

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Petra Pau, Lutz Heilmann, Eva Bulling-Schröter, Hans-Kurt Hill, Dorothee Menzner und der Fraktion DIE LINKE.

Anleitungen zur Berechnung von Fluglärm

Das Fluglärmgesetz 1971 und das neue Fluglärmgesetz 2007 haben verschiedene Formeln für den der Berechnung von Schutzbereichen zugrunde liegenden äquivalenten Dauerschallpegel. Beiden Gesetzen nachgeordnet war bzw. ist jeweils eine eigene „Anleitung zur Berechnung“ („AzB“) sowie eine „Anleitung zur Datenerfassung“ („AzD“). Diese treffen bestimmte Annahmen über die Zuordnung von Luftfahrzeugen zu bestimmten Luftfahrzeugklassen und legen Lärmwerte für diese Luftfahrzeugklassen fest. Hieraus werden dann die äquivalenten Dauerschallpegel berechnet. Die AzB/AzD des Fluglärmgesetzes von 1971 gibt es in Fassungen von 1975, 1984 und 1999.

Tabelle 1 der AzD enthält eine Einteilung von Flugzeuggruppen, die zu einer Aufteilung in Luftfahrzeugklassen (Tabelle 2) führt. Diese Aufteilungen sind grundlegend für den angewendeten Algorithmus zur Ermittlung des äquivalenten Dauerschallpegels.

Die Flugzeuggruppen weisen, was die Höchststartmasse (MTOM) angeht, gewisse Spannbreiten auf. Diese ist beispielsweise in der Gruppe S5.1 „über 50 t“, in den Gruppen S5.2 und S5.3 „50t bis 120t“ und in der Gruppe S6.2 „120t bis 300t“. Diese Spannbreiten gelten auch für die Luftfahrzeugklassen.

Die mit Hilfe von AzB und AzD ermittelten Lärmwerte sind die Grundlage für Behörden und Gerichte hinsichtlich ihrer Entscheidungen über Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes sowie zur Beurteilung von Entschädigungs- und Enteignungsbetroffenheiten. Es ist von großer Bedeutung, dass die AzB die Lärmwerte korrekt ermittelt und regionale und sonstige Unterschiede richtig berücksichtigt, sonst könnten unangemessene Lärmbetroffenheiten und Ungleichbehandlungen vor dem Gesetz die Folge sein.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hat die Bundesregierung an konkreten Fallbeispielen empirisch verifiziert, inwieweit die AzB/AzD mit gemessenen Lärmwerten übereinstimmen?

Wenn ja, welche Untersuchungen wurden genau angestellt?

Wenn nein, warum nicht?

2. Wo sind diese empirischen Verifikationen gegebenenfalls nachzulesen (bitte Fundstellen angeben für die AzB/AzD 75, AzB/AzD 84, AzB/AzD 99 für die alte Fluglärmformel und die AzB/AzD 2008 für die neue Fluglärmformel)?

3. Wenn entsprechende Untersuchungen im Sinne von Frage 1 durchgeführt wurden, aber keine bibliographischen Fundstellen vorliegen, ist die Bundesregierung bereit, diese Informationen der Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen?

Wenn ja, wie?

Wenn nein, warum nicht?

4. Welche Abweichungen zwischen gemessenen und berechneten Lärmpegeln sind aufgetreten (Angaben bitte quantitativ in dB(A) und getrennt für AzB/AzD 75, AzB/AzD 84, AzB/AzD 99 für die alte Fluglärmformel und die AzB/AzD 2008 für die neue Fluglärmformel)?

5. Trifft es zu, dass innerhalb der Flugzeuggruppen von konstanten Lärmwerten ausgegangen wird?

Wenn ja, wie begründet die Bundesregierung das Konstanthalten der Lärmwerte innerhalb der Flugzeugklassen, angesichts der Tatsachen, dass typischerweise eine logarithmische Variation des Lärmpegels bei linearer Variation der Startmasse vorliegt, und dass in § 11c der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) und § 10 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) die zulässigen Lärmpegel in Abhängigkeit von der Startmasse festgelegt werden, zumal dies auf Annex 16 des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO-Abkommens) zurückgeht und darauf in der Betriebsbeschränkungsrichtlinie 2002/30/EG in Bezug genommen wird?

Wenn nicht, wo sind weitere Gewichtsspezifische Kriterien innerhalb der Flugzeuggruppen geregelt?

6. Wurden in der zuletzt gültigen AzB meteorologische Gegebenheiten berücksichtigt?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, welche maximale Abweichung von den errechneten AzB-Lärmwerten konnte dies zur Folge haben?

7. Werden in der neuen AzB meteorologische Gegebenheiten berücksichtigt?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, welche maximale Abweichung von den errechneten AzB-Lärmwerten kann dies zur Folge haben?

8. Wurden in der zuletzt gültigen AzB topographische Verhältnisse berücksichtigt?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, wie und welche?

Wenn ja, welche maximale Abweichung von den errechneten AzB-Lärmwerten konnte dies zur Folge haben?

9. Werden in der neuen AzB topographische Verhältnisse berücksichtigt?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, wie und welche?

Wenn ja, welche maximale Abweichung von den errechneten AzB-Lärmwerten kann dies zur Folge haben?

10. Wie wurde die Einflughöchstgeschwindigkeit in der zuletzt gültigen AzB konkret berücksichtigt?

11. Wie wird die Einflughöchstgeschwindigkeit in der neuen AzB eingestellt?

12. Wer legt die Einflughöchstgeschwindigkeit bei der Berechnung der Lärmwerte mit Hilfe der AzB fest?
13. Wie wird im Betrieb sichergestellt, dass die als Berechnungsgrundlage festgelegte Einflughöchstgeschwindigkeit eingehalten wird?
14. Wie wurde der Umkehrschub in den Lärmberechnungen der zuletzt gültigen AzB berücksichtigt?
15. Wie wird der Umkehrschub in den Lärmberechnungen der neuen AzB berücksichtigt?
16. Trifft es zu, dass in der neuen AzB wie in der zuletzt gültigen AzB Flugleistungsdaten in vordefinierten Leistungsprofilen erfasst werden, und wenn ja, warum?
17. Wie groß ist die Abweichung zwischen den idealisierten AzB-Daten und der realen Streuung der einzelnen Flugbewegungen, einerseits durchschnittlich, andererseits maximal?
18. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass man beim derzeitigen Stand der Technik Höhen- und Geschwindigkeitsprofile verwenden könnte, die aus Radaraufzeichnungen abgeleitet sind und somit den realen Gegebenheiten deutlich besser Rechnung tragen würden (Begründung)?
19. Welche Abweichungen zwischen gemessenen und nach neuer und zuletzt gültiger AzB berechneten Lärmwerten können bei gekrümmten Steigpfaden auftreten?
20. Warum werden Schallausbreitungen von Lärmquellen, die dem Bodenlärm zuzuordnen sind (Rollbewegungen auf dem Flugfeld, Triebwerksprobeläufe, Umkehrschübe sowie APU – auxiliary power unit) mittels AzB berechnet und nicht gemäß Technischer Anleitung zum Schutz gegen Lärm. Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (TA Lärm) behandelt, und wie begründet die Bundesregierung die sich daraus ergebende unterschiedliche Behandlung von Bodenlärm?
21. Wie belastbar sind die entsprechenden Datensätze in der AzB?
22. Ab welchem dB(A)-Wert wurden Geräusche in der zuletzt geltenden AzB berücksichtigt, und trifft es zu, dass Geräusche unter 55dB(A) abgeschnitten wurden?
23. Ab welchem dB(A)-Wert werden Geräusche in der neuen AzB berücksichtigt?
24. Welche Flugzeugmuster der AzB-Klassen S5.2, S5.3 und S6.1 sind für Langstreckenflüge/Transatlantikflüge geeignet?

Berlin, den 8. Juni 2009

Dr. Gregor Gysi, Oskar Lafontaine und Fraktion

