapp erfüllen, gelten strenge zeitliche Einschränkungen; sie dürfen nur von Montag bis Freitag 8:00 Uhr bis 20:00 Uhr auf dem Flughafen Frankfurt Main starten oder landen. Luftfahrzeuge, welche lediglich die Lärmzertifizierungswerte nach Anhang 16, Band 1, Teil II Kapitel 2 des ICAO-Abkommens erfüllen, dürfen während der gesamten Betriebszeit des Flughafens Frankfurt Main weder starten noch landen, es sei denn das Luftfahrt-Bundesamt hat für das betreffende Luftfahrzeug eine Ausnahme zugelassen oder es ist eine von einem Mitgliedstaat der €päischen Union zugelassene Ausnahme anzuerkennen (siehe Planfeststellungsbeschluss (PFB) vom 18.12.2007, A II Nr. 2 und 3). Zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr dürfen nur solche Luftfahrzeuge auf dem Flughafen Frankfurt Main starten oder landen, die die Lärmzertifizierungswerte nach Anhang 16, Band 1, Teil II Kapitel 4 des ICAO-Abkommens erfüllen (siehe PFB vom 18.12.2007, A II Nr. 4).

Frage 6. Welche empirischen Daten (Messergebnisse) nutzt die Flugsicherung, um die Minimierung der Lärmbelastung für die Bevölkerung trotz bzw. wegen der Einzelfreigaben sicherzustellen?

Nach Mitteilung der DFS existieren keine Argumente, die für eine Vorwegnahme einer Lärmbelastung durch die Anwendung von Einzelfreigaben sprechen. Desweiteren werden Lärmmessungen, für die der Flughafenbetreiber verantwortlich zeichnet, nicht zur Anpassung von Abflugverfahren herangezogen, weil der Flugzeuglärm in den Höhen, in denen Einzelfreigaben erteilt werden, zwar als störend empfunden werden kann, jedoch messseitig keine verwertbaren Ergebnisse liefern kann, welche dann nutzbringend - und von den Werten des Umgebungslärms isoliert - berücksichtigt werden können. Lärmberechnungen werden bei der Verfahrensplanung berücksichtigt. Die individuelle Möglichkeit zur Erteilung von Einzelfreigaben orientiert sich an diesen Verfahren.

Frage 8. Welche konkreten anlassbezogenen Gestaltungen der Einzelfreigaben durch die Flugsicherung am Flughafen Frankfurt haben wann letztmals stattgefunden?

Mit Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest wurden nach Mitteilung der DFS die Verfahren entsprechend der Vorgaben durch den Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Flughafens Frankfurt eingeführt und durch die Fluglärmkommission beraten. In der Folge wurde das Verfahren zur Anwendung von Einzelfreigaben bei Nutzung der sog. Südumfliegung in Abstimmung mit der Fluglärmkommission konkretisiert.

Frage 7. Welche empirischen Daten (Messergebnisse) nutzt die Luftaufsicht, um die Minimierung der Lärmbelastung für die Bevölkerung trotz bzw. wegen der Einzelfreigaben der Flugsicherung zu überprüfen?

Frage 9. Welche Erörterungen bzw. Abstimmungen zwischen der Landesregierung (Luftaufsicht) und der Flugsicherung über die Fluglärmminimierung im Zusammenhang mit der Praxis der Flugverkehrskontrollfreigaben haben bislang mit welchen Ergebnissen wann stattgefunden?

Die Fragen 7 und 9 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die für die Ausübung der Luftaufsicht zuständige Stelle im Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL) erhebt selbst keine empirischen Daten wie z.B. Messergebnisse. Gemäß den Vorgaben im Luftverkehrsgesetz ist jedoch der Flughafenbetreiber zu Lärmmessungen verpflichtet. Zu diesem Zweck betreibt die Fraport AG derzeit 28 stationäre und 3 mobile Messeinrichtungen. Die dort ermittelten Ergebnisse werden monatlich dem HMWVL übermittelt. Der Fluglärmschutzbeauftragte des HMWVL, der hinsichtlich der Fluglärmvermeidung die Rolle einer Sonderluftaufsicht einnimmt und deshalb ebenfalls direkt am Flughafen sein Büro hat, überprüft wöchentlich auffällige Messergebnisse. Hierzu werden die dem jeweiligen Lärmereignis zugeordneten Flugspuren auf mögliche unzulässige Flugwegabweichungen überprüft. Die strikte Einhaltung des vorgegebenen Flugweges dient stets auch der Reduzierung vermeidbaren Fluglärms. Bei dem wöchentlich bei der DFS stattfindenden Termin des Fluglärmschutzbeauftragten werden mögliche Auffälligkeiten sofort bzw. zeitnah aufgeklärt. Im Einzelfall werden die Erkenntnisse bei Vorliegen der Voraussetzungen an das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung weitergeleitet. Dieses entscheidet sodann nach eigenständiger Prüfung über die Einleitung eines Ordnungswidrigkeitenverfahrens.

Wiesbaden, 20. März 2013

Florian Rentsch