



# 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  
[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

**Datum: 11. September 2013**

## Pressemitteilung

### 222. Sitzung der Fluglärmkommission Frankfurt

## Fluglärmwirkungen müssen wesentliche Grundlage für Flugroutenentscheidungen bleiben!

Auf der heutigen 222. Sitzung der Fluglärmkommission wurde zunächst eingehend das Urteil des VGH Kassel zur Südumfliegung vom 3.9.2013 diskutiert. Dabei waren die Mitglieder der Auffassung, dass vor einer Befassung mit einzelnen Szenarien zur Routenführung zunächst die Urteilsbegründung abgewartet werden müsse, die in etwa zwei Wochen erwartet wird. Vorbehaltlich dieser Gründe ist nach Auffassung des Direktors des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung, Prof. Dr. Nikolaus Herrmann, im Hinblick auf die Ausführungen der mündlichen Verhandlung zu erwarten, dass das Thema Lärm zukünftig erst nachrangig in die Beurteilung der Verfahrensplanung einbezogen werden müsse. Der Vorsitzende der Fluglärmkommission und Bürgermeister von Raunheim, Thomas Jühe, machte hierauf deutlich, wie wichtig es sei, gegen eine solche für die Fluglärm betroffenen besonders wichtige geänderte Ausgangslage vorzugehen, und Nichtzulassungsbeschwerde vor dem Bundesverwaltungsgericht einzulegen. Kontrovers zwischen den Mitgliedern diskutiert wurde die Frage, ob ein möglicher Wegfall der Südumfliegung die Grundlagen des Planfeststellungsbeschlusses angreifen könnte. Unter Verweis auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts machte Prof. Herrmann hierzu jedoch deutlich, dass die Abwägung dann weiter bestand habe, wenn kein ganz wesentliches Abweichen nach Art und Umfang der Lärmbetroffenheit durch eine neue Flugroute erzeugt werde.

Losgelöst von dieser aktuellen Frage befasste sich die Fluglärmkommission mit zahlreichen weiteren Beratungsthemen, die jeweils mit einer Empfehlung der Fluglärmkommission verabschiedet wurden (nähere Informationen zu den Einzelmaßnahmen entnehmen Sie bitte den einzelnen Präsentationen):

- a) Die Deutsche Flugsicherung wird am 4.10.2013 in Zusammenarbeit mit der Condor und der Fraport AG einzelne Testflüge mit erhöhtem Anflugleitwinkel von 4,5 Grad und 4-5 nautische Meilen vor dem Aufsetzpunkt übergehend auf den normalen Anflugleitwinkel von 3,0 Grad bzw. 3,2 Grad auf die Landebahn Nordwest vornehmen. Es handelt sich um einen wichtigen Testbetrieb im Forschungsstadium (Auftraggeber FFR), der immer von der



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

## Flughafen Frankfurt Main

Fluglärmkommission gefordert und nun auf seine Machbarkeit getestet wird. Die Testflüge werden durch ein Monitoring des FFR begleitet.

- b) Die Eindrehvorgänge im abhängigen (versetzten) Betrieb werden ab 17.10.2013 auch im Süden auf 5.000 Fuß angehoben (erste Stufe für eine zukünftige Verlängerung des ILS), bisher betrug die Eindrehhöhe im Süden 4.000 Fuß. Auch diese Maßnahme ist auf einen Beschluss der Fluglärmkommission zur Anhebung der Gegenanflüge und in der Folge auch der Eindrehvorgänge, veranlasst durch den Main-Kinzig-Kreis, zurück zu führen und wurde von den Mitgliedern der Fluglärmkommission begrüßt. Die Maßnahme wird zunächst in einem Probetrieb eingeführt und ebenfalls durch ein Monitoring des FFR begleitet.
- c) Die Führung der Südosttransition soll aus Sicherheitsgründen zum 3. Quartal 2014 angepasst werden. In einem positiven Nebeneffekt entstehen hierdurch weniger Lärmbelastungen, da weniger Lärmbetroffene überflogen werden.

Von der DFS aufgeklärt wurde zur Frage der möglichen missbräuchlichen Nutzung der Nordwestabflugrouten, bei welchen die Piloten selbst eine Einschätzung darüber abgeben, ob sie die Vorgaben der Südumfliegung einhalten können, oder stattdessen die deutlich kürzeren Nordwestabflüge nutzen. Insoweit versicherte die DFS anhand statistischer Auswertungen, dass der von einigen Bürgerinitiativen vermutete Missbrauch dieser Vorgehensweise nicht bestehe. Losgelöst davon habe die DFS selbst auch gar keine rechtliche Handhabe, da die Verantwortung in diesem Bereich beim Luftfahrzeugführer liege.

Aufgrund der nach Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest ausgetragenen Kontroversen über die Lärmbelastungswirkungen der verschiedenen Betriebsrichtungen (BR 25 = Westbetrieb; BR 07 = Ostbetrieb) hat das Forum Flughafen und Region umfängliche Auswertungen zur aktuellen Belastungssituation vorgenommen, die in der Fluglärmkommission vorgestellt wurden. Dabei war erkennbar, dass die Betriebsrichtung 07 aufgrund der unterschiedlichen Besiedlungsstruktur westlich und östlich des Flughafens deutlich stärkere Fluglärmbelastung hervorruft. Beispielsweise liegt die Besiedlung von Frankfurt mit den Stadtteilen Niederrad und Sachsenhausen etwa doppelt so weit vom Flughafen entfernt wie Flörsheim und Raunheim. Entgegen der öffentlichen Wahrnehmung ergibt sich aufgrund der belastenden Abflugrouten für die Stadt Frankfurt sogar eine höhere Fluglärmbelastung bei Ostbetrieb, also bei BR 07. Die Neubelastung im Süden der Stadt nach Inbetriebnahme der Nordwestlandebahn hatte verschiedentlich zu dem Eindruck geführt, der Westbetrieb löse eine höhere Betroffenheit aus.

Wichtig sind diese Erkenntnisse u. a. für die Frage, wie mit der bestehenden Rückenwindkomponente für den Frankfurter Flughafen umzugehen ist. Je nach Betroffenheit gibt es diesbezüglich unterschiedliche Forderungen für die nun eine neue Entscheidungsgrundlage geschaffen wurde.

Schließlich stellte die Fraport ein neues Konzept zum Monitoring der im Planfeststellungsbeschluss verbotenen permanenten Schubumkehr über die Stufe Leerlauf hinaus vor. Diese Vorgabe kann bisher nicht überprüft werden. Die Fraport ist insoweit wieder weltweit Vorreiter in der Entwicklung neuer Methoden.

Weitere Themen entnehmen Sie bitte unserer Internetseite / Sitzungen.

Thomas Jühe

Vorsitzender der Kommission zur Abwehr des Fluglärms, Frankfurt