



# 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](mailto:th.juehe@raunheim.de)

### StellvertreterInnen

Umweltdezernentin Katrin Eder, Mainz  
[umweltdezernat@stadt.mainz.de](mailto:umweltdezernat@stadt.mainz.de)  
Oberbürgermeister Patrick Burghardt, Rüsselsheim  
[Patrick.burghardt@ruesselsheim.de](mailto:Patrick.burghardt@ruesselsheim.de)

### Geschäftsführerin

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

## Pressemitteilung

241. Sitzung der Fluglärmkommission Frankfurt

Datum 21. Juni 2017

## Fluglärm begrenzen: Kommission begrüßt Modell zur Lärmobergrenze im Landesentwicklungsplan als Einstieg in nachhaltig wirksamen Lärmschutz

Die Kommission hatte in ihrer 241. Sitzung über die geplante Änderung des Landesentwicklungsplanes 2000 (LEP) zu beraten. Darin enthalten sind wichtige Aussagen zu Flugbetrieb und Fluglärm am Frankfurter Flughafen. Für die Mitglieder ergibt sich durch die Ergebnisse der NORAH-Studie eine veränderte Ausgangslage für die Landesplanung. So stellen die in der Studie festgestellten Krankheitsrisiken durch Fluglärm wie z. B. Depressionen für die Mehrheit der Mitglieder der Kommission einen nunmehr bewiesenen Grund dar, über eine Lärmobergrenzenregelung den Fluglärm zu begrenzen und perspektivisch zu verringern.

Auch der im LEP-Entwurf enthaltene Lärmminimierungsplan, der in einem 5-Jahres-Rhythmus angepasst werden soll, wird ausdrücklich begrüßt. „Wir halten es für den richtigen Schritt, eine Lärmobergrenzenregelung in den Landesentwicklungsplan aufzunehmen und unterstützen daher diese Bemühung uneingeschränkt. Darüber hinaus erscheint aber auch ergänzend eine bundesgesetzliche Verankerung geboten. Ob eine Lärmobergrenze auch in den Planfeststellungsbeschluss integriert werden sollte, wäre noch zu prüfen“, wertet Thomas Jühe, der Vorsitzende der Kommission, das von der Landesregierung eingeleitete Verfahren.

Über die gleichfalls im LEP-Entwurf enthaltene Thematik der Siedlungsbeschränkung wollen die in der Fluglärmkommission vertretenen Gemeinden, Städte und Kreise zunächst aber noch intensiv beraten. Dabei geht es weniger um die Vorschläge der Landesregierung als vielmehr um eine nachvollziehbare und einheitliche Grundhaltung der Kommunen zu der schwierigen Frage, wie zwischen Siedlungsdruck und dem Schutz vor Fluglärm richtig abzuwägen ist.

Aufgrund geänderter Formulierungen zum Schutz der Nachtruhe und zur Bedeutung und Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens im LEP-Entwurf befürchten einzelne Mitglieder eine Verschlechterung des Nachtlärmschutzniveaus. „Trotz der auf der heutigen Sitzung seitens der Vertreter des Wirtschaftsministeriums vorgetragenen Beteuerungen, dass mit den Änderungen keinesfalls eine Verschlechterung des Schutzniveaus der gesetzlichen Nacht beabsichtigt sei, halten viele Mitglieder die vorgeschlagenen Formulierungen mindestens für erläuterungsbedürftig. Es wurde daher gefordert, dass die bisherigen höchstrichterlich bewährten Formulierungen beizubehalten sind“, fasste der Vorsitzende die Diskussion zusammen.



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

## Flughafen Frankfurt Main

Die Kommission befasste sich weiter mit dem Thema Abflugverfahren. Um die Komplexität zu reduzieren und damit die Sicherheit zu erhöhen, will die DFS auf (fast) allen bestehenden Abflugstrecken eine einheitliche Geschwindigkeitsvorgabe von 220 Knoten etablieren. Hierdurch soll erreicht werden, dass nachfolgende Flugzeuge den (Sicherheits)Abstand zu vorausfliegenden nicht mehr verringern können. Die Vorgabe gilt bereits auf der Mehrzahl der Abflugstrecken und soll nun auch auf fast alle noch fehlenden ausgedehnt werden (Ausnahme Südumfliegung mit 200 Knoten). Weiter vorgestellt wurden Erkenntnisse des geänderten Cutback-Setzens an anderen Flughafen-Standorten (Hamburg und Berlin). Vergleichende Messungen führten an beiden Standorten unter dem Flugpfad im absoluten Nahbereich zu leicht erhöhten Messwerten. Seitlich des Flugpfades ist hingegen mit leichten Verbesserungen zu rechnen. „Die Kommission hielt an ihrer Forderung fest, dass – entsprechend der konkreten Besiedlungsstruktur unter den Abflugrouten – das jeweils lärmärmste Flugverfahren zur Anwendung gelangen muss“, erklärt der stellvertretende Vorsitzende und Oberbürgermeister von Rüsselsheim am Main, Patrick Burghardt. „Wir fühlen uns durch die Erkenntnisse an anderen Standorten bestätigt und wollen – darauf begründet – noch einmal eine entsprechende Initiative entwickeln“, kündigt Burghardt weiter an.

Mit Bedauern stellt die Kommission noch einmal fest, dass die amtierende Bundesregierung – anders als im Koalitionsvertrag angekündigt – bis zum Ablauf der Legislaturperiode keinerlei Verbesserungen des Fluglärmschutzes bewirkt hat. Vor diesem Hintergrund berieten die Mitglieder, wie - unabhängig von einer gesetzlichen Anpassung – die Einbindung der Betroffenen bei lärmverlagernden Maßnahmen verbessert werden kann. Vom Vorsitzenden vorgestellt wurden aktuelle Überlegungen für ein gemeinsam von Fluglärmkommission und Forum Flughafen und Region durchzuführendes Konsultationsverfahren. Dessen Ergebnisse sollen dann in die Beratung der Gremien einfließen. Diese Überlegungen sollen bis zur nächsten Sitzung noch weiter ausgearbeitet und auf dieser Grundlage abschließend beraten werden. „Wir fordern seit langem eine verbesserte Einbindung der direkt Betroffenen. Wenn uns der zuständige Gesetzgeber nicht mit verbindlichen Vorgaben hilft, müssen wir es selbst tun!“, sagt die stellvertretende Vorsitzende, Katrin Eder, die auch Umweltdezernentin von Mainz ist.

Den Mitgliedern schriftlich berichtet wurde schließlich das Prüfergebnis der DFS zum sog. Point-Merge-System. Dieses wurde als Lärminderungsmaßnahme in der „Allianz für Lärmschutz“ im Jahr 2012 zur Prüfung und Einführung vorgesehen und teilweise mit sehr hohen öffentlichen Erwartungen an das Lärminderungspotential verknüpft. Nach umfangreichen Prüfungen des Systems kam die DFS jetzt zu dem Ergebnis, dass es sich nicht für eine Einführung am Flughafen Frankfurt eignet. Ursache hierfür seien vor allem betriebliche Gründe. So würde das hohe Verkehrsaufkommen am Standort Frankfurt auch besonders große Kreisbögen notwendig machen. Diese seien u. a. aufgrund des militärischen Übungsgebietes im Südwesten des Flughafens und der Nähe zu anderen Flughäfen jedoch kaum darstellbar. Auch mit dem Verfahren müsse für die erforderliche flexible Abwicklung des Verkehrs das bestehende Transition-System zusätzlich beibehalten werden. Im Nahbereich würden sich mithin keinerlei Fluglärm-Reduzierungen durch CDO-Einflüge innerhalb der Kreisbögen auf den Endanflug ergeben. Aber auch in größeren Entfernungen seien keine Lärmreduzierungen erkennbar, weil die Kreisbögen immer im dicht besiedelten Rhein-Main-Gebiet liegen würden. Der Vorsitzende erklärt hierzu: „Die Ausführungen der DFS sind zwar nachvollziehbar. Es ist jedoch bedauerlich, dass die Maßnahme bereits vor der notwendigen technischen Vorprüfung als Heilsbringer für das Rhein-Main-Gebiet angepriesen und den Betroffenen damit umsonst Hoffnungen gemacht wurde.“ Das Thema wird auf der nächsten Sitzung noch einmal mündlich erläutert.

Als nachrückendes Vorstandsmitglied für den auf der heutigen Sitzung verabschiedeten ehemaligen Ersten Stadtrat der Stadt Mörfelden Walldorf, Franz-Rudolf Urhahn, wurde heute der Stadtrat Paul-Gerhard Weiß, Vertreter der Stadt Offenbach, gewählt.

Detailliertere Informationen zu allen (weiteren) Themen entnehmen Sie bitte den Anlagen sowie den Präsentationen auf unserer Internetseite [www.flk-frankfurt.de](http://www.flk-frankfurt.de) (linke Spalte unter Sitzungen).

Anja Wollert, LL.M.

Geschäftsführerin der Kommission zur Abwehr des Fluglärms, Frankfurt