



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 24. September 2014

Pressemitteilung

227. Sitzung der Fluglärmkommission Frankfurt

Fluglärmkommission einigt sich auf Prüfkriterien für Lärmpausen

Auf der heutigen 227. Sitzung der Frankfurter Fluglärmkommission einigten sich die Mitglieder auf Kriterien, nach welchen die von Staatsminister Tarek Al-Wazir am 12.9.2014 vorgestellten Lärmpausen-Modelle geprüft werden sollen. Die bisher dargestellten ersten Lärmberechnungen durch das Umwelt- und Nachbarschaftshaus können lediglich als erste Orientierungshilfe für eine Beurteilung der Modelle herangezogen werden, da sie insbesondere den eigentlichen Pausen-Effekt nicht abbilden.

„Für eine quantitative und qualitative Beurteilung des Lärmpausen-Effekts brauchen wir Berechnungen zu den einzelnen Nachtrandstunden, und zwar getrennt nach Betriebsrichtung. Nur so kann erkennbar werden, wie sich die Modelle und deren Untergruppen auf die Bewohner auswirken und ob andere Kombinationen oder Ergänzungen bessere Effekte versprechen, erklärte der Vorsitzender der Kommission und Bürgermeister aus Raunheim, Thomas Jühe. „Geklärt werden muss zudem, wie die Modelle auf die bereits bisher besonders hoch von Fluglärm Betroffenen wirken und welche Bedeutung dem Vertrauensschutz der Bürger in das dem Planfeststellungsbeschluss zu Grunde liegende Betriebskonzept zukommt. Danach waren lediglich 4% der Landungen auf der Centerbahn vorgesehen, und dies auch nur in Ausnahmesituationen“, betonte Patrick Burghardt, stellvertretender Vorsitzender und Oberbürgermeister aus Rüsselsheim.

„Gedanken machen müssen wir uns auch um die Nachhaltigkeit der Modelle: Macht es beispielsweise Sinn, die Anwohner unter einer Landebahn von 5:00 bis 6:00 Uhr aufzuwecken, um dann ab 6:00 Uhr auf eine andere Bahn zu wechseln und diese Anwohner auch noch in den morgendlichen Stunden zu belästigen? Können die Modelle mit anderen Maßnahmen wie dem Segmented Approach oder DROps Early Morning momentan oder zukünftig kombiniert und die erkannten Effekte hierdurch verstärkt bzw. abgemildert werden? Selbstverständlich schauen wir uns in diesem Zusammenhang auch an, wie die Modelle in einem erweiterten Kontrollgebiet wirken, um nicht beabsichtigte Effekte auch außerhalb des eigentlichen Indexgebietes erkennen und in die Beurteilung einbeziehen zu können“, hob die stellvertretende Vorsitzende und Umweltdezernentin aus Mainz, Katrin Eder, hervor.



KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

Flughafen Frankfurt Main

Ergänzende Berechnungen sollen nun im Rahmen einer gemeinsamen Arbeitsgruppe mit dem Forum Flughafen und Region durchgeführt und der Beurteilung der Gremien zu Grunde gelegt werden.

Ein weiterer Schwerpunkt der Beratung waren Auswertungen zur Betriebsrichtungsverteilung und zur Nutzung der Nordwest-Abflugrouten. In den vergangenen Monaten hatte es zu beiden Themen Verunsicherungen der Bevölkerung im Hinblick auf die korrekte Anwendung der Vereinbarungen und Regeln seitens der DFS gegeben.

Die Auswertung der Betriebsrichtungsprognose ergab, dass die Abweichungen der auf den Windverhältnissen und anderen Parametern beruhenden Prognose des Umwelt- und Nachbarschaftshauses von der tatsächlich von der DFS gewählten Betriebsrichtung bei unter 1% lagen. Die Mitglieder sahen vor diesem Hintergrund keinen Anlass von einem systematischen Abweichen der DFS auszugehen. Die Kommission unterstrich auch im Hinblick auf frühere Beschlüsse ihre Erwartungshaltung an die DFS, bei Abweichungen aufgrund besonderer Situationen sehr zeitnah die Öffentlichkeit zu informieren und hierbei eng mit dem UNH zusammenzuarbeiten, welches das Prognosesystem im Internet zur Verfügung stellt.

Die Weiternutzung der bisherigen Nordwest-Abflugstrecken, welche größtenteils im Rahmen eines Stufenplanes bis zum Jahr 2016 auf die Südumfliegung übergehen sollten, führte insbesondere bei großen drei- und vierstrahligen Flugzeugen der Kategorien Heavy und Super, wie z. B. Boeing 747 oder Airbus 380, zu Verärgerung in der Bevölkerung. Ursache ist eine Ankündigung im Rahmen der Einführung der 2. Stufe des Stufenplans im September 2012, nach welcher die genannten Flugzeugtypen die Südumfliegung nutzen sollten. Die Gründe für die Nutzung der Nordwest-Abflugstrecken reichen nach Auskunft der DFS neben den regulären Nutzungen nach dem aktuellen Stufenplan von der nachträglich eingeführten Maßnahme „Flugplanoptimierung“ (Verlagerung der Flüge von der Centerbahn und der Startbahn West auf die Nordwest-Abflugstrecken zur Einhaltung des Nachtflugverbots) über Wettergründe bis zu Pilotenrückmeldungen, bestimmte technische Anforderungen auf Alternativstrecken nicht erreichen zu können. Die Kommission bestand darauf, dass die DFS eine systematische Nutzung der Nordwest-Abflugstrecken auf Wunsch von Piloten verhindert. Weiter wurden die DFS und das UNH gebeten zu prüfen, ob zumindest für den Teilbereich der aus Wettergründen notwendigen Verlagerung der Flüge zeitnahe Hinweise auf der Internetseite des UNH möglich 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