



HESSISCHER LANDTAG

10. 04. 2013

Kleine Anfrage

des Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN)
vom 13.02.2013

betreffend tatsächlich aktuell festgestellte Fluglärmbelastungen
im Vergleich zu den Planungswerten für den Flughafen ausbau
in Frankfurt

und
Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung des Fragestellers:

Immer wieder wird vorgetragen, dass die festgestellte Fluglärmbelastung insbesondere im Bereich der Anfluggrundlinien beim Betrieb 25R bzw. 07L aktuell bereits deutlich höher sei als nach der Planung für das Jahr 2020 - also der Vollausrüstung der geplanten Kapazität der Flughafenerweiterung - vorgesehen ist.

Die Vorbemerkung des Fragestellers vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

- Frage 1. Welche Fluglärmbelastungen hat die Landesregierung in den verkehrsreichsten sechs Monaten des Jahres 2012 an Hand von Messergebnissen in den der Vorbemerkung beschriebenen Bereichen an welchen Messstellen jeweils festgestellt?
- Frage 2. Wie lauten die entsprechenden Werte aus der Planung bzw. den dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegten Gutachten für die entsprechenden Messpunkte jeweils?
- Frage 3. Welche Fluglärmbelastungswerte errechnen sich - nach welchem Verfahren - aus den gemessenen Werten [Frage 1] und den Planwerten [Frage 2] jeweils?
- Frage 4. Welche Differenzen zu den nach der Lärmschutzbereichsverordnung bestimmten Grenzwerten ergeben sich aus den Messwerten?

Die Fragen 1 bis 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In den nachfolgenden Tabellen 1 und 2 sind die Ergebnisse der Fluglärmmessung an den stationären Fluglärmmessstellen der Fraport AG zu den jeweiligen verkehrsreichsten sechs Monaten der Jahre 2011 und 2012 vergleichsweise dargestellt (Leq, Tag und Leq, Nacht). Des Weiteren ist in den Tabellen die für die Lage dieser Messstellen rechnerisch ermittelte Fluglärmbelastung für das Szenario "Planungsfall 2020" dargestellt (Berechnung unter Anwendung der 3-Sigma-Regel gemäß der Anlage zu § 3 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm vom 31.10.2007 [FluglärmG]). Hierbei ist darauf hinzuweisen, dass im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau des Frankfurter Flughafens an den Punkten, wo die Fraport-Messstellen liegen, keine Fluglärmwerte ermittelt worden sind. Aus diesem Grund wurde im Hinblick auf die Lage der stationären Fluglärmmessstellen der Fraport AG eine entsprechende Berechnung der Fluglärmbelastung Leq, Tag und Leq, Nacht analog zur Vorgehensweise bei der Berechnung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main durchgeführt. Die Ergebnisse sind in den nachfolgenden Tabellen in der jeweils letzten Spalte aufgeführt.

Der Vergleich der Messwerte 2011 und 2012 zeigt für die Tagzeit, dass an 12 Messstellen ein Rückgang des Dauerschallpegels (Leq) zu verzeichnen ist. An vier Messstellen blieben die Pegel konstant. In der Nachtzeit ist sogar an 17

Messstellen ein Rückgang des Dauerschallpegels (Leq) festzustellen. An einer Messstelle blieb der Pegel konstant.

Erwartungsgemäß hat die Inbetriebnahme der neuen Landebahn in einigen Bereichen, insbesondere im Nahbereich der neuen Anfluggrundlinien, zu einem deutlichen Anstieg der Fluglärmbeeinträchtigung geführt. Der Übergang vom Drei- auf das Vier-Bahnen-System und dessen Betriebskonzept hatte jedoch andernorts deutliche Entlastungen zur Folge.

In Bezug auf die Frage 4 ergeben sich die Differenzen aus dem Vergleich der Messwerte für das Jahr 2012 und den in den nachfolgenden Tabellen 1 und 2 angegebenen Werten für den "Planungsfall 2020". Danach liegen die Messwerte für das Jahr 2012 mit wenigen Ausnahmen unter den für den "Planungsfall 2020" berechneten Werten.

An den Messstellen MP07 (Hattersheim-Eddersheim), MP12 (Bad Weilbach) und MP17 Okriftel), die primär Abflüge auf den direkten Nordwest-Abflugstrecken vom Parallelbahnsystem bei BR 25 überwachen, liegen die Messwerte 2012 tagsüber deutlich über den für den "Planungsfall 2020" berechneten Werten. Dies ist dadurch bedingt, dass die direkten Nordwestabflugstrecken nach Inbetriebnahme der neuen Landebahn gemäß der ersten Stufe des sog. Migrationsplans noch wesentlich stärker genutzt wurden als in dem der Lärmschutzbereichsverordnung vom 30.09.2011 zugrunde liegenden Szenario "Planungsfall 2020". Gemäß dieser ersten Stufe des Migrationsplans wurden i. d. R. noch keine Maschinen der Kategorie Heavy über die neuen Abflugstrecken der sog. Südumfliegung geführt. Diese nutzten stattdessen noch die direkten Nordwestabflugstrecken.

Da nachts schwere drei- und vierstrahlige Luftfahrzeuge schon seit vielen Jahren statt der direkten Nordwestabflugstrecken von den Bahnen 25 L und 25 C die zunächst nach Südwesten drehenden Nachtflugstrecken zu den Wegpunkten TABUM und MASIR nutzen müssen, und diese Regelung auch im Szenario "Planungsfall 2020" abgebildet ist, liegen die Messwerte 2012 der Messstellen MP07, MP12, und MP17 nachts nur geringfügig über den Rechenwerten des Szenarios "Planungsfall 2020".

Tabelle 1: Tagzeit 6:00 bis 22:00 Uhr

Fraport-Messstelle		Leq3, Tag in dB(A)		
		2011 ¹	2012 ²	Planungsfall 2020 ³
01	OF-Lauterborn	60	58	59,6
02	OF-Bieber	58	55	57,2
03	NI-Zeppelinheim	51	49	56,4
05	Rüss.-Opelbrücke	59	56	60,5
06	Raunheim	61	60	64,0
07	Hat.-Eddersheim	59	58	55,0
08	Kelsterbach	53	56	61,3
09	NI-Rathaus	{ }	{ }	57,8
11	Flörsheim	56	59	63,4
12	Bad Weilbach	60	57	49,7
14	Hochheim	--	56	57,7
17	Okriftel	52	52	50,7
31	GG-Nord	52	50	56,6
32	Nauheim	53	53	60,4
35	GG-West	53	53	60,1
41	F-Süd	59	57	60,7
42	NI-Nord	56	55	58,1
44	F-Lerchesberg	--	59	61,3
45	F-Oberrad	54	58	58,5
51	Worfelden	56	58	57,9

¹ Verkehrsreichste sechs Monate 2011 = März + Mai + Juli bis Oktober.

² Verkehrsreichste sechs Monate 2012 = Mai bis Oktober.

³ Werte berechnet gemäß FluglärmG für die voraussichtlichen verkehrsreichsten sechs Monate des der Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main vom 30.09.2011 zu Grunde gelegten Szenarios "Planungsfall 2020" (701.000 Bewegungen/a). Die Höhe dieser Werte ist auch durch die Anwendung der sog. 3-Sigma-Regel bedingt, die je nach Lage des Immissionspunktes einen Zuschlag von 0,2 dB bis zu 2,5 dB bewirkt.

52	Klein-Gerau	54	56	57,4
55	Büttelborn	55	56	58,1
57	Mörfelden-West	56	57	60,4
71	Forsthaus	58	58	60,4
72	Weiterstadt	54	53	56,5
75	Gräfenhausen	55	{ }	57,7
77	Mörfelden-Süd	55	56	56,7
89	Bischofsheim	55	52	56,6

{ } Die Messstelle ist vorübergehend wegen Bauarbeiten außer Betrieb.

-- Die Messstelle war während der verkehrsreichsten sechs Monate im Jahr 2011 noch nicht in Betrieb.

Tabelle 2: Nachtzeit 22:00 bis 6:00 Uhr

Fraport-Messstelle		Leq3,Nacht in dB(A)		
		2011 ⁴	2012 ⁵	Planungsfall 2020 ⁶
01	OF-Lauterborn	54	51	53,2
02	OF-Bieber	52	49	50,7
03	NI-Zeppelinheim	49	46	49,5
05	Rüss.-Opelbrücke	53	50	53,9
06	Raunheim	55	54	57,5
07	Hat.-Eddersheim	50	48	47,0
08	Kelsterbach	50	51	53,5
09	NI-Rathaus	{ }	{ }	51,5
11	Flörsheim	43	51	53,8
12	Bad Weilbach	48	42	41,0
14	Hochheim	--	48	48,1
17	Okriftel	47	46	44,1
31	GG-Nord	51	46	50,1
32	Nauheim	52	48	51,3
35	GG-West	53	48	52,3
41	F-Süd	54	52	53,7
42	NI-Nord	50	49	51,8
44	F-Lerchesberg	--	53	53,2
45	F-Oberrad	47	50	50,7
51	Worfelden	53	54	54,4
52	Klein-Gerau	51	53	54,0
55	Büttelborn	52	54	55,2
57	Mörfelden-West	52	51	56,4
71	Forsthaus	53	53	56,0
72	Weiterstadt	50	49	52,0
75	Gräfenhausen	50	{ }	53,3
77	Mörfelden-Süd	51	50	52,2
89	Bischofsheim	48	46	49,9

{ } Die Messstelle ist vorübergehend wegen Bauarbeiten außer Betrieb.

-- Die Messstelle war während der verkehrsreichsten sechs Monate im Jahr 2011 noch nicht in Betrieb.

Frage 5. Wann ist mit einer Überprüfung der Lärmschutzbereiche ggf. auch vor Ablauf der gesetzlichen Frist zu rechnen?

Die Hessische Landesregierung wird den Lärmschutzbereich für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main dann überprüfen, wenn aufgrund einer Änderung in der Anlage oder im Betrieb des Frankfurter Flughafens davon auszugehen ist, dass sich die Lärmbelastung im Umfeld des Frankfurter Flughafens wesentlich verändern wird (insbesondere bei einer Änderung von 2 dB(A) Dauerschallpegel an der Grenze der Tag-Schutzzone 1 oder an der

⁴ Verkehrsreichste sechs Monate 2011 = März + Mai + Juli bis Oktober.

⁵ Verkehrsreichste sechs Monate 2012 = Mai bis Oktober.

⁶ Werte berechnet gemäß FluglärmG für die voraussichtlichen verkehrsreichsten sechs Monate des der Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main vom 30.09.2011 zu Grunde gelegten Szenarios "Planungsfall 2020" (701.000 Bewegungen/a). Die Höhe dieser Werte ist auch durch die Anwendung der sog. 3-Sigma-Regel bedingt, die je nach Lage des Immissionspunktes einen Zuschlag von 0,2 dB bis zu 2,5 dB bewirkt.

Grenze der Nacht-Schutzzone). Nach § 4 Abs. 6 FluglärmG ist spätestens nach Ablauf von zehn Jahren seit Festsetzung des Lärmschutzbereichs zu prüfen, ob sich die Lärmbelastung wesentlich verändert hat oder innerhalb der nächsten zehn Jahre voraussichtlich wesentlich verändern wird.

Frage 6. Auf welche Weise stellt die Landesregierung sicher, dass Ansprüche auf Finanzhilfen für passiven Schallschutz nicht daran scheitern, dass die Lärmschutzbereichsverordnung lediglich von theoretischen Rechenwerten und damit von tatsächlich unzutreffenden Daten ausgeht?

Bei dem Erstattungsverfahren betreffend die Aufwendungen für baulichen Schallschutz nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm ist die Hessische Landesregierung an diese bundesgesetzlichen Vorgaben gebunden. Maßgeblich ist hierbei das berechnete "Erstattungsgebiet" nach der Lärmschutzbereichsverordnung (Tag-Schutzzone 1 und Nacht-Schutzzone).

Die Hessische Landesregierung stellt über die Nebenbestimmung Teil A XI 5.1.7 des Planfeststellungsbeschlusses vom 18.12.2007 (PFB) sicher, dass es kein Auseinanderklaffen zwischen dem der Lärmschutzbereichsverordnung für das Prognosejahr 2020 zugrunde gelegten Szenario und den aktuellen Fluglärmbelastungen gibt. Nach Teil A XI 5.1.7 des PFB ist die Fraport AG als Betreiberin des Frankfurter Flughafens verpflichtet, die Entwicklung des Fluglärms regelmäßig zu untersuchen und die Untersuchungsergebnisse dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL) in jährlichen Abständen zu übermitteln.

Frage 7. Welcher Zusammenhang besteht grundsätzlich zwischen der Anzahl der Flugbewegungen im betrachteten Zeitraum und der Höhe der ermittelten Lärmbelastung?

Prinzipiell kann von einer Verringerung der berechneten Immissionspegel um -3 dB(A) bei Halbierung der Flugbewegungen und bei einer Verdopplung der Flugbewegungen von einer Erhöhung um +3 dB(A) ausgegangen werden. Dieser Zusammenhang gilt aber nur, wenn ein Flugverkehrsszenario vorausgesetzt wird, in dem die Verhältnisse der Flugzeugklassen und der Flugroutenbelegung zueinander unverändert bleiben und in dem lediglich die absolute Anzahl der Flugbewegungen variiert wird. Dieser Zusammenhang gilt nicht, wenn die Belegung einzelner Flugrouten oder die Anzahl von Flugbewegungen innerhalb einer oder mehrerer Flugzeugklassen individuell verändert wird. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass im "Prognosejahr 2020" lärmärmere Luftfahrzeuge zum Einsatz kommen werden. Der entsprechende Flugzeugmix hat im Datenerfassungssystem zur Berechnung des Lärmschutzbereichsbereichs für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main Eingang gefunden.

Frage 8. Wie lässt sich dieser Zusammenhang allgemein verständlich der betroffenen Öffentlichkeit vermitteln und in welcher Weise engagiert sich die Landesregierung hierfür?

Die Hessische Landesregierung hat die betroffene Bevölkerung umfangreich über die für das "Prognosejahr 2020" angenommenen Fluglärmbelastungen durch eigene Presse- und Öffentlichkeitsarbeit informiert. Neben der zuständigen Fachabteilung im HMWVL stellt überdies das Umwelt- und Nachbarschaftshaus einen weiteren verlässlichen Ansprechpartner bei der Beantwortung entsprechender Anfragen dar.

Frage 9. Wie wird sich demgemäß die Fluglärmbelastung im betrachteten Bereich unter der Annahme, dass zusätzliche Flugbewegungen planmäßig in den kommenden Jahren abgewickelt werden sollen, weiter entwickeln?

Es wird auf die Lärmschutzbereichsverordnung für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main vom 30.09.2011 (GVBl. I, 438) verwiesen, die die künftige Fluglärmbelastung im "Prognosejahr 2020" unter Zugrundelegung von 701.000 Flugbewegungen abbildet.

Wiesbaden, 22. März 2013

In Vertretung:
Steffen Saebisch