

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dorothea Schäfer, Thomas Günther, Gerd Schreiner und Wolfgang Reichel (CDU)

und

Antwort

des Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur

Ausbau Frankfurter Flughafen/Fluglärm

Die **Kleine Anfrage 62** vom 15. Juni 2011 hat folgenden Wortlaut:

Wir fragen die Landesregierung:

1. Welche Maßnahmen hat die Landesregierung bereits unternommen, um unter Nutzung der rechtlichen politischen Einflussmöglichkeiten ein Nachtflugverbot sowie die Umsetzung der weiteren Ergebnisse des Mediationsverfahrens zu erreichen?
2. Hat die Landesregierung geprüft, welche rechtlichen Schritte sie unternehmen kann, um die oben genannten Ziele zu erreichen und wenn ja, mit welchem Ergebnis?
3. Ist vor diesem Hintergrund das Land bereit, gegebenenfalls zu klagen bzw. wird es die betroffenen Kommunen bei eventuellen Klagen unterstützen?
4. Plant die Landesregierung, ein Lärmgutachten für den Frankfurter Flughafen in Auftrag zu geben? Wenn ja, wer wird mit der Durchführung beauftragt?
5. Ist sie bereit, in einem weiteren Gutachten die bereits bestehenden Belastungen durch Anflüge bei Ostwetterlagen überprüfen zu lassen?
6. Wiesbaden hat gegenüber der DFS erreicht, dass Flugzeuge seit dem 10. Juni 2011 künftig höher fliegen (in 1 500 Metern statt wie bisher in 1 200 Metern). Wird die Landesregierung ihren Einfluss dahingehend geltend machen, dasselbe für die betroffenen Regionen in Mainz und Rheinhessen zu erreichen?

Das **Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 7. Juli 2011 wie folgt beantwortet:

Zu den Fragen 1 und 2:

Die Landesregierung setzt sich mit Nachdruck dafür ein, dass die Belastungen der Stadt Mainz und von Rheinhessen durch den Fluglärm vom Frankfurter Flughafen so gering wie möglich bleiben.

Die rheinland-pfälzische Landesregierung hatte sich grundsätzlich sowohl im Raumordnungs- als auch im Planfeststellungsverfahren dafür ausgesprochen, eine Nord-Ost-Variante der Landebahn zu realisieren. Dies wäre für die rheinland-pfälzische Bevölkerung auch beim nächtlichen Fluglärm eine wesentlich weniger belastende Variante gewesen.

Die Landesregierung hat die hessische Landesregierung aufgefordert, ein konsequentes Nachtflugverbot in der Kernzeit von 23.00 bis 5.00 Uhr umzusetzen. Nach Auffassung des Landes können den Anwohnern in der Umgebung des Frankfurter Flughafens weitere Fluglärmbelastungen insbesondere in der Nachtzeit nicht zugemutet werden. Die hessische Landesregierung hat als Planfeststellungsbehörde im Gegensatz dazu die Zusagen des Mediationsergebnisses nicht eingehalten und Revision gegen das erstinstanzliche Urteil des hessischen Verwaltungsgerichtshofes Kassel eingelegt.

Die Landesregierung hat im Übrigen bereits im November 2009 einen Entschließungsantrag im Bundesrat zur Verbesserung des Verkehrslärmschutzes eingebracht. Darin wird die Bundesregierung aufgefordert, den luftverkehrsrechtlichen Rahmen zum Schutz

b. w.

der Bevölkerung gegen Fluglärm nicht zu Lasten des Ruhebedürfnisses der Bevölkerung in der Nachtzeit zu verändern. Die Landesregierung vertritt den klaren Standpunkt, dass die bisherige Rechtsprechung zur Begrenzung von Nachtflügen nicht durch eine Gesetzesänderung zu Gunsten wirtschaftlicher Interessen aufgegeben werden darf.

Im März 2011 hat Rheinland-Pfalz einen Gesetzesantrag in den Bundesrat zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes mit dem Ziel eingebracht, bei der Festlegung von Verfahren zur Abwicklung des Luftverkehrs nach der Sicherheit dem Lärmschutz Priorität vor anderen Belangen einzuräumen.

Weiterhin hat sich die Landesregierung wiederholt an den hessischen Ministerpräsidenten, den Bundesverkehrsminister, den Direktor des Bundesaufsichtsamtes und den Vorsitzenden der Geschäftsführung der Deutschen Flugsicherung (DFS) gewandt und auf voraussichtliche Abwägungsfehler hingewiesen sowie insbesondere eine Änderung der Flugrouten gefordert. Dazu sind von der Landesregierung gutachterliche Untersuchungen zu alternativen Flugrouten insbesondere hinsichtlich der von der Deutschen Flugsicherung vorgeschlagenen Südumfliegung aufgezeigt worden.

Die Landesregierung ist darüber hinaus seit Mitte 2010 in der Fluglärmkommission Frankfurt/Main vertreten – allerdings nur mit Gaststatus. Eine Einflussmöglichkeit auf die Entscheidung des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung, das die Rechtsverordnung erlässt, bzw. den Vorschlag der Deutschen Flugsicherung zur Festlegung der Flugrouten besteht dabei allerdings nicht.

Da die Landesregierung nicht unmittelbarer Beteiligter bei der Planfeststellung war und im Übrigen auch das Verfahren bei der Festlegung von Flugrouten ohne Beteiligung der Landesregierung erfolgt, besteht bei der gegebenen Rechtslage keine Möglichkeit, auf die Gestaltung der Flugrouten Einfluss zu nehmen.

Nach Auffassung der Landesregierung bedarf es für einen verbesserten Lärmschutz der Bevölkerung insgesamt einer Änderung der rechtlichen Grundlagen, die für die Festlegung von Flugrouten den Rahmen vorgeben, unter anderem, um eine stärkere Beteiligung der unmittelbar Betroffenen in dem Verfahren zu erreichen.

Zu Frage 3:

Die Landesregierung prüft derzeit die rechtlichen Möglichkeiten einer eigenen Klage bzw. der Unterstützung der Klage einer klagebefugten Einrichtung oder Kommune.

Zu Frage 4:

Dass Lärm zu Erkrankungen führen kann, ist gutachterlich ausreichend belegt. Eine weitere Studie zu den gesundheitlichen Belastungen von Fluglärm würde im Übrigen keine unmittelbare Verbesserung der Lärmsituation von Mainz und Rheinhessen bewirken können.

Zu Frage 5:

Im Zuge weiterer gutachterlicher Bewertungen von Flugverfahren wird auch die Belastungssituation durch Anflüge bei Ostwind überprüft.

Zu Frage 6:

Die Landesregierung setzt sich insbesondere für eine Anhebung der Überflughöhen beim Gegenanflug über Mainz und Rheinhessen ein. Beim Deutschen Fluglärmdienst e. V. ist eine Überprüfung der Flughöhen (Vorher-nachher-Betrachtung) beim nördlichen und südlichen Gegenanflug beauftragt. Im Übrigen entspricht die jetzt von der DFS angeblich zugestandene Anhebung der Anflughöhen über Wiesbaden der von Anfang an vorgesehenen Anflughöhe des nördlichen Gegenanflugs von 5 000 Fuß.

In Vertretung:
Jürgen Häfner
Staatssekretär