



KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

Flughafen Frankfurt Main

Fluglärmkommission Frankfurt • Postfach 600727 • 60337 Frankfurt am Main

Vorsitzender

Bürgermeister Thomas Jühe, Raunheim
th.juehe@raunheim.de

StellvertreterInnen

Umweltdezernentin Katrin Eder, Mainz
umweltdezernat@stadt.mainz.de
Oberbürgermeister Patrick Burghardt, Rüsselsheim
Patrick.burghardt@ruesselsheim.de

Geschäftsführerin

Anja Wollert, LL.M.
info@flk-frankfurt.de
Kommission zur Abwehr des Fluglärms
Postfach 60 07 27
60337 Frankfurt am Main
Telefon (069) 97690-788

Datum 20. Mai 2015

Pressemitteilung

230. Sitzung der Fluglärmkommission Frankfurt

Neustrukturierung der Mitgliedschaft in der Fluglärmkommission

Auf der heutigen 230. Sitzung der Frankfurter Fluglärmkommission wurde ein gemeinsam zwischen dem Vorstand der Fluglärmkommission und dem HMWEVL entworfenes Konzept zur Neustrukturierung der Mitgliedschaft in der Fluglärmkommission beraten. Inhaltlich geht es darum, die noch auf den Belastungsprognosen der Ausbauplanung des Frankfurter Flughafens basierende Mitgliedschaftsstruktur an die aktuellen und zu erwartenden Belastungssituationen anzupassen. Die hierdurch wieder auf eine objektive Grundlage gestellten Mitgliedschaftskriterien sollen zudem die Vorgaben der aktuellen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts berücksichtigen, nach welchen Fluglärmkommissionen nach den gesetzlichen Vorgaben des § 32b des Luftverkehrsgesetzes willkürfrei besetzt sein müssen. Das Bundesverwaltungsgericht sieht die Besetzung der Kommissionen im Hinblick auf eine stimmberechtigte Mitgliedschaft von Landkreise nur dann als willkürfrei an, wenn eine besondere Rechtfertigung nachgewiesen wird, wie im Falle der FLK Berlin-Schönefeld als Gegengewicht zur großen Bedeutung der Kommune Berlin. Aufgrund der polyzentrischen Struktur im Rhein-Main-Gebiet konnte auf dieses Argument in der Fluglärmkommission Frankfurt nicht zurückgegriffen werden. Der Vorstand der Fluglärmkommission hat gleichwohl den Vorschlag zur Neustrukturierung konkretisiert und einen Vorschlag für Kriterien zur besonderen sachlichen Rechtfertigung für eine stimmberechtigte Mitgliedschaft von Landkreisen entwickelt. Auch das Hessische Wirtschaftsministerium legt Wert darauf, objektive Kriterien für eine sachliche Rechtfertigung festzulegen. Die Mitglieder der Fluglärmkommission werden nun bis zur nächsten Sitzung im Rahmen einer Arbeitsgruppe die bereits erarbeiteten Kriterien prüfen und ggf. weiterentwickeln und dem letztendlich entscheidenden Wirtschaftsministerium ein Meinungsbild hierzu übermitteln. Entrüstet zeigten sich die Mitglieder über die teilweise sehr unsachliche Diskussion des Themas in der Öffentlichkeit. „Den Mitgliedern der Fluglärmkommission zu unterstellen, der Anlass für die Umstrukturierung der Fluglärmkommission sei auf ein Positionspapier des Flughafenverbandes ADV zurückzuführen, entbehrt nicht nur jeder Grundlage. Die wiederholt und wider besseres Wissen öffentlich gemachte Äußerung diskreditiert das Bündnis der Bürgerinitiativen, das hier offensichtlich bewusst Unfrieden stiften will“, erklärt der Vorsitzende der Fluglärmkommission und Bürgermeister von Raunheim, Thomas Jühe.

Neben der eigenen strukturellen Verfasstheit standen die Umsetzung und das Monitoring des Probetriebs der Lärmpausen im Mittelpunkt der Beratung. Auf der Grundlage der Beratung der Fluglärmkommission im Januar 2015 hatten sich das HMWEVL und die Vertreter der Luftverkehrswirtschaft auf die Durchführung eines Probetriebs von Modell 4 bei Betriebsrichtung 25 (Westbetrieb) ab dem 23. April 2015 geeinigt.



KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

Flughafen Frankfurt Main

Nach den bisherigen Erfahrungen von knapp einem Monat Probetrieb kann davon ausgegangen werden, dass die Anwendung stabil verläuft. „Für die Betroffenen ist es wie bereits beim bisherigen DROps-Konzept besonders wichtig, dass die Anwendung der Lärmpausen vorhersehbar ist und verlässlich umgesetzt wird“, erklärte die stellvertretende Vorsitzende und Umweltdezernentin aus Mainz, Katrin Eder. „Die Mitglieder der Fluglärmkommission begrüßen es nach den positiven Erfahrungen der vergangenen Jahre sehr, dass das bisherige DROps-Konzept in der morgendlichen Nachtrandstunde ab um 5:00 Uhr nun zumindest bei Betriebsrichtung 07 doch weiter fortgesetzt wird“, so Eder weiter.

Vorgestellt wurden weiter das FFR-Monitoring-Konzept für den Probetrieb der Lärmpausen sowie für das ebenfalls von der Fluglärmkommission geforderte fortgesetzte FFR-Monitoring zum geänderten Cutback-Setzen der Lufthansa. Das Lärmpausen-Monitoring wird nach dem vorgestellten Entwurf insgesamt aus drei Teilen bestehen und auch einen Teil zur Evaluierung der tatsächlich wahrnehmbaren Wirkung der Lärmpausen beinhalten:

- einer **statistischen Auswertung zur Anwendungshäufigkeit**: Auf der Internetseite des UNH wird täglich getrennt nach morgendlicher und abendlicher Nachtrandstunde ausgewertet, ob das Lärmpausenkonzept am Vortag tatsächlich angewendet oder aus welchen Gründen ausnahmsweise ausgesetzt wurde. Nach Ablauf des Probetriebs werden alle tagesaktuellen Auswertungen in einer monatsweisen Auswertung zusammen geführt.
- einer **Auswertung von Messwerten**: Ausgewertet werden die Dauerschallpegel des gesamten bestehenden Messstellennetzes über den Gesamtzeitraum des Lärmpausen-Probetriebs. Darüber hinaus werden die Messwerte an 4-5 typischen Lärmpausen-Mustertagen verglichen.
- einem **sog. Wahrnehmungs- und Wirkungsmonitoring**: Es handelt sich um eine begleitende Untersuchung mit dem Ziel, das subjektive Ent- / Belastungsempfinden der Betroffenen durch Lärmpausen zu erfassen. In einem ersten Schritt soll eine bestimmte Anzahl von qualitativen Fokusgruppen durchgeführt werden, um verallgemeinerbare Aussagen zur Wirkung von Lärmpausen zu gewinnen. Basierend auf diesen Erkenntnissen kann optional in einem zweiten Schritt eine telefonische quantitative Breitenbefragung durchgeführt werden.

Die Mitglieder der Kommission dankten den Vertretern der DFS und der Fraport AG für ihr engagiertes Vorantreiben eines SESAR-Forschungsprojektes, in dessen Rahmen am Flughafenstandort Frankfurt im Zeitraum von März bis Oktober 2016 satellitengestützte Anflüge auf GBAS-basis getestet werden sollen. „Mit dem innovativen RF-Leg-Verfahren können Kurven künftig genauer geflogen werden mit der Folge, dass sich der für den Präzisionsanflug notwendige Endanflug deutlich verkürzen lässt und hierdurch Siedlungsgebiete leichter als bisher umflogen werden können“, erklärte der stellvertretende Vorsitzende der Fluglärmkommission und Oberbürgermeister aus Rüsselsheim Patrick Burghardt, das Potential dieser Testflüge. „Zwar werden die Testflüge nach Abschluss des Forschungsprojektes wieder ausgesetzt und auf ihre Wirkungen, Optimierungspotential und Implementierbarkeit im täglichen Betrieb hin geprüft. Es ist dabei auch nicht zu erwarten, dass ein solches Verfahren am Flughafen Frankfurt in absehbarer Zeit ganztagig eingeführt werden kann. Allerdings zeigen die Aktivitäten von DFS und Fraport AG, dass am Flughafenstandort Frankfurt das Potential satellitengestützter Navigation erkannt und konsequent abverlangt wird“, so Burghardt weiter. Neben Frankfurt wird das satellitengestützte Anflugverfahren zusätzlich nur noch in Bremen und Zürich getestet, da nur an diesen Standorten bodenseitig bereits die notwendigen GBAS-Stationen installiert sind.

Detailliertere Informationen zu allen Themen entnehmen Sie bitte den Präsentationen auf unserer Internetseite www.flk-frankfurt.de (linke Spalte unter Sitzungen).

Anja Wollert, LL.M.

Geschäftsführerin der Kommission zur Abwehr des Fluglärms, Frankfurt