



# HESSISCHER LANDTAG

16. 04. 2014

## **Kleine Anfrage**

**des Abg. Weiß (SPD) vom 07.02.2014**

**betreffend Lärmpausen am Frankfurter Flughafen**

**und**

## **Antwort**

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

### **Vorbemerkung des Fragestellers:**

Laut Koalitionsvertrag von CDU und BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN soll der abwechselnde Verzicht auf die Nutzung einzelner Bahnen am Frankfurter Flughafen zwischen 22.00 bis 23.00 Uhr und 5.00 bis 6.00 Uhr so schnell wie möglich realisiert werden. Seit 2008 wurden und werden im Forum Flughafen und Region sowie in dem Expertengremium Aktiver Schallschutz Maßnahmen zur Lärminderung über aktive Schallschutzmaßnahmen untersucht u.a. auch das Thema Lärmpausen. Ein Ergebnis ist, dass seit dem 28.06.2013 im Regelbetrieb DROps Early morning in der Zeit zwischen 5.00 und 6.00 Uhr umgesetzt wird. Es ist davon auszugehen, dass das Forum Flughafen und Region das Thema Lärmpausen in der gesetzlichen Nacht umfassend geprüft hat, d.h. Lärmpausen bei Starts vom Parallelbahnsystem und von der Startbahn 18 West in der Zeit von 5.00 und 6.00 Uhr und in der Zeit von 22.00 und 23.00 Uhr sowie Lärmpausen bei Landungen auf das Parallelbahnsystem und der Landebahn Nord-West.

### **Vorbemerkung des Ministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung:**

Zur Beantwortung dieser Kleinen Anfrage wurden Stellungnahmen der Fraport AG sowie der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH eingeholt.

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

Frage 1. Ist der Landesregierung bekannt, dass bei der Prüfung von Lärmpausen bei Starts der Zeitschnitt zwischen 22.00 bis 23.00 Uhr nicht weiterverfolgt wurde, da dies aus kapazitären Gründen nicht möglich ist?

Bereits im "Bericht über die Ergebnisse zum Monitoring des ersten Maßnahmenpaketes aktiver Schallschutz am Flughafen Frankfurt Main" des Expertengremium Aktiver Schallschutz (ExpASS) vom 15.06.2012 wird ausgeführt, dass sich DROps im Sinne der Schaffung von Lärmpausen beim Start nur in verkehrsarmen Zeiten nutzen lässt.

In Anlage 3 des Berichtes wird auf Seite 6 "Empfehlungen DROps" ausgeführt: *"Eine Durchführung des DROps Konzeptes für Starts von 22.00 bis 23.00 Uhr ist aus Sicht der DFS aus betrieblichen Gründen nicht ohne Kapazitätsverlust durchführbar und wurde daher nicht in die Beratung gegeben".*

Die Anwendung dieses Konzeptes bei Starts wurde daher in Rahmen der Allianz für Lärmschutz für die Morgenstunden von 5.00 bis 6.00 Uhr ("DROps early morning") empfohlen und nach Beratung in der Fluglärnkommision auch so umgesetzt.

Frage 2. Geht die Landesregierung davon aus, dass bei Landungen die durch den Planfeststellungsbeschluss gesetzten Grenzen (die Landebahn Nord-West kann nicht von allen Flugzeugmustern genutzt werden) die Einführung von Lärmpausen zulassen?

Die Konzeption von Lärmpausen hat als eine Rahmenbedingung die durch den Planfeststellungsbeschluss gesetzte Nutzungsbeschränkung der Landebahn Nordwest mit zu berücksichtigen.

Frage 3. Wie beurteilt die Landesregierung die Entscheidung des HessVGH zur Südumfliegung, wonach dem Aspekt der planfestgestellten Kapazität bei der Festlegung von Flugrouten und damit auch bei dem Verzicht auf die Nutzung einzelner Bahnen eine besondere, begrenzende Bedeutung beizumessen ist?

Mit dem Urteil zur so genannten "Südumfliegung" vom 03.09.2013 hat der Hessische Verwaltungsgerichtshof (HessVGH) die ständige Rechtsprechung fortgeführt, wonach sich das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) bei der Festlegung von Flugverfahren zwingend an der in der Planfeststellung getroffenen Entscheidung über den zulässigen Umfang der Verkehrsmenge auszurichten hat. Diese Anforderung an Flugverfahren, die sich primär an die dafür zuständigen Stellen des Bundes (DFS und BAF) richtet, ist der Hessischen Landesregierung bewusst. Die Hessische Landesregierung wird sie bei ihren Überlegungen zur Erreichung des Ziels siebenstündiger Lärmpausen selbstverständlich berücksichtigen.

Diesbezüglich ist zu betonen, dass weder das Urteil zur "Südumfliegung" noch frühere gerichtliche Entscheidungen zu Flugverfahren Aussagen im Hinblick auf die alternierende Nutzung von Bahnen bzw. gar entsprechende Einschränkungen beinhalten. Dies gilt schon deshalb, weil die alternierende Bahnnutzung und Flugverfahren zwei völlig unterschiedliche Aspekte darstellen.

Hinzu kommt, dass das Ziel der Schaffung siebenstündiger Lärmpausen einen Zeitraum betrifft, in welchem bereits nach den durch die höchstrichterlich modifizierten Betriebsregelungen der Planfeststellung überhaupt nicht die volle Kapazität des Flughafens (126 Flugbewegungen pro gleitender Stunde) benötigt wird, weil in den beiden Nachtrandstunden (22.00 bis 23.00 Uhr und 5.00 bis 6.00 Uhr) insgesamt lediglich 133 planmäßige Flugbewegungen auf dem Flughafen Frankfurt Main gestattet sind. Dies verschafft Spielräume, die nunmehr detailliert zu prüfen sind.

Frage 4. Liegen der Landesregierung Prüfungsergebnisse des Forums Flughafen und Region bzw. der Expertengruppe Aktiver Schallschutz zu Lärmpausen durch den Verzicht auf die Nutzung einzelner Bahnen für Landungen vor und falls ja, wie lauten diese?

Prüfungsergebnisse (im engeren Sinne) aus dem Forum Flughafen und Region (FFR) liegen der Landesregierung nicht vor. Der Landesregierung ist jedoch ein erster Konzeptentwurf des Umwelt- und Nachbarschaftshauses (UNH) als Einrichtung des FFR bekannt, der aber in den Gremien des FFR noch nicht abschließend beraten worden ist und somit in diesem frühen Stadium zwar als wichtige Diskussionsgrundlage, nicht jedoch als abgeschlossenes Prüfungsergebnis im Sinne des Fragestellers verstanden werden kann.

Frage 5. Welche Wirkung zur Lärmbegrenzung bzw. Lärmentlastung wurden mit DROps Early Morning im Regelbetrieb seit dem 28.06.2013 erzielt?

DROps ist in erster Linie eine lärmverteilende Maßnahme, die zeitweise zu Be- und Entlastungen führen kann. Bei der Konzeption der Maßnahmen wurde ein besonderes Augenmerk auf etwaige örtliche Zusatzbelastungen gelegt. Ziel war es, lokal möglichst geringe Zusatzbelastungen gegenüber dem unveränderten Betriebskonzept zu erreichen, während gleichzeitig deutliche Entlastungen durch Lärmpausen in großen Bereichen der Region bewirkt werden.

Es wurde im FFR vereinbart, über das "alte DROps hinaus keine Lärmberechnungen für DROps early morning anzustellen". Es ist jedoch nicht schwer abzuschätzen, dass die Wirkung in dB(A) eher gering ausfallen wird, da allein die Zahl der Abflüge gegenüber dem Zustand vor Inbetriebnahme der neuen Landebahn Nordwest wesentlich geringer ist. Im Vordergrund stand bei der Maßnahme DROps early morning immer die Lärmpause an sich und nicht die minimale Einsparung an dB(A), die dabei allenfalls ein Nebeneffekt ist.

Die Lärmmessungen im Rahmen des Maßnahmenmonitorings bestätigten die erwartenden Be- und Entlastungen bei uneingeschränkter Verfügbarkeit der Startbahnen in den unterschiedlichen Zeitfenstern. Gleichzeitig sind Lärmpausen nachweislich eingetreten.

In der Zeit vom 28.06.2013 bis 31.01.2014 wurde DROps an 97 Tagen vollständig konform zum Konzept umgesetzt. Lediglich an 14 Tagen gab es kleinere Abweichungen vom Konzept. Bezogen auf die Anzahl der durchgeführten Starts wurde das Konzept bei Westbetrieb von 99 % aller Abflüge, bei Ostbetrieb von 89 % aller Starts angewendet.

Wiesbaden, 2. April 2014

**Tarek Al-Wazir**