



HESSISCHER LANDTAG

25. 02. 2013

Kleine Anfrage

des Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
vom 07.01.2013

betreffend Bewertung der Landebahn Nordwest und
des Maßnahme-Pakets Aktiver Schallschutz durch die
Gewerkschaft der Flugbegleiter

und Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung des Fragestellers:

In der Ausgabe 04/2012 der Zeitschrift "Der Flugbegleiter", herausgegeben von der Gewerkschaft der Flugbegleiter (GdF), wird unter der Überschrift "Tapferes FFR, 7 auf einen Streich" aus Sicht der Fluglotsengewerkschaft eine harsche Kritik an der Konzeption der Landebahn Nordwest sowie dem Maßnahme-Paket Aktiver Schallschutz geübt. Unabhängig vom speziellen Blickwinkel der Kritiker, den der Fragesteller ausdrücklich nicht teilt, erscheint es dennoch geboten, sich mit den vorgetragenen Argumenten insbesondere bezüglich der sich wechselseitig einander ausschließenden Forderungen nach größerer Sicherheit, Kapazitätsmaximierung und optimalem Lärmschutz zu befassen.

Vorbemerkung des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung:

Es wird davon ausgegangen, dass sich die Fragen auf die Publikation "der flugleiter" und nicht "Der Flugbegleiter", herausgegeben von der *Gewerkschaft der Flugsicherung* und nicht der *Gewerkschaft der Flugbegleiter*, bezieht.

Zur Beantwortung der Kleinen Anfrage wurden Stellungnahmen der Fraport AG, der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH sowie der Lufthansa AG herangezogen.

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

- Frage 1. Wie beurteilt die Landesregierung die in der Vorbemerkung angesprochenen Aussagen der GdF zu den Punkten:
- Steilstartverfahren,
 - Schalldämmung an den CFM56-3-Triebwerken der B737,
 - Erhöhung der Rückenwindkomponente,
 - Segmented RNAV,
 - Continuous Descent Operations,
 - ILS-Gleitwinkelanhebung,
 - Dedicated RWY Operations (DROps),
- insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Optimierung des Lärmschutzes und vor dem Hintergrund des Kommentars: "Hoffentlich kommt wenigstens in der Summe der 7 Maßnahmen etwas Entlastung am Boden an. Dem enormen Aufwand an Kosten, Zeit und zusätzlichen Restriktionen sollte ein halbwegs angemessener Nutzen gegenüber stehen, ansonsten keimt sehr schnell der Verdacht des Alibiaktionismus."?

Die Landesregierung ist davon überzeugt, dass die aufgeführten Maßnahmen in der Summe zu einer Reduzierung der Fluglärmbelastung führen.

Hinsichtlich der Wirkungen von Maßnahmen des Aktiven Schallschutzes sei zum einen auf den bereits vorgelegten Monitoringbericht (abrufbar über das Internetangebot des Umwelt- und Nachbarschaftshauses; umwelthaus.org) zum anderen auf das angekündigte ergänzende Monitoring der am 18. Oktober 2012 eingeführten Maßnahmen verwiesen.

Da einige der genannten Maßnahmen sich noch im Probebetrieb bzw. einer Weiterentwicklung befinden, ist es verfrüht, eine abschließende Bilanz zu ziehen. Doch zeigen die bereits jetzt erkennbaren Effekte, dass es sich lohnt, personelle und finanzielle Ressourcen in Aktiven Schallschutz zu investieren.

Bezüglich der Schalldämmung an B737-Triebwerken arbeitet die Lufthansa kontinuierlich an der Erforschung von Fluglärm und Möglichkeiten diesen zu reduzieren. Aktuell leitet Lufthansa das Projekt MODAL im Rahmen des Luftfahrtforschungsprogramms des BMWi. Im Rahmen dieser Forschungsarbeit in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) werden unter anderem Möglichkeiten zur Reduzierung des Triebwerkslärms untersucht.

Im ersten Maßnahmenpaket Aktiver Schallschutz des FFR hat sich Lufthansa freiwillig verpflichtet, ihre gesamte in Frankfurt stationierte B737-Flotte mit neuen Schalldämpfern (sog. acoustic panels) nachzurüsten, obwohl die Flugzeuge in wenigen Jahren ausgemustert und durch neue, leisere Modelle ersetzt werden. Lufthansa hat aktuell 168 emissionsarme Flugzeuge für einen Listenpreis von 17 Mrd. € bestellt, die in den kommenden Jahren in Dienst gestellt werden. Im Rahmen der Allianz für Lärmschutz 2012 hat Lufthansa einen beschleunigten Roll-Over angekündigt. Allein 2012 haben 39 neue Jets den Betrieb aufgenommen. Bereits heute erfüllen alle Flugzeuge der LH-Flotte den strengen ICAO Kapitel 4-Grenzwert.

Frage 2. Wie kommentiert die Landesregierung darüber hinaus die folgende Feststellung der GdF, also von fachlich ausgewiesenen Flugsicherungsexperten: "DROps leidet allerdings darunter, dass mit der 2.800 m langen Landebahn Nordwest (LBNW) als Ausbauvariante die Entscheidung für ein halbherziges, nun vollends desolates, mit nicht einkalkulierten Nebenwirkungen versehenes und zudem noch völlig unflexibles Pisten-system gefallen ist", und wie will sie dieses System zugunsten des Lärmschutzes der Flughafenanlieger weiter entwickeln?

Die Auffassung der Lotsengewerkschaft wird von der Landesregierung nicht geteilt.

Frage 3. Welche Konsequenzen wird die Landesregierung aus der zusammenfassenden Bewertung der GdF: "Die Landebahn Nordwest ist zur Kapazitätssteigerung zwar besser als nichts, aber dennoch eine Fehlentscheidung", ziehen?

Keine.

Wiesbaden, 8. Februar 2013

Florian Rentsch