



HESSISCHER LANDTAG

30. 04. 2015

Kleine Anfrage

des Abg. Degen (SPD) vom 24.03.2015

betreffend Auswirkung der geplanten Lärmpausen auf den Main-Kinzig-Kreis

und

Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung

Vorbemerkung des Fragestellers:

Für den Sommerflugplan ab 29. März 2015 ist am Frankfurter Flughafen die Einführung von Lärmpausen geplant. Diese Maßnahme soll ab April in einem einjährigen Probetrieb ausgetestet werden (Lärmpausenmodell 4).

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

Frage 1. Wie verlässlich bzw. stabil ist dieses Lärmpausenmodell von der DFS Deutsche Flugsicherung eingestuft?

Der Unterzeichner hat bereits bei der Vorstellung der Lärmpausenmodelle am 12.09.2014 deutlich auf die nach fachlicher Einschätzung der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH im Vergleich mit den anderen Modellen bestehende geringere *Stabilität* der Modelle 4 und 5 im Vergleich zu den Modellen 1 bis 3 hingewiesen. Eine genaue Vorhersage, ob und in welchem Umfang in bestimmten Ausnahmesituationen das ausgewählte Modell 4 aus betrieblichen Gründen in einer Nacht nicht angewandt werden kann, ist nicht möglich. Auch dieser Aspekt soll u.a. in dem ab 23.04.2015 vorgesehenen Probetrieb geprüft werden, in dem das Modell 4 grundsätzlich von 22 bis 23 Uhr und 5 bis 6 Uhr angewendet werden soll. Im Sinne einer möglichst großen Zahl entlasteter Fluglärmbetroffener wurde es gleichwohl zur Erprobung ausgewählt, da aufgrund der Siedlungsstruktur die Modelle 4 und 5 bei Betriebsrichtung 25 (West) unter dem Gesichtspunkt der erwarteten Entlastungswirkungen gegenüber den Modellen 1 bis 3 eindeutig vorteilhaft sind.

Frage 2. Welche Auswirkungen des Lärmpausenmodells sind für den Main-Kinzig-Kreis voraussichtlich zu erwarten?

Bei Betriebsrichtung 25 (West) abends von 22 Uhr bis 23 Uhr ist im Main-Kinzig-Kreis zu erwarten, dass Bereiche unterhalb der Anfluggrundlinie der Landebahn Nord-West entlastet werden. Aufgrund der Verlagerung der Anflüge abends von der Nord-Westbahn auf die Südbahn kommt es hingegen zu Zunahmen unterhalb der Anfluggrundlinien des Parallelbahnsystems. In der Zeit von 5 Uhr bis 6 Uhr verändert sich die Belastung unterhalb der Anfluggrundlinie der Landebahn Nord-West gegenüber dem Status Quo nicht. Durch die Verlagerung derjenigen morgendlichen Anflüge, die bisher auf die Südbahn erfolgen, auf die Centerbahn, verschieben sich die Lärmauswirkungen unterhalb des Parallelbahnsystems leicht nach Norden. Was die Zuführung der Anflüge angeht, sollte für eine Abschätzung im Detail der Probetrieb abgewartet werden, da der tatsächliche von der DFS vorgegebene Flugweg von Einflussfaktoren abhängt, die nicht exakt vorausgesagt werden können.

Das Lärmpausenmodell wird also - wie fast alle Maßnahmen des aktiven Schallschutzes - nicht ausschließlich zu einer Entlastung, sondern teilweise auch zu Lärmzunahmen in bestimmten Gebieten in bestimmten Zeiten führen, die wiederum zu anderen Zeiten entlastet werden sollen. Es ist vorgesehen, dass das Forum Flughafen und Region (FFR) ein Monitoring der Lärmauswirkungen im Probetrieb durchführt. Geplant ist hierbei auch ein "qualitatives Monitoring" in Form empirischer Untersuchungen, wie die Betroffenen auf die akustischen Änderungen reagieren.

Frage 3. Für welche Städte und Gemeinden wird das getestete Lärmpausenmodell für Entlastung und wo für eine Mehrbelastung sorgen?

Für die Erstellung und Aufbereitung entsprechender Lärmberechnungen für die Beratung der vorgelegten Lärmpausenmodelle in der Fluglärmkommission Frankfurt sowie dem Forum Flughafen und Region hatten diese beiden Institutionen eine Arbeitsgruppe eingerichtet. Diese hat unter anderem bewertet, für wie viele Personen bei Anwendung des Modells 4 in einer Nacht mit Betriebsrichtung 25 (West) in den sechs verkehrsreichsten Monaten rechnerisch siebenstündige Lärmpausen entstehen bzw. wo es zu Lärmzunahmen kommt. Hiernach werden bei Betriebsrichtung 25 (West) im Delta in den Nachtrandstunden insbesondere die Städte Frankfurt/Main (+44.000), Offenbach/Main (+24.000) sowie auch Anwohner anderer Kommunen (+7.000) von der Maßnahme profitieren. Unterdessen gewinnen am Morgen zwischen 5 und 6 Uhr insbesondere Neu-Isenburg (+11.000) eine zusätzliche Lärmpause. Infolge der Bündelung von Anflügen abends auf der Südbahn bzw. der Verlagerung morgens von der Südbahn auf die Centerbahn entstehen in diesen Bereichen gegenüber dem Status quo jeweils Lärmzunahmen, die jedoch größtenteils geringer ausfallen als die o.g. Entlastungseffekte. In den Morgenstunden sind u.a. Erlensee (-4.000), Hasselroth (-3.000) und Hanau (-2.000) betroffen, während am Abend in Neu-Isenburg (-18.000) und in Hanau (-17.000) mit einer Lärmzunahme gerechnet werden muss.

Kartenförmige Darstellungen und weitere Erläuterungen sind u.a. unter nachfolgendem Link auf der Webseite des HMWEVL zu finden:

https://wirtschaft.hessen.de/sites/default/files/media/hmwvl/15-02-04_charts_laermpausen-pk.pdf

Weiterführende Informationen und Auswertungen zu den Lärmpausenmodellen können auf den Internet-Seiten der Frankfurter Fluglärmkommission (www.flk-frankfurt.de) und dem unabhängigen Umwelt- und Nachbarschaftshaus (UNH, www.umwelthaus.org) abgerufen werden.

Wiesbaden, 22. April 2015

Tarek Al-Wazir