



HESSISCHER LANDTAG

23. 09. 2010

Kleine Anfrage

des Abg. Müller (Heidenrod) (FDP) vom 23.08.2010

betreffend Maßnahmen zur Fluglärmreduzierung am Frankfurter Flughafen

und

Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Die Kleine Anfrage beantworte ich wie folgt:

Frage 1. Welche Maßnahmen hat die Landesregierung in den vergangenen Jahren vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses vom 18.12.2007 getroffen, um die Bürgerinnen und Bürger der Rhein-Main-Region von Fluglärm zu entlasten?

Nachtflugbeschränkungen für die Zivilluftfahrt bestehen auf dem Verkehrsflughafen Frankfurt/Main seit Anfang des Jahres 1972. Seitdem hat das hessische Verkehrsministerium die Nachtflugbeschränkungen am Frankfurter Flughafen entsprechend der technischen Entwicklung und den flugbetrieblichen Möglichkeiten fortlaufend verschärft. Zu den in der Vergangenheit getroffenen Maßnahmen zählen beispielsweise Verbote und Einschränkungen für Starts und Landungen besonders lauter Luftfahrzeuge (ohne Lärmzertifizierung beziehungsweise mit Lärmzertifizierung nach Anhang 16, Band 1, Teil II, Kapitel 2 des ICAO-Abkommens) und das Verbot von Landungen für alle Arten von Flügen zwischen 24.00 und 5.00 Uhr (Ausnahme Home-Base-Carrier: hier gilt das Verbot zwischen 1.00 und 4.00 Uhr).

Im April 2001 hat das hessische Verkehrsministerium weitergehende lärmbegrenzende Betriebsbeschränkungen während der Nachtzeit (22.00 bis 6.00 Uhr) am Verkehrsflughafen Frankfurt/Main verfügt und zusätzlich der Fraport AG aufgegeben, bauliche Schallschutzmaßnahmen in einem definierten Nachtschutzgebiet durchzuführen. Danach hat das hessische Verkehrsministerium die Anzahl der planbaren Flugbewegungen in der Zeit von 23.00 bis 5.00 Uhr auf der Grundlage des Winterflugplans 2000/2001 begrenzt (Bewegungskontingent). Im September 2001 hat es das Bewegungskontingent durch ein Lärmpunktekontingent zum Sommerflugplan 2002 für die Zeit von 23.00 bis 5.00 Uhr ersetzt. Das Lärmpunktekontingent besteht bis heute fort und wurde zuletzt im Februar 2009 bis einschließlich zum Sommerflugplan 2011 verlängert. Im Rahmen des Lärmpunktekontingents werden Flugzeugmuster in Lärmklassen eingeteilt und Lärmpunkte für jede Flugbewegung vergeben, wobei die Bewegungen je nach Lärmklasse unterschiedlich zu Buche schlagen.

Frage 2. Welche Maßnahmen zur Fluglärmreduzierung hat die Planfeststellungsbehörde durch den Planfeststellungsbeschluss vom 18.12.2007 der Fraport AG als Betreiberin des Frankfurter Flughafens auferlegt?

Der Planfeststellungsbeschluss vom 18.12.2007 setzt umfangreiche Betriebsbeschränkungen in der Nachtzeit zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm fest. Sie bestehen nicht nur aus einer Regelung, sondern aus vier Säulen, die von einer Reihe weiterer Regelungen ergänzt werden.

Bei der ersten Säule handelt es sich um die Beschränkung der Flugbewegungen in der Zeit von 23.00 bis 5.00 Uhr (sog. Mediationsnacht) von durchschnittlich 51 Flügen in den letzten fünf Jahren auf durchschnittlich nur noch 17 Flüge. Gleichzeitig regelt der Beschluss als zweite Säule der Nachtflug-

beschränkungen, dass in dieser Zeit die neue Landebahn Nordwest nicht genutzt werden darf. Damit wird gewährleistet, dass in der Mediationsnacht keine neuen Lärmbetroffenheiten durch den Ausbau entstehen, weil der Bereich unter den Anfluglinien der neuen Landebahn flugbewegungsfrei bleiben wird. Im Ergebnis bedeutet dies, dass überall dort, wo man heute zwischen 23.00 und 5.00 Uhr im Rhein-Main-Gebiet keinen Fluglärm hört, man auch nach dem Ausbau in dieser Zeit keinen Fluglärm hören wird. Und überall dort, wo heute in dieser Zeit im Rhein-Main-Gebiet Fluglärm auftritt, wird dieser zukünftig um etwa zwei Drittel abnehmen.

Abgesichert werden diese Regelungen durch die dritte Säule der Nachtflugbeschränkungen. Danach sind verspätete, verfrühte oder ungeplante Landungen zwischen 00.00 und 5.00 Uhr verboten. Dieses Verbot hält die Kernnacht unter Berücksichtigung der herausragenden Bedeutung umfassenden Schutzes der Nachtruhe von verfrühten und verspäteten Flugbewegungen frei. Es ist besonders einschneidend, weil Verspätungen z.B. aus Wettergründen nicht vorhersehbar sind. Eine derart strenge Regelung hatte selbst die Mediation nicht gefordert.

Soweit Flugbewegungen in der Zeit zwischen 23.00 bis 5.00 Uhr zulässig sind, sollen sie nach den Bestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses so verteilt werden, dass Überflüge besiedelter Gebiete auf das unumgängliche Maß beschränkt bleiben und auf eine möglichst ausgeglichene Verteilung der Flugbewegungen hingewirkt wird (Gebot lärmoptimierter Bahnbelegung).

Als vierte Säule der Nachtflugbeschränkungen setzt der Planfeststellungsbeschluss eine Obergrenze für die Gesamtnacht (22.00 bis 6.00 Uhr) von durchschnittlich 150 planmäßigen Flugbewegungen fest. Diese Regelung stellt trotz der Erweiterung des Frankfurter Flughafens und der damit verbundenen Kapazitätserhöhung von ca. 490.000 Flugbewegungen im Jahr 2005 auf 701.000 Flugbewegungen im Jahr 2020 auch für die Gesamtnacht sicher, dass die Lärmbelastungen durch die Inbetriebnahme der neuen Landebahn nicht wesentlich zunehmen werden. Die Kontingentierung auf durchschnittlich 150 Flugbewegungen bedeutet eine weitgehende Festschreibung des Bestandes, denn in den Jahren 2004 bis 2008 haben in der Gesamtnacht durchschnittlich zwischen 133 und 147 Flugbewegungen stattgefunden. Diese Kontingentierung war nicht einmal von der Mediation gefordert worden. Darüber hinaus schreibt der Planfeststellungsbeschluss vor, dass in der Gesamtnacht nur solche Luftfahrzeuge starten und landen dürfen, die die strengen Lärmzertifizierungswerte nach Anhang 16, Band 1, Teil II, Kapitel 4 des ICAO-Abkommens erfüllen. Der Grenzwert nach Kapitel 4, den neu zugelassene Flugzeugmuster ab dem 01.01.2006 einhalten müssen, liegt in der Summe um 10 dB(A) unter dem Wert nach Kapitel 3 des ICAO-Abkommens.

In dem Planfeststellungsbeschluss vom 18.12.2007 sind zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm weitere Maßnahmen des aktiven Schallschutzes verfügt. Dazu zählen das Verbot der Schubumkehr bei Landungen, Beschränkungen für Triebwerksprobeläufe und die Errichtung einer Triebwerksprobeläufereinrichtung, um den Lärm durch Triebwerksprobeläufe insbesondere in der Nachtzeit deutlich zu reduzieren. Außerdem sind Starts oder Landungen von Flugzeugen, die Anhang 16, Band 1, Teil II, Kapitel 3 des ICAO-Abkommens nur knapp erfüllen, zwischen 20.00 und 8.00 Uhr sowie am Wochenende ausgeschlossen.

Der Planfeststellungsbeschluss enthält ferner eine Reihe von Vorbehalten für künftige Neuregelungen, mit denen beispielsweise auf eine Veränderung der Lärmbelastung oder der Flugbewegungszahlen reagiert werden kann. Dies dient ebenso dem Schutz der Bevölkerung vor Lärm wie die Verpflichtung der Fraport AG, bei der Überwachung der Lärmentwicklung und an der Weiterentwicklung von Maßnahmen des aktiven Schallschutzes mitzuwirken (zu letzterem siehe auch die Antwort auf Frage 3).

Frage 3. Sind der Landesregierung eigene Maßnahmen der Fraport AG und der Luftverkehrsgesellschaften zur Fluglärmreduzierung bekannt?

Die Flughafenentgelte am Verkehrsflughafen Frankfurt/Main, die von der Fraport AG festgelegt werden und der Genehmigung des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung bedürfen, enthalten schon seit langem lärmabhängige Komponenten, wie die Einteilung der Flugzeuge in verschiedene Lärmkategorien und die Festsetzung von Zu-

schlagen bei Flügen in der Nachtzeit. Die lärmabhängigen Entgelte wurden in den letzten Jahren kontinuierlich erhöht und weiter ausdifferenziert.

Darüber hinaus engagieren sich die Fraport AG und die Luftverkehrsgesellschaften im Forum Flughafen und Region. Dessen Expertengremium Aktiver Schallschutz hat im Juni 2010 das Erste Maßnahmenpaket Aktiver Schallschutz vorgestellt, das zahlreiche Vorschläge für Schallschutzmaßnahmen beinhaltet. In diesem Zusammenhang sei ergänzend auf die Internationale Konferenz Aktiver Schallschutz hingewiesen, die das Umwelt- und Nachbarschaftshaus des Forums Flughafen und Region am 23. und 24. September 2010 in Frankfurt durchführt. Dort werden die Fluglärmmentlastungsvorschläge des Ersten Maßnahmenpaketes Aktiver Schallschutz mit nationalen und internationalen Fachexperten u.a. von Luftverkehrsunternehmen, Flugzeugherstellern, Flugsicherung und Flughäfen diskutiert und Erfahrungen und Erkenntnisse ausgetauscht.

Lufthansa wird bis Ende 2011 ihre gesamte am Verkehrsflughafen Frankfurt/Main stationierte Boeing 737-Flotte durch eine technische Veränderung der Triebwerke so umrüsten, dass Pegelminderungen von bis zu 2,4 dB (im Zwischen- und Endanflug) möglich werden. Dafür wird Lufthansa einen Millionenbetrag investieren. Künftig werden rund ein Fünftel der Flugbewegungen der Lufthansa am Verkehrsflughafen Frankfurt/Main mit den umgerüsteten Flugzeugtypen durchgeführt, was bedeutet, dass rund 160 mal am Tag eine Lärmmentlastung von bis zu 2,4 dB eintreten wird.

Frage 4. Welche Bedeutung hat der Frankfurter Flughafen für den Frachtsektor im Vergleich zu den anderen deutschen Verkehrsflughäfen?

Frankfurt/Main ist mit einem Luftfrachtvolumen von ca. 2 Mio. t (im Jahr 2009) der größte Frachtflughafen Deutschlands (und nach dem Flughafen Paris-Charles de Gaulle, der zweitgrößte in Europa). Er rangiert vor Köln/Bonn mit ca. 560.000 t, Leipzig/Halle mit 520.000 t, München mit ca. 240.000 t und Frankfurt-Hahn mit ca. 175.000 t Luftfracht (jeweils im Jahr 2009). Über den Verkehrsflughafen Frankfurt/Main werden mehr als die Hälfte des gesamten deutschen Luftfrachtfrachtaufkommens abgefertigt.

Eine Besonderheit des Verkehrsflughafens Frankfurt/Main liegt hierbei darin, dass dieser nicht allein das größte deutsche Frachtdrehkreuz, sondern verknüpft hiermit auch eines der wichtigsten internationalen Passagedrehkreuze ist. Passagieflüge mit mehr als 350 Destinationen in 110 Länder ergänzen reine Frachtflüge durch die Möglichkeit der Mitnahme von sogenannter Belly-Fracht (Beiladung auf Passagierflügen) in idealer Weise.

Mit seiner hervorragenden Anbindung an verschiedene Verkehrswege und seiner zentralen Bedeutung für die Anbindung Deutschlands an den internationalen Luftverkehr ist Frankfurt/Main darüber hinaus ein einzigartiger, über Jahrzehnte gewachsener Speditions- und Logistikstandort für zahlreiche Unternehmen.

Frage 5. Wie hat sich die Zahl der nächtlichen Flugbewegungen, insbesondere in der Zeit von 23.00 bis 05.00 Uhr, am Frankfurter Flughafen in der Vergangenheit entwickelt und wie wird sie sich nach den Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses in der Zukunft entwickeln?

Die Zahl der nächtlichen Flugbewegungen am Verkehrsflughafen Frankfurt/Main war bis zum Jahr 2005 tendenziell ansteigend. Mit der Lärmkontingentierung wurde seit 2005 eine Stabilisierung des nächtlichen Fluggeschehens erreicht. In den Jahren 2005 bis 2009 lag infolge der Lärmkontingentierung in der Zeit von 23.00 und 5.00 Uhr die Zahl der durchschnittlichen Flugbewegungen zwischen 41,5 und 59,2 Flügen.

Durch die im Planfeststellungsbeschluss vom 18.12.2007 für die Zeit von 23.00 bis 5.00 Uhr enthaltene Kontingentierung wird die Zahl der Flugbewegungen um ca. zwei Drittel auf nur noch durchschnittlich 17 Flugbewegungen reduziert. Zusammen mit der verfügbaren Sperrung der Landebahn Nordwest hat dies zur Folge, dass es nach Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest in der Mediationsnacht zu deutlich weniger Fluglärmbelastungen für die Bevölkerung im Rhein-Main-Gebiet kommen wird, als dies in der Vergangenheit der Fall war.

Das im Planfeststellungsbeschluss vom 18.12.2007 für die Gesamtnacht (22.00 bis 6.00 Uhr) verfügte Bewegungskontingent von durchschnittlich

150 Flugbewegungen bedeutet eine weitgehende Festschreibung des Bestandes an Flugbewegungen, weil in den letzten fünf Jahren (mit Ausnahme des Krisenjahres 2009) in dieser Zeit durchschnittlich zwischen 133 und 147 Bewegungen pro Nacht erfolgt sind.

Frage 6. Weist Frankfurt Main großzügigere Betriebsregelungen für die Nacht auf als andere bedeutende Frachtflughäfen in Deutschland?

Von den fünf wichtigsten Frachtflughäfen in Deutschland (siehe die Antwort zu Frage 4) weist Frankfurt/Main neben dem Flughafen München die restriktivsten Betriebsregelungen für die Nacht auf. Hierbei ist darauf hinzuweisen, dass am Flughafen München nur ein Bruchteil des Frachtaufkommens von Frankfurt/Main abgefertigt wird.

An den Flughäfen Köln/Bonn und Frankfurt-Hahn werden derzeit (Stand: November 2009) lediglich Anforderungen an die Lärmzertifizierungswerte von Flugzeugen gestellt; im Übrigen bestehen keine Nachtflugbeschränkungen. Am Flughafen Leipzig/Halle sind unter anderem Frachtflüge bestimmter Luftfahrtunternehmen und Postflüge während der gesamten Nacht zulässig; eine zahlenmäßige Beschränkung durch ein Kontingent besteht nicht. Am Flughafen München ist unter anderem die Zeit von 0.00 bis 5.00 Uhr von Flügen freizuhalten; hierbei gelten jedoch Ausnahmen.

Frage 7. Hält die Landesregierung es für richtig, bei Maßnahmen zur Entlastung von Fluglärm auch den Lärm anderer Verkehrsträger und sonstiger Lärmemittanten in die Untersuchungen mit einzubeziehen?

Die Landesregierung begrüßt die Bestrebungen, die Lärmbelastungen in der Rhein-Main-Region in einer Studie umfassend darzustellen. In diesem Zusammenhang wäre eine isolierte Betrachtung von Fluglärm nicht angemessen, da vergleichsweise mehr Menschen vom Lärm des Straßenverkehrs betroffen sind und die Lärmbelastungen durch Schienenlärm teilweise ebenfalls erheblich ist. Es gibt auch keine Rechtfertigung, die Lärmbelastung der Menschen durch andere Lärmquellen als den Fluglärm gegenüber der Belastung durch Fluglärm zu vernachlässigen.

Derzeit wird im Rahmen des Forums Flughafen und Region, unterstützt von der Hessischen Landesregierung, ein Studiendesign für eine Gesundheitsstudie erarbeitet, die neben den Wirkungen des Fluglärms auch die Wirkungen des Schienen- und Straßenlärms auf die Gesundheit der Menschen untersuchen soll.

Wiesbaden, 18. September 2010

Dieter Posch