

**Kleine Anfrage****Dr. Dr. Rainer Rahn (AFD) vom 04.06.2020****Corona-Pandemie – Auswertung der Mess- und Rechenwerte der Fluglärm-Messstationen****und****Antwort****Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen****Vorbemerkung Fragesteller:**

Die Corona-Pandemie führte über mehrere Monate zu einer deutlichen Reduzierung des Luftverkehrs am Frankfurter Flughafen mit einem Rückgang der Flugbewegungen von mehr als 90 Prozent und damit zu einer entsprechenden Reduzierung der Belastung durch Fluglärm. Der Fluglärm wird seit mehreren Jahrzehnten kontinuierlich erfasst. Die Fraport AG betreibt derzeit etwa 30 Lärmmessstationen, der Deutsche Fluglärmdienst e.V. (DFLD) über 140 Stationen im Umfeld des Frankfurter Flughafens.

Gemessen wird dabei der Schalldruckpegel (SPL) mit dem A-Filter. Aus den Messwerten werden insbesondere die Maximalpegel und deren Anzahl und Verteilung (NAT) sowie der Mittelungspegel (nach DIN 45 641 oder nach DIN 45 643) sowie der Dauerschallpegel – als energieäquivalenter Dauerschallpegel $L_{eq}(3)$, L_{day} bzw. L_{night} – mit Realverteilung (3-Sigma-Zuschlag) bzw. nach der 100:100-Regel berechnet. Die Festlegung von Lärmschutzbereichen, Siedlungsbeschränkungsbereichen, Entschädigungen oder zur Planung von Flughäfen erfolgt jedoch nicht anhand der Messwerte bzw. der aus diesen ermittelten Pegel, sondern auf Grundlage der Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (AzB), die für alle gängigen Flugzeugtypen auf Basis standardisierter An- und Abflugverfahren spezifische Lärmprofile definiert, die jedoch von der Realität teilweise deutliche Abweichungen zeigen.

Zur Bestimmung der subjektiven Belästigung wird in Frankfurt ein Fluglärm-Index (FFI) verwendet, der als Frankfurter Tagindex (FTI) bzw. Frankfurter Nachtindex (FNI) berechnet wird. Die Lärmbelastung fließt bei der Berechnung des FTI 2.0 in Form des Dauerschallpegels ein, wobei der Indexwert unter Berücksichtigung des Dauerschallpegels und anhand der Bevölkerungszahl (HA) mittels einer Dosis-Wirkungs-Beziehung angegeben wird. Der Indexwert gibt jedoch die tatsächliche Belastung – alleine aufgrund des Abbruchkriteriums – nur unzureichend wieder.

Die aktuelle Situation mit der deutlichen Reduzierung des Fluglärms bietet die Möglichkeit, anhand der flächendeckend erfasster Messwerte die unterschiedlichen Szenarien zu vergleichen. Insbesondere lassen sich anhand der Messwerte die verschiedenen daraus gebildeten Rechenwerte – v.a. NAT, Dauerschallpegel, AzB-Werte und Lärmindizes – im Hinblick auf ihre Validität – bewerten.

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

Frage 1. Hält die Landesregierung angesichts der Corona-bedingten Reduzierung des Luftverkehrs am Frankfurter Flughafen eine Auswertung der an etwa 170 Messstationen im Rhein-Main-Gebiet erfassten Mess- bzw. Rechenwerte – insbesondere zur Überprüfung der NAT-Werte, Dauerschallpegel, AzB-Werte und Lärmindizes – für angezeigt?

Frage 2. Falls 1. zutreffend: Plant die Landesregierung, eine solche Untersuchung – z.B. durch das HLNUG – durchzuführen bzw. in Auftrag zu geben?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Nein. Eine solche Untersuchung wäre aktuell aufgrund des geringen Verkehrs methodisch kaum durchführbar – unabhängig davon, dass nicht zuletzt aus den umfangreichen Untersuchungen zum Vergleich von Mess- und Berechnungswerten im Zuge der Arbeiten des Regionalen Dialogforums sowie in jüngerer Zeit der NORAH Studie hierüber bereits Kenntnisse vorhanden sind. Solche Auswertungen, in denen Mess- und Rechenwerte verglichen werden, benötigen aufgrund der vielen Einflussfaktoren und besonderen Herausforderungen bei der messtechnischen Erfassung von Fluggeräuschen insbesondere in mittleren und niedrigen Pegelbereichen eine ausreichend hohe Datenmenge, um überhaupt statistisch belastbare Aussagen treffen zu können.

Durch das derzeit extrem niedrige Verkehrsaufkommen am Verkehrsflughafen Frankfurt Main werden nur wenige Überflugereignisse an den Fluglärmmessstellen erfasst. Der aus Einzelereignispegeln gebildete Dauerschallpegel wird in der derzeitigen Situation erwartungsgemäß deutlich unter den Pegeln liegen, die in vergleichbaren Zeiträumen der vergangenen Jahre messbar waren.

Die Fraport AG kommt ihrer Verpflichtung aus § 19a LuftVG nach, Fluglärmmessstationen zu betreiben und die Ergebnisse zu veröffentlichen. Die Messergebnisse bis einschließlich Februar 2020 sind auf der Internetpräsenz der Fraport AG in allgemein verständlicher Form eingestellt. Die Veröffentlichung aktuellerer Messergebnisse wird sich allerdings verzögern, da die Fraport AG seit Ausbruch der Pandemie für weite Teile ihrer Beschäftigten Kurzarbeit angemeldet hat.

Bezugnehmend auf die angesprochenen AzB-Werte wird an dieser Stelle auf die Tätigkeiten des Umweltbundesamts (UBA) hingewiesen, das derzeit mit den fachlichen Grundlagen für eine Überarbeitung der AzB befasst ist. Das UBA hat für zivile Luftfahrzeugklassen das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) beauftragt, die aus der Zeit vor 1999 stammenden unterstellten Emissionswerte in den AzB-Luftfahrzeugklassen zu überarbeiten. Hierbei sollen zudem bisher zusammengefasste Luftfahrzeugklassen diversifiziert werden. Die Datengrundlage für die Überarbeitung sind Messergebnisse von Fluglärmüberwachungsanlagen an verschiedenen deutschen Flughäfen, unter anderem auch vom Flughafen Frankfurt. Die Ergebnisse des DLR liegen jedoch noch nicht vor, sie wurden vom UBA für voraussichtlich Ende 2020 avisiert. Für das Monitoring der Lärmobergrenze und die Berechnung des Frankfurter Fluglärmindex wurden bereits unter Rückgriff auf die tatsächlich gemessenen Werte für neuere Flugzeugmuster Ab- und Zuschläge gegenüber den veralteten AzB Standard-Werten definiert. Sobald die Ergebnisse des DLR vorliegen, werden diese vom HMWEVW ausgewertet.

Frage 3. Hat die Landesregierung Kenntnis darüber, dass Dritte – z.B. eine Universität (auch außerhalb Hessens) – eine solche Untersuchung planen bzw. bereits durchführen?

Ja. Wie in der Antwort zu Frage 1 und 2 erwähnt, hat das UBA die Überarbeitung der AzB-Luftfahrzeugklassen extern beauftragt. Dabei werden die zivilen Luftfahrzeugklassen durch das Deutsche Zentrum für Luft und Raumfahrt und die militärischen Luftfahrzeugklassen durch AVIA Consult bearbeitet.

Frage 4. Falls 3. zutreffend: steht die Landesregierung mit der in 3. genannten Institution in Kontakt und ist sie bereit, eine solche Untersuchung finanziell und/oder auf andere Weise zu unterstützen?

Das HMWEVW steht mit dem UBA diesbezüglich in Kontakt. Eine finanzielle Unterstützung einer Bundesbehörde ist nicht geplant.

Wiesbaden, 6. Juli 2020

In Vertretung:
Dr. Philipp Nimmermann