

Tarek Al-Wazir
Staatsminister

Hessisches Ministerium für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und Landesentwicklung



Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und
Landesentwicklung, Postfach 31 29, 65021 Wiesbaden

Wiesbaden, 17. März 2014

BBI Bündnis der Bürgerinitiativen
Herrn Dietrich Elsner
Herrn Thomas Scheffler
Kapellenstr. 33
65439 Flörsheim am Main

E: 19 | 2.

Verkehrsflughafen Frankfurt/Main – Fluglärm

Sehr geehrter Herr Elsner,
sehr geehrter Herr Scheffler,

haben Sie vielen Dank für Ihr Schreiben vom 29.01.2014 und die darin ausgesprochenen guten Wünsche zu meinem Amtsantritt.

In Ihrem Schreiben tragen Sie verschiedene Forderungen u. a. zur Verbesserung des Fluglärmschutzes vor. Seien Sie versichert: Die Minimierung des Fluglärms ist auch mein Ziel. Zur raschen Entlastung der Lärmbetroffenen wurden daher im Koalitionsvertrag zwischen den beiden hessischen Regierungsparteien vom 23.12.2013 konkrete Maßnahmen zur weiteren Reduzierung des Fluglärms – insbesondere in der näheren Umgebung des Frankfurter Flughafens, aber auch darüber hinaus – beschlossen. Der Vertrag kann unter https://www.hessen.de/sites/default/files/media/staatskanzlei/koalitionsvertrag_2013-12-18.pdf oder mit der Suchfunktion unter Eingabe des Stichwortes „Koalitionsvertrag“ abgerufen werden (siehe Abschnitt VI. Flughäfen und Lärmschutz).

Zu den einzelnen Themenfeldern kann ich Ihnen Folgendes mitteilen:

1. Incentive-Programm

Die von Ihnen geäußerte Kritik an der Genehmigung der Entgeltordnung des Flughafens Frankfurt Main 2014 vom 04.12.2013, die das sog. Incentive-Programm berücksichtigt, kann ich

nachvollziehen. Ich habe sie sogleich nach Übernahme des Amtes des Wirtschafts- und Verkehrsministers zum Anlass einer rechtlichen Überprüfung der Genehmigung und deren Aufhebungsmöglichkeiten genommen.

Das Ergebnis dieser Überprüfung ist, dass die erteilte Genehmigung rechtmäßig und damit rechtsbeständig ist. Aufhebungsmöglichkeiten bestehen nicht. Dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung kommt als reiner Genehmigungsbehörde nur die Befugnis zu, eine von der Flughafenbetreiberin vorgelegte Entgeltordnung auf die Einhaltung zwingender gesetzlicher Anforderungen zu überprüfen. Die von meinem Amtsvorgänger erteilte Genehmigung hält den gesetzlich vorgegebenen Regelungsrahmen ein. Die Aufhebung einer bereits ergangenen, rechtmäßigen Verwaltungsentscheidung ist nur unter ganz engen Voraussetzungen möglich, die hier nicht vorliegen. Gleichwohl bin ich der Überzeugung, dass in künftigen gleichgelagerten Fällen die Interessen der Luftverkehrswirtschaft noch sorgfältiger mit denen des Fluglärmschutzes abgewogen werden müssen.

2. Terminal 3

Hinsichtlich der von Ihnen angeführten Bedenken wegen der Realisierung des Terminals 3 ist es unzutreffend, wenn Sie davon ausgehen, die Landesregierung halte insoweit allein eine Bedarfsprüfung des Bauvorhabens für erforderlich, die zudem „in das Belieben der Fraport AG gestellt ist“. Die Landesregierung hält nicht nur eine belastbare und ergebnisoffen durchgeführte Bedarfsprüfung für erforderlich, sondern hat sich auch dafür ausgesprochen, auf möglicherweise steigende Fluggastzahlen solange wie möglich mit ökonomisch vertretbaren und für die Region verträglicheren Alternativen zum Bau des Terminals 3 zu reagieren, um den vorhandenen Sorgen über die Auswirkungen des geplanten Baus eines dritten Terminals auf die Rhein-Main-Region Rechnung zu tragen. Im Hinblick auf weitergehende Forderungen bitte ich zu berücksichtigen, dass das Terminal 3 bereits im Rahmen der Planfeststellung zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main am 18.12.2007 rechtsverbindlich zugelassen worden ist und dies seitens des Landes nicht einseitig rückgängig gemacht werden kann.

3. Bannwald

Letzteres gilt auch hinsichtlich der von Ihnen angeführten Inanspruchnahme von Bannwald in Folge des Ausbaus des Flughafens. Der Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main vom 18.12.2007 sieht vor, dass im Hinblick auf den von Ihnen angeführten Bannwald „Langen / Bereich Treburer Oberwald“ durch die ausbaubedingt erforderliche Erweiterung der Anschlussstelle Zeppelinheim ca. 5,20 ha am westlichen, zur A 5 gelegenen Rand des insgesamt 1500,50 ha umfassenden Bannwaldes und damit ca. 0,35% der Fläche dauerhaft in Anspruch genommen werden. Auch diese Entscheidung kann seitens des

Landes nicht einseitig rückgängig gemacht werden. Bei zukünftigen Projekten soll aber anders entschieden werden. Wegen der von Ihnen zu Recht angeführten besonderen Bedeutung des Bannwaldes hat es sich die Landesregierung zum Ziel gesetzt, dass die Rodung und Umwandlung von mit dem Schutzstatus „Bannwald“ gekennzeichneten Gebieten in eine andere Nutzungsart grundsätzlich ausgeschlossen wird.

4. Schubumkehr

Die Überwachung der Einhaltung der Regelung, dass auf dem gesamten Start- und Landebahn-system 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 als schwierig. Ob Schubumkehr oberhalb Leerlauf aus Sicherheitsgründen angewendet wird, liegt letztendlich in der Entscheidungsgewalt der Cockpit-Besatzung. Diese ist einerseits für die Sicherheit der Passagiere und des Luftfahrzeugs verantwortlich, andererseits ist sie auch zur Einhaltung der in Rede stehenden und in den einschlägigen Publikationen (NfL und AIP) veröffentlichten Regelung verpflichtet, so dass sie Schubumkehr oberhalb Leerlauf nur aus Sicherheitsgründen anwenden darf.

Allerdings: Ein rechtssicherer Nachweis des Einsatzes von Schubumkehr oberhalb Leerlauf ist derzeit mit einem technischen Überwachungssystem vor Ort noch nicht möglich.

Seit einiger Zeit erarbeitet die Fraport AG gemeinsam mit dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) mögliche Verfahren zur automatischen Identifikation der Nutzung von Schubumkehr am Flughafen Frankfurt Main. In einer ersten Machbarkeitsstudie vor Ort konnten die aufgestellten Prämissen durch das DLR mit der verwendeten Technologie (Infrarot-Technik) nicht bestätigt werden. Daher wurden vor kurzem im Rahmen einer zweiten Machbarkeitsstudie an der Landebahn Nordwest gemeinsam mit dem DLR weitere Versuche auf Basis einer anderen Technologie (Infrarot-Analyse des Abgasstrahls in Verbindung mit akustischer Frequenzanalyse) vorgenommen. Hierbei wird geprüft, in wie weit die automatische Identifikation der Nutzung von Schubumkehr über die Stufe Leerlauf hinaus möglich ist.

Mit der Untersuchung der zweiten Machbarkeitsstudie von Fraport AG und DLR mit Unterstützung der Deutsche Lufthansa AG und der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH durch das Erfassen vieler Landungen wird das Ziel, die grundsätzliche Machbarkeit der automatischen Identifikation der Nutzung von Schubumkehr zu bewerten, intensiv weiter verfolgt. Die Auswertung der Machbarkeitsstudie durch das DLR dauert zur Zeit noch an.

5. Wirbelschleppen/Dachsicherung

Im Hinblick auf das von Ihnen geforderte Überflugverbot für große Maschinen für „wirbelschleppenträchtige“ Wetterlagen bitte ich zur Kenntnis zu nehmen, dass der Fraport AG glücklicherweise in den vergangenen Monaten kein einziger Schaden gemeldet wurde, der auf Wirbelschleppen zurückgeführt wurde. Zudem ist zu berücksichtigen, dass der Hessische Verwaltungsgerichtshof bereits in den beiden Beschlüssen vom 29.07.2013 (Az. 9 B 1362/13.T und 9 B 1363/13.T) deutlich betont hat, dass die Anrainer des Frankfurter Flughafens durch den Planergänzungsbeschluss vom 10.05.2013 zur Ergänzung der im Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main vom 18.12.2007 verfügten Nebenbestimmung zu Wirbelschleppen und den in dem Planergänzungsbeschluss verfügten Dachsicherungsmaßnahmen in angemessener Weise geschützt werden. Einen Grund für den Ausschluss bestimmter Flugzeuge hat das Gericht bisher nicht gesehen. Wörtlich hat das Gericht formuliert: „Die Dachklammerung ist das geeignete und (...) zumutbare Mittel, um künftig Wirbelschleppenschäden an Hausdächern sowie das darauf beruhende Herabfallen von Dachsteinen oder -ziegeln (...) zu beseitigen“. Wir werden dennoch in Zukunft genau hinschauen, wie sich die Meldungen möglicher wirbelschleppenbedingter Schäden weiterentwickeln werden. Möglichen Auffälligkeiten werden wir nachgehen. Wir sind ebenfalls daran interessiert, dass das Klammerungsprogramm zügig abgewickelt wird. Sollten sich Bürgerinnen und Bürger dort über Verzögerungen beschweren sind wir ebenfalls für weitere Hinweise dankbar.

6. Gerichtsverfahren

Die Prozesssteuerung der verwaltungsgerichtlichen Verfahren gegen den Planfeststellungsbeschluss vom 18.12.2007 obliegt dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof. Nicht nur der erkennende Senat, sondern auch die Prozessparteien haben zu berücksichtigen, dass der wesentliche Prozessstoff bereits Gegenstand der Musterverfahren und der hierzu ergangenen rechtskräftigen Urteile war. Es gilt deshalb den Blick nach vorne zu richten und Spielräume zur Verbesserung der Lärmsituation im Flughafenumfeld zu nutzen. Das Prozessrecht bietet diese Spielräume nicht.

7. Internetauftritt des HMWEVL

Wie Sie sich sicherlich denken können, fallen nach einem Regierungswechsel unzählige wichtige Verrichtungen in der Verwaltung an. Dabei kann naturgemäß nicht alles zur gleichen Zeit erledigt werden. Ich nehme Ihren Hinweis aber dankbar entgegen und werde die dort gemachten Aussagen gerne zeitnah einer kritischen Bewertung unterziehen.

8. Luftverkehrskonzept

Hinsichtlich der Ausgestaltung eines den verschiedenen Interessen gerecht werdenden, abgewogenen und raumverträglichen Luftverkehrskonzeptes bin ich zuversichtlich. Mein Haus wird sich soweit wie möglich intensiv an der Konzepterstellung beteiligen und die von Ihnen angesprochenen Bereiche in die Diskussion einbringen. Ein Luftverkehrskonzept, das beispielsweise das Nachtflugverbot in Frankfurt in Frage stellt, wird auf keinen Fall die Zustimmung der Landesregierung finden.

Bei aller gebotenen Eile in der Sache bitte ich Sie, der neuen Hessischen Landesregierung die Chance zu geben, die ins Auge gefassten und nach intensiver Prüfung als sinnvoll erachteten Vorhaben in die Praxis umzusetzen, was nicht von heute auf morgen geschehen kann.

Ich versichere Ihnen, dass ich persönlich ein großes Interesse daran habe, dass die berechtigten Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner des Flughafens eine große Rolle in den Debatten und Entscheidungen der nächsten Monate und Jahre spielen. Ich ermutige Sie als Vertreter der Bürgerinitiativen ausdrücklich, an dem von mir gewünschten konstruktiven Dialog der Zukunft teilzunehmen und sich einzubringen.

Mit freundlichen Grüßen

