



HESSISCHER LANDTAG

20. 03. 2020

Kleine Anfrage

Dr. Dr. Rainer Rahn (AfD) vom 10.02.2020

Absenkung der Flughöhen der Gegenanflüge am Frankfurter Flughafen

und

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Vorbemerkung Fragesteller:

In der gemeinsam durch das Land Hessen, die Fraport AG, die Lufthansa AG, das Forum Flughafen und Region (FFR), die Deutsche Flugsicherung (DFS) sowie das Board of Airline Representatives in Germany (BARIG) initiierten Allianz für Lärmschutz 2012 wurde als eine Maßnahme zur Reduzierung der Belastung durch Fluglärm die Anhebung der Gegenanflüge um 1.000 ft genannt. Ab dem 18.10.2012 wurden die einzuhaltenden Minimumhöhen – zunächst probeweise – wie folgt festgelegt: BR 25: DF410 (Nord) 6.000 ft MSL (vorher 5.000 ft MSL), DF609 (Süd) 5.000 ft MSL (vorher 4.000 ft MSL); BR 07: DF441 (Nord) 6.000 ft MSL (vorher 5.000 ft MSL), DF640 (Süd) 5.000 ft MSL (vorher 4.000 ft MSL). Diese Festlegung galt seither bzw. bis Mitte des vergangenen Jahres.

In der 250. Sitzung der Fluglärmkommission Frankfurt (FLK) am 27.03.2019 informierte die DFS darüber, dass die genannte Maßnahme aus Gründen der Flugsicherung angepasst würde, d.h. die Flughöhen wieder abgesenkt würden. Hierzu wurde die bisherige Vorgabe in der Betriebsordnung von einem „shall“ auf ein „should“ geändert. In der FLK wurde diese Änderung äußerst kritisch zur Kenntnis genommen und das FFR gebeten, ein geeignetes Monitoring zu etablieren, um festzustellen, welche konkreten Auswirkungen die Absenkung in den einzelnen betroffenen Regionen hat.

In der 253. Sitzung der FLK am 03.12.2019 wurden die ersten Ergebnisse des durch das Umwelt- und Nachbarnschaftshaus (UNH) durchgeführte Monitoring Gegenanflüge vorgestellt. Die Darstellung beschränkt sich auf die Auswertung der Flughöhen der Gegenanflüge in einem Korridor 3.000 m rechts und links vom Bezugspunkt bei einer maximalen Auswertungshöhe von maximal 4.500 m üNN. Hierbei zeigten sich beim Vergleich der Zeiträume Juni-August 2014 vs. Juni-August 2019 folgende Ergebnisse der Veränderungen der mittleren Gegenanflughöhen (5 % getrimmtes Mittel): DF410 (BR 25, Norden) 7.999 vs. 6.916 ft MSL, DF609 (BR 25, Süden) 7.754 vs. 7.175 ft MSL, DF441 (BR 07, Norden) 7.115 vs. 6.642 ft MSL und DF640 (BR 07, Süden) 6.304 vs. 6.506 ft MSL. Mit Ausnahme des südlichen Gegenanflugs in der Betriebsrichtung 07 zeigte sich somit eine Reduzierung der Flughöhen zwischen ca. 500 und 1.000 ft MSL. Weitere Auswertungen enthält die Darstellung nicht, insbesondere keine Aussagen über die gemessene bzw. nach AzB berechnete Fluglärmbelastung.

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

- Frage 1. Ist der Landesregierung bekannt, welche „Gründe der Flugsicherung“ die DFS veranlasst haben, die im Zuge der vom Land Hessen initiierten Allianz für Lärmschutz festgelegte Anhebung der Flughöhen der Gegenanflüge wieder (teilweise) aufzuheben?
- Frage 2. Hat die DFS vor Planung bzw. Beschlussfassung über die unter 1. genannte Maßnahme die Landesregierung kontaktiert bzw. informiert?
- Frage 3. Falls 2. zutreffend: zu welchem Zeitpunkt und mit welcher Intention?

Die Fragen 1 bis 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die DFS hat gegenüber der Landesregierung in ihrem Schreiben vom 20.03.2019 die Gründe für die Absenkung der Flughöhen wie folgt dargelegt:

„Der kontinuierlich steigende Luftverkehr und auch negative Erfahrungen mit den Eindrehhöhen auf den Endanflug, zwingen uns zu handeln. In der Praxis haben wir nunmehr die verpflichtende Vorgabe, die vier mit Mindestflughöhen versehenen Wegpunkte [...] auf den Gegenanflügen zu relativieren. Hintergrund ist der, dass mit der Zunahme des Luftverkehrs der zuständige Fluglotse weniger Zeit hat, sich mit der Abwicklung eines jeden Fluges zu beschäftigen. Eine strikte Einhaltung der bisherigen Höhendvorgaben würde dazu führen, dass eine flüssige Betriebsabwicklung nicht mehr gewährleistet werden könnte und kapazitive Einbußen im Anflugbereich entstünden. Mit dem Relativieren der Pflicht des Lotsen, bestimmte Flughöhen auf dem Gegenanflug einzuhalten, verhindern wir Staffellungsunterschreitungen, wie sie in der Vergangenheit während des Eindrehens auf den Endanflug vereinzelt leider vorkamen.“

Frage 4. Hat die Landesregierung die DFS kontaktiert mit dem Ziel, die unter 1. genannte Maßnahme zu verhindern bzw. rückgängig zu machen?

Frage 5. Falls 4. zutreffend: wann und mit welchem Ergebnis?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Da zunächst zu klären war, ob und in welchem Ausmaß sich durch die Umwandlung einer „Muss-Regelung“ in eine „Sollregelung“ an den vier Benchmark-Punkten tatsächliche flugbetriebliche Änderungen ergeben, hat sich die Fluglärmenschutzbeauftragte des HMWEVW gegenüber der DFS einerseits für eine höchstmögliche weitere Anwendung der Maßnahme und außerdem für die Durchführung eines Monitorings eingesetzt. Nach erster Beratung durch die Fluglärmkommission wurde eine entsprechende Untersuchung durchgeführt und die Ergebnisse der Fluglärmkommission am 04.12.2019 vorgelegt und beraten. Die DFS hat zugesagt, die Prüfergebnisse als Anlass zu nehmen, die Maßnahme – wann immer möglich – weiter anzuwenden. Ein wichtiger Faktor, der perspektivisch höhere Gegenanflüge ermöglichen kann, ist die Erhöhung der Ausstattungsquote der in Frankfurt verkehrenden Flugzeugflotten mit GBAS oder SBAS. Seitens der DFS können erst bei Erreichen einer bestimmten kritischen Masse Anflugverfahren auf die erweiterten Möglichkeiten höhengeführter Präzisionsanflüge ohne auf ein ILS angewiesen zu sein, als Regelverfahren eingesetzt werden. An diesem mittelfristigen Ansatzpunkt wird aktuell gearbeitet, er ist jedoch mit teils hohen Kosten auf der Seite der Airlines verbunden.

Frage 6. Hat die Landesregierung Erkenntnisse darüber, welche Auswirkungen die durch das UNH festgestellten Veränderungen der Flughöhen der Gegenanflüge auf die Lärmbelastung in den betroffenen Gebieten hat (Rechen- bzw. Messwerte)?

Solche Erkenntnisse liegen der Landesregierung nicht vor. Grundsätzlich ist es schwierig, belastbare Rechen- oder Messwerte zu generieren. Die durch die Gegenanflüge verursachten Pegel liegen überwiegend unterhalb der zur Abgrenzung von Hintergrundgeräuschen erforderlichen Messschwellen.

Eine mobile Messung im Bereich des nördlichen Gegenanflugs durch Fraport in Bad Vilbel vom 01.04. bis 30.06.2019 zeigte z.B., dass bei einem Vorbeiflugabstand von 2000 m lediglich jedes vierte Flugzeug im Gegenanflug messtechnisch mit einem Maximalpegel über 58 dB(A) erfasst werden konnte. Der dort gemessene Dauerschallpegel für Fluggeräusche erreichte tagsüber 36,4 dB(A), während der Gesamt-Dauerschallpegel mit 52,3 dB(A) gemessen wurde.

Auch im Fall von Fluglärmrechnungen liegen die betroffenen Distanzen bzw. Flugzustände außerhalb der Bereiche, für die die Lärmberechnungsverfahren ausgelegt sind. In Bereichen, in denen Gegenanflüge und direkter An- oder Abfluglärm zusammentreffen, ist der Beitrag der Gegenanflüge vergleichsweise gering, so dass sich Änderungen bei den Gegenanflügen kaum auf den Gesamtpegel auswirken. Das bedeutet aber nicht, dass die Lärmauswirkungen der Gegenanflüge unbeachtlich wären. Hier ist aber tatsächlich die Auswertung von Flugspuren ein besonders wichtiges Mittel, um mögliche Entwicklungen erkennen zu können, selbst wenn damit die akustischen Auswirkungen nicht genau quantifiziert werden.

Wiesbaden, 11. März 2020

Tarek Al-Wazir