

Antwort

des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jutta Blatzheim-Roegler, Pia Schellhammer und Daniel Köbler
(BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

– Drucksache 17/1223 –

Lärmobergrenzen für den Frankfurter Flughafen

Die Kleine Anfrage – Drucksache 17/1223 – vom 6. Oktober 2016 hat folgenden Wortlaut:

Am 27. September 2016 hat der hessische Wirtschafts- und Verkehrsminister Tarek Al-Wazir ein Modell für die Festsetzung von Lärmobergrenzen für den Frankfurter Flughafen (Fraport) für den Tag vorgestellt, einer zentralen Forderung der Mediationsgruppe als Bestandteil des Anti-Lärm-Paketes. Die Lärmobergrenzen sollen dabei den Grenzwerten des Fluglärmschutzgesetzes entsprechen. Lärmobergrenzen könnten auch für Mainz und Rheinhessen ein wirkungsvolles Instrument darstellen, um die Lärmbelastung in der Region zu begrenzen und damit den gesundheitsschädlichen Auswirkungen des Fluglärms entgegenzuwirken.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Landesregierung:

1. Welche konkreten Maßnahmen hat die hessische Landesregierung nach Kenntnis der Landesregierung hinsichtlich einer Lärmobergrenze für den Frankfurter Flughafen vorgesehen?
2. Zu welchem Zeitpunkt werden nach Kenntnis der Landesregierung diese Maßnahmen wirksam?
3. Wie beurteilt die Landesregierung das vorgestellte Modell der Festsetzung für Lärmobergrenzen?
4. Welche weiteren Initiativen ergreift Rheinland-Pfalz mit Blick auf den vom Bundesrat auf Initiative von Rheinland-Pfalz festgestellten Reformbedarf bei den Rechtsgrundlagen zum Schutz vor Fluglärm?

Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 26. Oktober 2016 wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Mit dem von der hessischen Landesregierung vorgeschlagenen Modell soll der Fluglärm gegenüber den im Planfeststellungsbeschluss prognostizierten Werten um 1,8 Dezibel vermindert werden. Das Modell sieht dazu unter Anwendung der sogenannten 3-Sigma Regelung konkret vor, entsprechend den Grenzwerten des Fluglärmschutzgesetzes für Schutzzonen die Gebiete mit hoher Fluglärmbelastung (55 dB[A] und mehr) sowie mit der höchsten Fluglärmbelastung (60 dB[A] und mehr) flächenmäßig zu begrenzen.

Die mit 55 dB(A) belastete Fläche soll gegenüber der Annahme im Planfeststellungsbeschluss von rund 30 000 ha höchstens rund 22 200 ha groß sein; die mit 60 dB(A) belastete Fläche soll gegenüber rund 12 800 ha höchstens rund 8 800 ha groß sein dürfen. Bei einer einmaligen Überschreitung sollen die Fraport AG und die Fluggesellschaften zu Lärminderungsmaßnahmen verpflichtet werden. Bei wiederholtem Überschreiten soll die Flugbewegungszahl eingefroren werden.

Weiter soll die Flughafenbetreiberin mit jedem Antrag auf Erhöhung der Anzahl von Flügen pro Stunde (Eckwert), spätestens alle fünf Jahre, einen Lärmminimierungsplan vorlegen, in dem auch die Lärmentwicklung in der Region bereits ab einer Fluglärmbelastung von 50 dB(A) dargestellt wird. Die Umsetzung des Konzeptes setzt allerdings eine Einigung zwischen den Beteiligten nach entsprechenden Verhandlungen voraus.

Zu Frage 2:

Hierzu liegen der Landesregierung keine Informationen vor.

Zu Frage 3:

Die Landesregierung begrüßt jede Maßnahme der hessischen Landesregierung, die den Fluglärm in der unmittelbaren Umgebung und im weiteren Umfeld des Frankfurter Flughafens reduziert. Mit der Festlegung von Lärmobergrenzen beabsichtigt die hessische Landesregierung einen zentralen Bestandteil des Anti-Lärm-Paketes umzusetzen, welcher die Mediationsgruppe im Jahr 2000 neben

einem Nachtflugverbot untrennbar mit der Kapazitätserweiterung durch Ausbau verband. Das Ziel der hessischen Landesregierung, den nach dem Planfeststellungsbeschluss gegenwärtig möglichen weiteren deutlichen Anstieg der Lärmbelastung zu begrenzen, ist dabei ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Allerdings sollen nur Gebiete des nach den Grenzwerten des Fluglärmschutzgesetzes festgesetzten Lärmschutzbereiches des Frankfurter Flughafens mit 55 dB(A) / 60 dB(A) und mehr begrenzt werden; Rheinland-Pfalz liegt außerhalb der Fläche nach der die Lärmobergrenze berechnet wird. Auswirkungen auf Rheinland-Pfalz sind damit nicht zwingend verbunden. Da von der Lärmobergrenze allerdings ein Anreiz für die Flughafengesellschaft und die Luftverkehrsunternehmen ausgehen soll, die Flugbewegungen durch leiseres Fluggerät und andere aktive Lärmschutzmaßnahmen leiser zu gestalten, könnten sich bei Einführung dieses Instrumentes tendenziell auch begrenzte Entlastungen für Rheinland-Pfalz ergeben. In den Lärminderungsplänen soll die Lärmbelastung außerhalb der für die Lärmobergrenzen berechneten Flächen dargestellt werden.

Zunächst bleibt jedoch abzuwarten, ob es nach den Verhandlungen mit der Luftverkehrswirtschaft zur freiwilligen Einführung eines solchen Systems der Lärmobergrenzen kommen wird.

Zu Frage 4:

Rheinland-Pfalz fordert schon seit Längerem mit einer bundesgesetzlichen Regelung die Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm und damit die Stärkung des aktiven Lärmschutzes. Eine Lärmbelastung wie sie für den Ausbaufall mit 701 000 Flugbewegungen prognostiziert wurde und gegenwärtig zulässig ist, ist für die Anwohnerinnen und Anwohner in Mainz und Rheinhessen nicht akzeptabel. Die Landesregierung ist der Auffassung, dass eine wirksame Möglichkeit für eine nachhaltige Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in einer Änderung der bundesrechtlichen Grundlagen besteht. Wir halten eine bundesgesetzliche Regelung für erforderlich, die insbesondere Lärmobergrenzen einführt, die gesetzliche Nachtruhe festschreibt, Luftfahrtbehörden und die Flugsicherungsorganisation zu einer Aufwertung des Schutzes vor Fluglärm insbesondere bei der Festlegung und wesentlichen Änderung von Flugrouten verpflichtet sowie eine Bürger- und Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Neufestlegung und wesentlichen Änderung von Flugrouten festlegt.

Dr. Volker Wissing
Staatsminister