



HESSISCHER LANDTAG

26. 06. 2013

Kleine Anfrage

des Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
vom 03.05.2013

betreffend Anwendung von Schubreduktion (cut back) bei
Startvorgängen am Flughafen Frankfurt - "Flachstartverfahren"

und Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung des Fragestellers:

Die Deutsche Lufthansa AG (DLH) hat angekündigt und in der Fluglärmkommission auch zur Diskussion gestellt, dass sie voraussichtlich ab 1. Juni 2013 bei Startvorgängen am Flughafen Frankfurt die Schubreduktion (cut back) dauerhaft ab einer Höhe von 1.000 ft anwenden wolle, wie sie es bereits als Test zwischen dem 1. und 8. Februar 2013 getan hatte. Durch dieses Verfahren ist mit einer Zunahme der Verlärmung der Bereiche unter den Startrouten zu rechnen.

In der am 29. Februar 2012 vom Ministerpräsidenten verkündeten und u. a. auch von DLH und Fraport unterschriebenen "Allianz für Lärmschutz" ist dagegen als noch näher zu prüfende Maßnahme u. a. die "weitere Lärmoptimierung der Abflugverfahren (kontinuierlicher Steigflug)" als Maßnahme Nr. 16. enthalten. In ihrer Zwischenbilanz "Wir sind auf dem Weg zum leiseren Flughafen" vom 1. März 2013 berichten MP Bouffier (CDU) und Verkehrsminister Rentsch (FDP), dass von den 19 beschlossenen Maßnahmen bereits 10 umgesetzt wären und die Prüfung der restlichen angelaufen sei. Darüber hinaus wird versprochen: "Wir werden in unseren Anstrengungen, die Anwohner rund um den Frankfurter Flughafen noch weiter zu entlasten, nicht nachlassen."

Angesichts der Tatsache, dass die Ankündigung der DLH das genaue Gegenteil dieser Ankündigung bedeutet, irritiert, dass bislang eine Reaktion der Landesregierung zur Problematik des "Flachstartverfahrens" ausgeblieben ist.

Vorbemerkung des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung:

Es wird darauf hingewiesen, dass die Hessische Landesregierung keinerlei Zuständigkeiten für die Einführung, Genehmigung oder Überwachung der Startverfahren von Luftfahrzeugen am Verkehrsflughafen Frankfurt/Main inne hat. Dieses sind Aufgaben des Luftfahrt-Bundesamtes (LBA), welches dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) untersteht.

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

Frage 1. Wie weit ist sie mit der Prüfung des Vorschlags Nr. 16 aus der "Allianz für Lärmschutz" vom Februar 2012?

Die Prüfung der Maßnahme Nr. 16 der *Allianz für Lärmschutz* erfolgt im *Expertengremium Aktiver Schallschutz* des *Forum Flughafen und Region*.

Derzeit wird eine Modifikation der *Südümfliegung* dahingehend geprüft, dass der Steigflug der Luftfahrzeuge in Richtung Norden möglichst über und nicht unter den auf dem nördlichen Gegenanflug befindlichen Verkehr geführt wird. Diese Maßnahme aus der Kategorie *Continuous Climb Operations* (CCO) muss nun von der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH evaluiert und danach im Falle der positiven Prüfung vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) zugelassen werden.

CCO-Abflüge für weitere Abflugstrecken werden untersucht.

Frage 2. In welcher Weise wurde sie in den Entscheidungsprozess der DLH einbezogen, aus Gründen der Kerosin-Ersparnis bereits ab 1.000 ft Schubreduktion beim Starten (auch) am Flughafen Frankfurt einzuführen?

Die Landesregierung wurde in keiner Weise in den Entscheidungsprozess einbezogen. Die Entscheidung über die Einführung dieses Verfahrens liegt (auf die Vorbemerkung wird verwiesen) bei der jeweiligen Luftverkehrsgesellschaft (nach LBA-Genehmigung des Betriebshandbuchs, *Operations Manual*, in dem das Verfahren beschrieben wird). Die International Civil Aviation Organization (ICAO) hat aus Gründen der Flugsicherheit festgelegt, dass die Reduzierung des Startschubs ab einer Höhe von 800 ft AGL (über Grund) erfolgen darf.

Frage 3. In wie weit ist die vorgesehene Schubreduktion mit der Maßnahme Nr. 16 der "Allianz für Lärmschutz" kompatibel?

Die Einführung des Cut-Back bei 1.000 ft AGL vereinbart sich einerseits mit der Maßnahme Nr. 16 aus der *Allianz*, da es sich um zwei verschiedene Dinge handelt. Das Cut-Back-Verfahren betrifft den *Startvorgang*, während die *Allianz*-Maßnahme CCO als *Abflugverfahren* das von Lotsenanweisungen möglichst ungehinderte Steigen auf die finale Abflughöhe der Abflugkontrolle (Departure Control) ermöglichen soll. Dies ist derzeit aufgrund von kreuzendem anfliegenden Verkehr noch nicht durchgängig möglich.

Zum anderen sind die tatsächlichen Auswirkungen der früheren Schubrücknahme auf die Fluglärmsituation am Boden noch weitgehend unbekannt.

Frage 4. In welcher Weise hat die Landesregierung unter Bezugnahme auf die Vereinbarungen in der "Allianz für Lärmschutz" gegen das für den Flughafen Frankfurt beabsichtigte "Flachstartverfahren" bei der DLH interveniert?

Die Deutsche Lufthansa hat erklärt, dass die angekündigte Veränderung des Startverfahrens vor ihrer Einführung zunächst einem Monitoring unterzogen wird. Dabei soll die Lärmauswirkung am Frankfurter Flughafen in einem Probetrieb vom 1. Juli bis 30. September 2013 durch die Messung ausgewählter Flüge getestet werden, während alle anderen Flüge zum Vergleich wie bisher starten. Die Auswertung der Schallmessungen soll in Abstimmung mit dem Umwelt- und Nachbarschaftshaus (UNH) des Forums Flughafen und Region erfolgen. Für dieses Monitoring bedarf das UNH umfangreicher von der DLH zu liefernde Daten über jeweilige Flugparameter. Lufthansa hat angekündigt, erst nach Auswertung der Daten über eine endgültige Einführung der 1000-Fuß-Acceleration an deutschen Standorten entscheiden zu wollen. Die Hessische Landesregierung wird das Monitoring aufmerksam verfolgen. Sollte sich nach Auswertung der Ergebnisse eine negative Lärmbilanz ergeben, wird das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL) Gespräche mit der DLH aufnehmen.

Frage 5. Welche Siedlungsflächen werden bei Anwendung der Schubreduktion ab 1.000 ft in welcher Höhe von startenden Luftfahrzeugen bei den einzelnen Betriebsrichtungen überfliegen?

Unabhängig von dem verwendeten Startverfahren bewegen sich startende Luftfahrzeuge lateral auf den ausgewiesenen Standard Instrumentenabflugrouten (SID). Das vertikale Abflugprofil wird von vielen Faktoren beeinflusst, von denen im Folgenden einige exemplarisch aufgezählt werden:

- Startmasse und die hiermit einhergehende variable Verwendung von Schub und Auftriebshilfen,
- Wetterfaktoren wie Wind, Temperatur und Luftdruck,
- Geschwindigkeitsbegrenzungen und Mindestflughöhen an Navigationspunkten der SIDs.

Losgelöst von dem verwendeten Startverfahren begründen sich die größten vertikalen Unterschiede beim Start aber in den verschiedenen am Flugverkehr teilnehmenden Flugzeugmustern, für die jeweils individuell die soeben aufgeführten Einflussfaktoren gelten.

Die beiden genannten Startverfahren können sich in der Regel ab dem Cut-Back bis zum Erreichen einer Geschwindigkeit von 250 Knoten (Indicated Airspeed, IAS) unterscheiden. Eine genaue Aussage über den lateralen Beginn und die unterschiedlichen Überflughöhen während des Beschleunigungssegments kann aufgrund der aufgeführten Gründe nicht gemacht werden.

Frage 6. Welche Siedlungsflächen werden bei Anwendung der Schubreduktion ab 1.500 ft (bisheriges Verfahren) in welcher Höhe von startenden Luftfahrzeugen bei den einzelnen Betriebsrichtungen jeweils überflogen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

Frage 7. Welche abstandsbedingte Schalldämmung für die Menschen am Boden geht durch die planmäßige Reduktion der Flughöhe des Luftfahrzeugs für den Zeitpunkt der Schubreduktion um rund 150 m verloren?

Diese Frage lässt sich nicht pauschal beantworten, da es direkt unter dem Flugweg zu einer Erhöhung, seitlich des Flugwegs aber zu einer Verringerung des Immissionspegels kommen kann. Dieser Sachverhalt ist vom Flugzeugmuster sowie von den in der Antwort auf Frage 5 aufgeführten Einflussfaktoren abhängig.

Frage 8. Wie viele Bewohnerinnen und Bewohner rund um den Flughafen Frankfurt sind davon betroffen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

Frage 9. Wie verändern sich die Werte der äquivalenten Dauerschallpegel und die maximalen Schallpegel der Einzelschallereignisse unter den Abflugrouten bei Anwendung des "Flachstartverfahrens"?

Hierzu liegen der Hessischen Landesregierung bislang keine Erkenntnisse vor.

Frage 10. In welcher Weise wurde das "Flachstartverfahren" bei der Festsetzung der Lärmschutzbereiche für den Flughafen Frankfurt gem. FluglärmG bereits berücksichtigt bzw. muss noch berücksichtigt werden?

Bei der Festsetzung des Lärmschutzbereichs wurde das genannte Startverfahren nicht einbezogen, da zum Festsetzungszeitpunkt nicht davon ausgegangen worden ist, dass dieses Verfahren im Prognose-Jahr 2020 geflogen wird. Auch gegenwärtig liegen keine anderen Erkenntnisse vor, zumal das betreffende Verfahren einem Testbetrieb unterzogen wird. Im Übrigen sind für Immissionsberechnungen grundsätzlich die in der *Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen* (AzB) hinterlegten Luftfahrzeugklassendaten zu verwenden, in denen der Cut-Back nicht parametrisiert ist und dessen Höhe auf 460 m über Grund (ca. 1.500 ft) festgeschrieben wurde.

Wiesbaden, 13. Juni 2013

Florian Rentsch