



HESSISCHER LANDTAG

05. 10. 2011

Kleine Anfrage

des Abg. Lotz (SPD) vom 10.08.2011

betreffend Fluglärm im Main-Kinzig-Kreis

und

Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung des Fragestellers:

Bei Westwetterlagen, die etwa während 70 v.H. der Jahreszeit auftreten, wird aufgrund der Vorschriften der Betriebsrichtung 25, von Osten her über den Main-Kinzig-Kreis der Frankfurter Flughafen angefliegen. Das Einordnen auf die Anflugrichtung 25 erfolgt in einer weltweit einzigartigen Entfernung von weiter als 50 Kilometer vor der Landebahn. Durch die am 10. März 2011 eingeführten umfangreichen Änderungen an Lufträumen und Verfahren werden betroffene Städte und Gemeinden des Main-Kinzig-Kreises durch die direkten Überflüge und durch die Abdrehvorgänge mit erheblichem Überfluglärm mit wechselnden Pegelhöhen und Frequenzen stark fluglärmbelastet. Die Deutsche Flugsicherung begründet dies mit der absehbar steigenden Verkehrsmenge durch die Inbetriebnahme der neuen Landebahn. Das bedeutet, dass die tiefste nutzbare und genutzte Flughöhe im Main-Kinzig-Kreis nun 4000 Fuß (ca. 1200 Meter) beträgt. Durch diese Absenkung der Flughöhe (Luftraum C) um 300 Meter wurde eine Verdoppelung des Lärms am Boden erzeugt. Das stellt für die Menschen im Main-Kinzig-Kreis eine neue Stufe der Lärmbelastung dar und hat erhebliche Verärgerung und Besorgnis in der Bevölkerung ausgelöst. Die Besorgnis wird noch verstärkt von der Erwartung erheblicher Verkehrszunahme in den nächsten Jahren. Seitens der Deutschen Flugsicherung wurde bestätigt, dass durch die Inbetriebnahme der neuen Landebahn im Herbst mit einem allgemeinen Anstieg der Verkehrszahlen zu rechnen sei.

Vorbemerkung des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung:

Für die Festlegung von Flugverfahren einschließlich der Flugwege, Flughöhen und Meldepunkte durch Rechtsverordnung ist nach § 27a Abs. 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) zuständig. Mit der "Verordnung zur Beauftragung eines Flugsicherungsunternehmens (FS-AuftragsV)" vom 11.11.1992, zuletzt geändert am 24.08.2009 (BGBl. I S. 2942), wurde die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) mit der Wahrnehmung der in § 27c Abs. 2 S. 1 Nr. 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) genannten Aufgaben (Flugsicherungsdienst, Flugverkehrsdienste) beauftragt. Dazu gehört auch die Planung von An- und Abflugrouten.

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

Frage 1. Wie wurden die betroffenen Kommunen im Main-Kinzig-Kreis im Vorfeld über die geänderten Flugrouten und der damit einhergehenden veränderten tiefsten nutzbaren und genutzten Flughöhe im Main-Kinzig-Kreis informiert?

Die Mitglieder der Kommission zur Abwehr des Fluglärms am Flughafen Frankfurt Main (KAF) - in welcher auch der Main-Kinzig-Kreis vertreten ist - wurden von der für die Routenplanung zuständigen DFS über die neuen Flugrouten in einer Sondersitzung am 22.09.2010 informiert.

Frage 2. Ist die Landesregierung der Auffassung, dass die betroffenen Kommunen im Main-Kinzig-Kreis ausreichend über die geänderten Flugrouten und der damit einhergehenden veränderten tiefsten nutzbaren und genutzten Flughöhe im Main-Kinzig-Kreis informiert wurden?

Die Landesregierung geht davon aus, dass die Vertreter des Main-Kinzig-Kreises in der KAF alle betroffenen Kommunen nach der Sitzung im September 2010 über die Routenplanung entsprechend informiert haben. Ob die

DFS diese Information früher hätte veröffentlichen können, kann seitens der Landesregierung nicht beurteilt werden.

Frage 3. War der Landesregierung bei Bekanntgabe des Planfeststellungsverfahrens bekannt, dass die tiefsten nutzbaren und genutzten Flughöhen im Main-Kinzig-Kreis in Folge der zu ändernden Flugrouten um 300 Meter gesenkt werden sollte?

Dies war der Landesregierung nicht bekannt. Die Flugverfahren waren, wie in der Vorbemerkung ausgeführt, nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern wurden durch eine Rechtsverordnung des Bundes festgelegt.

Frage 4. Ist die Landesregierung der Auffassung, dass der durch die neue Flugroute und der geänderten Flughöhe neu entstandene Fluglärm für die Bevölkerung des Main-Kinzig-Kreises in einem hinnehmbaren Rahmen liegt und die Lebensqualität nicht verringert?

Die Landesregierung ist der Auffassung, dass Fluglärm in größerem Umfang die Lebensqualität der Bürger in erheblichem Maße negativ beeinflussen kann. Gerade aus diesem Grund ergreift sie im Rahmen ihrer Zuständigkeit und Möglichkeiten zahlreiche Maßnahmen, um die Fluglärmbelastung der Bürger zu verringern bzw. zumindest nicht zu erhöhen. Zudem beinhaltet jegliche Routenplanung durch die DFS u.a. eine Betroffenheitsanalyse.

Frage 5. Wie kann das neue Anflugstreckensystem über den Main-Kinzig-Kreis rückgängig gemacht oder so optimiert werden, dass die Belastung durch Fluglärm erheblich abgesenkt wird?

Die Landesregierung hat keine rechtlichen Möglichkeiten, das durch den Bund festgelegte Anflugstreckensystem zu verändern. Eine rechtlich verbindliche Änderung kann nur durch diesen erfolgen. Das für die Strecken ausgeführte gilt auch für Flughöhen.

Frage 6. Wird die Landesregierung die neuen Flugrouten kritisch überprüfen, vor allem mit Bezug auf den Lärmschutz?

Die Landesregierung hat keine rechtlichen Möglichkeiten, die durch das BAF festgesetzten und durch die DFS ausgearbeiteten Flugrouten zu überprüfen. Eine rechtliche Änderung kann nur durch diese erfolgen.

Frage 7. Wird sich die Landesregierung für eine Wiederanhebung und Festlegung der Mindestflughöhe auf 1.700 Meter einsetzen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

Frage 8. Wird sich die Landesregierung für die Festlegung einer verbindlichen Lärmobergrenze einsetzen?
Wenn ja, wird sie dies auch noch nach der Inbetriebnahme der neuen Landebahn des Frankfurter Flughafens am 20. Oktober 2011 tun?

Die Lärmauswirkungen am Frankfurter Flughafen werden im Rahmen der Genehmigungsaufsicht nach § 6 Abs. 4. LuftVG regelmäßig daraufhin überprüft, ob Änderungsbedarf im Hinblick auf die Notwendigkeit weiterer betrieblicher Regelungen besteht. Sofern dies der Fall ist, wird das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung als Genehmigungsbehörde nach Prüfung ggf. entsprechende Einschränkungen verfügen.

Zudem enthält der Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main vom 18.12.2007 ausdrücklich eine Reihe von Vorbehalten für künftige Neuregelungen, mit denen beispielsweise auf eine Veränderung der Lärmbelastung oder der Flugbewegungszahlen reagiert werden kann.

Danach ist die Genehmigungsbehörde unter anderem berechtigt, bei einer wesentlichen Veränderung der Lärmbelastung (mehr als 2 dB(A)) oder bei einer Überschreitung von 701.000 Flugbewegungen pro Jahr nachträglich weitere betriebliche Regelungen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm zu erlassen.

Frage 9. Welche Lärmschutzmaßnahmen plant die Landesregierung im Zusammenhang mit den geänderten Flugrouten und der damit einhergehenden veränderten tiefsten nutzbaren und genutzten Flughöhe im Main-Kinzig-Kreis?

Die Landesregierung hat sich im Rahmen des Forums Flughafen und Region aktiv an der Entwicklung von Lärmschutzmaßnahmen für den Frankfurter Flughafen beteiligt und wird dies auch künftig tun. Dies hat sich u.a. im 1. Maßnahmenpaket Aktiver Schallschutz manifestiert. Eine Maßnahme daraus ist der Segmentierte Anflug, von dem auch für den Main-Kinzig-Kreis eine Entlastung von Anflugverkehr in den Nachtstunden erwartet wird.

Wiesbaden, 16. September 2011

Dieter Posch