



HESSISCHER LANDTAG

04. 10. 2011

Kleine Anfrage

des Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
vom 26.07.2011

**betreffend bevorstehende Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest
am Flughafen Frankfurt**

und Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung des Fragestellers:

Bereits durch die Veränderungen bei den Anflugverfahren seit dem 10. März 2011 sind erheblich mehr Menschen im Rhein-Main-Gebiet von Fluglärm stärker betroffen als bislang. Dabei spielen sowohl die Spreizung der Gegenanflugstrecken als auch die Absenkung der unteren Flugebene zum Zweck der besseren Ermöglichung vertikaler Staffelung eine Rolle.

Mit der bevorstehenden Inbetriebnahme wird eine weitere Zunahme der Fluglärmbelastung befürchtet, zumal mit der zusätzlichen Bahn eine Erhöhung des Koordinierungseckwertes auf über 120 verbunden ist, so dass der gewachsenen Kapazität am Boden eine entsprechende Ausweitung im Luftraum folgen dürfte. Mit dieser Anfrage sollen Informationen über die zu erwartende Situation erlangt und die Vorkehrungen der Landesregierung gegen weitere Fluglärmbelastungen der Menschen im Rhein-Main Gebiet geklärt werden.

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

Frage 1. Mit welcher tatsächlichen Steigerung der Anzahl von Flugbewegungen wird in den Flugplänen ab dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest jeweils gerechnet?

Mit Schreiben vom 05.05.2011 hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) nach § 27a Abs. 2 S. 2 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) die Koordinierungseckwerte für die Winterflugplanperiode 2011/2012 am Frankfurter Flughafen im Einvernehmen mit dem Land Hessen von derzeit 84 Flugbewegungen/h auf 90 Flugbewegungen/h am Tage erhöht. Für die Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr hat das BMVBS nach dem Planfeststellungsbeschluss vom 18.12.2007 festgelegt, dass nicht mehr als 150 Flugbewegungen pro Nacht im Jahresdurchschnitt, davon in der Zeit von 23.00 Uhr bis 5.00 Uhr nicht mehr als durchschnittlich 17 Flugbewegungen pro Nacht im Jahresdurchschnitt koordiniert werden dürfen. Dabei hat es darauf hingewiesen, dass alle neu zu vergebenden Zeiträumen unter dem Vorbehalt der Bestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses vom 18.12.2007 stehen, der vom Bundesverwaltungsgericht überprüft wird. Die Zeiträume sind vom Flughafenkoordinator nach diesen Festlegungen für die Flugplanperiode Winter 2011/2012 vergeben worden.

Die Koordinierungseckwerte für spätere Flugplanperioden sind noch nicht festgelegt worden, so dass diesbezüglich keine Zahlen genannt werden können.

Frage 2. In welchem Umfang erfordert diese Verkehrszunahme zu welchen Zeitpunkten die Nutzung von zusätzlich bereitgestellten Flugebenen insbesondere im Bereich des Gegenanflugs?

Die Beantwortung dieser Frage fällt in den Verantwortungsbereich der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) als zuständige Flugsicherungsorganisation und kann daher von der Landesregierung nicht beantwortet werden.

Frage 3. Mit welchen Überflughöhen ist beim Endanflug auf die Landebahn Nordwest (BR 25 R) über den Siedlungsflächen von Offenbach, Frankfurt und Kelsterbach jeweils zu rechnen?

Die Festlegung von Flugverfahren einschließlich Flughöhen ist nach § 27 a Abs. 2 der Luftverkehrs-Ordnung Aufgabe des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung (BAF). Von der Landesregierung können zu den festgelegten Flughöhen daher keine Angaben gemacht werden. Die voraussichtlichen künftigen Überflughöhen der Anflüge auf die Landebahn Nordwest sind aber im Planfeststellungsverfahren prognostiziert worden. Auf Grundlage von Kartendarstellungen ist die Planfeststellungsbehörde von folgenden Überflughöhen ausgegangen:

Betriebsrichtung 25:

Offenbach:	> 900 m
Frankfurt-Lerchesberg:	> 580 m
Kelsterbach-Taubengrund :	> 58 m

Frage 4. Mit welcher Lautstärke der einzelnen Schallereignisse ist dabei zu rechnen?

Die Lautstärke der einzelnen Schallereignisse hängt von einer Vielzahl unterschiedlicher Faktoren wie dem Flugzeugtyp, der Betriebsart (z.B. Start oder Landung), der Beladung des Flugzeuges, der Außentemperatur, dem Wind und der Luftfeuchtigkeit ab. Die Vielschichtigkeit der Einflussfaktoren erlaubt keine pauschalisierte Aussage über die zu erwartenden Lautstärken der einzelnen Schallereignisse in den einzelnen Ortslagen.

Frage 5. Wie verändern sich durch den zunehmenden Flugverkehr die äquivalenten Dauerschallpegel in diesem Bereich?

Die Frage ist so pauschal nicht beantwortbar, da für einzelne Ortslagen unterschiedliche Veränderungen in der Lärmbelastung ermittelt wurden. Generell ist am Tage von einer Zunahme der Lärmauswirkungen im Bereich der neuen Anfluggrundlinien auf die Landebahn Nordwest auszugehen, wie auch in Bereichen die zukünftig häufiger überflogen werden. Lärmentlastungen sind generell in Bereichen unterhalb der heutigen, sogenannten Nord-West-Abflugstrecken sowie in Teilbereichen unterhalb der Anfluges auf die nördliche Parallelbahn prognostiziert. Ebenso werden sich durch die starke Reduktion des Nachtflugbetriebes Lärmentlastungen gegenüber dem Ist-Zustand während der Nachtzeit ergeben.

Frage 6. Wie lauten die entsprechenden Antworten zu den Fragen 3 bis 5 bezogen auf die Betriebsrichtung L 07 und die Kommunen Ginsheim-Gustavsburg, Bischofsheim, Hochheim, Rüsselsheim, Flörsheim, Raunheim und Hattersheim?

Überflughöhen Betriebsrichtung 07:

Siedlungsflächen von Bischofsheim, Rüsselsheim und Raunheim werden nicht überflogen

Hochheim	> 560 m
Flörsheim-Nord	> 275 m
Hattersheim-Eddersheim, Wohnsiedlungsflächen werden nicht überflogen (Südspitze des südlichen Gewerbegebietes (mehr Vorbei- als Überflug)	> 120 m)
Gustavsburg	> 650 m

Im Übrigen wird auf die Antworten auf die Fragen 4 und 5 verwiesen.

Frage 7. Welche Veränderungen in der Fluglärmbelastung ergeben sich nach der Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest im Abflugbereich (BR 25 C) für die dem Flughafen benachbarten Kommunen im Kreis Groß-Gerau und im Main-Taunus-Kreis?

Die prognostizierte Entwicklung der Lärmbelastung in den einzelnen Ortslagen der genannten Kreise ist sehr unterschiedlich. In Abhängigkeit von der neuen Luftraumstruktur werden Teilbereiche neu, sukzessive mehr oder sogar erheblich weniger überflogen. Dementsprechend entwickeln sich auch die Lärmimmissionen.

Frage 8. In welcher Weise beabsichtigt die Landesregierung die den Bürgerinnen und Bürgern in den betroffenen Bereichen fehlenden Informationen zum Anstieg der Fluglärmbelastungen noch vor Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest nachzuliefern?

Aus Sicht der Landesregierung ist wiederholt durch verschiedene Akteure über die Auswirkungen des Flughafenausbaus informiert worden. Hierzu zählen die Veröffentlichungen im Rahmen des Regionalen Dialogforums sowie des Forums Flughafen und Region (Umwelt- und Nachbarschaftshaus), die Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens, zahlreiche Informationsveranstaltungen in betroffenen Kommunen und nicht zuletzt die Beteiligung der betroffenen Kommunen im Rahmen der Fluglärmkommission. Die Landesregierung steht im Dialog mit der DFS und dem BAF, um auf eine transparente Darstellung der gesamten Fluglärm-situation sowie der unterschiedlichen Zuständigkeiten hinzuwirken.

Frage 9. Mit welchen Maßnahmen wird die Landesregierung den wachsenden Fluglärmbelastungen ihrerseits entgegen steuern?

Der Planfeststellungsbeschluss sieht ein umfassendes Lärmschutzkonzept bestehend aus flugbetrieblichen Einschränkungen und Lärmschutzaufgaben vor. Darüber hinaus zeigen sich insbesondere in der Arbeit des Expertengremiums Aktiver Schallschutz wertvolle Ansätze und Konzepte wie Lärmauswirkungen weiter gemindert werden können.

Wiesbaden, 13. September 2011

Dieter Posch