



---

### TOP 2d Beschluss zur FFR-Untersuchung Startverfahren

---

1. Die Befassung mit den unterschiedlichen Lärmauswirkungen der Startverfahren ist für die Mitglieder der Fluglärmkommission Frankfurt seit vielen Jahren ein Thema von besonderer Bedeutung. Festgestellt wird, dass die Kommission (anders als in der Stellungnahme von Büttelborn dargestellt, S. 23) bisher keine Empfehlung für ein bestimmtes Startverfahren für den Flughafenstandort Frankfurt insgesamt abgegeben hat. Die Kommission hat sich vielmehr mehrfach ausdrücklich dafür ausgesprochen, für die verschiedenen Abflugstrecken am Frankfurter Flughafen das jeweils lärmgünstigste Startverfahren zu ermitteln und festzuschreiben.
2. Das Forum Flughafen und Region hat mit dem Maßnahmenprogramm 2018 angekündigt, die Lärmwirkungen der verschiedenen Startverfahren (Steilstartverfahren NADP1 und Flachstartverfahren NADP2) für die wichtigsten Abflugstrecken zu berechnen, um auf dieser Grundlage das für den Standort Frankfurt insgesamt lärmärmste Flugverfahren zu ermitteln. Diese „Untersuchung Startverfahren“ wurde den Mitgliedern der Kommission auf der 278. Sitzung vorgestellt.
3. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass nach den Berechnungen das Steilstartverfahren NADP1 in der Gesamtschau keine substantziellen Vorteile für die Gesamtregion bringt. Grund dafür ist die Lage der Flugrouten rund um den Flughafen Frankfurt, die über Jahrzehnte so ausgerichtet wurden, dass sie möglichst weit entfernt von Besiedlungsgebieten verlaufen. Vereinfacht ausgedrückt sind steilere Startverfahren für Besiedlungsgebiete seitlich des Flugpfades in der Regel mit mehr Lärm verbunden, weil der Lärmkegel weiter in die seitlichen Gebiete eindringen kann. Für direkt unterhalb der Flugroute liegende Gebiete ist das Steilstartverfahren hingegen lärmgünstiger, da sich der Abstand zur Lärmquelle erhöht. Mit Blick auf die überwiegend seitlich von den Flugrouten gelegene Siedlungsstruktur im Umfeld des Frankfurter Flughafens zeigen die Berechnungen für den Gesamtstandort insgesamt etwas lärmgünstigere Ergebnisse für das Flachstartverfahren, wobei die Größenordnung der Unterschiede als gering einzuordnen ist. Dieses Berechnungsergebnis wird in allen Auswertungsgebieten bestätigt (auch Hochbetroffenengebiete, Tag und Nacht). Abschließend weist das FFR darauf hin, dass für die Berechnungen auf stark vereinfachende Modelle zurückgegriffen

werden musste, um mit nicht verfügbaren Daten umgehen zu können. Dies hat zur Folge, dass eine Übertragbarkeit auf die Realität nicht automatisch als gegeben angenommen werden kann. Vor diesem Hintergrund hat das FFR keine Empfehlung für oder gegen ein bestimmtes Startverfahren am Standort Frankfurt abgegeben. Vielmehr hat das FFR die Kommission über das weitere Arbeitsprogramm zum Thema Startverfahren informiert, wonach Messauswertungen vorgenommen werden sollen.

4. Die Kommission weist in Frageform vorgetragene Unterstellungen zur Arbeit der Fachinstitutionen des Landes Hessen wie des Forums Flughafen und Region und Öko-Instituts, die die Beratungen der Kommission seit Jahrzehnten mit hoher Fachkompetenz intensiv begleiten und hierdurch eine qualifizierte Beratung überhaupt erst ermöglichen, ausdrücklich zurück. Die Kommission verwehrt sich dabei gegen Ausführungen, die versuchen, die am Standort Frankfurt im Bundesgebiet einzigartige Fachexpertise des Expertengremiums Aktiver Schallschutz durch unbegründete Behauptungen und Unterstellungen zu diskreditieren. Die Kommission bietet auch künftig den Raum für fachlich fundierte kritische Auseinandersetzungen, um auf dieser Grundlage qualifizierte Beratungsergebnisse zu erarbeiten.
5. Die Fluglärmkommission dankt dem Forum Flughafen und Region für die vorgelegten Berechnungen. Die vorgenommene Untersuchung ist ein wichtiger erster Schritt für die Beurteilung der Frage, welche Lärmauswirkungen verschiedene Ausprägungen von Flachstartverfahren und Steilstartverfahren unter Berücksichtigung der bestehenden Siedlungsstruktur im Umfeld des Frankfurter Flughafens haben können.
6. Um die getroffenen Annahmen und Vereinfachungen der vorliegenden Berechnungen zu validieren und zu prüfen, ob die Berechnungen durch Messungen bestätigt werden können, bittet die Kommission das FFR in Kooperation mit dem HLNUG in einem nächsten Schritt um eine Untersuchung der möglichen Unterschiede von Schallpegeln, insbesondere Maximalpegel, je nach Startverfahren an Lärmmessstationen (vgl. zu einem ersten Teil auch FLK-Beschluss auf der 271. Sitzung). Als besonders wichtig erachtet die Kommission dabei das Wissen darüber, welches Startverfahren in welcher Form von den einzelnen Fluggesellschaften am Standort Frankfurt standardmäßig nach den internen Betriebsvorschriften vorgesehen wird. Die Kommission bittet die Fluglärmschutzbeauftragte, die Fraport AG und die Airlines um Unterstützung, dieses Thema bei den Fluggesellschaften abzufragen. Ebenso soll wie an anderen Standorten eine Methode entwickelt werden, wie aus Flugspuren mit hinreichender Wahrscheinlichkeit auf das in einem einzelnen Flug tatsächlich genutzte Abflugverfahren geschlossen werden kann, z.B. um die Messdaten auszuwerten.

7. Die Kommission bittet das Forum Flughafen und Region parallel dazu – soweit noch nicht vorgenommen - um Prüfung der aufgeworfenen fachlichen Fragestellungen zu den vorliegenden Berechnungen (inklusive der Frage einer Nachberechnung des Startverfahrens NADP1-10).