



HESSISCHER LANDTAG

16. 04. 2010

Kleine Anfrage

des Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
vom 26.02.2010

betreffend **Fluglärmskontingentierung am Flughafen Frankfurt**

und

Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung des Fragestellers:

Das seit 2002 praktizierte Verfahren der Fluglärmskontingentierung am Flughafen Frankfurt wurde von Fraport im letztmals 2006 erschienenen Fluglärmreport dargestellt. Dort ist von einer Fortsetzung der Kontingentierung bis zum Sommerflugplan 2009 die Rede.

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

Frage 1. Wie ist der aktuelle Stand der Fluglärmskontingentierung am Flughafen Frankfurt?

Die mit Bescheid des HMWVL vom 24.09.2001 an die Fraport AG eingeführte und zunächst bis zum Winterflugplan 2005/2006 befristete Lärmpunkteregelung wurde mit Bescheiden des HMWVL an die Fraport AG vom 05.08.2005, 05.04.2006 und zuletzt 04.02.2009 bis einschließlich zum Sommerflugplan 2011 verlängert.

Frage 2. Welche Punktvorgaben gab es für die einzelnen Flugplanperioden seit dem Sommerflugplan 2002?

Frage 3. Wie hoch waren die jeweiligen Punktwerte aufgrund der Flugplankoordination?

Frage 4. Wie hoch waren die Punktwerte für die einzelnen Perioden tatsächlich?

Die vorgegebenen, koordinierten und tatsächlichen Punktwerte ergeben sich aus der nachstehenden Tabelle:

Flugplanperiode	Vorgegebene Lärmpunkte	Koordinierte Lärmpunkte	Tatsächliche Lärmpunkte
Sommerflugplan 2002 (210 Tage)	29580	29474	32601
Winterflugplan 2002/2003 (154 Tage)	17822	17819	21909
Sommerflugplan 2003 (210 Tage)	29580	27882	31748
Winterflugplan 2003/2004 (154 Tage)	17822	17115	19607
Sommerflugplan 2004 (217 Tage)	30566	27996	34821
Winterflugplan 2004/2005 (147 Tage)	17012	15742	20891
Sommerflugplan 2005 (217 Tage)	30566	26236	33406
Winterflugplan 2005/2006 (147 Tage)	17012	14882	20685
Sommerflugplan 2006 (217 Tage)	30566	27943	36200

Winterflugplan 2006/2007 (147 Tage)	16161	16135	20548
Sommerflugplan 2007 (217 Tage)	29038	29018	32813
Winterflugplan 2007/2008 (154 Tage)	16931	16876	19965
Sommerflugplan 2008 (210 Tage)	28101	27460	29268
Winterflugplan 2008/2009 (154 Tage)	16931	16889	17357
Sommerflugplan 2009 (210 Tage)	28101	25721	25717

Frage 5. Welche Konsequenzen hat die Aufsichtsbehörde aus Abweichungen zwischen der Vorgabe und den tatsächlichen Werten gezogen?

Das Lärmkontingent bezieht sich auf die geplanten, also auf die von der Flughafenkoordination Deutschland koordinierten Flüge. Die dem Flughafenkoordinator vorgegebene Lärmkontingentobergrenze für geplante Flüge in der Zeit zwischen 23 Uhr und 5 Uhr wurde in keiner der bislang unter den Vorgaben des Lärmkontingents koordinierten Flugplanperioden überschritten. Die Abweichungen zwischen den vorgegebenen und den tatsächlichen Lärmkontingenten resultieren aus verspäteten und verfrühten Flügen, die nicht Gegenstand des Lärmkontingentes sein können, weil sie sich schon aus tatsächlichen Gründen der Planbarkeit entziehen. Wesentliche Konsequenz aus den Abweichungen zwischen den vorgegebenen und den tatsächlichen Lärmkontingenten war die mit Bescheid vom 05.04.2006 vorgenommene Absenkung der Lärmkontingentkonten um 5 v.H. und die Einführung einer sogenannten Malus-Regelung, die nach wesentlichen Überschreitungen eine weitere angemessene Reduzierung der Lärmkontingentkonten vorsieht. Im Übrigen ist das HMWVL den Ursachen der Abweichungen sowohl durch Schriftverkehr als auch durch Gespräche mit der Fraport AG insbesondere in 2007 und 2008 nachgegangen. Seitens der Fraport AG wurden daraufhin Maßnahmenpakete mit dem Ziel der weitestmöglichen Vermeidung von Verspätungen und Verfrühungen erarbeitet und umgesetzt. Wie die Tabelle zu Frage 4 zeigt, war ab dem Sommerflugplan 2008 eine deutliche Verringerung der Abweichungen bis hin zu einer Unterschreitung der Vorgabe im Sommerflugplan 2009 zu verzeichnen.

Frage 6. Wie beurteilt die Landesregierung die Wirksamkeit des Konzepts der Fluglärmkontingentierung aus heutiger Sicht?

Mit der Lärmkontingentierung konnte in der Vergangenheit eine Stabilisierung des nächtlichen Fluggeschehens erreicht werden. Insbesondere mit der Absenkung der Lärmkontingentkonten durch Bescheid vom 05.04.2006 und der Malus-Regelung wurden die gewünschte Trendumkehr und ein kontinuierlicher Rückgang der nächtlichen Flugbewegungen erreicht. Während im Jahr 2005 die durchschnittliche Anzahl der Flugbewegungen in der Mediationsnacht bei 59,2 und in der juristischen Nacht bei 146,6 lag, waren es 2009 nur noch durchschnittlich 41,5 Bewegungen in der Mediationsnacht und 118,4 Bewegungen in der juristischen Nacht.

Wiesbaden, 30. März 2010

In Vertretung:
Steffen Saebisch