



Kleine Anfrage

**der Abg. Hammann und Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
vom 27.04.99**

betreffend Gesamtbelastungsstudie für den Frankfurter Flughafen

und

Antwort

des Ministers für Umwelt, Landwirtschaft und Forsten

Die Kleine Anfrage beantworte ich im Einvernehmen mit dem Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung wie folgt:

Frage 1. Was hat die Landesregierung, nachdem im Sommer 1994 eine Konzeptstudie des TÜV Rheinland zur Gesamtbelastung am Frankfurter Flughafen vorgelegt wurde, unternommen, um die dort aufgezeigten Defizite hinsichtlich der Umweltbelastungen, die vom Flughafen ausgehen, genauer zu erfassen und Maßnahmen zur Reduzierung einzuleiten?

Nach Vorlage der Konzeptstudie konzentrierten sich die weiteren Untersuchungen der Landesregierung insbesondere auf die Umweltbereiche Luft und Lärm.

Die Hessische Landesanstalt für Umwelt (HLfU) hat im Auftrag der Landesregierung die Emissionen aus zivilen Flugzeugtriebwerken untersucht, mit der Zielsetzung, bessere Kenntnisse über die chemische Zusammensetzung und mögliche toxische Komponenten der Flugzeugabgase zu erhalten. Statt der bisher üblichen pauschalen Emissionsangaben der Summe der Kohlenwasserstoffe erfolgte eine Aufschlüsselung in einzelne organisch-chemische Verbindungen.

Im Herbst 1995 wurde vom Umweltbundesamt (UBA) in Berlin ein Forschungs- und Entwicklungsvorhaben (F+E-Vorhaben) "Entwicklung und Erprobung einer Methode zur Bewertung der Schadstoffimmissionen im Nahbereich von Flughäfen" projektiert. Dabei sollten neben den Emissionen der Flugzeugtriebwerke weitere Emissionen, wie z.B. der flughafeninduzierte Kfz-Verkehr sowie die Emissionen der stationären Anlagen erhoben werden. Aus diesen Daten sollte am konkreten Beispiel des Frankfurter Flughafens durch ein Rechenmodell (Programmsystem) eine Quantifizierung der Emissionen und Immissionen erstellt werden.

Daneben findet zurzeit eine Fortschreibung der Emissionen auf dem Flughafen Frankfurt durch die HLfU statt. Hierbei werden die Emissionen des Flugverkehrs, des Kfz-Verkehrs auf dem Flughafengelände sowie die Emissionen der stationären Quellen (z.B. Heizungen, Tanklager) ermittelt und mit den Ergebnissen aus vorangegangenen Emissionserhebungen verglichen. Aufgrund unterschiedlicher Rahmenbedingungen sind die Erhebungen der HLfU jedoch nicht direkt mit denen des Umweltbundesamtes vergleichbar.

Des Weiteren führte die HLfU umfangreiche Berechnungen zur Fluglärmbelastung in der Umgebung des Flughafens Frankfurt durch (siehe Antwort zu Frage 2).

Seit 1992 wird in unmittelbarer Nähe des Frankfurter Flughafens im Rahmen des Boden-Dauerbeobachtungsprogramms eine Boden-Dauerbeobach-

tungsfläche betrieben. Hiervon liegt inzwischen eine 5-jährige Messreihe vor, mit einer Untersuchung der Bodenfestphase zu Beginn des Programms und einer weiteren im Jahre 1997 sowie kontinuierlichen Analysen der nassen Deposition und des Bodenwassers. Die Auswertung ist noch nicht abgeschlossen. Soweit bisher zu beurteilen, erlaubt diese Boden-Dauerbeobachtungsfläche begrenzt repräsentative Aussagen zu den Verlagerungsprozessen im Boden und weitgehend repräsentative Aussagen zum atmosphärischen Eintrag.

Es ist darauf hinzuweisen, dass die Aktivitäten der Landesbehörden nur einen Teil der in der Konzeptstudie vorgesehenen Maßnahmen abdecken. Hier war vor allem auch die Flughafen Frankfurt/Main AG (FAG) als "Verursacher" gefordert, von der eine Reihe von weiteren Maßnahmen durchgeführt wurden.

Frage 2. Wie ist im Einzelnen der Stand von weiteren Untersuchungen in den Bereichen Luftbelastung und Lärminderung, die von der früheren Umweltministerin Nimsch am 2. Februar 1998 per Presseerklärung angekündigt wurden?

Die Untersuchungen zu den Triebwerksemissionen sind abgeschlossen; ein entsprechender Bericht "Emissionen organisch-chemischer Verbindungen aus zivilen Flugzeugtriebwerken" wurde als Heft 252 der Schriftenreihe der HLFU im Oktober 1998 veröffentlicht.

Der Abschlussbericht für das F+E-Vorhaben des Umweltbundesamtes "Entwicklung und Erprobung einer Methode zur Bewertung der Schadstoffimmissionen im Nahbereich von Flughäfen" liegt bisher noch nicht vollständig vor. Teilergebnisse sind aber bereits in der Kommission zur Abwehr des Fluglärms des Flughafens Frankfurt vorgestellt und diskutiert worden.

Die von der HLFU berechnete Planungszone Lärm für die weitere Siedlungsentwicklung in der Umgebung des Flughafens Frankfurt floss in den Antragsentwurf des "Landesentwicklungsplans Hessen 2000" vom 15. April 1997 ein. In ihrer 160. Sitzung am 11. Juni 1997 befasste sich die Fluglärmkommission mit dieser Thematik und sprach sich für eine 60 dB(A)-Linie aus. Die Feststellung eines Landesentwicklungsplans (LEP) nach § 5 Abs. 4 des Hessischen Landesplanungsgesetzes (HLPG) durch die Landesregierung ist noch nicht erfolgt.

Die Berechnungsergebnisse für ein überarbeitetes Nachtschutzgebiet, in dem ein erhöhter baulicher Schallschutz - insbesondere an Wohngebäuden - erforderlich wird, legte die HLFU einer Arbeitsgruppe der Fluglärmkommission am 22. April 1997 vor; die Kommission empfahl am 10. Dezember 1997 die Umsetzung.

Ein auf dieser Grundlage auf Fachebene erarbeiteter Entwurf vom 5. August 1998 für die Neufassung des Erlasses zum baulichen Schallschutz befindet sich noch in der abschließenden Prüfung durch das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung.

Frage 3. Wann ist mit der Veröffentlichung der dort angekündigten Untersuchungen zu rechnen?

Hierzu verweise ich auf die Antwort zu Frage 2.

Frage 4. Um welches im Auftrag des Umweltbundesamtes durchgeführte Projekt handelt es sich bei der in der gleichen Presseerklärung angekündigten Untersuchung hinsichtlich der Erfassung von Flughafenemissionen durch Flugverkehr, Vorfeldverkehr und stationäre Anlagen sowie deren Auswirkungen auf die Immissionssituation im Umland?

Bei diesem Projekt handelt es sich um das in der Antwort zu Frage 1 beschriebene F+E-Vorhaben des Umweltbundesamtes "Entwicklung und Erprobung einer Methode zur Bewertung der Schadstoffimmissionen im Nahbereich von Flughäfen".

Frage 5. Wann ist mit der Veröffentlichung dieser Untersuchung zu rechnen?

Hierzu verweise ich auf die Antwort zu Frage 2.

Frage 6. Was wird bei der von der FAG in Auftrag gegebenen sozialpsychologischen Lärmwirkungsstudie untersucht und wann werden die Ergebnisse veröffentlicht?

Die Flughafen Frankfurt/Main AG (FAG) hatte Ende 1996 dem Arbeitsmedizinischen Institut der Universität Düsseldorf finanzielle Unterstützung zur Durchführung einer dort beabsichtigten sozialpsychologischen Studie zugesagt, die die subjektiven Befindlichkeiten der Betroffenen zum Inhalt haben sollte. Da jedoch bis Ende 1997 mit dieser Studie aus Gründen, die nicht von

der FAG zu vertreten waren, nicht einmal begonnen worden war, fühlte sich die FAG an ihre Mittelzusage nicht mehr gebunden.

Frage 7. Welche weiteren Studien, die 1994 vom TÜV Rheinland für erforderlich gehalten wurden, hat die Landesregierung in Auftrag gegeben?

Zur Umweltsituation des Frankfurter Flughafens hat die Landesregierung nur die in der Antwort zu Frage 1 genannten Studien vergeben. Hinsichtlich der Aufgabenverteilung verweise ich auf meine Antwort zu Frage 1.

Frage 8. Welche Schritte hält die Landesregierung für notwendig, um zu einer Reduzierung der vom Frankfurter Flughafen ausgehenden Umwelt- und Gesundheitsbelastung zu kommen?

Die von der Landesregierung bisher vergebenen Gutachten über die Lärm- und Luftbelastung sind abzuschließen bzw. auszuwerten. Ob sich daraus weitere Untersuchungsnotwendigkeiten ergeben, vermag ich heute nicht abzuschätzen. Hierzu verweise ich in diesem Zusammenhang auf die Arbeiten der Mediationsrunde, die sich unter anderem auch eingehend mit den ökologischen Belastungen des Flughafens befasst und in diesem Zusammenhang weitere Gutachten vergeben hat.

Frage 9. Welche Aufgaben soll nach Ansicht der Landesregierung die FAG bei der Ermittlung der Umweltbelastung am Frankfurter Flughafen übernehmen?

Die Landesregierung erwartet, dass die FAG auch in Zukunft Daten aus ihren Erhebungen zur Verfügung stellt. Dazu gehören z.B. Daten zu den Flugzeugbewegungen, zum Vorfeldverkehr durch Service-Fahrzeuge und zum Kfz-Verkehr auf dem Flughafen. Umfangreiche Fluglärmmessungen führt die FAG auch weiterhin mit ihrem Messnetz durch.

Frage 10. Hält die Landesregierung die bestehenden Lärmschutzregelungen auf Bundesebene für ausreichend?

Die Landesregierung würde die Anpassung der derzeit bestehenden Lärmschutzregelungen auf Bundesebene im Hinblick auf die Begründung eines modernen Lärmschutzes begrüßen. In diesem Zusammenhang ist insbesondere die Novellierung des "Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm" vom 30. März 1971 (Fluglärmgesetz) zu nennen.

Wiesbaden, 17. August 1999

Wilhelm Dietzel