

18.09.2017

## Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 203 vom 21. August 2017  
der Abgeordneten Arndt Klocke und Mehrdad Mostofizadeh BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 17/384

### **„Off-Block“- und „Homebase-Carrier“-Regelung am Düsseldorfer Flughafen**

#### ***Vorbemerkung der Kleinen Anfrage***

Gemäß der Nachtflugbeschränkungen am Düsseldorfer Flughafen dürfen Flugzeuge noch ohne Ausnahmegenehmigung starten, wenn sie vor 21.50 Uhr ihre Parkposition zum Zweck des Starts verlassen haben („Off-Block“-Regelung). Im Extremfall (z.B. bei der Enteisung des Flugzeuges) führt dies dazu, dass der Start erst weit nach 22 Uhr erfolgt.

Für Luftfahrtunternehmen, die auf dem Flughafen Düsseldorf einen vom NRW-Verkehrsministerium anerkannten örtlichen Wartungsschwerpunkt (Werftbetrieb) unterhalten, gilt die sog. „Homebase-Carrier“-Regelung. Für Flugzeuge mit Homebase-Carrier-Status gilt, dass verspätete Landungen in den Zeiträumen 23.00 und 00.00 Uhr und 05.00 Uhr und 06.00 Uhr ohne Erteilung einer besonderen Erlaubnis und ohne Angabe von konkreten Gründen für die jeweilige Verspätung möglich sind.

**Der Minister für Verkehr** hat die Kleine Anfrage 203 mit Schreiben vom 18. September 2017 namens der Landesregierung beantwortet.

#### ***Vorbemerkung der Landesregierung***

Der gegenwärtige (Nacht-)Flugbetrieb am Verkehrsflughafen Düsseldorf findet auf bestandskräftig gesicherter rechtlicher Basis statt. Die zuletzt für den Flughafen Düsseldorf erteilte Änderungsgenehmigung vom 09.11.2005 in der Fassung der ergänzenden Entscheidung vom 07.05.2007 ist bestandskräftig. Die dazu ergangenen klageabweisenden Urteile des Oberverwaltungsgerichts des Landes Nordrhein-Westfalen (OVG NRW) sind rechtskräftig.

Datum des Originals: 18.09.2017/Ausgegeben: 21.09.2017

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter [www.landtag.nrw.de](http://www.landtag.nrw.de)

Der bereits vorhandene und zukünftig auf Antrag noch zu leistende bauliche Schallschutz nach Maßgabe luftrechtlicher Auflagen zusammen mit Ansprüchen nach dem novellierten Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm in Verbindung mit den bereits geltenden Flugbetriebsbeschränkungen stellt sicher, dass gesundheitsgefährdender Fluglärm im Umfeld des Flughafens Düsseldorf nicht auftritt.

Zur Verbesserung des Lärmschutzes wird die neue Landesregierung darauf hinwirken, dass der rechtliche Rahmen für die Spreizung lärmabhängiger Start- und Landeentgelte ausgeschöpft wird.

- 1. Sieht die Landesregierung eine Missbrauchsgefahr in der sog. Off-Block-Regelung vor dem Hintergrund, dass Flugzeuge, die ihre Parkposition vor 21.50 Uhr verlassen haben, auch noch deutlich nach 22 Uhr ohne Erteilung einer besonderen Erlaubnis und ohne Angabe von konkreten Gründen starten dürfen?**

Nein.

- 2. Wie wird nachvollziehbar nachgehalten, ob das Flugzeug tatsächlich vor 21.50 Uhr die Parkposition verlassen hat?**

Der Zeitpunkt, in dem ein Luftfahrzeug seine Parkposition verlässt (off blocks = von den Klötzen), wird im seitens der Flughafenbetreiberin geführten sog. „Hauptflugbuch“ festgehalten. Die entsprechenden Daten werden hierbei an den Fingerpositionen mit Fluggastbrücke elektronisch automatisiert, mit Hilfe einer Lichtschranke abgenommen und sind daher grundsätzlich manipulationssicher. Bei den sonstigen Vorfeldpositionen wird die „Off-Blocks-Zeit“ händisch durch die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (öffentlich-rechtlich Beliehene und zu 100% im Besitz des Bundes) registriert. Zusätzlich führt die örtliche Luftaufsicht (Bezirksregierung Düsseldorf) stichprobenartig Kontrollen durch, indem die angegebenen Zeiten auf dem Vorfeld per Sichtkontakt überprüft werden. Bisher konnten seitens der örtlichen Luftaufsicht keine Unstimmigkeiten festgestellt werden.

- 3. Wie viel Zeit sollte normalerweise zwischen dem Verlassen der Parkposition zum Zweck des Starts und dem eigentlichen Abheben von der Piste (Startzeit) liegen?**

Die „Off-Blocks-Zeit“ veranlasst die Fluggesellschaften mindestens 10 Minuten vor Beginn der Nachtzeit von der Parkposition abzurollen und ermöglicht so weitestgehend die Durchführung der Starts vor 22:00 Uhr. Sofern es trotz pünktlichen Abrollens von der Parkposition erst zu einem Start nach 22:00 Uhr kommt, stellt dies keinen Missbrauch der Regelung, sondern explizit einen rechtlich zulässigen Vorgang dar. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

- 4. Sieht die Landesregierung eine Missbrauchsgefahr in der Homebase-Carrier-Regelung?**

Nein. Der Luftverkehr ist durch seine internationale Vernetzung und vielfältigen Einflüsse anerkanntermaßen verspätungsanfällig. Die betreffend den Flughafen Düsseldorf bestehenden, insbesondere auch unter dem Gesichtspunkt des Schutzes vor Fluglärm gerichtlich bestätigten Nachtflugbeschränkungen als Bestandteil der geltenden Betriebsgenehmigung, zu denen auch die sog. „Homebase-Carrier-Regelung“ zählt, ermöglichen flexible Reaktionen auf entsprechende Sondersituationen und bilden einen für einen internationalen Verkehrsflughafen dieser Größenordnung angemessenen Standard ab.

Dies bezieht die differenzierte Behandlung von Fluggesellschaften, die am Flughafen Düsseldorf im Bedarfsfall Luftfahrzeuge einer Wartung im eigens vorgehaltenen Betrieb zuführen können, mit ein.

- 5. Gilt die Homebase-Carrier-Regelung auch für Flüge, die zwar mit einer Flugnummer einer Fluggesellschaft mit entsprechendem Status durchgeführt werden, das Flugzeug selbst aber einer anderen Fluggesellschaft ohne Homebase-Carrier-Status gehört und eine entsprechende Wartung daher nicht zu erwarten ist?**

Die sog. „Homebase-Carrier-Regelung“ (Ziffer 4.5 der Nachtflugbeschränkungen) ermöglicht verspätete Landungen von Strahlflugzeugen, die Luftfahrtunternehmen gehören, die auf dem Flughafen Düsseldorf einen von der Genehmigungsbehörde anerkannten örtlichen Wartungsschwerpunkt unterhalten.

Die bestandskräftige Regelung der Ziffer 4.5 knüpft ihrem Sinn und Zweck nach an Sachverhaltskonstellationen an, in denen eine Wartung des landenden Luftfahrzeugs im Bedarfsfall am Flughafen Düsseldorf erfolgen kann. Tatbestandlich (vgl. Wortlaut der Ziffer 4.5) setzt dies die Unterhaltung eines Wartungsschwerpunktes, mithin die für den Bedarfsfall bestehende tatsächliche und rechtliche Möglichkeit einer Wartung des auf dem Flughafen Düsseldorf landenden Flugzeugs im eigenen Betrieb voraus, nicht hingegen die Landung zum Zwecke einer Wartung in jedem konkreten Einzelfall. Die Regelung erfasst sämtliche Luftfahrzeuge, die dem Luftfahrtunternehmen mit Homebase-Carrier-Status gehören. Maßgeblich ist demnach, dass das Luftfahrtunternehmen mit Homebase-Carrier-Status (unabhängig von der konkreten Ausgestaltung der zugrunde liegenden Rechtsverhältnisse, z.B. Leasingvereinbarungen) die Verfügungsgewalt über das Luftfahrzeug innehat und das Luftfahrzeug mit einer Flugnummer und auf einem Slot des Luftfahrtunternehmens mit Homebase-Carrier-Status operiert.