



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 6. Juli 2016

Pressemitteilung

236. Sitzung der Fluglärmkommission Frankfurt

Satellitengestützte Navigationstechnik flächendeckend einführen!

Die Mitglieder der Fluglärmkommission fordern seit Jahren die Einführung satellitengestützter Navigationsverfahren. Diese modernen Verfahren ermöglichen lärmärmeres Fliegen, indem höher angeflogen und genauer navigiert werden kann mit der Folge, dass Siedlungsgebiete besser umflogen werden können. Die Umsetzung dieser jahrelangen Forderung in der Praxis gestaltet sich jedoch sehr langwierig, weil gleichzeitig Fortschritte auf drei Ebenen erreicht werden müssen: die Bereitstellung der erforderlichen Technik am Boden, die entsprechende Ausrüstung an Board der Flugzeuge und die Entwicklung von Flugverfahren, die auf dieser Technik basieren.

Nachdem die Fraport AG und die DFS bereits im September 2014 die Ausrüstung am Boden für GBAS-Verfahren geschaffen hatten, stellte die DFS den Mitgliedern der Kommission auf der heutigen Sitzung das erste lärmärmere Anflugverfahren auf GBAS-Basis zur Beratung vor: Die Anhebung des Anfluggleitwinkels von 3,0 auf 3,2 Grad auf der Südbahn. Die Erfahrungen mit dem bereits auf der Landebahn Nordwest mithilfe eines zweiten ILS (Instrumentenlandesystem) eingeführten höheren Anfluggleitwinkels von 3,2 Grad waren - wie zu erwarten war - durchweg positiv, je nach Standort der Messstation und Flugzeugtyp reduzierten sich die Maximalpegel unter dem Anflugpfad um 0,5 bis 1,5 dB(A). Bei einer Gegenstimme und einer Enthaltung begrüßten die Mitglieder der Fluglärmkommission ausdrücklich die Umsetzung ihrer Forderung, auch auf der Südbahn dieses lärmärmere Anflugverfahren einzuführen.

Der größte bestehende Hemmschuh für eine flächendeckende Einführung solcher innovativer Flugverfahren ist jedoch die Ausrüstung der Flugzeuge mit genauerer und satellitengestützter Technik. Hintergrund ist, dass am hoch komplexen größten Flughafen Deutschlands Flugverfahren nur dann in der Praxis tatsächlich umgesetzt werden können, wenn die ganz überwiegende Zahl der Flugzeuge diese auch anwenden können, da Mischverkehre eine flüssige Abwicklung des Flugbetriebs nicht gewährleisten können. Auf der Grundlage eines Antrags der Stadt Offenbach forderte die ganz überwiegende Mehrheit der Kommissionsmitglieder deshalb, die Ausstattung der am Flughafen Frankfurt operierenden Flugzeuge mit moderner Navigationstechnik verbindlich vorzuschreiben. Sowohl das Wirtschaftsministerium als auch die DFS und das BAF wurden aufgefordert zu prüfen, auf welche Weise dies umgesetzt werden kann, z. B. durch eine Änderung der Betriebsgenehmigung bzw. der sog. Ausrüstungsverordnung (FSAV). Darüber hinaus wurden alle Verantwortungsträger aufgefordert, eine Erhöhung der boardseitigen GBAS-Ausrüstungsquote aktiv zu unterstützen und ggf. mit – auch finanziellen - Anreizen zu fördern. „Wir fordern insbesondere auch die Fluggesellschaften auf, bei der Modernisierung ihrer Flugzeugflotte eine Nachrüstung mit bzw. Freischaltung der serienmäßig eingebauten GBAS-Technik vorzunehmen und stärker als bisher den Lärm-Benefit z. B.



KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

Flughafen Frankfurt Main

aufgrund des jetzt möglichen höheren Anfliegens in ihre wirtschaftlichen Betrachtungen einzubeziehen. Für die Akzeptanz des Flughafens in der Region ist die Gewissheit, dass die Verantwortlichen alles tun, um den Lärm auf das unvermeidbare Maß zu reduzieren, von besonderer Bedeutung“, betonte die stellvertretende Vorsitzende und Umweltdezernentin aus Mainz, Katrin Eder.

Im Jahr 2015 hatte die DFS die Fluglärmkommission um Beratung einer Änderung des bis dahin bestehenden geographischen Abdrehpunktes (LISKU, östlich von Wiesbaden) auf der Südumfliegung gebeten. Anlass für die Änderungen war eine aus Sicherheitsgründen notwendige Entflechtung des Kreuzungspunktes des nördlichen Gegenanflugs und der Südumfliegung bei Westbetrieb. Die Fluglärmkommission empfahl damals, dass Abdrehvorgänge, also das Verlassen der eigentlichen Flugroute in Richtung des Flugziels) auch bereits ab dem Punkt ROXAP (Ende der südlichen Kurve der Südumfliegung) vorgenommen werden können. Dabei sollten aber in der Regel Höhen von 10.000 Fuß erreicht sein (Zielvorgaben), 9.000 Fuß durften (außer aus Sicherheitsgründen) nicht unterschritten werden. Das vom FFR vorgestellte Monitoring ergab nun, dass nur 27% der Flugzeuge die neue Abdrehmöglichkeit nutzte, davon waren 95% in einer Höhe von über 10.000 Fuß. Diese Vorgaben der Fluglärmkommission waren damit erfüllt. Nach einer ersten überschlägigen Einschätzung der DFS konnte mit der Maßnahme auch das aus Sicherheitsgründen von der DFS vorgetragene Ziel, die Anflüge von den Abflügen besser zu separieren, erfüllt. Dieser Punkt soll durch die DFS noch einmal validiert werden. Darüber hinaus wurde die DFS gebeten zu prüfen, ob das frühere Abdrehen der Flugzeuge tatsächlich immer aufgrund des dargestellten Sicherheitsproblems durchgeführt wurde.

Zur mangelnden Spurtreue auf der Südumfliegung insbesondere des Flugzeugtyps B 747-800 trug auch die Fluglärmschutzbeauftragte den aktuellen Sachstand der Problemlösung vor. Der bereits in mehreren Sitzungen beratene abweichende Kurvenflug dieses Flugzeugtyps führt dazu, dass diese Flugzeuge anders als vorgesehen (aber immer noch im rechtlich ordnungsgemäßen Rahmen) direkt über die besiedelten Bereiche von Trebur und Mainz-Laubenheim fliegen. Die Fluglärmschutzbeauftragte erläuterte, dass in enger Kooperation zwischen der DFS, der Lufthansa und dem HMWEVL verschiedene Lösungsvorschläge geprüft worden seien. Geschwindigkeitsbegrenzungen hätten zwar zunächst plausibel geklungen, allerdings hätten Versuche im Flugsimulator gezeigt, dass sie das Problem nicht beseitigen können, teilweise hätte sich die Spurtreue sogar noch verschlechtert. Vor diesem Hintergrund werde weiter an einer Lösung auf der Grundlage einer Verfahrensänderung mit Hilfe von sog. RF-legs gearbeitet, d. h. anstelle des Überfliegens von Wegpunkten das Abfliegen eines Kreisbogens vorzusehen. „Wir bedanken uns für die Bemühungen aller Beteiligten, die mit großem Engagement an der Lösung des Problems arbeiten. Die Spurtreue im Kurvenflug ist jedoch nicht nur in der südlichen Kurve der Südumfliegung ein Problem. Auch Rüsselsheim und Nauheim werden durch das Überschießen einiger Flugzeuge erheblich mehr von Fluglärm belastet, als nach dem Flugverfahren eigentlich vorgesehen. Wir erwarten, dass die DFS nach Abschluss des Gerichtsverfahrens vor dem VGH Kassel auch die von Rüsselsheim und Nauheim gemeinsam beantragte häufigere Nutzung der Nachtflugroute bzw. Verschiebung des ersten Teilstücks der Südumfliegung in Richtung Osten ernsthaft auf ihre betriebliche Umsetzbarkeit hin prüft“, unterstrich der stellvertretende Vorsitzende und Oberbürgermeister aus Rüsselsheim, Patrick Burghardt.

Die Geschäftsführerin informierte die Mitglieder schließlich über das Urteil des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg vom 3.5.2016, in dem Anwohnern im Schutzbereich des Flughafens BER nach dem dort geltenden Planfeststellungsbeschluss ein Anspruch auf Lüftungsplanung zugesprochen wurde. Erörtert wurde hierbei auch die mögliche Übertragbarkeit dieser Rechtsauffassung auf das Bundesgebiet. Bisher wird Anwohnern in der Nachtschutzzone nach dem Fluglärmschutzgesetz in Bezug auf die Lufthygiene nach allgemeiner Auffassung lediglich ein Belüfter zugestanden. Mit dem Urteil und der Interpretation des OVG Berlin-Brandenburg stellt sich jedoch die Frage, ob der Gesetzgeber mit seiner Formulierung von „Belüftungseinrichtungen“ ganz allgemein eine ausreichende Lüftung und damit die Be- und Entlüftung meinte. „Die Frage nach der Abluftführung, welche bei immer stärker wärme- und schallisolierten Häusern zunehmend Bedeutung erlangt, wird bislang völlig ausgeblendet. Unter den kommunalen Mitgliedern bestand deshalb Einigkeit, dass das Thema in den FLK-Forderungskatalog für die Revision des



KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

Flughafen Frankfurt Main

Fluglärmenschutzgesetzes im Jahr 2017 aufgenommen und insoweit eine Klarstellung eingefordert werden sollte“, erklärte der Vorsitzende Thomas Jühe, der auch Bürgermeister von Raunheim ist.

Detailliertere Informationen zu allen Themen entnehmen Sie bitte den Anlagen sowie 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