



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
info@flk-frankfurt.de
Kommission zur Abwehr des Fluglärms
Postfach 60 07 27
60337 Frankfurt am Main
Telefon (069) 97690-788

Datum: 20. November 2013

Pressemitteilung

223. Sitzung der Fluglärmkommission Frankfurt

Neue Bundesregierung muss Reduzierung der Lärmbetroffenheit engagiert angehen!

Auf der heutigen 223. Sitzung der Fluglärmkommission Frankfurt begrüßten die kommunalen Mitglieder einstimmig die Forderungen der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommission (ADF) an die neue Bundesregierung. Auf der Grundlage der in den Regierungsprogrammen und Positionspapieren der derzeit in Koalitionsverhandlungen stehenden CDU/CSU und SPD formulierten Ziele hat die ADF konkrete Maßnahmenvorschläge zur Umsetzung dieser Forderungen entwickelt. „Bei der Erarbeitung der Synopse hat uns überrascht, dass sowohl SPD als auch CDU/CSU bereits zahlreiche Forderungen selbst in ihren Programmen aufgegriffen haben. Die großen Parteien haben die in den letzten Jahren gestiegenen Anforderungen der Bevölkerung an den Schutz vor Fluglärm in weiten Teilen erkannt. Jetzt gilt es, diese Ziele auch durch konkrete Maßnahmen und Gesetzesänderungen Wirklichkeit werden zu lassen. Als besonders wirksames Instrument müssen die Festlegung von Lärmobergrenzen und der Vorrang von Lärmschutz an der Quelle, sog. aktiver Lärmschutz, vor Schallschutzfenstern engagiert angegangen werden!“, erklärte der Vorsitzende der Frankfurter Fluglärmkommission und Bürgermeister von Raunheim, Thomas Jühe.

Neben diesen politischen Forderungen auf Bundesebene zur Verbesserung des Fluglärmschutzes befasste sich die Fluglärmkommission mit konkreten Flugverfahrensänderungen. Beraten wurde dabei die Einführung von sog. Swing Over bei Betriebsrichtung 25, d. h. Sichtanflugverfahren mit Pistenwechseln. Dabei sollen im letzten Anflugbereich, dem sog. Endanflug, von der DFS Freigaben an die Piloten erteilt werden, anstelle auf der Südbahn auf der Centerbahn zu landen. Dieser Pistenwechsel wird auch bisher schon aktiv von den Piloten angefragt und praktiziert, da er mit kürzeren Rollwegen und damit Zeit- und Treibstoffersparnis verbunden ist. Die damit vor allem betrieblich veranlasste Maßnahme führt nach einer Lärmabschätzung des Forums Flughafen und Region bei Betriebsrichtung 25 tendenziell zu leichten Verbesserungen. Aufgrund der anderen Besiedlungsstruktur unter dem Endanflug sei bei Betriebsrichtung 07 jedoch mit Verschlechterungen zu rechnen. Die Fluglärmkommission unterstützte deshalb die Einführung von Swing Over bei Betriebsrichtung 25 mit der Maßgabe, dass nach einjährigem Probetrieb keine anderen Auswirkungen als bisher angenommen erkannt werden können. Darüber hinaus habe die



KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

Flughafen Frankfurt Main

DFS dafür zu sorgen, dass das Offenbacher Stadtgebiet nicht von der Maßnahme tangiert werde, indem Swing Over erst nach Passieren von Offenbach durchgeführt werde.

Vorgestellt wurde außerdem eine weitere Stufe der Etablierung von GBAS (Ground Based Augmentation System), einer satellitengestützte Präzisionsanflughilfe. Das sowohl von Fraport als auch der DFS bodenseitig vorbildlich vorangetriebene zukunftssträchtige System bietet mittelfristig großes Potential bei der Etablierung von erhöhten Anfluggleitwinkeln wie 3,2 Grad auch auf der Südbahn sowie langfristig beim Umfliegen von Sieglungsgebieten. Die Fluglärmkommission begrüßte die erstmalige Einführung von GBAS-Flugverfahren zum 16.10.2014 ausdrücklich. „Zwar orientieren sich diese ersten Verfahren in der räumlichen Ausgestaltung noch an den konventionellen ILS-Verfahren und führen daher noch nicht zu weniger Fluglärm. Allerdings ist mit den ersten GBAS-Flugverfahren der Anfang für dieses System gemacht. Sobald das BMVBS den aktuell laufenden Probetrieb zum 3,2 Grad Anfluggleitwinkel (auf dem konventionellen ILS-System) positiv beurteilt, wird die Fluglärmkommission umgehend einen solchen auch für die GBAS-Technik einfordern. Die DFS habe hierzu auf der heutigen Sitzung bereits ihre Bereitschaft signalisiert.“, erklärte Jühe. „Die Mitglieder der Fluglärmkommission werden sehr genau darauf achten, dass auch die Fluggesellschaften die notwendigen Schritte im Hinblick auf die boardseitige Ausstattung ihrer Flugzeuge mit der GBAS-Technik einleiten. Es handelt sich hier um einen interaktiven Prozess, der nur im beiderseitigen Mitwirken Erfolg haben kann.“, so Jühe weiter.

Die Fraport AG stellte auf der Sitzung ein „Incentive Programm zur Förderung von nachhaltigem Passagierwachstum“ vor. Mit dem Programm sollen die Fluggesellschaften in den Jahren 2014 und 2015 für zusätzlichen Flugverkehr mit einer Gutschrift pro Passagier gefördert werden. Ausgenommen hiervon sollen Flüge mit sehr lauten Flugzeugen und innerdeutsche Flüge sein. Die Mitglieder der Fluglärmkommission lehnten diesen Antrag der Fraport AG ab, da die grundsätzliche Intention, zusätzlichen Verkehr an den Standort Frankfurt zu holen, zwangsläufig mit mehr Flugbewegungen und damit mit mehr Fluglärm verbunden sei. „Auch durch die Planfeststellung ist ein solches Vorgehen nicht gerechtfertigt. Dieser ist immer von einem natürlich anwachsenden Bedarf nach mehr Flugbewegungen ausgegangen und umfasst damit gerade keinen künstlich durch ein Entgeltsystem erzeugten Bedarf am Standort.“, erklärte der Vorsitzende. Die Mitglieder der Fluglärmkommission vereinbarten, unter Beteiligung der Fluggesellschaften und der Flughafenbetreiberin ein geeignetes Entgeltsystem zu erarbeiten, nach welchem der Lärmanteil stärker als bisher in den Gesamtentgelten berücksichtigt werde und hierdurch auch spürbare Steuerungswirkungen entfalten kann.

Der Geschäftsführer des UNH, Günter Lanz, trug schließlich die Ergebnisse der ICANA 2013, der Internationalen Konferenz zum Aktiven Schallschutz, vor und ging hierbei insbesondere auf die Auswertungen des Probetriebs zum 3,2 Grad Anfluggleitwinkel sowie zum Steeper Approach (4,49 Grad Anfluggleitwinkel übergehend auf 3,0 bzw. 3,2 Grad Anfluggleitwinkel) vor. Beide Testsysteme versprechen danach positive Lärmwirkungen, beim 3,2 Grad Anfluggleitwinkel würden im Mittel beispielsweise 1 dB(A)-Pegelreduzierungen erreicht. Insbesondere der Testbetrieb von 4,49 Grad Anfluggleitwinkel stecke jedoch noch im Forschungsstadium, schnelle Änderungen der tatsächlichen Fluglärmsituation seien deshalb nicht zu erwarten.

Detailliertere Informationen entnehmen Sie bitte den Präsentationen auf unserer Internetseite www.flk-frankfurt.de (linke Spalte unter Sitzungen).

Thomas Jühe

Vorsitzender der Kommission zur Abwehr des Fluglärms, Frankfurt