



---

### TOP 2

## Kriterien zur Prüfung von Lärmpausen

---

Staatsminister Tarek Al-Wazir hat auf der gemeinsamen Sitzung der Fluglärmkommission Frankfurt und des Forums Flughafen und Region am 12.9.2014 die unter seiner Leitung entwickelten fünf Modelle für siebenstündige Lärmpausen in den Nachtrandstunden vorgestellt. Jedes der vorgestellten fünf Modelle enthält vier Untergruppen, und zwar bezogen auf die beiden Betriebsrichtungen 25 und 07 sowie auf die beiden Nachtrandstunden 22:00 bis 23:00 Uhr und 5:00 bis 6:00 Uhr. Zusätzlich wurden am 12.9.2014 vorläufige Lärmberechnungen durch das Umwelt- und Nachbarschaftshaus vorgestellt, welche als erste Orientierungshilfe im Hinblick auf die Lärmverteilungswirkung der Lärmpausen-Modelle herangezogen werden können. Diese stellen jedoch noch keine hinreichende Grundlage dar und bedürfen deshalb der Ergänzung.

Die Fluglärmkommission Frankfurt hält für die Bewertung der Maßnahme und Varianten eine Prüfung der Lärmpausenmodelle nach folgenden Kriterien für erforderlich:

### **1. Wirkungen je nach Untergruppe, d. h. Differenzierung der Darstellung der Lärmwirkungen und lärmbezogener Pauseneffekte der Modelle nach Betriebsrichtung und jeweiliger Nachtrandstunde**

Die bisher vorliegenden Lärmberechnungen fassen die vier Untergruppen je Modell zusammen. Hierdurch wurde der Effekt der Lärmpausen von einer zusätzlichen Stunde Nachtruhe mit dem hinzukommenden Verkehr bei der jeweils anderen Betriebsrichtung bzw. Nachtrandstunde verrechnet und ist mithin für eine Beurteilung der Modelle und eine ggf. andere – lärmärmere Zusammensetzung - nicht hinreichend aussagekräftig. Um im weiteren Prozess erkennen zu können, welche Konstellation der An- und Abflüge in dem Zeitraum je nach Variante sich im Hinblick auf die Lärmverteilungswirkung wie auswirkt, sollten getrennte Berechnungen nach Betriebsrichtung, differenziert nach Morgen- und Abendstunde (bzgl. der aktuellen und zukünftigen Verkehrszahlen), erfolgen. Auf diesem Weg ließen sich ggf. auch verbesserte Optimierungsmöglichkeiten erkennen.

### **2. Wirkung des Modells auf von Fluglärm besonders hoch Betroffene**

Übliches Prüfkriterium der Fluglärmkommission Frankfurt und des Forums Flughafen und Region bei der Bewertung von aktiven Schallschutzmaßnahmen ist die gesonderte Ermittlung der Auswirkungen auf Hochbetroffene. Erklärtes Ziel dabei ist, eine Zunahme von Hochbetroffenen zu vermeiden. Es bedarf daher auch für die Lärmpausen ergänzender Auswertungen zur Entwicklung der Zahl der Hochbetroffenen bezogen auf die vorgelegten fünf Modelle sowie der vorgenannten vier Untergruppen.

### **3. Quantitative und qualitative Beurteilung des eigentlichen Lärmpausen-Effekts**

Bisher in den Berechnungen unberücksichtigt bleibt die Erfassung des eigentlichen Lärmpauseneffekts. Hierfür sind geeignete Parameter zu entwickeln, um einen Lärmpauseneffekt hinreichend beschreiben zu können. Auf dieser Basis kann dann ermittelt werden, ob, wo, und in welchem Umfang die vorgelegten Modelle Lärmpauseneffekte generieren. Hierbei sollte auch die Vorbelastung berücksichtigt werden. Zudem sind die Modelle im Hinblick auf günstige oder ungünstige Lärmpauseneffekte miteinander zu vergleichen. Mindestens dargestellt werden sollte, zu welcher Zeit sich je nach Modell-Untergruppe für wie viele Anwohner in welchen Pegelklassen eine Differenz des Lärms um bestimmte Werte ergibt (bezogen auf die aktuellen und zukünftigen Verkehrszahlen). Auf diese Weise würde auch erkennbar, in welchem Ausmaß ein Pauseneffekt für Anwohner unterhalb des Parallelbahnsystems eintritt, die – zwar in unterschiedlicher Ausprägung – sowohl bei Nutzung der Center- als auch der Südbahn von Lärm betroffen sind.

### **4. Auswertung der jeweiligen Auswirkungen in einem erweiterten Kontrollgebiet**

Die jeweiligen Lärmauswertungen sollten – wie dies bereits Praxis war bei der Bewertung der FLK voriger Maßnahmen des aktiven Schallschutzes – zu Kontrollzwecken auch in einem erweiterten Gebiet ermittelt werden. Damit sollen möglicherweise nicht beabsichtigte Effekte außerhalb des Indexgebiets erkennbar gemacht werden.

### **5. Gewährleistung des Vertrauensschutzes aufgrund des dem Planfeststellungsbeschluss zugrundeliegenden Betriebskonzeptes sowie entsprechender politischer Erklärungen**

Darüber hinaus muss bei der Beurteilung berücksichtigt werden, dass im Planfeststellungsverfahren die maßgeblichen Flugrouten sowie deren Belegungszahlen für den Ausbau des Frankfurter Flughafens vorgestellt und dem Planfeststellungsbeschluss im Rahmen der Lärmberechnung zugrunde gelegt wurden. Danach waren z. B. lediglich 4% der Landungen (aufgrund von Ausnahmesituationen) auf der Centerbahn vorgesehen. Politische Erklärungen der Hessischen Landesregierung während des Planfeststellungsverfahrens legitimierten die durch den Ausbau neu entstehenden Lärmsituationen sogar regelmäßig damit, dass es in den Wohngebieten unter der Centerbahn wieder leise werde. Der Landesregierung wird daran gelegen sein, Verlässlichkeit im Hinblick auf Zusagen zur Bahnennutzung zu gewährleisten. Auch das spricht für eine sorgfältige Prüfung bislang getätigter Aussagen zur Nutzung des Bahnsystems im Ausbaufall.

### **6. Beurteilung des Pauseneffekts im Hinblick auf den Wechsel des Betriebskonzeptes ab 6:00 Uhr bzw. vor 22:00 Uhr**

Nach einigen Modellen wird eine Lärmpause für einige Regionen für die Zeit von 5:00 bis 6:00 Uhr eingeplant, welche sich jedoch aufgrund des regulären Betriebskonzeptes ab 6:00 Uhr nicht fortsetzen würde (ebenso in den Abendstunden). Dies hätte beispielsweise zur Folge, dass Anwohner unter der Centerbahn, anders als seit Inbetriebnahme der neuen Bahn, regelmäßig in der Zeit von 5:00 – 6:00 Uhr niedrigem Überflug durch den mor-

gendlich dominierenden Langstreckenverkehr ausgesetzt wären. Ab 6.00 Uhr würden die Landungen dann wieder an anderer Stelle erfolgen und dort Aufwachen auslösen.

Diese Wirkungen sind sowohl im Hinblick auf Landungen als auch auf Starts zu betrachten und mit möglicherweise vorteilhaften Lärmverteilungseffekten abzuwägen.

#### **7. Nachhaltigkeit der Anwendung der Modelle / Untergruppen**

Schließlich muss Berücksichtigung finden, dass das auszuwählende Modell auch nachhaltig anwendbar sein sollte. Ein Modell, welches - bereits zum aktuellen Zeitpunkt absehbar – unter größerer Kapazitätsauslastung als bisher voraussichtlich überhaupt nicht mehr betrieblich abgewickelt werden kann, würde bei der Bevölkerung große Verunsicherung auslösen. Auf der anderen Seite ist in die Betrachtung mit einzubeziehen, dass etwaige Unsicherheiten ggf. im Rahmen des Probetriebs behoben werden können und vor diesem Hintergrund einzelne Modelle oder Untergruppen nicht zu frühzeitig ausscheiden dürfen. Zu berücksichtigen sind zudem noch laufende Gerichtsprozesse, die ggf. auf die Ausgestaltung der Modelle Einfluss nehmen können.

#### **8. Kombinationsmöglichkeit mit lärmarmen An- und Abflugverfahren**

Im Rahmen einer nachhaltig wirksamen Lärminderungspolitik bedarf es zudem einer Prüfung der Modelle auch auf ihre Kombinationsfähigkeit mit lärmarmen An- und Abflugverfahren, wie z. B. Segmented Approach, Veränderungen der Anflughöhen, GBAS, CDO, Point Merge und DROps-Systeme.

#### **9. Änderungen des Lärmschutzbereichs (passiver Schallschutz)**

Gebiete, die bisher in der Tagschutzzone 1 oder der Nachtschutzzone des festgesetzten Lärmschutzbereichs liegen, haben bisher Anspruch auf passiven Schallschutz sowie Bauungsbeschränkungen, letztere zusätzlich in der Tagschutzzone 2. Bei Veränderung des Betriebskonzeptes kann es sein, dass andere Gebiete in die vorgenannten Schutzzonen fallen. Es wäre mithin zu prüfen, ob die jeweiligen Modelle eine gemäß Fluglärmschutzgesetz vorgeschriebene Anpassung des Lärmschutzbereichs erfordern würden, wenn infolge der Umsetzung des Konzepts an der Außengrenze des Nachtschutzbereichs mehr als 2 dB(A) Differenz im Dauerschall entstehen würde.

Soweit eine solche Anpassung nicht zu erwarten wäre, sollten die Modelle daraufhin untersucht werden, welche Lärmzunahmen ggf. unterhalb von 2 dB(A) Dauerschallpegel liegen. Dass die betroffenen Anwohner in diesem Fall wohl keinen Anspruch auf passiven Schallschutz hätten, sollte in der Beurteilung der Fluglärmkommission Berücksichtigung finden.

#### **10. Möglichkeit eines rollierenden Systems verschiedener Modelle**

Unter Wahrung der berechtigten Komplexitätsanforderungen am größten deutschen Flughafenstandort sollte außerdem die Möglichkeit von rollierenden Lärmpausenmodellen erwogen werden, z. B. im wöchentlichen oder monatlichen Turnus.

---

**Für die vorgenannten Kriterien bedarf es folgender ergänzender Berechnungen, um welche die Fluglärmkommission das Forum Flughafen und Region ersucht. Die genauen Kriterien und Parameter sollten schnellstmöglich in einer Arbeitsgruppe unter Vorsitz des Expertengremiums und der Fluglärmkommission entwickelt und die jeweiligen Ergebnisse aufbereitet und den Gremien zur Verfügung gestellt werden.**

**Des Weiteren wird von der Fraport AG bzw. dem HMWEVL folgende Auswertung erbeten:**

Ermittlung und Darstellung des Abweichungsgrads (Einflusses) des Einzelszenarios der Modelle auf das Betriebskonzept des Planfeststellungsbeschlusses (z. B. in Form einer Übersicht der anteilmäßigen Bahnbelegung (Landebahn Nordwest, Centerbahn, Südbahn und Startbahn West) getrennt nach Starts- und Landungen). Hierbei ist auch festzustellen, ob die Modelle eine Überschreitung der vorgegebenen 4%igen Nutzung der Centerbahn auslösen würden.

**Das HMWEVL wird darüber hinaus um Beurteilung der Auswirkungen auf den Lärmschutzbereich durch das jeweilige Einzelszenario der Modelle gebeten.**

---