



# HESSISCHER LANDTAG

07. 11. 2011

## **Kleine Anfrage**

**des Abg. Weiß (SPD) vom 22.07.2011**

**betreffend erhöhten Fluglärm über dem Rheingau seit Aufnahme der neuen Streckenführung bei Landebetrieb 07**

## **und Antwort**

**des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung**

### **Vorbemerkung des Fragestellers:**

Seit dem 10. März 2010 wird über Wiesbaden und sich fortsetzend über dem Rheingau eine neue Anflugroute (Streckenführung) bei Landebetrieb 07, d.h. bei Ostwindwetterlagen, geflogen. Ostwindwetterlagen treten etwa während 25 v.H. bis 30 v.H. der Jahreszeit auf. Die sich auf dem Landeanflug befindlichen Flugzeuge fliegen dann zunächst über Wiesbaden und, der neuen Streckenführung weiter folgend, linienscharf direkt über die Rheingau-Gemeinden in westlicher Richtung. Zwischen Walluf bis etwa Höhe Rüdesheim drehen die Flugzeuge dann in südlicher Richtung ab, um in den Westanflug auf den Flughafen einzudrehen.

Die betroffenen Rheingau-Gemeinden werden durch die direkten Überflüge und durch die Abdrehvorgänge mit erheblichem Überfluglärm mit wechselnden Pegelhöhen und Frequenzen stark fluglärmbelastet. Auffällig dabei ist zudem die niedrige Flughöhe, die Veröffentlichungen zufolge bei 1200 m liegen soll.

Diese neue, zuvor noch nicht erlebte, Belästigung an solchen "Ostwind-Tagen und Nächten" hat erhebliche Verärgerung und Besorgnis in der Bevölkerung hervorgerufen. Die Besorgnis wird noch verstärkt von der Erwartung erheblicher Verkehrszunahmen schon in den nächsten Jahren, wenn die erweiterte Kapazität des Rhein-Main-Flughafens voll zum Tragen kommt. Dann wird sich auch zunehmend weiterer Fluglärm durch eine neue Abflugroute der Südumfliegung (Route 5) ab Ende Oktober, wenn die neue Landebahn in Betrieb geht, über den Gemeinden Hattenheim und Hallgarten bemerkbar machen.

Somit hat der Rheingau zusätzlich zur Belastung aus dem weiter steigenden Güterzugverkehr auch noch eine neue Dimension der Fluglärmbelastung zu ertragen.

### **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 Luftverkehrsordnung (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 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. Ist die neue Streckenführung (Landeanflug 07), die linienscharf über die Rheingau-Gemeinden verläuft, ausschließlich dem Ergebnis der Verschiebung des nördlichen Gegenanflugs von 2,5 km nach Norden geschuldet und entspricht der Umfang dieser Verschiebung den Berechnungsergebnissen des Planfeststellungsverfahrens für die Lärmkonturen der Flughafenumgebung?

Die Verschiebung des Gegenanflugs, der bei Ost- und Westbetriebsrichtung auf derselben Linie verläuft, ist der zum 21. Oktober 2011 in Betrieb zu nehmenden Nordwest-Landebahn des Flughafens Frankfurt geschuldet. Die

Erweiterung des Flughafensystems nach Norden, Vorgaben der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) und operative Notwendigkeiten seitens der Flugsicherung haben die gegebene Entfernung bzw. Lage determiniert.

Die Gegenanflüge haben im Planfeststellungsbeschlusses nur informativen Charakter. Demzufolge können die Lärmschutzbereiche für den Flughafen Frankfurt auch erst mit Festlegung der Flugverfahren durch das BAF endgültig berechnet und festgelegt werden.

Frage 2. Wenn die heutigen Vorgaben (Verschiebungen) für den Gegenanflug nicht denjenigen Vorgaben für das Planfeststellungsverfahren entsprechen, was ist der Grund für die Unterschiede?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

Frage 3. Welche Auswirkungen haben diese Verschiebungen auf die Anflugsektoren und die Absenkung der minimalen Flughöhen sowie ggf. noch auf andere Flugrouten führende Planungen?

Aktuelle Untersuchungen der DFS haben ergeben, dass die Neufestlegung des Gegenanflugs bisher keine negative Auswirkung auf die Flughöhen von Flugbewegungen auf anderen Streckenführungen hatte.

Frage 4. Wie kann das neue Anflugstreckensystem über dem Rheingau rückgängig gemacht oder so optimiert werden, damit die Fluglärmbelastung erheblich abgesenkt wird?

Eine erste lärmseitige Entlastung ist mit Inbetriebnahme der neuen Nordwest-Landebahn zu erwarten, da die neue Endanflughöhe auf den nördlichen Gegenanflugstrecken (Betriebsrichtung 25 und 07) statt 4.000 Fuß dann 5.000 Fuß betragen wird, was das Anflugsystem im Norden vom Grundsatz auch insgesamt anheben wird.

Eine Veränderung des Routenführungssystems ist nach derzeitigem technologischem Stand unter Berücksichtigung des abzuwickelnden Verkehrsaufkommens nicht möglich. Die Forschungsaktivitäten nach lärmärmeren IT-gestützten Anflugverfahren sind in vollem Gange. Eine Verbesserung kann hier aber nicht kurzfristig erwartet werden.

Frage 5. Warum ist die geplante neue Route "weite Südumfliegung" notwendig und welche weitere Belastung bedeutet diese für den Rheingau?

Die neue "Südumfliegung" reduziert Abflüge von der Piste 25 auf den bisherigen TABUM-Routen nach Nordwesten, damit diese bei "Westbetrieb" nicht mit möglichen Durchstartmanövern auf der neuen Nordwest-Landebahn in Konflikt geraten können. Für die Gemeinden westlich von Wiesbaden hat dies praktisch keine Auswirkung. Für die Gemeinden östlich von Wiesbaden hat dies eine lärmseitige Entlastung zur Folge.

Frage 6. Was war der Grund für die Einführung der neuen Streckenführung am 10. März dieses Jahres, wenn diese bereits 2001 formal eingeführt worden ist?

Der formale Einführungstermin für die neuen Flugverfahren ist losgelöst vom Planfeststellungsverfahren/-beschluss für den Flughafenausbau und erfolgte zum 10. März 2011. Grund für diesen Termin war die zeitnahe, aber schrittweise Änderung, Einführung und Eingewöhnung von Fluglotsen und Piloten an die veränderten Strukturen zur Inbetriebnahme der neuen Nordwest-Landebahn.

Frage 7. Ist die These plausibel, wonach es ein systembedingtes Problem sei, dass nicht lärmärmere Anflugverfahren durchgeführt werden (zu wenige Fluglotsen und Ausstattungsprobleme) wie dies an anderen Großflughäfen der Fall ist?

Nach gegenwärtigem Technologiestand setzt die DFS lärmarme Anflugverfahren vor allem zu Nachtzeiten ein, in denen weniger Verkehr herrscht. Lärmarme Verfahren an internationalen Verkehrsflughäfen im Ausland sind nicht qualitativ besser als in Deutschland, sondern vor allem andersartig. Die Verfahren sind daher nicht mit den hiesigen vergleichbar. Dies ist in der Regel der unterschiedlichen Geographie, der abweichenden Luftraumstruktur, den unterschiedlichen Bahnlagen und -nutzungen, anderen Verkehrszusammensetzungen sowie der zeitlichen Anwendbarkeit u.v.m. geschuldet.

Frage 8. Ist die Landesregierung ebenfalls der Auffassung, dass eine Erhöhung der Flughöhe um 300 m das neue Lärmproblem löst?

Da die Empfindung von Fluglärm subjektiven Kriterien unterliegt, kann diese Frage nicht allgemeingültig beantwortet werden. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

Frage 9. Wie schätzt die Landesregierung die Aussage des Verbandsvorsitzenden des Zweckverbandes Rheingau, Paul Weinmann (CDU), ein wonach die Regionalentwicklung im Rheingau durch Fluglärm gefährdet sei?

Die Landesregierung hat keinerlei Anhaltspunkte für die Annahme, dass die Regionalentwicklung im Rheingau durch Fluglärm gefährdet sein könnte.

Frage 10. Ist die Landesregierung bereit, alle Möglichkeiten zu ergreifen, um die jetzigen Zustände der Fluglärmbelastung bei der neuen Streckenführung Landeanflug 07 rückgängig zu machen?

Um für den Rheingau - wie auch für das gesamte Rhein-Main-Gebiet - Entlastungen zu erreichen, wird die Landesregierung den bestehenden Dialog mit dem BAF und der DFS fortsetzen. In diesem wird selbstverständlich auch auf den Einsatz lärmarmen Flugverfahren unter Nutzung aller zur Verfügung stehenden organisatorischen und neuesten navigatorischen Möglichkeiten der Flugsicherung gedrungen. Im Übrigen wird auf die Antwort zur Frage 4 verwiesen.

Wiesbaden, 16. September 2011

**Dieter Posch**