



HESSISCHER LANDTAG

30. 10. 2012

Kleine Anfrage

des Abg. Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
vom 23.07.2012

**betreffend tatsächlich gemessene Erfolge des aktiven Lärmschutzes
seit Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest am Flughafen
Frankfurt**

**und
Antwort**

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung des Fragestellers:

Die seit Inbetriebnahme der neuen Landebahn Nordwest am Flughafen Frankfurt entstandene zusätzliche Lärmbelastung der Menschen, die rund um den Flughafen leben, hat selbst die Ausbaubefürworter überrascht und erschreckt. In Folge davon wurden mehrere "Dialogveranstaltungen" durchgeführt, die im Ergebnis immer wieder eine Verringerung der Belastung ankündigten und Prüfaufträge aussprachen.

Kritik an diesen Ankündigungen wurde mit dem Hinweis auf bereits angeordnete bzw. initiierte Lärmschutzmaßnahmen zurückgewiesen. Ein empirischer Nachweis der Wirksamkeit der Maßnahmen steht indes weiterhin aus; die Wahrnehmung der Betroffenen deutet eher auf einen Zuwachs an Lärmbelastungen denn auf eine spürbare Verringerung hin.

Die von Fraport veröffentlichten Messwerte der Lärmmessstationen weisen in dieselbe Richtung; gemessene Belastungsveränderungen zeigen entweder Steigerungen an oder bewegen sich im Bereich der Rundungsfehler (1 dB(A)).

Vorbemerkung des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung:

Durch die Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest hat aufgrund der im Wesentlichen gleichgebliebenen Anzahl an Flugbewegungen eine Verlagerung des Flugaufkommens und der damit einhergehenden Lärmimmissionen stattgefunden. Dies wird sehr eindrucksvoll durch die von Fraport veröffentlichten Lärmmesswerte belegt.

An den 28 Messstationen der Fraport werden tagsüber an 7 Stationen sowie nachts an 6 Messstationen um mindestens 2 dB höhere Dauerschallpegel registriert als vor der Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest. Gleichzeitig zeigen tagsüber 9 Messstationen und nachts sogar 13 Messstationen um mindestens 2 dB niedrigere Dauerschallpegel auf. An den übrigen Messstationen bleibt die Fluglärmbelastung nahezu unverändert.

Die gemessenen Lärmzunahmen konzentrieren sich auf die Gebiete im Endanflug auf die Landebahn Nordwest. Diese Zunahmen korrespondieren mit deutlichen Lärmabnahmen im Endanflug auf das bestehende Parallelbahnsystem, welche durch die Verlagerung von ca. 50 v.H. des Anflugstroms auf die neue Bahn bedingt sind. Die weiteren Verlagerungen der Fluglärmbelastungen südlich und südwestlich des Flughafens resultieren aus der geänderten Nutzung der SOBRA-Routen. Während sich im Bereich der in südwestliche Richtung führenden Südumfliegung eine Lärmentlastung einstellte, werden entlang der nach Süden führenden Abflugstrecken von der Startbahn 18W Zunahmen registriert, die durch die Südwärts-Verschiebung der SOBRA-Abflüge verursacht ist. Im Bereich der Nordwest-Abflugstrecken ist eine deutliche Reduktion des Fluglärms zu verzeichnen. Diese Verringerungen der Fluglärmbelastungen werden von den Betroffenen durchaus wahrgenommen, womöglich jedoch nicht so öffentlichkeitswirksam kommuniziert.

Die seit Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest ermittelten Lärmmesswerte entsprechen im Übrigen dem rechnerisch zu erwartenden Niveau.

In die Beantwortung ist die Stellungnahme der Flughafenbetreiberin (Fraport AG) eingeflossen.

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

Frage 1. Teilt die Landesregierung die Auffassung, dass alle Ankündigungen und Prüfungen von Maßnahmen zur Verringerung der Fluglärmbelastung sich an ihrer tatsächlichen, empirisch festzustellenden Wirksamkeit, dokumentiert durch Messwerte, beurteilen lassen müssen?

Diese Auffassung wird nicht geteilt. Die Landesregierung vertritt vielmehr die Auffassung, dass sich die einzelnen Maßnahmen des aktiven Schallschutzes nicht zwingend ausschließlich in den üblich verwendeten Lärmmesswerten abbilden müssen. Einige der Maßnahmen kommen in Teilzeiträumen (z.B. von 23.00 Uhr bis 5.00 Uhr) der gesetzlichen Nachtzeit (22.00 bis 6.00 Uhr) zur Anwendung. Infolgedessen bilden die üblich verwendeten Lärmesswerte eine Kombination von Zeiträumen mit und ohne aktive Schallschutzmaßnahmen ab.

Die tatsächlich in den Zeiträumen mit Anwendung der aktiven Schallschutzmaßnahmen erzielten Effekte können daher nicht vollständig in den gängigen Lärmesswerten widerspiegelt werden.

Das Expertengremium Aktiver Schallschutz des Forums Flughafen und Region (FFR) hat daher in seinem Bericht über die Ergebnisse zum Monitoring des ersten Maßnahmenpakets Aktiver Schallschutz am Flughafen Frankfurt/Main je nach Maßnahme geeignete Monitoringinstrumente angewandt, um die Effekte abzubilden.

Im Übrigen steht hinter dem Gedanken der Paketbildung, dass auch kleinste Beiträge einzelner Maßnahmen zur Lärminderung, die womöglich messtechnisch aufgrund von gegebenen Unschärfen nicht nachweisbar sind, genutzt werden sollen.

Frage 2. Teilt die Landesregierung ebenfalls die Auffassung, dass allein die Ankündigung bzw. Prüfung von Maßnahmen zur Lärminderung die tatsächliche Lärmbelastung der Menschen rund um den Flughafen (noch) nicht verringert?

Diese Auffassung wird geteilt.

Frage 3. Welche Maßnahmen des ersten Paketes der "Expertengruppe Aktiver Lärmschutz" des FFR und welche weiteren Vorschläge zum aktiven Lärmschutz der "Allianz für Lärmschutz 2012" sind jeweils in welchem Stadium der praktischen Umsetzung?

Auf die Anlage "Umsetzungsstand *Allianz für Lärmschutz 2012*" wird verwiesen.

Frage 4. Welche Veränderungen in den Messwerten (Werte nach $L_{eq}(3)$ und Anzahl $L_{ASmax} > 68 \text{ dB(A)}$) der Lärmbelastung wurden an welchen Messstellen aufgrund welcher der unter (3) erfragten Maßnahmen für welchen Zeitraum seit Inbetriebnahme der neuen Landebahn Nordwest jeweils festgestellt?

Die Wirkungen der im Rahmen des FFR eingeführten Maßnahmen des aktiven Schallschutzes des ersten Maßnahmenpakets wurden durch das Expertengremium Aktiver Schallschutz einem Monitoring unterzogen. Dabei wurde auch auf Lärmmessungen, sofern diese sich als geeignetes Instrumentarium erwiesen, zurückgegriffen. Ziel des Monitorings war es außerdem, die bei der Konzeption des ersten Maßnahmenpakets herangezogenen Ansätze und Annahmen punktuell zu überprüfen. Der Monitoringbericht wurde am 28.06.2012 der Öffentlichkeit vorgestellt und ist auch auf der Homepage des Umwelt- und Nachbarschaftshauses (UNH) abrufbar bzw. dort beziehbar.

Frage 5. Welche anderen Kriterien zur Beurteilung der Wirksamkeit der Lärminderungen werden angewandt bzw. sollten nach Auffassung der Landesregierung angewandt werden?

Bei der Konzeption des ersten Maßnahmenpakets zum Aktiven Schallschutz wurden die Maßnahmenwirkungen anhand von Lärmindizes bewertet: dem Frankfurter Tagindex (FTI) sowie dem Frankfurter Nachtindex (FNI). Hierbei

gingen in die zugrundeliegenden Fluglärmberechnungen Modifikationen des Berechnungsmodells und Annahmen zum Umsetzungsgrad einzelner Maßnahmen ein. Mit einer anschließenden flächendeckenden Berücksichtigung der Anteile belasteter Personen tagsüber bzw. der zusätzlichen fluglärminduzierten EG-Aufwachreaktionen nachts in Abhängigkeit der Lärmwerte werden die Indexwerte gebildet. Das Konzept der Fluglärmindizes rückt damit bewusst von den physikalischen Lärmbelastungswerten ab. Eine Kurzbeschreibung zu den Indizes als Bewertungsinstrument ist im Bericht des Expertengremiums zum 1. Maßnahmenpaket Aktiver Schallschutz vom Juli 2010 auf Seite 32 zu finden. Der Bericht ist ebenfalls über die Homepage des UNH abrufbar oder direkt dort erhältlich.

Frage 6. Wann wird nach Einschätzung der Landesregierung aufgrund der o.g. Maßnahmen des aktiven Schallschutzes mit einer messbaren Minderung der Lärmbelastung insbesondere für die in starkem Maß durch die Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest neu betroffenen Menschen zu rechnen sein?

Eine Minderung der Lärmbelastung wird - auch tagsüber - ab Einführung der Maßnahmen "Anhebung Gegenanflüge 1000 ft" und "Anhebung Überflüge im Osten" ab dem 18.10.2012 für den Bereich der Gegenanflüge und die Eindrehbereiche im Osten und Westen erwartet. Für die durch die Landebahn Nordwest betroffenen Menschen wird im Bereich der Endanfluglinien durch die Maßnahme "Anhebung ILS-Gleitwinkel auf 3,2° auf der Landebahn Nordwest" eine Lärminderung erwartet. Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) geht in seinen Berechnungen von einer Lärmreduzierung in Abhängigkeit vom jeweiligen Standort von 1-2 dB (A) aus.

Frage 7. Mit welcher Verringerung der einzelnen Mess- bzw. Rechenwerte (Werte nach $L_{eq}(3)$ und Anzahl $L_{ASmax} > 68$ dB(A)) rechnet die Landesregierung dabei insbesondere in den Wohnquartieren unterhalb der Anfluggrundlinien (25R bzw. 07L) der neuen Landebahn Nordwest?

Die eingeführten, wie auch die geplanten Maßnahmen des aktiven Schallschutzes sind innovative, neuartige Verfahren und Prozesse, die in dieser Form bisher nicht an Flughäfen, wie dem Flughafen Frankfurt Main, angewendet wurden. Daher stellt eine Bewertung der Maßnahmen im Vorfeld im Wesentlichen auf theoretisch erzielbare Werte und rechnerische Prognosen und Annahmen ab. So wird z.B. mit dem erhöhten Anfluggleitwinkel (3,2°) auf der Landebahn Nordwest eine theoretische Lärminderung von bis zu 2 dB(A) prognostiziert. Die in der praktischen Umsetzung erzielbare Lärminderung soll durch eine intensive Begleitung der Maßnahmen und ein detailliertes Monitoring durch das Expertengremium Aktiver Schallschutz ermittelt werden. Die Ergebnisse werden auch zukünftig jeweils zeitnah und transparent kommuniziert werden.

Wiesbaden, 12. Oktober 2012

Florian Rentsch

Anlagen

Umsetzungsstand *Allianz für Lärmschutz 2012*

(1/2)

#	Maßnahme	Umsetzung	
		wann	Bemerkung
1	Point Merge (neues Anflugverfahren)	ab 2015	Ergebnisse 2. Schnellzeitsimulation und lärmfachliches Gutachten vsl. 12/2012
2	Anhebung Gegenanflüge (um 1000 ft, ca. 300 m)	18.10.2012	PK von DFS/UNH am Tag der Umsetzung
3	Anhebung Überflüge im Osten (insb. OF)	18.10.2012	PK von DFS/UNH am Tag der Umsetzung
4	Verlängerung ILS (Landeleitstrahl)	offen	in Prüfung bei DFS
5	Anhebung ILS-Gleitwinkel auf 3,2 Grad (LBNW, ExpASS-Maßnahme)	18.10.2012	PK von DFS/UNH am Tag der Umsetzung
6	CDO (Continous Descent Operations, kontinuierliches Sinken)	31.05.2012	Abhängig vom Verkehrsaufkommen
7	DROps early morning (Dedicated Runway Operations, „Lärmpausen“)	28.06.2012	betrifft Abflüge
8-10	leiseres Fluggerät (Austausch, Nachrüstung)	ab 2012	Austausch von 32 Lfz. in 2012
11	Reduzierung Bodenlärm (z.B. Gegenschub, rollen mit E-Antrieb)	ab 2012	Forschungsaktivitäten im Gange



Umsetzungsstand *Allianz für Lärmschutz 2012*

(2/2)

#	Maßnahme	Umsetzung	
		wann	Bemerkung
12	Forschungsförderung (z.B. leisere Anflugverfahren)	ab 2012	DLR wurde durch UNH beauftragt
13	GBAS (Ground Based Augmentation System, präziseres Fliegen nach GPS-Daten)	offen	FRA wird vsl. Bodenstation errichten
14	Verlagerung Abflüge auf 07 lang	wird vsl. nicht realisiert	Prüfung hat ergeben, dass <u>keine</u> nennenswerte Lärmentlastung erzielbar ist
15	Einführung 07 ultralang	offen	in Prüfung beim FFR/Umwelthaus
16	CCO (Continuous Climb Operations, kontinuierliches Steigen)	offen	in Prüfung bei DFS, LH
17	Ausdehnung Segmented Approach (Umfliegung von MZ, OF, HU)	offen	in Prüfung beim FFR/Umwelthaus
18	Optimierung KÖNIG kurz (Startbahn West-Abflüge in südöstlicher Richtung)	offen	in Prüfung bei UNH, DFS
19	Monitoring (der Maßnahmenumsetzung)	ab Herbst 2012	durch HMWVL/ Umwelthaus