



HESSISCHER LANDTAG

31. 07. 2003

Kleine Anfrage

**der Abg. Ursula Hammann, Frank-Peter Kaufmann und
Mathias Wagner (Taunus) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
vom 07.04.2003**

**betreffend Fluglärm insbesondere im Bereich der Höhenzüge
in der Umgebung des Frankfurter Flughafens**

und

Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung der Fragesteller:

Der zweite Senat des VGH hat mit seinem Urteil vom 11. Februar 2003 bestätigt, dass bei der Ausweisung von Flugrouten die spezifischen topographischen Verhältnisse nicht ausreichend beachtet wurden.

Diese Vorbemerkung der Fragesteller vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Welche Daten liegen der Landesregierung zum Fluglärm insbesondere im Bereich der Höhenzüge (unter anderem Taunus, Odenwald, Spessart) vor?

Fortlaufend registrierte Messungen zum Fluglärm in Bereichen der Höhenzüge von Taunus, Odenwald und Spessart aufgrund gesetzlicher Verpflichtung liegen der Landesregierung nicht vor.

Der Landesregierung ist allerdings bekannt, dass an verschiedenen Stellen im Taunus von unterschiedlicher privater Seite Lärmmessstellen installiert sind und betrieben werden. Über Einzelheiten der Messungen können keine Angaben gemacht werden, da keine Informationen über die Geeignetheit der Messstandorte, über Art und Umfang der Hintergrundgeräusche vorliegen und ob die Mess- und Auswertverfahren den Vorschriften des Fluglärmgesetzes entsprechen.

Allerdings wurden sowohl zum Raumordnungsverfahren Flughafen Frankfurt Main als auch zur Festsetzung des Nachtschutzgebietes (Bescheid des HMWVL vom 26. April 2001 und Ergänzung vom 25. November 2002) verschiedene lärmphysikalische Fluglärmgutachten erstellt.

Die Ergebnisse der Berechnungen zum energieäquivalenten Dauerschallpegel, die nur eine horizontale Fläche berücksichtigen, zeigen, dass in den Bereichen von Taunus, Odenwald und Spessart die durch den Flugverkehr verursachten Immissionspegel deutlich weniger als 55 dB(A) betragen.

Das Hessische Landesamt für Umwelt und Geologie (HLUG) hat unter Berücksichtigung der Geländehöhen Vergleichsrechnungen durchgeführt und festgestellt, dass die Werte nur marginal abweichen von denen, die ohne Berücksichtigung der Geländehöhen errechnet worden sind.

In Königstein wurden 2001 von der Fraport AG insgesamt zu zwei unterschiedlichen Messperioden gemessen und hierbei ein nach dem Fluglärmgesetz ermittelter Wert von 27 bzw. 28 dB(A) festgestellt.

Frage 2. Welche dieser Daten beruhen auf Messungen der tatsächlichen Lärmbelastung?

Die in der Antwort zu Frage 1 genannten Daten beruhen, mit Ausnahme der Messungen in Königstein, auf den anerkannten Berechnungsverfahren entsprechend dem Fluglärmgesetz.

Frage 3. Für welche Punkte liegen Messwerte über die Einzelpegel vor?

In der Umgebung des Flughafens Frankfurt werden seit 1964 aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen des Luftverkehrsgesetzes (§ 19 a) von der Fraport AG dem jeweiligen Stand der Technik angepasste Fluglärmmessungen durchgeführt. Derzeit werden an insgesamt 26 Messstationen kontinuierlich Einzelschallpegel registriert.

Darüber hinaus kommen 2 mobile Messstationen sowie ein Messbus zum Einsatz.

Die Positionierung der Messstationen sowie der Einsatz der mobilen Einheiten werden stets nach eingehenden Erörterungen in der Fluglärmkommission festgelegt. Hierbei werden die Standorte so ausgewählt, dass neben der Dokumentation der Lärmsituation an jeder Messstelle auch die akustische Überwachung der Einhaltung vorgegebener Flugrouten und Flugverfahren möglich ist.

Lärmmessungen mit stationären Messstellen werden vorgenommen in Offenbach-Lauterborn, Offenbach-Bieber, Zeppelinheim, Rüsselsheim, Raunheim, Eddersheim, Kelsterbach, Neu-Isenburg, Flörsheim, Bad Weilbach, Okriftel, Gross-Gerau (Nord), Nauheim, Gross-Gerau (West), Frankfurt-Süd, Neu-Isenburg (Nord), Worfelden, Klein-Gerau, Büttelborn, Mörfelden-Walldorf, Weiterstadt (Forsthaus), Weiterstadt (Schneppenhausen) Gräfenhausen, Mörfelden-Süd, Frankfurt-Oberrad und Bischofsheim.

Eine im Jahre 2001 von dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung als Genehmigungsbehörde angeforderte Überprüfung führte zu dem Ergebnis, dass die von Fraport betriebenen Fluglärmmessstellen für ihre spezifischen Aufgaben geeignet sind. Das HLUG wurde bei der Überprüfung, die durch den TÜV Süddeutschland erfolgt ist, beteiligt.

Fluglärmmessungen mit den 2 mobilen Messstationen wurden seit 1997 an insgesamt 43 verschiedenen Aufstellungsorten für einen Zeitraum von bis zu drei Monaten durchgeführt.

Weitere Fluglärmmessungen an insgesamt 4 Messstellen wurden im Rahmen eines Gutachtens zur Inbetriebnahme der so genannten FOX-Abflugroute, die entlang der Autobahn A 3 Richtung Norden führt, vorgenommen. Auch an diesen Messstellen wurden Einzelschallereignisse erfasst.

Frage 4. Wie können die Bürgerinnen und Bürger diese Daten erhalten?

Entsprechend den Vorgaben des Luftverkehrsgesetzes werden die Mess- und Auswertungsergebnisse, die die 26 stationären Messanlagen betreffen, der Genehmigungsbehörde, der Fluglärmkommission und auf Verlangen der Genehmigungsbehörde auch anderen Behörden zur Verfügung gestellt.

Diese Daten werden durch die Fraport AG graphisch dargestellt und in dem Fluglärmreport zusammengeführt. Dieser Fluglärmreport erscheint zweimal im Jahr und steht allen interessierten Bürgerinnen und Bürgern zur Verfügung.

Die Messergebnisse, die die mobilen Messstationen betreffen, stellt die Fraport AG den jeweiligen Gemeinden zur Verfügung. Es steht den Gemeinden grundsätzlich frei, diese Ergebnisse zu veröffentlichen. In den Sitzungen der Fluglärmkommission wird regelmäßig über die Ergebnisse informiert.

Frage 5. Ist eine Veröffentlichung im Internet vorgesehen?

Seit einiger Zeit steht bereits der Fluglärmreport der Fraport AG als Download-Datei im Internet unter www.fraport.de/online/de/jsp/gabel_umwelt.jsp zur Verfügung

Darüber hinaus erarbeitet die Fraport AG derzeit ein Konzept, Daten zum Fluglärm und Fluggeschehen in detaillierter Weise im Internet darzustellen. Hierdurch sollen topographische Karten, die Flugrouten, Verteilung der Betriebsrichtungen, Isophonen, Einzelschallereignisse und Dauerschallpegel, aktuelle Besonderheiten, Fragen und Antworten, Begriffserläuterungen und verwandte Themenkomplexe in allgemein verständlicher Zusammenfassung abrufbar sein.

Ferner hat das Regionale Dialogforum eine Veröffentlichung der vom HLUG berechneten Lärmdaten für das Jahr 2001 und die Ausbauvariante 9b (Nordwestbahn) unter www.dialogforum-Flughafen.de in das Internet gestellt.

Frage 6. Wie haben sich die gemessenen Lärmwerte für die Höhenzüge insbesondere im Taunus, Odenwald und Spessart seit 1990 entwickelt?

Wie sich aus den Antworten zu den Fragen 1 und 2 ergibt, liegen der Landesregierung keine gemessenen Lärmwerte vor.

Frage 7. Welche Entwicklungen sind seit 1990 speziell in den Orten Glashütten (Taunus), Breuberg (Odenwald), Rodenbach/OT Oberrodenbach (Spessart) aufgetreten?

Dazu können keine Aussagen getroffen werden.

Frage 8. Welche Flugrouten werden nach dem oben genannten VGH-Gerichtsurteil auf die Berücksichtigung topographischer Besonderheiten überprüft?

Unabhängig von dem Ausgang des Rechtsstreits überprüft die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) bereits jetzt die Streckenführung aller im VGH-Urteil beanstandeten Flugrouten, die über den Wegpunkt "TABUM" führen. Hierfür steht das von der DFS betriebene NIROS-System zur Verfügung, in dem seit kurzer Zeit ein Höhenmodell implementiert wurde.

Frage 9. Wie wurden die topographischen Besonderheiten im Rahmen des Mediationsverfahrens bei der Beurteilung der Lärmbelastung berücksichtigt?
Welche Datenbasis wurde zugrunde gelegt?

Im Rahmen des Mediationsverfahrens wurden topographische Besonderheiten bei der Beurteilung der Lärmbelastung nicht berücksichtigt.

Frage 10. Wie wurden die topographischen Besonderheiten im Rahmen des Raumordnungsverfahrens bei der Lärmbeurteilung berücksichtigt?
Welche Datenbasis wurde zugrunde gelegt?

Die vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) im Raumordnungsverfahren für den Ausbau des Flughafens Frankfurt Main durchgeführten und im Gutachten G 6.1 dargestellten Lärmberechnungen wurden ohne Berücksichtigung der Geländehöhen vorgenommen.

Im Übrigen wird hinsichtlich der Vergleichsberechnungen im Rahmen des Raumordnungsverfahrens durch das HLUg auf die Beantwortung der Frage 1 verwiesen.

Frage 11. Wie werden die topographischen Besonderheiten im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens bei der Lärmbeurteilung berücksichtigt?
Welche Datenbasis wird zugrunde gelegt werden?

Mit dem digitalen Geländemodell des Hessischen Landesvermessungsamtes ist eine Datenbasis zur Erfassung topographischer Gegebenheiten vorhanden.

Es kann davon ausgegangen werden, dass im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens die topographischen Gegebenheiten in der Flughafenumgebung bei der Lärmbeurteilung Berücksichtigung finden werden.

Wiesbaden, 8. Juli 2003

Dr. Alois Rhiel