

231. Sitzung der Fluglärmkommission am 22.7.2015

Sachstand Einführung einer Lärmobergrenze

Ass. Jur. Regine Barth,
Leiterin „Stabsstelle Fluglärmschutz“ / Fluglärmschutzbeauftragte

Vorbemerkung

- Die Präsentation stellt den aktuellen Stand in einem dynamischen Prozess dar
- Derzeit erfolgen notwendige Vorarbeiten auf Fachebene des HMWEVL
- Ziel der Vorarbeiten auf Fachebene: Grundlage für die politischen Entscheidungen der Landesregierung in 2016 schaffen

Grundlagen

- Formulierung in der Koalitionsvereinbarung der Hessischen Landesregierung 2014-19:

■ *„Entsprechend der Empfehlungen der Mediation wird vereinbart, eine Lärmobergrenze für den Flughafen Frankfurt einzuführen. Ziel ist es, eine deutliche Lärmreduzierung gegenüber den im Planfeststellungsbeschluss prognostizierten Werten zu erreichen.“*

- Empfehlung der Mediationsgruppe im Endbericht Mediationsverfahren (2000):

Anti-Lärm-Paket

Die Mediationsgruppe fordert ein verbindliches Programm zur Lärm-minderung und Lärmvermeidung, dessen Bestandteile vor allem sind:

- Kontingentierung von Fluglärm und Festlegung von lokalen Lärm-obergrenzen;

Grundlagen

- Landtag: Beschluss des WVA 19/1834 vom 14.4.15 bestätigt Zielsetzung und bittet Landesregierung um Vorlage eines Vorschlags bis Sommer 2016

- Auszug:

2. Nach Auffassung des Landtages soll die Lärmobergrenze die Belastung in der Region durch Fluglärm wirksam begrenzen und Anreize schaffen, Fluglärm zu vermeiden. Ziel ist es, eine deutliche Reduzierung gegenüber den im Planfeststellungsbeschluss prognostizierten Werten zu erreichen.
3. Anforderung an die Ausgestaltung einer Lärmobergrenze ist weiterhin, dass der Flughafen seine zentrale Funktion im nationalen und internationalen Luftverkehr erfolgreich entwickeln kann.
5. Eine Festlegung, wie die genannten Zielsetzungen umgesetzt werden sollen, sollte erst erfolgen, wenn die Erarbeitung der erforderlichen fachlichen Grundlagen abgeschlossen ist. Die unter anderem seitens der Fluglärmkommission und dem Forum Flughafen & Region vorgelegten Konzepte und Überlegungen für eine Lärmobergrenze sollen in die Prüfungen einbezogen werden. Der Landtag bittet die Landesregierung, bis spätestens Sommer 2016 einen Vorschlag zur Umsetzung vorzulegen.

Grundlagen

- Seitens Dritter liegen Vorschläge und formulierte Anforderungen vor (FFR Vorsitz, FLK, Kommunen), die in die Prüfarbeiten einbezogen werden
- Keine Vorfestlegung auf rechtliche oder inhaltliche Eckpunkte

Herausforderungen

- Inhaltliche Herausforderung:
 1. Wirksame Begrenzung der Lärmbelastung
 2. unter Beibehaltung der erforderlichen Entwicklungsmöglichkeiten des Flughafens.
 3. Neuerungen im Bereich An- und Abflugverfahren sollten möglich bleiben
 4. Möglichst wirksamer Anreiz, kurz-, mittel- und langfristig in Frankfurt für möglichst lärmarmen Flugzeugmix und lärmarme Flugverfahren

-> Weitgehend Pionierarbeit

Existierende (Teil-)Beispiele: Flächenkontingent Hamburg



Ergänzung der Betriebsgenehmigung im Mai 1999:

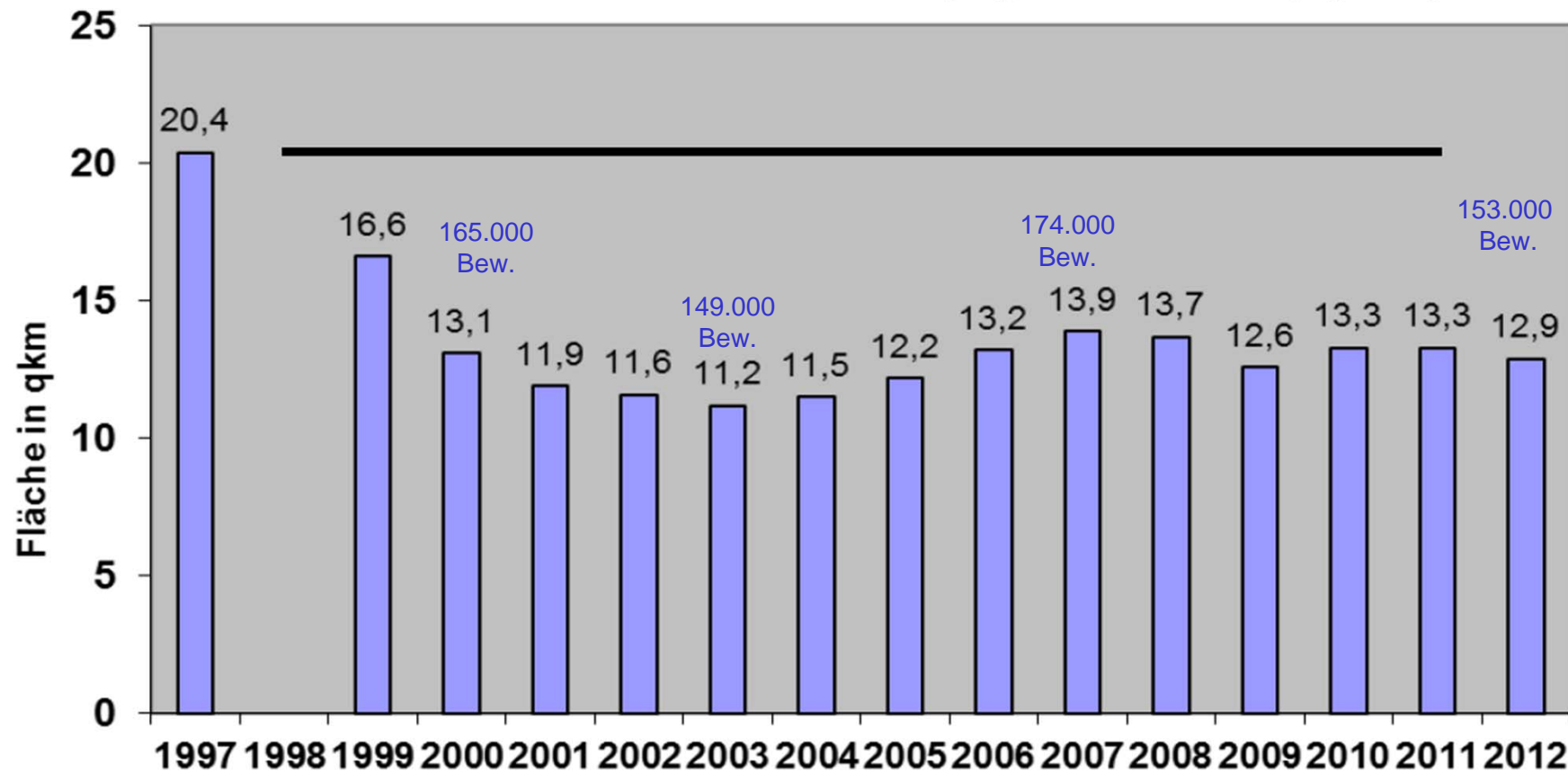
- Der vom Flughafenbetrieb ausgehende Lärm darf im Vergleich zu 1997 nicht ansteigen
- Gemessen wird die Einhaltung allein an der Größe der Fläche $L_{eq-3} > 62 \text{ dB(A)}$, gerechnet mit AzB_{84} in qkm, wobei Berechnung in den Folgejahren jeweils mit Flugzeuggruppeneinteilung gemäß DLR erfolgt (seit 1999 neue Einteilung)
- Falls aktuelle Fläche größer ist als die 20,39 qkm des Referenzjahres, hat Flughafen ein Jahr Zeit für Gegenmaßnahmen. Ansonsten kann die Herabsetzung des Koordinationseckwerts angeordnet werden.

Existierende (Teil-)Beispiele: Flächenkontingent Hamburg



Grafik: Lärmkontingent am Flughafen Hamburg, berechnet aus den sechs verkehrsreichsten Monaten

Fläche des Dauerschallpegels von 62 dB(A), Leq3



Quelle: Behörde für Stadtentwicklung
und Umwelt der Hansestadt Hamburg

Jahr

Gründe für Rückgang lt. Behörde:
Ausmusterung Kap. 2 Gerät
+ Rückgang der Flugbewegungen

Existierende (Teil-)Beispiele: Züricher Fluglärmindex



- Einführung 2007 durch Kanton Zürich
- Behörden des Kantons sollen darauf hinwirken, dass Richtwert des ZFI von 47.000 stark Belästigten oder durch Fluglärm gestörten Personen nicht überschritten wird

	RZ	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Richtwert	47 000	47 000	47 000	47 000	47 000	47 000	47 000	47 000
Monitoring-Wert (HA+HSD)	47 500	46 300	49 000	46 800	50 800	53 700	58 800	57 100
davon Im Kt. Zürich absolut	43 600	44 100	46 700	44 800	48 400	50 500	55 100	53 800
davon Im Kt. Zürich In Prozent	91,9 %	95,2 %	95,3 %	95,9 %	95,3 %	94,1 %	93,7 %	94,2 %
Stark belästigte Personen am Tag (HA)	33 700	30 700	32 300	31 100	32 700	35 700	35 700	36 100
davon Im Kt. Zürich absolut	32 000	29 800	31 300	30 200	31 700	34 500	34 600	35 000
davon Im Kt. Zürich In Prozent	95,2 %	96,9 %	97,0 %	97,1 %	97,0 %	96,8 %	96,6 %	97,0 %
Stark gestörte Personen nachts (HSD)	13 800	15 600	16 800	15 600	18 000	18 000	23 100	21 100
davon Im Kt. Zürich absolut	11 500	14 300	15 400	14 600	16 600	16 000	20 500	18 800
davon Im Kt. Zürich In Prozent	83,7 %	91,7 %	92,0 %	93,4 %	92,3 %	88,8 %	88,9 %	89,4 %

Tabelle 1

Der ZFI 2013 im Vergleich (absolute Zahlen auf hundert gerundet, detaillierte Zahlen siehe Ziffer 5.6, RZ = Referenzzustand, Erklärung hierzu siehe Ziffer 2.4).

Quelle: Kanton Zürich. Angegebene Gründe für Überschreitung:
Bevölkerungszunahme, Zunahme Lärm durch Nachtflüge

Aufgabenstellung 2015: Systematische fachliche Aufbereitung zentraler Grundlagen zu den Aspekten:

- **Ambitioniertheit**
- **Messgröße(n)**
- **Annahmen zukünftiger Entwicklung**
- **Ausgestaltung**
- **Konsequenzen**
- **Rechtliche Umsetzung**

Mögliche Aspekte, die fachlich in verschiedenen Alternativen auszuarbeiten und später politisch zu entscheiden sind:

Ambitioniertheit:

- Wie viel weniger Fluglärm im Vergleich als bereits im PFV abgewogen wird als Obergrenze angestrebt ?

Messgröße(n):

- In welcher Maßeinheit soll die LOG erfolgen? (z.B. Wirkungsbezogener Index, Abweichung in dB(A), Lärmpunkte pro Flug; Konturgröße; ggf. Schaffung verschiedener Elemente)
- Mit welchem Verfahren und Annahmen erfolgen Berechnungen des Fluglärms oder anderer Größen und wie wird mit möglichen Änderungen solcher Verfahren oder Datengrundlagen umgegangen?

Mögliche Aspekte, die fachlich in verschiedenen Alternativen auszuarbeiten und später politisch zu entscheiden sind:

Annahmen zukünftiger Entwicklung:

- Von welchen Entwicklungspfaden als „business as usual“ wird bei
 - Flugzeugmix,
 - Bewegungszahl und
 - Fortschritt Aktiver Schallschutzje nach Jahrzehnt ausgegangen und
- welche über „business as usual“ hinausgehenden Szenarien wären mit welchen Rahmenbedingungen und Folgen erzielbar?

Mögliche Aspekte, die fachlich in verschiedenen Alternativen auszuarbeiten und später politisch zu entscheiden sind:

Ausgestaltung/ggf. mehrere Modellelemente:

- Welche Aspekte sollen regional, welche ggf. lokal verankert werden?
- In welcher Verbindlichkeit?
- Welche Zwischenschritte?

Konsequenzen:

- Welche Folgen sollen bei Überschreitung von definierten Werten jeweils eintreten? (denkbar wären z.B. Berichtspflichten, Vorlage Minderungsprogramme, Betriebliche Anpassungen Bahnnutzung, Beschränkung von Bewegungszahlen),

Mögliche Aspekte, die fachlich in verschiedenen Alternativen auszuarbeiten und später politisch zu entscheiden sind:

Rechtsform:

- Welche Form soll die Lärmobergrenze rechtlich haben, ggf. in Abhängigkeit verschiedener Elemente? Welche Fragen bzw. Voraussetzungen sind zu prüfen?
- Rechtsfragen müssen im Kontext der jeweils in Erwägung gezogenen Ausgestaltungsmerkmale bewertet werden.

Information: Die Betriebsbeschränkungsverordnung der EU und ihre ggf. möglichen Implikationen für Verfahren und zu erstellende Konsultationsunterlagen ist dem HMWEVL bekannt. Dies gilt auch für das im Ratifikationsprozess befindliche bilaterale Luftverkehrsabkommen EU-USA.

Ausblick:

- Fortlaufende Arbeit an genannten Fragestellungen
- Falls von der FLK gewünscht, weiterer Sachstandsbericht auf FLK Sitzung am 9.12.2015.
- Genauere Planung der Schritte im weiteren Verfahren inkl. Konsultationen erfolgt in den Monaten nach Sommerpause
- Vorlage Vorschlag der Landesregierung spätestens Sommer 2016



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Regine Barth

Leiterin „Stabsstelle Fluglärmschutz“ / Fluglärmschutzbeauftragte