

Beigeordneter Frank Scheid

Beantwortung der Anfrage der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 19.05.2015

„Die zuständige Behörde soll in Ergänzung zu unserer Anfrage vom 28. April 15 im Stadtrat zum Thema „Lärm in unserer Stadt mit den Auswirkungen auf Umwelt und Gesundheit in Bezug auf den Verkehrslandeplatz Speyer“ aus fachlicher Sicht konkret folgende Fragen beantworten.

- Was tut die Stadt Speyer, um die Bevölkerung und Tierwelt vor dem Lärm der Flugzeuge zu schützen und aktiv zum Umwelt- und Gesundheitsschutz beizutragen?
- Wie wird die Einhaltung der aktuellen Lärmschutzverordnung überwacht?“

Wir als Stadt können aus Lärmschutzgründen nicht in den Flugbetrieb des Verkehrslandeplatzes eingreifen, da die Zuständigkeit für die Luftüberwachung beim Landesbetrieb Mobilität – Fachgruppe Luftverkehr – liegt. Ich habe den für die überregionale Luftaufsicht zuständigen Mitarbeiter des Landesbetriebs und den mit der Luftaufsicht vor Ort beauftragten Mitarbeiter für die heutige Sitzung eingeladen. Der Leiter der Fachgruppe Luftverkehr, Herr Carsten Gimboth, hat mir daraufhin mitgeteilt, dass eine Teilnahme an der Sitzung während der fliegerischen Hauptsaison aufgrund der Personalsituation nicht möglich sei, zumal die Frage eine eindeutige und kurze Beantwortung erlaubt. Ich werde daher die Beantwortung Ihrer Anfrage übernehmen.

### **Zunächst etwas Grundlegendes zu Lärm-Emissionen und Lärmzulassungen von Luftfahrzeugen:**

Nach § 38 des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) müssen u.a. Luftfahrzeuge so

beschaffen sein, dass ihre durch die Teilnahme am Verkehr verursachten Emissionen bei bestimmungsgemäßem Betrieb die zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen einzuhaltenden Grenzwerte nicht überschreiten. Sie müssen so betrieben werden, dass vermeidbare Emissionen verhindert und unvermeidbare Emissionen auf ein Mindestmaß beschränkt bleiben.

Wie wird dies sichergestellt, wer überprüft dies?

Dazu teilte die Fachgruppe Luftverkehr des LBM mit, dass dies im Rahmen der Zulassung der Flugzeuge erfolgt. Hierfür sind die Landesluftfahrtbehörden nicht zuständig. Die Zuständigkeit liegt beim Luftfahrt-Bundesamt bzw. der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA - European Aviation Safety Agency).

Luftfahrzeuge benötigen vor der Zulassung zum Verkehr eine Musterzulassung. In der Musterzulassung wird überprüft, ob das jeweilige Luftfahrzeug die zugrunde liegenden Bauvorschriften erfüllt. Für die Musterzulassung sowie für die Verkehrszulassung von Luftfahrzeugen müssen Nachweise erbracht werden, dass der Lärm das nach dem Stand der Technik notwendige Maß nicht überschreitet. Die Lärmgrenzwerte werden von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (International Civil Aviation Organization - ICAO), eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen mit Hauptsitz im kanadischen Montreal, festgelegt. Die ICAO wurde durch das Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 (Chicagoer Abkommen) gegründet. Die Internationale Zivilluftfahrtorganisation formuliert u.a. Leitlinien für die Verringerung von Lärmproblemen.

Ohne ein nach den Grundsätzen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) erstelltes Lärmzeugnis wird kein Flugzeug zugelassen. Welche Bedingungen und Werte es für die Zertifizierung erfüllen muss und mit welchen Verfahren die Werte ermittelt werden, regelt Anhang 16 des Chicagoer Abkommens. Diese Standards wurden als Lärmvorschriften für Luftfahrzeuge (LVL) in deutsches Recht umgesetzt. Dies ist ein umfangreiches technisches Regelwerk in englischer Sprache, auf das ich hier nicht näher eingehen kann.

Voraussetzung für eine lärmtechnische Zulassung ist, dass die Flugzeuge an genau definierten Messpunkten bestimmte Lärmwerte nicht überschreiten. Die Messpunkte liegen beispielsweise für Propellerflugzeuge 650 Meter hinter dem Startbahnende. Ein weiterer Messpunkt befindet sich 6,5 Kilometer entfernt vom Beginn des Startvorgangs auf der verlängerten Startbahn-Mittellinie. Der Messpunkt für Anflüge liegt 2 Kilometer vor Beginn der Landebahn auf der Startbahn-Mittellinie.

Die Übereinstimmung des Luftfahrzeuges mit dem Lärmzeugnis ist zudem Bestandteil der jährlichen Lufttüchtigkeitsprüfung durch eine CAMO. Die Continuing Airworthiness Management Organisation, kurz CAMO, ist eine Einrichtung, die für die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen sorgt (bei einem PKW wäre dies die zertifizierte Kfz-Werkstatt). Alle Luftfahrzeuge, die von einer CAMO betreut werden, müssen gemäß einem vom Hersteller festgelegtem Instandhaltungsprogramm gewartet werden. Der Halter muss sich beim Luftfahrtbundesamt melden und bestätigt mit dieser Meldung, dass er die Wartungsvorschriften des Herstellers einhält.

Der Beauftragte für Luftaufsicht des LBM kann anhand des gültigen Lärmzeugnisses vor Ort eine Überprüfung durchführen. Das Lärmzeugnis ist im Luftfahrzeug immer mitzuführen.

### **Einschränkungen des Flugbetriebs des Speyerer Verkehrslandeplatzes durch den Planfeststellungsbeschluss:**

Nach dem PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS für die Verlängerung der Start- und Landebahn des Verkehrslandeplatzes Speyer vom 31.1.2008 wird in der Nachtzeit (22 bis 6 Uhr) der Flugbetrieb auf dem Verkehrslandeplatz Speyer zum Schutz der Nachtruhe nach folgenden Maßgaben beschränkt:

- Pro Monat sind in dem Zeitraum von 22 bis 6 Uhr maximal 30 Flugbewegungen im gewerblichen Luftverkehr oder im Werkverkehr mit in Speyer stationierten Luftfahrzeugen zulässig, wobei pro

Einzelnacht maximal 4 Flugbewegungen und in der Nachtkernzeit (0 bis 5 Uhr) maximal 1 Landung stattfinden dürfen.

- In der Zeit zwischen 22 und 6 Uhr dürfen auf dem Verkehrslandeplatz Speyer strahlgetriebene Flugzeuge nur starten oder landen, wenn nachgewiesen wird, dass die gemessenen Lärmzertifizierungswerte in der Summe mindestens 10 EPNdB (effektiv wahrgenommene Lärmpegel (Effective Perceived Noise) unter der Summe der für sie geltenden Grenzwerte gemäß Anhang 16 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt (ICAO-Abkommen) liegen.
- Propellerflugzeuge mit einer zulässigen Höchstabflugmasse von weniger als 9.000 kg dürfen zwischen 22 und 6 Uhr nur starten und landen, wenn sie mindestens die erhöhten Schallschutzanforderungen i. S. d. § 4 der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung vom 5.1.1999 erfüllen.
- Schubumkehr darf bei Landungen nur dann und in dem Umfang angewendet werden, wie dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist.

Eine Neubewertung der Fluglärmauswirkungen gemäß den Festlegungen des Planfeststellungsbeschlusses musste bislang nicht erfolgen, da der derzeitige Verkehr noch weit unterhalb des prognostizierten und im Planfeststellungsbeschluss bewerteten Fluglärms liegt. Der Planfeststellungsbeschluss geht von einer Flugbewegungszahl im Jahr 2020 von knapp 70.000 aus. Die aktuellen Zahlen der letzten Jahre liegen hingegen bei ca. 30.000 Flugbewegungen pro Jahr, so dass derzeit kein Handlungsbedarf besteht. Der LBM wird aber die weitere Entwicklung beobachten.

### **Einschränkungen des Flugbetriebs des Speyerer Verkehrslandeplatzes durch die Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung:**

Darüber hinaus unterliegt der Flugbetrieb des Verkehrslandeplatzes Speyer zeitlicher Einschränkungen nach der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung, da mehr als 15.000 Flugbewegungen im

vorausgegangenen Kalenderjahr stattgefunden haben. Demzufolge sind Starts und Landungen von propellergetriebenen Flugzeugen und Motorseglern bis zu 9.000 kg höchstzulässiger Startmasse untersagt:

- montags bis freitags vor 7 Uhr, zwischen 13 und 15 Uhr und nach Sonnenuntergang,
- samstags, sonntags und an Feiertagen vor 9 Uhr und nach 13 Uhr.

Die zeitlichen Einschränkungen gelten nicht für propellergetriebene Flugzeuge und Motorsegler, die erhöhten Schallschutzanforderungen entsprechen. Propellergetriebene Flugzeuge und Motorsegler mit einem Baujahr ab 2000 entsprechen erhöhten Schallschutzanforderungen, wenn sie bestimmte Lärmgrenzwerte um mindestens 6 dB(A) bzw. um mindestens 7 dB(A) unterschreiten.

Der LBM – Fachgruppe Luftaufsicht – hat mitgeteilt, dass die Einhaltung der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung durch die örtliche Luftaufsicht sowie die überörtliche Luftaufsicht im Rahmen von unangemeldeten Kontrollen regelmäßig überprüft wird. Da Luftfahrzeuge grundsätzlich nicht entsprechend gekennzeichnet sind, kann nur aus dem mitzuführenden Lärmzeugnis entnommen werden, ob das Luftfahrzeug den erhöhten Schallschutzanforderungen entspricht. Die vor Ort tätigen Beauftragten für Luftaufsicht haben die Verpflichtung, offenkundige Verstöße zu verhindern sowie erfolgte Verstöße zu melden. In diesem Fall wird der Vorgang geprüft und ggf. ein Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen den verantwortlichen Piloten eingeleitet. Auch bei entsprechenden Anzeigen aus der Bevölkerung erfolgt eine Überprüfung.