



Protokoll 240. Sitzung

Uhrzeit: 9:00-13:00 Uhr

Ort: Rathaus Raunheim, Bürgersaal

Anwesend:

Doris Hofmann
Elisabeth Straßer
Roland Rossa
Wolfgang Kollmeier
Claudia Jäger
Günter F. Döring
Claudia Heß
Barbara Akdeniz
Rainer Seibold
Michael Antenbrink
Christa Michel
Thies Puttnins-von Trotha
Klaus Rinecker
Birgit Leinweber-Richter
Karl Heinz Spengler
Halil Öztas
Ernst-Willi Hofmann
Manfred Ockel
Ralf Sachtleber
Ricarda Schmelzer
Heinz-Peter Becker
Erika Sickenberger
Jan Fischer
Walter Winter
Dieter Faulenbach da Costa
Gregory Knop
Thomas Jühe
Norbert Schaffner
Reinhold Schmidt
Reinhard Ebert
Carsten Sittmann
Ralf Möller
Dr. Alexander Theiss
Dirk Treber
Dr. Berthold Fuld
Walter Emmerling
Andreas Ritter
Mathias Brendle

Mitglieder und Stellvertreter:

Landkreis Darmstadt-Dieburg
Landkreis Groß-Gerau
Main-Kinzig-Kreis
Main-Taunus-Kreis
Landkreis Offenbach
Rheingau-Taunus-Kreis
Bischofsheim
Darmstadt
Erzhausen
Flörsheim
Frankfurt am Main
Ginsheim-Gustavsburg
Griesheim
Hanau
Hattersheim
Heusenstamm u. a.
Hochheim
Kelsterbach
Maintal
Mainz
Mörfelden-Walldorf
Mühlheim
Nauheim
Neu-Isenburg
Offenbach
Pfungstadt
Raunheim
Riedstadt
Roßdorf
Rüsselsheim
Trebur
Weiterstadt
AG Hessischer IHKs
Bundesvereinigung gegen Fluglärm – überörtl. Vertr.
Bundesvereinigung gegen Fluglärm – örtl. Vertr.
Condor Flugdienst GmbH
Deutsche Lufthansa AG
Fraport AG

Weitere Sitzungsteilnehmer:

Alexander Braun (UNH, FFR), Olaf Glitsch (DFS), Daphne Goldmann (Fraport AG), Dr. Nils Kaienburg (BAF), Verena Kastlan (BAF), Günter Lanz (UNH), Dr. Matthias Lochmann

(HLNUG), Reiner Lux (Bayerische Staatsregierung), Gunther Möller (HMUKLV), Sibylle Rau (DFS), Alexander Scheid (HMWEVL), Bernd Speer (Bgm. Eichwalde), Holger Trodt (Regierungspräsidium Darmstadt), Astrid Tschann (Darmstadt), Kurt Velan (DFS), Andreas Völckel (DFS), Torsten Volkert (HMWEVL), Horst Weise (DFLD), Bettina Winter (Rh.-Pf. MWVLW), Anja Wollert (FLK), Christian Zwiener (DFS)

Entschuldigt:

Dr. Ulrich Reuter	Landkreis Aschaffenburg
Alexander Pohl	Landkreis Mainz-Bingen
Andreas Rotzinger	Büttelborn
Peter Burger	Gernsheim
Stefan Sauer	Groß-Gerau
Achim Grimm	Groß-Zimmern
Arno Goßmann	Wiesbaden

Begrüßt wurden die Mitglieder und als Neumitglieder

- **Günter F. Döring**, Kreisbeigeordneter des Rheingau-Taunus-Kreises als stellvertretendes Mitglied für den Rheingau-Taunus-Kreis,
- **Barbara Akdeniz**, Stadträtin und Sozialdezernentin von Darmstadt als Hauptmitglied für Darmstadt,
- **Klaus Rinecker**, Erster Stadtrat von Griesheim als stellvertretendes Mitglied für Griesheim,
- **Karl Heinz Spengler**, Erster Stadtrat der Stadt Hattersheim als in Kürze zu berufendes Hauptmitglied für die Stadt Hattersheim
- **Reinhold Schmidt**, Leiter des Fachbereichs Bauen und Umwelt der Gemeinde Roßdorf als stellvertretendes Mitglied für die Gemeinde Roßdorf

sowie die Referenten und Gäste der heutigen Sitzung **Daphne Goldmann** von der Fraport AG sowie Bürgermeister **Bernd Speer** von der Gemeinde Eichwalde bei Berlin.

Die Beschlussfähigkeit wurde festgestellt. Zur Tagesordnung gab es keine Änderungswünsche.

Verabschiedet wurde Dipl.-Ing. **Stefan Mauel**, der fast 20 Jahre für die Fraport AG im Bereich des aktiven Lärmschutzes tätig war und viele Jahre die AG Perspektive des Forums Flughafen und Region geleitet hat. Der Vorsitzende würdigte das über viele Jahre hinweg herausragende Engagement von Herrn Mauel, der mit viel Empathie, Verständnis und zugleich absoluter Loyalität seinem Arbeitgeber gegenüber einen schwierigen Drahtseilakt gemeistert habe. Mit der AG Perspektive habe Herr Mauel als wichtiger Impulsgeber vor allem dafür gesorgt, dass die relevanten Zukunftsthemen vorangebracht worden seien, insbesondere die Durchführung der Testflüge zu Steeper Approach (4,5 Grad) mit der Condor im Jahr 2013, die Inbetriebnahme des satellitengestützten Präzisionsanflugsystems „GBAS“ im Jahr 2014, die Einführung des erhöhten Anfluggleitwinkels von 3,2 Grad auf der Landebahn Nordwest im Jahr 2014, die Durchführung des SESAR-Forschungsvorhabens zu genauerem Fliegen von Kurven im Anflugbereich mit RNP-to-xLS im Jahr 2016, die Erprobung des Pilotenassistenzsystems LNAS mit dem DLR-Forschungsflugzeug ATRA im Jahr 2016 und die Inbetriebnahme des erhöhten Anfluggleitwinkels von 3,2 Grad auf den Parallelbahnen. Darüber hinaus habe Herr Mauel maßgeblich an der Vorbereitung der beiden internationalen Konferenzen zum aktiven Schallschutz „ICANA“ in den Jahren 2013 und 2016 mitgewirkt. Momentan sei nicht erkennbar, wie die entstehende Lücke geschlossen werden könne. Für die neue Aufgabe bei einer Tochtergesellschaft der DFS wünschte der Vorsitzende Herrn Mauel genauso viel Erfolg wie bisher.

Herr Mauel dankte dem Vorsitzenden und unterstrich, dass er immer entsprechend der Empfehlung der Mediation aus dem Jahr 2000, den Flughafen Frankfurt im Bereich des aktiven

Schallschutzes zum Vorbild und Vorreiter zu entwickeln, gehandelt habe. Ein solches Ziel könne jedoch nur gemeinsam im Team mit der DFS, den Fluggesellschaften, Behörden und Mitgliedern der FLK erreicht werden. Im Rahmen seiner Tätigkeit als Leiter der AG Perspektive habe es ihm große Freude bereitet, Zukunftsthemen zu eruieren, zu gestalten und zu realisieren. Auf alle kleinen und großen Erfolge sei er persönlich sehr stolz. Sie zeigten, dass man – gemeinsam an einem Strang ziehend vorausgesetzt – sehr viel bewirken könne im Bereich des aktiven Schallschutzes. Herr Mauel dankte für die persönliche Unterstützung dieser Projekte durch alle Beteiligten und wünschte den Mitgliedern der Fluglärmkommission auf dem weiteren Marsch zu mehr Schallschutz alles Gute.

TOP 1 Genehmigung des Protokolls der 239. Sitzung am 22.2.2017, Stand 28.3.2017

Der Protokollentwurf vom 28.3.2017 wurde von den Mitgliedern genehmigt.

TOP 2 Unabhängiger Betrieb und seine Auswirkungen auf die Flugverkehrsführung

Ein Vertreter der DFS informierte die Mitglieder anhand einer vorab versendeten Präsentation (siehe Anlage) darüber, dass die Einführung eines neuen technischen Systems (papierstreifenlose Arbeitsweise der Lotsen) dazu geführt habe, dass die innerbetrieblichen Verfahren und –abläufe bei der DFS ebenfalls angepasst werden mussten. Entgegen früherer Annahmen der DFS könne deshalb seit 2015 nicht mehr regelmäßig zwischen den beiden Betriebsmodi „abhängiger“ und „unabhängiger“ Betrieb gewechselt werden. Hintergrund sei, dass bei Tausch der Betriebsmodi die Koordinationsaufwände zwischen Anfluglotsen und Towerlotsen um ein vielfaches komplexer seien. So gebe es jeweils andere Verfahren beim Durchstarten, bei der Übergabe vom und an den Tower sowie eine andere Handhabung bei nicht korrekt fliegenden Luftfahrzeugen. Der abhängige Betrieb passe auch nicht mehr zu den aktuellen Arbeitsverfahren der Lotsen, die von bisher 5-6 Lotsen auf 6-8 Lotsen aufgestockt worden seien. Ein situativer Wechsel des Personaleinsatzes sei kaum planbar. Hinzu komme, dass gerade Ablösevorgänge zu den kritischsten Situationen in Bezug auf die Sicherheit gehörten. Die DFS versuche jedoch, dass das System innerhalb eines Zyklusses möglichst wenigen Störungen ausgesetzt sei. Schließlich gehöre der unabhängige Betrieb zum Gesamtkonzept des Flughafenausbaus. Er sei damit insgesamt koordinationsärmer und weniger komplex und setze damit gleichzeitig die Empfehlungen der BFU im Hinblick auf das Thema Sicherheit um.

Seit Einführung des neuen Systems werde der unabhängige Landebetrieb zu ca. 80-90% genutzt, ausgenommen seien grundsätzlich nur die Nachtrandstunden von ca. 21-23 Uhr und 5-6 Uhr. Darüber hinausgehende Wechsel in kapazitätsarmen Zeiten am Tag (in sog. „Täler“) seien nur noch situativ und nicht mehr standardmäßig möglich, weil diese Täler viel weniger ausgeprägt seien als in früheren Jahren und die Verfahren der beiden Betriebsmodi mit dem neuen technischen System zu stark voneinander abweichen würden. Wie auf Folie 14 dargestellt, gebe es etwa viermal am Tag eine sog. Rushhour. Zu dieser Zeit müssten bereits jetzt fast täglich bis zu 68 Anflüge in der Spitze pro Stunde abgearbeitet werden. Das sei von der höchsten Kapazität mit 72 Anflügen pro Stunde nicht mehr weit entfernt. Auch im Bereich des Abfluges würden häufig weit über 60 Abflüge pro Stunde abgearbeitet. Eine Rückkehr zum System von vor der Inbetriebnahme der neuen Landebahn sei bei diesen Anforderungen nicht mehr möglich.

Der weitgehende Wegfall des abhängigen Betriebsmodus am Tag habe zur Folge, dass eine bestimmte aktive Schallschutzmaßnahme kaum noch zur Anwendung kommen könne, und zwar die Vorgabe im abhängigen Betrieb, im Süden nicht unter 5.000 Fuß einzudrehen. Im unabhängigen Betrieb liege die Flughöhe beim Eindrehen im Süden auf den Endanflug bei 4.000 Fuß. Für den als sog. Flaschenhals bezeichneten Bereich südöstlich des Flughafens

bedeute diese Herstellung des bereits mit dem Ausbau angelegten Anflugkonzepts eine faktische Absenkung der Flughöhe von 5.000 Fuß auf 4.000 Fuß (1.500 m auf 1.200 m).

Am stärksten vom Aussetzen dieser - nur unter dem Vorbehalt des Machbaren im abhängigen Betrieb eingeführten - Maßnahme betroffen seien der Main-Kinzig-Kreis und der Bayerische Untermain. Wie auf Folie 13 dargestellt, umfasse der Luftraum im Bereich süd-östlich des Flughafens die komplexesten Flugströme, die alle koordiniert werden müssten. In diesem Bereich seien mithin lange Horizontalflugstrecken in einer Höhe von 4.000 Fuß unausweichlich. Im Jahr 2013 habe die DFS aus Sicherheitsgründen in diesem Bereich eine Flugroute lateral angepasst. Hierzu seien noch einmal Fragen zum Sachverhalt und den Hintergründen der damaligen Verlagerung der sog. PSA-Transition an die DFS herangetragen worden, die in dem an die Mitglieder vorab versendeten Schreiben ausführlich beantwortet worden seien (siehe Anlage).

Unabhängig vom eigentlichen Anlass der damaligen Verschiebung würde eine erneute Verlagerung dieser Flugroute, wie von einigen Vertretern von Bürgerinitiativen gefordert, in der Praxis nicht zu einer Änderung der realen Fluglärmsituation führen, weil bei den aktuellen Flugbewegungszahlen die Flugzeuge in diesem Bereich durch direkte Lotsenanweisung zum Endanflug geführt werden. Erst bei zunehmenden Flugbewegungen müssten die Flugzeuge direkt auf den Flugrouten geführt werden, um den Verkehr noch abwickeln zu können. Vor diesem Hintergrund sehe die DFS aktuell von einer erneuten Prüfung einer lateralen Verschiebung ab. Der Vertreter der DFS kündigte jedoch an, dass aufgrund permanenter Anpassungsbedarfe die gesamte Luftraumstruktur perspektivisch umorganisiert werden solle. Es sei deshalb davon auszugehen, dass in den kommenden Jahren auch Änderungen an dieser Stelle vorgenommen würden, die dann selbstverständlich wieder zu beraten wären.

Auch ein häufigeres Fliegen des CDO (kontinuierlicher Sinkflug = Continuous Descent Operations) ist nach Auskunft der DFS zumindest im beschriebenen Südosten des Flughafens aktuell nur noch eingeschränkt möglich. Die Mitglieder der Kommission bedauerten, dass der Wegfall einer größeren Überflughöhe in bestimmten Zeiten gleichzeitig auch das damit verbundene Thema CDO betreffe. Die Vertreter der DFS unterstrichen, dass auch in Bezug auf die Höhen weiter an Verbesserungen gearbeitet werde, und wiesen dabei insbesondere auf die perspektivische Maßnahme „Verlängerung des ILS“ hin, welche die Höhen beim Eindrehen auf den Endanflug vergrößern könne (Ziel sei 6.000 Fuß im Norden und 5.000 Fuß im Süden). Bei dieser Maßnahme, die von zwei Seiten her angegangen werde (Weiterentwicklung des ILS und GBAS) handele es sich aufgrund des Zusammenwirkens vieler Beteiligter auf internationaler Ebene jedoch nicht um eine kurzfristige Maßnahme.

Hingewiesen wurde darauf, dass bereits seit dem Jahr 2015 nur noch sehr selten abhängig geflogen werde. Der unabhängige Betriebsmodus sei zudem keine Neuerung, verändert habe sich nur das Verhältnis zwischen beiden Modi.

Ein Mitglied kritisierte, dass die Änderungen des Verhältnisses der Betriebsmodi ohne vorherige Beratung in der FLK vorgenommen worden seien, obwohl sie aufgrund der geringeren Flughöhen zu einer erheblichen Mehrbelastung in bestimmten Bereichen führten. Auch Änderungen aus Anlass von Sicherheitserwägungen müssten in der FLK vorab beraten werden, weil diese in der Regel nicht alternativlos seien. Die Änderungen würden zudem nicht nur das weitere Flughafenumfeld im Spessart und Rheinhessen betreffen, sondern auch den Nahbereich des Flughafens, da sowohl auf GBAS basierende Anflugverfahren, wie der 3,2 Grad Anflugleitwinkel, als auch der Segmented Approach nur im abhängigen Betrieb möglich seien. Vor dem Hintergrund, dass vor Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest im Jahr 2011 mit dem alten Bahnsystem und damit im abhängigen Betrieb mehr Flugbewegungen abgewickelt worden seien als heute, stelle sich die Frage, warum nicht zumindest vorübergehend aus Lärmschutzgründen zum abhängigen Betrieb zurückgekehrt werden könne. Erforderlich hierfür sei sicherlich die zeitliche Entzerrung des Landebetriebs, um die beschriebenen Peaks zu vermeiden. Eine Konzentration des Verkehrs auf wenige Peaks sei jedoch auch Grund dafür, dass im Sommer viel häufiger Flugverspätungen, die bis in die Nach-

trandstunden hereinreichten, in denen das Nachtflugverbot gelte, zu beobachten seien. Diese Situation belege, dass das Drehkreuz zumindest im Sommer nicht funktioniere. Deshalb liege es im ureigenen Interesse der Luftverkehrswirtschaft, die Peaks abzubauen. Zum Thema Komplexität als Sicherheitsargument stellte das Mitglied infrage, aus welchem Grund Anflüge vom Süden auf die Nordwestlandebahn und umgekehrt geführt würden. Weiter stellte das Mitglied die Frage, ob die Komplexität nicht durch mehr Personal aufgefangen werden könne, dies sei gesamtwirtschaftlich sinnvoller. Schließlich erklärte das Mitglied, dass der unabhängige Betrieb aufgrund des geringeren Abstandes zwischen den Anfluggrundlinien riskanter sei.

Zur Forderung nach mehr Personal verwies ein Vertreter der DFS darauf, dass mehr Fluglotsen auch einen immer höheren Koordinationsaufwand bedeuteten. Zudem seien Verspätungen im Sommer nicht auf die Betriebsabläufe der DFS, sondern zumeist auf Gewitterlagen zurückzuführen, bei denen nicht vorhersehbar sei, wie die Piloten agieren würden. Gewitter würden deshalb auch künftig immer zu Einschränkungen der Kapazität führen. Weiter unterstrich der Vertreter der DFS, dass es im Vergleich zum Betriebsmodus vor Inbetriebnahme der neuen Landebahn heute keine Holdings und Warteschleifen mehr gebe, die damals in Flughafennähe Standard gewesen seien und zu Lärmbelastungen geführt hätten. Diese Lärmbelastung falle heute weg. Ein anderer Vertreter der DFS erklärte, dass die damalige Verspätungssituation Grund für Bau und Lage der neuen Landebahn gewesen sei. Das für den Ausbau vorgesehene und beratene Betriebskonzept sei der unabhängige Betrieb gewesen. Das angesprochene Mitglied erwiderte hierauf, dass die Absenkung der Flughöhen im Spessart und Rheinessen nicht in die Abwägung zum Flughafenausbau eingestellt und die Lärmauswirkungen im Planfeststellungen mithin nicht ordnungsgemäß abgewogen worden seien.

Anmerkung der Fraport AG zum Protokoll im Nachgang zur Sitzung: Sowohl in den Fluglärmrechnungen zum Planfeststellungsverfahren als auch in der Fluglärmrechnung zur Ausweisung der Schutzzonen nach dem Fluglärmgesetz wurde für den Planungsfall (Flughafenausbau) von 100% parallel unabhängigem Anflugbetrieb ausgegangen, also von 4.000 ft Zwischenanflughöhe auf die Süd- und Centerbahn und 5.000 ft auf Nordwest-Landebahn. Die von der DFS beschriebene Absenkung der Flughöhe durch den Anstieg des unabhängigen Betriebs ist mithin vollumfänglich in den Berechnungen und Abwägungen berücksichtigt.

Ein anderes Mitglied erinnerte daran, dass die betroffene Maßnahme „Verlängerung ILS Stufe 1“ mit der Vorgabe, nicht unter 5.000 Fuß auf den Endanflug einzudrehen, seinerzeit nur im abhängigen Betrieb und unter der Maßgabe der betrieblichen Machbarkeit auf den Weg gebracht worden sei. Die Fluglärmkommission habe die DFS ausdrücklich gebeten, alle Möglichkeiten aufzuzeigen, um den Luftraum anzuheben, auch wenn diese ggf. nur vorübergehend nutzbar sein sollten. Die DFS habe deshalb seinerzeit ausgeführt, dass die vorgeschlagene Maßnahme nur im Rahmen des gesetzlichen Auftrags der DFS, d. h. nur solange die kapazitiven Möglichkeiten gegeben seien, umgesetzt werden könne. Wenn sich diese Voraussetzungen änderten, habe die DFS bereits damals angekündigt, die Maßnahme sukzessive zurückzufahren bis zum heute vorgestellten Punkt. Vor diesem Hintergrund bewege sich das Handeln der DFS innerhalb dessen, was seinerzeit bei der Beratung vorgestellt worden sei und verstoße gerade nicht gegen die Beratungsregeln und Systematik der Fluglärmkommission. Abweichend vom damaligen Sachstand sei lediglich die Einschätzung der DFS, dass der abhängige Betrieb noch länger angewendet werden könne, als es sich dann in der Praxis herausgestellt habe.

Von einem anderen Mitglied wurde infrage gestellt, ob eine Anhebung der Anflughöhen auf 5.000 Fuß tatsächlich weniger Lärm verursache. In der Regel müsse bei 5.000 Fuß auch später auf den Endanflug eingedreht werden, das mache etwa 2 Minuten längere Flugwege aus. Hierdurch würden sich die Flugstrecken verlängern, was ebenfalls zu vermeidbarem

Lärm führe. Bisher gebe es noch keine Analyse, welchem Vor- bzw. Nachteil der Vorrang eingeräumt werden solle: kürzere Flugstrecken in geringeren Höhen oder längere Flugstrecken in größeren Höhen. Eine starre Regel eines Eindrehens in 5.000 Fuß nütze mithin nichts. Die Geschäftsführerin erwiderte darauf, dass es bei der Maßnahme gerade darum gehe, lange Horizontalflugstrecken in 4.000 Fuß zu vermeiden. Es sei nicht automatisch so, dass sich bei einem Eindrehen in 5.000 Fuß die Flugstrecken verlängern würden. Dies bestätigte ein Vertreter der DFS.

Der Vorsitzende fasste die Diskussion zusammen und unterstrich, dass die DFS Problembewusstsein für den betroffenen Bereich gezeigt und angekündigt habe, konkret an Lösungen für diesen Bereich unterhalb des südlichen Gegenanflugs zu arbeiten. Alle Beteiligten wollten hier in absehbarer Zeit Verbesserungen bewirken. Die Kommission werde das Thema deshalb regelmäßig zur Beratung wieder aufrufen.

TOP 3 Weitere Umsetzung des RF-leg-Verfahrens, hier: Abflugverfahren von der Startbahn West in Richtung SOBRA

Weiteres Thema der Sitzung war die weitere Umsetzung des genaueren Abfliegens von Flugrouten insbesondere im Kurvenflug durch das RF-leg-Verfahren (hier: Abflugverfahren von der Startbahn West, Flugroute SOBRA 1A). Ein Vertreter der DFS erläuterte die Einführung dieser neuen RNP-1 Abflugstrecke anhand einer vorab versendeten Präsentation (siehe Anlage). Das Verfahren soll ab März 2018 in den Betrieb überführt werden. Im Rahmen eines Europäischen Projekts werde die DFS Stück für Stück versuchen, auf allen Abflugstrecken die genaueren RF-leg-Verfahren zu etablieren (neuer Standard). Auf einer FLK-Sitzung Ende 2016 sei ein solches Verfahren bereits für die Südumfliegung beraten worden.

RNP 1 entspreche einer Flugspurtreue von 1 NM Genauigkeit links und rechts der Spur in 95% der Flugzeit. Die RF-leg-Funktionalität sei ein fixer Radius, der eingehalten werden müsse. Das System müsse beispielsweise entsprechenden Wind ausgleichen. Auf die Nachfrage, ob damit auch das Umfliegen kleinerer Gebiete möglich sei, erklärte der Vertreter der DFS, dass das Flugzeug die Möglichkeit haben müsse, Wind von jeder Seite auszugleichen. Deshalb werde der planbare Radius größer als bisher. Im Gegenzug werde jedoch gewährleistet, dass der Radius sicher eingehalten werde. Ziel des neuen Verfahrens sei mithin eine Bündelung auf den abgewogenen Flugverfahren. Eine Vertreterin des BAF ergänzte, dass das zumindest dann gelte, wenn keine Einzelfreigaben erteilt würden.

Die Mitglieder dankten der DFS für das proaktive Agieren und Verbessern der Spurtreue auf den Abflugrouten. Unterstrichen wurde, dass es Konsens unter den Akteuren am Standort Frankfurt sei, jede Abflugstrecke unter Lärminderungsaspekten optimal zu gestalten.

TOP 4 Fluglärm-Monitoring: Anpassungen am aktuellen Datenerfassungssystem

Um Fluglärm Auswirkungen hinreichend beurteilen zu können, müssen die Daten- und Ermittlungsgrundlagen stets auf dem neuesten Stand sein. Ein Vertreter der Fraport AG stellte den Mitgliedern der Kommission anhand einer Präsentation (siehe Anlage) erforderliche Anpassungen am Datenerfassungssystem (DES) vor. Die Anpassungen wurden vom UNH bei der Firma OTSD im Jahr 2016 in Auftrag gegeben. Ziel war es, den realen Flugbetrieb noch besser als bisher im Datenerfassungssystem abzubilden und mit dieser verbesserten Grundlage auch das Fluglärm-Monitoring zu schärfen. Für die jährlich für das Vorjahr vorzunehmende Fluglärm-Berechnung der Fraport AG wurde das neue DES bereits verwendet (TOP 5).

Ein Mitglied zweifelte an, ob die Korridorbreiten von der Firma OTSD richtig erfasst worden seien und regte eine Überprüfung des DES durch das HMWEVL an. Das Mitglied kritisierte konkret, dass nur 90% aller Flugbewegungen bei der Bestimmung der Korridorbreiten für die Flugstrecken im DES berücksichtigt würden. Dies führe jedoch dazu, dass nicht die volle

Breite der Korridore verwendet würde. Der Vertreter der Fraport AG entgegnete hierauf, dass eine 100%ige Erfassung keinen Sinn mache, weil die Korridore dann zwar Ausreißer berücksichtigten und breiter würden. Gleichzeitig hätte eine solche Fluglärmrechnung deutlich verkürzte sog. „Lärmzungen“ entlang der Abflugrouten zur Folge, bei nur marginaler Verbreiterung der Konturen, da die Pegel seitlich der Flugpfade viel stärker abfallen würden als entlang des Flugpfades. Die hieraus resultierenden Fluglärmkonturen würden die tatsächliche Lärmbelastung mithin weniger gut wiedergeben als bei Anwendung des von OTSD gewählten Vorgehens zur Bestimmung der Korridorbreiten.

Es wurde vereinbart, die angesprochenen Punkte an die Fluglärmschutzbeauftragte mit der Bitte um Einschätzung heranzutragen.

Ein anderes Mitglied lobte zwar die genaue Erfassung der Daten im Rahmen des Fluglärm-Monitorings der Fraport AG, des UNH und der Fluglärmschutzbeauftragten. Auf der anderen Seite werde in den Berechnungen dann gleichwohl nur ein Mittelwert gebildet und die Genauigkeit wieder beseitigt. Beispielsweise sei der Anteil der Betriebsrichtung 25 im Jahr 2015 jahresdurchschnittlich höher als in den sechs verkehrsreichsten Monaten, welche für die Berechnung der Fraport herangezogen worden seien. Die sechs verkehrsreichsten Monate, welche die Spitze der Fluglärmbelastung abbilden sollen, bildeten diese Situation also gerade nicht (immer) ab. Als sechs verkehrsreichste Monate würden seitens der Fraport AG immer die Monate Mai bis Oktober genommen. Dieser Behauptung widersprach der Vertreter der Fraport AG. Er unterstrich, dass die sechs verkehrsreichsten Monate immer genau bestimmt würden. Das Mitglied stellte die Forderung auf, dass nicht mehr standardmäßig alle Bewegungen des Flughafens über das Jahr gemittelt, sondern die sechs verkehrsreichsten Monate jeweils pistenbezogen ermittelt werden sollten. Andernfalls würde der Fluglärm regelmäßig unterschätzt. Der Vertreter der Fraport AG erklärte, dass bei Einzelausweis der jeweils sechs verkehrsreichsten Monate pro Flugroute dieses nicht mehr in einem DES darstellbar sei.

Das Mitglied bot an, seine Argumentation noch einmal schriftlich vorzulegen. Der Vorsitzende nahm das Angebot an und kündigte an, dass der Vorstand diese Argumentation dann unter Einbeziehung weiteren Sachverständes prüfen und das Ergebnis im Plenum vorstellen werde.

TOP 5 Fluglärmentwicklung 2016

Ein Mitglied der Fraport AG stellte anhand einer Präsentation (siehe Anlage) die Berechnungen der Fluglärmentwicklung des Jahres 2016 sowie eine Korrektur der Berechnungen für das Jahr 2015 vor. Alle Fluglärmkonturenkarten sind auf der Internetseite des HMWEVL seit dem Jahr 2012 eingestellt:

<https://wirtschaft.hessen.de/verkehr/luftverkehr/laerschutz/entwicklung-des-fluglaerms>

Die berechnete Entwicklung des Fluglärms für das Jahr 2016 ergab, dass aufgrund der Mehrnutzung der Northwest-Abflugrouten insbesondere in der Nacht leichte Überschreitungen der Konturen des Lärmschutzbereichs zu erkennen sind. Ursache für die Mehrnutzung der Northwest-Abflugrouten im Jahr 2016 gegenüber den Annahmen im Planfeststellungsbeschluss war die Aufhebung der Unabhängigkeit der Südumfliegung, über welche seitdem nicht mehr ausreichend Flugverkehr geführt werden kann. Die DFS erprobt hierzu ab Juli 2017 geänderte Flugverfahren, die bereits Ende 2016 in der Kommission beraten wurden. Perspektivisch ist an dieser Stelle mithin von einer Verbesserung der Situation auszugehen.

Wie erwartet wurde weiter festgestellt, dass das geänderte Bahnnutzungskonzept in der Nacht bei Betriebsrichtung 25 aufgrund der Lärmpausen auch zu Änderungen in der Lärmbelastung unter den Endanflügen führt. Neben den (überwiegenden) Verbesserungen gibt es auch Verschlechterungen, und zwar unter dem Anflug auf die Centerbahn. Dabei ist das gesetzliche Kriterium für eine Anpassung des Lärmschutzbereichs bei dauerhaften Änderungen der Fluglärmsituation jedoch noch nicht erreicht (Änderung von 2 dB(A) Dauerschallpegel an

den Grenzen des Lärmschutzbereichs). Das HMWEVL informierte darüber, bereits an Verbesserungen der Situation zu arbeiten.

Vor dem Hintergrund, dass die Beratungsunterlagen den Mitgliedern vor der Sitzung nicht vorlagen, wurden die Mitglieder gebeten, die vorgestellten Ergebnisse zu prüfen und der Geschäftsführerin weitergehende Anmerkungen und Aufklärungsbedarf zukommen zu lassen, um diese auf der nächsten Sitzung aufzurufen und zu beraten.

Die Mitglieder forderten, dass die gesetzlichen Grundlagen dafür geschaffen werden müssten, den Lärmschutzbereich bei Bedarf auch punktuell anzupassen. Ermöglicht werden sollten kleinräumige Anpassungen des Lärmschutzbereichs an einzelnen Stellen anstelle des sehr aufwändigen vollständigen Neufestsetzungsverfahrens, welches zu unangemessen großem Aufwand und – aufgrund der erforderlichen 10-Jahres-Prognose – ggf. zu kleineren Konturen und damit dem Verlust von Ansprüchen - führen würde.

Ein Mitglied wies darauf hin, dass sich die Kommission schon vor zwei Jahren unter Einbindung des Umweltbundesamtes ausführlich mit der Berechnungsmethode befasst habe. Im Ergebnis habe die Kommission empfohlen, zumindest im Rahmen einer Vorprüfung auch die nachträgliche Fluglärm-Entwicklung mit einem 3-Sigma-Aufschlag zu berechnen, um diese mit dem Lärmschutzbereich vergleichbar zu machen. Der Vertreter der Fraport AG argumentierte wie auch schon in den Vorjahren, dass ein Sicherheitszuschlag (3-Sigma) rückblickend im Rahmen des Monitorings nicht mehr notwendig sei, weil für diesen Zeitraum die konkrete Betriebsrichtungsverteilung gerade bekannt sei.

Weiter stellte das Mitglied darauf ab, dass mit dem Jahr 2017 sechs vollständige Betriebsjahre seit Eröffnung der Landebahn Nordwest vorliegen werden. Die Berechnungen nach AzB würden als Minimum 6 Jahre vorsehen als Grundlage für die Ermittlung des 3-Sigma-Zuschlages. Das Mitglied bat deshalb dringend darum, im kommenden Jahr auf dieser Grundlage die 3-Sigma-Berechnung vorzunehmen.

Darüber hinaus habe das Mitglied Zweifel, dass ein am Standort eingesetztes Flugzeugmuster, die E 190, im Datenerfassungssystem richtig zugeordnet worden sei. Nach der AzB müsse dieses Muster der Klasse S. 5.2 zugeordnet werden. Der Vertreter der Fraport AG wies diese Behauptung zurück und erklärte, dass das Flugzeugmuster – je nach konkretem Gewicht – im DES individuell zugeordnet wird. Das Mitglied bat - zusätzlich zur bisherigen Bewegungsstatistik nach AzD-Gruppen (z. B. im Bericht der Fluglärmschutzbeauftragten) - um Erstellung einer jährlichen Statistik nach Flugzeugmustern.

Ein anderes Mitglied kritisierte, dass die Berechnungsgrundlagen im Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 2007 nicht vollständig identisch seien mit denen des im Jahr 2011 festgesetzten Lärmschutzbereichs. Die Schutzzonen des Lärmschutzbereichs mussten jedoch nachträglich nicht abgewogen werden. Die jährlichen Monitoring-Berechnungen der Fraport AG verglichen jedoch nur die jährliche Fluglärmentwicklung mit den Schutzzonen des Lärmschutzbereichs und nicht mit den Abwägungsgrundlagen im Planfeststellungsbeschluss selbst. Das Mitglied zweifelte an, ob die Planfeststellungsbehörde zum gleichen Abwägungsergebnis gekommen wäre, wenn die Berechnungsgrundlagen des Lärmschutzbereichs zu diesem Zeitpunkt schon bekannt gewesen wären.

TOP 6 Umstellung der Messstationen der Fraport AG auf die neue DIN

Eine Vertreterin der Fraport AG informierte die Mitglieder anhand einer Präsentation (siehe Anlage) darüber, dass ab Mai 2017 die Fluglärm-Messungen an den Fraport-Messstationen an die Anforderungen der aktualisierten DIN 45643 angepasst werden. Dabei müssen insbesondere die Ermittlungsverfahren der Pegelwerte geändert werden mit der Folge, dass die

ab Mai 2017 ermittelten Pegel teilweise nicht mehr mit den zuvor veröffentlichten verglichen werden können.

Um gleichwohl eine Vergleichbarkeit und Einordnung der Messergebnisse zu ermöglichen, wurde die Fraport AG von der Kommission gebeten, zumindest für einen vorübergehenden Zeitraum von mindestens 1-2 Jahren noch jeweils beide Messergebnisse (nach neuen und nach alten Vorgaben) zu ermitteln und darzustellen.

Ein Mitglied merkte an, dass der Hintergrundpegel in der DIN 45643 klar definiert sei, der in 95% der Messzeit überschritten werden müsse. Es handele sich um einen verhältnismäßig niedrigen Dauerschallpegel, der nachts deutlich unter 30 dB(A) und tagsüber an ruhigen Messstellen bei nicht mehr als 40 dB(A) liegen dürfte. Wenn nach der Anforderung der DIN die Maximalpegel 15 dB(A) höher sein müssten als der Hintergrundpegel, dann sollte man nachts Spitzenpegel von 45 dB(A) und am Tag von 55 dB(A) verlässlich messen können. Das Mitglied bat um Mitteilung der Hintergrundpegel an den einzelnen Messstationen. Das Mitglied ging davon aus, dass die Messschwelle um deutlich mehr als 2 dB(A) abgesenkt werden müsse. Die Vertreterin der Fraport AG lehnte dies unter Hinweis darauf ab, dass dann bei einem geringeren Abstand als 15 dB(A) über dem Fremdgeräusch auch Abzüge vorgenommen werden müssten. **Der Vorsitzende bat darum, konkrete Fragen auf Basis des Berichts zum neuen Messverfahren dem Vorstand mitzuteilen und ggf. Alternativen vorzuschlagen. Das Thema würde dann vom Vorstand aufbereitet und dem Plenum ein Vorschlag unterbreitet.**

Auf die Nachfrage eines Mitglieds erklärte die Vertreterin der Fraport AG, dass die DIN 45643 eine deutsche und keine europäische EN-Norm sei. Die DIN sei aber auf der Grundlage der internationalen ISO-Richtlinie für die Messung von Fluggeräuschen entwickelt worden.

Der Vergleich der Einzelschallereignisse mit altem und neuen Messverfahren (Folie 10) zeige einen Unterschied von bis zu - 2,4 dB(A). Je geringer die Maximalpegel seien, desto größer sei der Unterschied. **Welche konkreten Auswirkungen diese geringeren Einzelschallpegel auf den Dauerschallpegel haben werden, prüft die Vertreterin der Fraport AG noch einmal**, es seien zumindest weniger als 5 dB(A).

Ein Mitglied wies darauf hin, dass auf der heutigen Sitzung einzelne Defizite der Monitoring-Systeme benannt worden seien, die als ungerecht empfunden werden, z. B. der Vergleich zum Lärmschutzbereich ohne 3-Sigma-Zuschlag oder auch die auf Folie 23 der Messungen gezeigten Auswertungen von Messstation 41. **Der Vorsitzende bat das Mitglied, die Kritik zu konkretisieren und zu verschriftlichen und einen konstruktiven Vorschlag zum Umgang mit dem beschriebenen Problem zu unterbreiten.**

TOP 7 Ergebnisse des Feldversuchs zum Umkehrschub auf der Landebahn Nordwest

Weiter berichtete eine Vertreterin der Fraport AG anhand einer Präsentation (siehe Anlage) über die Ergebnisse des Feldversuchs zum Umkehrschub auf der Landebahn Nordwest.

Danach sei grundsätzlich der Trend erkennbar, dass im Winter häufiger Umkehrschub größerer Idle genutzt werde. Auch bei häufigen Gewitterlagen wie im Juni 2016 sei eine verstärkte Nutzung nachweisbar. Zur Absicherung der Ergebnisse werden die Messungen auf den nächsten Winter ausgedehnt.

Grundsätzlich erkennbar sei weiter, dass der Umkehrschub über die Stufe Leerlauf hinaus häufiger bei Heavies festgestellt werde. Die Auswertungen nach Fluggesellschaften hätten hingegen kaum Aussagekraft, da die verwendeten Flugzeugtypen unterschiedlich seien und einen entscheidenden Einfluss hätten.

Neben der zeitlichen Ausdehnung der Messungen sollen darüber hinaus auch Messungen bei der anderen Betriebsrichtung vorgenommen werden, um ggf. zu erkennen, ob die Nutzung bei einer Betriebsrichtung häufiger sei. Hierfür müssten noch zwei Messanlagen ergänzt werden.

Ein Vertreter des HMWEVL berichtete, dass seitens des HMWEVL bereits einige Fluggesellschaften angeschrieben worden seien. Diese hätten die Flugbetriebe auf die Regelung im Planfeststellungsbeschluss angesprochen, dass Umkehrschub über die Stufe Leerlauf hinaus nur aus Sicherheitsgründen durchgeführt werden dürfe. Das Monitoring und die Berichterstattung hierüber würden weiter fortgesetzt.

TOP 8 Schriftliche Berichte

a) Fraport AG

Der schriftliche Bericht lag zur Sitzung vor. Die Kommission dankte der Fraport AG für die Ergänzung des Berichts um Vergleichswerte der Messungen aus den Vorjahren (rückwirkend bis 2008).

Ein Mitglied nahm noch einmal Bezug auf das Thema „Auswertung der Fluglärmbeschwerden“ der vorangegangenen 239. Sitzung. Das Mitglied brachte seine Unzufriedenheit mit der Berichterstattung zur Beschwerdeentwicklung zum Ausdruck und bat um getrennte Berichte nach alter und neuer Systematik. **Der Vorsitzende informierte darüber, dass auch auf der kommenden ADF-Tagung am 27.-28.4.2017 diskutiert werden sollte, wie ein Beschwerdemanagement aufgebaut werden müsse, damit es aussagefähig und belastbar sei und gleichzeitig Missbrauch unterbunden werden könne. Über die Ergebnisse dieser Tagung werde er berichten.**

b) HMWEVL/Fluglärmschutzbeauftragte

Der schriftliche Bericht lag zur Sitzung vor. **Mit Blick auf die unter TOP 5 dargestellte Fluglärmentwicklung im Jahr 2016 bat ein Mitglied darum, dass künftig in den Berichten ein Vergleich zur Nutzung der Nordwest-Abflugrouten in den Vorjahren aufgenommen werde.**

c) DFS

Der schriftliche Bericht lag zur Sitzung vor.

TOP 9 Verschiedenes

Hingewiesen wurde auf die diesjährige **Weiterbildung** der Fluglärmkommission zum Thema „Navigationsverfahren“ am 16.5.2017.

Geplant seien zudem eine **Sondersitzung** der Kommission am 16.8.2017 zum Thema Fluglärm-Monitoring sowie im Sommer 2017 ein **Parlamentarischer Abend** von ADF und BVF zu Anpassungsbedarfen bundesgesetzlicher Regelungen.

Auf die Frage eines Mitglieds zum aktuellen Sachstand der Verhandlungen zur **Lärmobergrenze** verwies der Vorsitzende darauf, dass alle Beteiligten vor Abschluss der Verhandlungen inhaltlich zur Verschwiegenheit verpflichtet seien. An dem Thema werde auf zwei Ebenen intensiv gearbeitet: einer Arbeitsebene und einer strategischen Entscheidungsebene. Wie zu erwarten gewesen sei, lägen die Interessen sehr weit auseinander. Ob die Verhandlungen zu einem Ergebnis führen werden, sei aktuell noch vollkommen unklar. Zum momentanen Zeitpunkt seien sowohl das Zustandekommen als auch das Scheitern möglich.

Ein Mitglied äußerte im Hinblick auf eine mögliche Verlegung der Abflugroute „**Amtix kurz**“ im Darmstädter Norden die Befürchtung, dass die von einer solchen Verlegung betroffenen Kommunen deutlich stärker als bisher belastet werden könnten. Das Mitglied bat dringend um Beteiligung dieser Kommunen. Bisher würde es noch keine offiziellen Informationen hierzu geben. Das Mitglied regte an, alle möglicherweise be- und entlasteten Gemeinden wie Darmstadt, Weiterstadt, Messel, Egelsbach, Erzhausen und Mörfelden-Walldorf zusammen mit dem Landkreis Darmstadt-Dieburg an einen Tisch zu holen und bei Vorliegen erster Ergebnisse diese zunächst sachlich und in kleiner Runde vorzustellen.

Der Vorsitzende erinnerte daran, dass die Mitglieder der Kommission im Jahr 2003 Maßnahmen mit Potential zur Lärmreduzierung zusammengetragen hatten. Mangels personeller und finanzieller Ressourcen sei es der Kommission jedoch nicht möglich gewesen, diese Maßnahmenvorschläge zu prüfen. Deshalb seien sie an das Forum Flughafen und Region mit der Bitte um Prüfung übergeben worden. Zu diesen Prüfaufträgen habe auch die Frage gehört, ob es möglich sei, den Überflug über dem städtischen Kernbereich von Darmstadt zu vermeiden und ggf. Umfliegungsszenarien zu entwickeln. Auch die Allianz für Lärmschutz habe im Jahr 2012 das Thema aufgegriffen und die Prüfung der Optimierung der damals noch „König kurz“ genannten Abflugroute vereinbart. Die hierauf vorgenommenen Prüfungen des Expertengremiums Aktiver Schallschutz seien zwar noch nicht vollständig abgeschlossen, aber bereits sehr weitreichend. Aktuell werde geprüft, wie Beteiligung anders als in der Vergangenheit organisiert werden könne. Klar sei jedoch auch, dass die Gremien, die in der Verantwortung stünden, sich nicht wegducken dürften, wenn es eindeutige Ergebnisse auf objektiver Grundlage gebe. Politisch unangenehme Entscheidungen dürften nicht verhindert werden. Der Vorstand der FLK werde nach Abschluss dieser Überlegungen auf die entsprechenden Kommunen zukommen.

Ein anderes Mitglied regte im Hinblick auf die 80. ADF-Tagung am 27.-28.4.2017 an, dass die ADF eine Initiative für ein Flugverbot der AN 26 und AN 12 ergreifen solle, die beide noch am Flughafen Leipzig operierten. Das Thema soll auf der ADF-Tagung eingebracht werden.

Der Vorsitzende dankte den Mitgliedern für die konstruktive Beratung und schloss die Sitzung.

Frankfurt, 7. Juni 2017

Anlagen

- Tagesordnung 240. Sitzung am 19.4.2017
- TOP 2 - Präs. DFS, Unabhängiger Betrieb und seine Auswirkungen auf die Flugverkehrsführung
- TOP 2 - Schr. DFS an FLK, Begründung Verlagerung PSA-Transitions, 28.10.2016
- TOP 3 - Präs. DFS, Weitere Umsetzung des RF-leg-Verfahrens, hier Abflugverfahren von der Startbahn West in Richtung SOBRA
- TOP 4 - Präs. Fraport, Anpassungen am aktuellen Datenerfassungssystem
- TOP 5 - Präs. Fraport, Fluglärmentwicklung 2016
- TOP 6 - Präs. Fraport, Umstellung der Messstationen der Fraport auf die DIN 45643
- TOP 7 - Präs. Fraport, Ergebnisse des Feldversuchs zum Umkehrschub auf der LB Nord-west
- TOP 8a- Schriftlicher Bericht der Fraport AG zur 240. FLK-Sitzung
- TOP 8b- Schriftlicher Bericht des HMWEVL zur 240. FLK-Sitzung
- TOP 8c - Schriftlicher Bericht der DFS zur 240. FLK-Sitzung
- PM zur 240. FLK-Sitzung am 19.4.2017