

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dennis Thering (CDU) vom 02.09.16

und Antwort des Senats

Betr.: Fluglärmbedingte Dauerschallpegel (2)

Der NORAH-Studie zur Belastung der Bevölkerung durch Fluglärm ist zu entnehmen, dass Fluglärm im Vergleich zu Straßen- und Schienenlärm von den Betroffenen als wesentlich belastender wahrgenommen wird. Aus diesem Grund ist es unzureichend, wenn der Senat die Fragen zur Anzahl an Betroffenen bei bestimmten Dauerschallpegeln allein auf Basis der gesetzlichen Vorgaben (Strategische Lärmkarten auf Basis der Vorgaben der 34. Bundes-Immissionsschutzverordnung sowie der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes) tätigt.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

- 1. Wie wurden die in der Drs. 21/5610 aufgeführten Zahlen zur Fluglärm-betroffenheit bei unterschiedlichen Dauerschallpegeln ermittelt?*

Die Betroffenheiten vom Fluglärm wurden anhand der Vorgaben des § 47c Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), der 34. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) sowie der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG ermittelt. Zur Berechnung der Lärmindizes (Pegel) wurden die gesetzlich festgelegten Interimsverfahren „Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen VBUF – Datenerfassungssystem (VBUF-DES)“ und „Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen VBUF – Anleitung zur Berechnung (VBUF-AzB)“ angewandt. Die Betroffenenzahlen wurden mithilfe der Einwohnerzahlen innerhalb des jeweils betrachteten Isophonenbandes ermittelt.

- 2. Basieren die Angaben auf Ergebnissen einer numerischen Modellierung oder auf direkten Schallmessungen vor Ort?*

Für die Berechnung der strategischen Lärmkarten ist gesetzlich nicht vorgesehen, dass Ergebnisse aus Immissionsmessungen Berücksichtigung finden. Im Übrigen siehe Antwort zu 1.

- 3. Wenn Ergebnisse von Schallmessungen in die Berechnungen eingegangen sind, wann wurden diese wo über welchen Zeitraum erhoben?*

Entfällt.

- 4. Wenn die Ergebnisse auf Basis einer numerischen Modellierung produziert wurden, wann wurde das numerische Modell erstellt?*

Das Modell wurde wie in der VBUF vorgegeben auf der Basis der Daten aus dem Jahr 2011 erstellt.

- 5. Wer hat das numerische Modell erstellt?*
- 6. Wie und von wem wurde das numerische Modell parametrisiert?*

Das DES wurde entsprechend den Vorgaben der VBUF-DES von der Flughafen Hamburg GmbH und der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH erstellt sowie von der Behörde für Umwelt und Energie geprüft.

7. Wie und von wem wurde das numerische Modell kalibriert und validiert?

Die in der VBUF-AzB und VBUF-DES beschriebenen Verfahren sind rechtlich für die Ausarbeitung der Lärmkarten bindend vorgeschrieben. Das Verfahren ist standardisiert und bedarf insoweit keiner Validierung. Ein Abgleich der berechneten Lärmindizes mit Ergebnissen aus Immissionsmessungen ist weder im nationalen Recht noch in der Richtlinie 2002/49/EG oder der VBUF vorgesehen. Im Übrigen siehe Antworten zu 1. und 2.

8. Wie oft und wann fand eine Revision des Modells statt? Wer hat die Revisionen durchgeführt, mit welchen Änderungen?

Eine Revision war bislang nicht erforderlich. Entsprechend der gesetzlichen Anforderungen des § 47c BImSchG werden die strategischen Lärmkarten alle fünf Jahre überprüft und gegebenenfalls überarbeitet. Bezogen auf die aktuelle Kartierung aus 2012 wird die Überprüfung und gegebenenfalls notwendige Überarbeitung 2017 erfolgen.

9. Entsprechen die Ergebnisse der numerischen Modellierung der tatsächlichen Lärmausprägung in den ausgewiesenen Fluglärmschutzzonen (Z1, Z2, Nacht)?

Wenn ja, wie kann dies durch Dritte nachvollzogen werden?

Wenn nein, warum nicht?

Die strategische Lärmkartierung wird nach den gesetzlichen Vorgaben der VBUF-AzB und VBUF-DES durchgeführt. Dagegen erfolgt die Berechnung der Fluglärmschutzzonen entsprechend dem § 3 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) i.V.m. der 1. Verordnung zur Durchführung des FluLärmG (1. FlugLSV). Diese Regelwerke unterscheiden sich grundlegend in ihrer Methodik, sodass die Ergebnisse sich nicht entsprechen können. Der augenfälligste Unterschied liegt darin, dass im Falle der strategischen Lärmkartierung jahresdurchschnittliche Verkehre zu betrachten sind und im Zusammenhang mit dem FluLärmG i.V.m. der 1. FlugLSV die sechs verkehrsreichsten Monate ausschlaggebend sind.

10. Wenn die Angaben zur Anzahl an Fluglärm-Betroffenheiten für die Dauerschallpegelklassen von 55-60 dB(A), 60-65 dB(A), 65-70 dB(A), 70-75 dB(A), > 75 dB(A) über ein numerisches Modell ermittelt wurden, warum kann dies nicht auch für die Dauerschallpegelklassen von 50-55 dB(A) sowie 42,5-50 dB(A) vollzogen werden?

11. Welche technischen Gründe sprechen gegen eine Nachberechnung der Dauerschallpegelklassen von 50-55 dB(A) sowie 42,5-50 dB(A)?

12. Welche weiteren Gründe sprechen gegen eine Nachberechnung der Dauerschallpegelklassen von 50-55 dB(A) sowie 42,5-50 dB(A)?

Das der strategischen Lärmkartierung zugrunde liegende Verfahren (Modell), das in der VBUF-DES und VBUF-AzB beschrieben ist, ist nur in Bezug auf diesen Anwendungsbereich valide und durch Messungen im Umfeld von verschiedenen Flughäfen bestätigt. Der Pegelbereich erstreckt sich für den L_{DEN} von 55 dB(A) bis über 75 dB(A) und für den L_{Night} über 50 dB(A) bis über 70 dB(A). Die statistische Unsicherheit der Ergebnisse unterhalb dieser Pegel vergrößert sich umso mehr, je geringer die berechneten Pegel ausfallen. Die Ergebnisse werden also unschärfer, unsicherer und verlieren dadurch an Aussagekraft.