

Gespräch der Landkreise, Städte und Gemeinden im Umkreis des Flughafens mit der Task Force Flugwegoptimierung und dem Vorstand des Forums Flughafen und Region, 10.02.2012

Dokumentation

Herr Prof. Johann- Dietrich Wörner begrüßt die Teilnehmer im Fritz-Treutel Haus. Er teilt mit, dass sich Herr Landrat Quilling krankheitsbedingt entschuldigen lässt.

TOP 1: Vorstellung des FFR und UNH

Zunächst weist Herr Prof. Wörner darauf hin, dass zu den diversen Gesprächen, die mit Herrn Ministerpräsidenten Bouffier geführt werden an dem heutigen Termin keine Aussage gemacht werden könne.

Prof. Wörner stellt die Historie der Mediation bis zum Forum Flughafen und Region vor und erläutert Aufbau und Arbeitsweise des Forums und des Umwelt- und Nachbarschaftshauses (Siehe Anlage 2).

TOP 2: Vorstellung der Task Force

Herr Lanz berichtet über die Einsetzung, Aufgabenstellung und Arbeitsweise der Task Force Flugwegoptimierung (siehe Anlage 2).

TOP 3: Vorstellung Stand der Arbeit der Task Force

Herr Lanz stellt den Stand der Arbeit der temporär eingerichteten Task Force Flugwegoptimierung vor (siehe Anlage 2).

TOP 4: Stand der Arbeit Expertengremium Aktiver Schallschutz

Frau Barth vom Öko Institut e.V. berichtet über die Arbeit des Expertengremiums Aktiver Schallschutz, (siehe Anlage 2). Sie betont, dass auch der Arbeit des Expertengremiums Aktiver Schallschutz ein sachlicher Kriterienkatalog zur Beurteilung von Maßnahmenvorschlägen zu Grunde liegt.

Frau Barth stellt den Stand der Umsetzung des ersten Maßnahmenpakets Aktiver Schallschutz vom Juni 2010 vor. Das Thema CDA / CDO werde in allen Gremien diskutiert. Die Erhöhung des Gleitwinkels auf 3,2 Grad wird für die Nordwestbahn im Laufe des Jahres 2012 eingeführt, eine Sicherheitsbewertung führt die DFS durch. Ein ausführlicher Bericht über das Monitoring der Maßnahmen soll im zweiten Quartal 2012 auf dem Konvent vorgestellt werden.

In der Prüfung befinden sich, so Fr. Barth weitere Maßnahmen. Zum Beispiel ein anderes Anflugverfahren, der sog. Steeper approach. Allerdings könne keine Pauschalaussage gemacht werden, dass steiler automatisch leiser ist oder flacher automatisch lauter.

TOP 5 Fragen, Vorschläge, Anregungen der Kommunen

Ein Vertreter des Landkreises Aschaffenburg weist zunächst daraufhin, dass Bayern mit 15 Vertretern auf der Veranstaltung anwesend ist. die Lärmbetroffenheit in Bayern sei von Null auf Hundert gestiegen und nun ein Thema auch in dieser Region. Er weist daraufhin, dass die Betroffenheit relativ ist und nicht vergleichbar mit den direkten Anrainerkommunen. Nichtsdestotrotz sei die Betroffenheit vorhanden und es bestehe Unverständnis über die niedrige Höhe der Gegenanflüge.

Für den Vertreter des Main–Kinzig Kreises ist die Transparenz der Informationen wichtig. Er bittet darum, die 18 Maßnahmen, die der Task Force vorgelegt wurden, zu beschreiben und klar zu definieren ob sie lang-, kurz- oder mittelfristig umsetzbar seien. Außerdem bittet er jeweils eine Lärmabschätzung jeder Maßnahme durchzuführen. Er ist der Meinung, dass der Protest gegen Fluglärm sich zunehmend radikalisiere.

Herr Lanz erläutert, dass die Task Force das Ergebnis ihrer Arbeit dem Koordinierungsrat zur Entscheidung (Umsetzung, Weiterbearbeitung im Expertengremium Aktiver

Schallschutz) vorlegen wird. Im Abschlussbericht der TFF werden zu jeder der 18 vorgeschlagenen Maßnahmen der Umsetzungshorizont und weitere Details dargestellt. Der Bericht wird auf der Internetseite des UNH zugänglich sein.

Die Berücksichtigung der Ökonomie, Ökologie und der Lärmbelastung ist für einen Vertreter des Rheingau-Taunus Kreises wichtig, außerdem müsse das Nachtflugverbot strikt eingehalten werden. Er weist daraufhin, dass seine Region nicht so betroffen ist wie viele andere, aber von der Tabum-Route belastet ist. Er wundert sich darüber, dass heute Dinge in Bewegung kommen, die vor 10 Jahre noch nicht möglich waren.

Herr Schulte berichtet, dass diese Fragen intensiv im Expertengremium Aktiver Schallschutz bearbeitet werden. In der Task Force ist dies kein Thema.

Zur Anhebung der Gegenanflüge werden mehrere Fragen gestellt. Der Vertreter aus Bad Soden stellt fest, dass für seine Kommune nur eine Maßnahme Entlastung bringen könnte: die Anhebung des Gegenanflugs. Er fragt dazu nach, ob die Anhebung durchschnittlich um 1000 Fuß erfolgt und welche Entlastung zu erwarten ist. Außerdem wird gefragt, warum die Anhebung des Gegenanflugs erst im August 2012 stattfinden könne und ob es Dinge gebe, die das vorantreiben könnten. Zum Gegenanflug wird außerdem gefragt, was die Erhöhung um 1000 Fuß genau bedeuten und wie sichergestellt werden soll, dass diese Höhe dauerhaft eingehalten wird.

Herr Lanz erläutert die Maßnahme zur Anhebung des Gegenanflugs. Das Ziel ist es, dass 90% der Flüge durchschnittlich 1000 Fuß höher fliegen, als vor dem Stichtag 10.03.2011. Die Anhebung soll mit einem CDA kombiniert werden indem der Pilot frühzeitig eine *distance to go – Angabe* erhält. Es handelt sich bei der Maßnahme um eine Betriebsanordnung, für welche die DFS-Lotsen geschult werden müssen. Daher ist eine Umsetzung erst ab August 2012 möglich. Durch ein Monitoring inklusive Monatsauswertungen werden die Maßnahmen überprüft und sichergestellt, dass die Höhen dauerhaft auf dem Niveau bleiben.

Herr Dr. Schulte betont, dass es keinen Sinn mache, Maßnahmen vorzuschlagen, die dann wieder rückgängig gemacht werden und dass die verabschiedeten Maßnahmen dauerhaft

umgesetzt werden sollen. Er weist darauf hin, dass Point Merge ein langfristiges Projekt ist und daher nicht in den Aufgabenbereich der Task Force hineinfällt.

Die Kriterien des FFR und der Index werden als reine Instrumente der Lärmverwaltung kritisiert. Keines der Kriterien zielt auf eine Reduzierung des physikalischen Lärms ab. Das primäre Ziel müsse aber die physikalische Lärmentlastung sein. Es wird darauf hingewiesen, dass es auch westlich des Rheins dicht besiedeltes Gebiet gibt. Gerade im Bezug auf die Südumfliegung gebe es schnell umzusetzende und effektive Schutzmaßnahmen.

Herr Lanz weist darauf hin, dass es selbstverständlich das Ziel der Task Force Flugwegoptimierung und des Expertengremiums Aktiver Schallschutzes ist, den Lärm zu reduzieren, dafür wurden die Gremien eingerichtet. Das lärm mindernde Potenzial der Maßnahmen wird, wenn es möglich ist, nach gültigen Standards errechnet (AzBo8). In den Fällen in welchen das nicht möglich ist, werden Lärmabschätzungen vorgenommen (z.B. mit Hilfe von Simulationen oder Probeflügen).

Herr Dr. Schulte erläutert, dass bezüglich der Südumfliegung und der Verlagerung der schweren Maschinen auf diese Abflugroute, der bekannte Migrationsplan der Fraport AG umgesetzt werde. Der Plan sieht die Umsetzung bis spätestens 2013 / 2016 abhängig von der Navigationsanlage, vor.

Darüber hinaus erläutert Herr Dr. Schulte, dass es Abhängigkeiten der Höhen einer Route zu der lateralen Streckenführung (z.B. Eindrehbereiche) gebe. Das Ziel, so betont er, ist die Entlastung aller Betroffenen, insbesondere aber der Hochbetroffenen, z.B. müssen die Abflüge über Flörsheim verringert werden, da hier bereits eine große Belastung bei Anflügen existiert.

Herr Jühe, Bürgermeister der Stadt Raunheim seit dem Jahr 2000, erinnert, dass er seit 2003 darum kämpft dem Thema Lärmschutz auch durch die Fluglärmkommission, mehr Gewicht in der Diskussion zu geben. Bei der Novellierung des Fluglärmschutzgesetzes war die Aufmerksamkeit der Kommunen allerdings begrenzt, dies führt er auf ein fehlendes Verständnis dafür zurück und auf eine fehlende Aufmerksamkeit für die Auswirkungen des Ausbaus. Eine frühzeitige Reaktion der kommunalen Vertreter wäre seiner Ansicht nach möglich gewesen, es hätte nicht eine so große Überraschung sein müssen. Herr Jühe weist darauf hin, dass das Thema sehr komplex ist und er

die Hessische Landesregierung in der Verantwortung sieht, das Thema anzugehen. Die gebildeten Gremien, die sich mit dem Thema auseinandersetzen seien gut ausgestattet.

Zum Thema Südumfliegung stellt Herr Jühe fest, dass Flörsheim bei Landungen unter 300 Meter überflogen wird, Flörsheim dürfe nicht noch zusätzlich mit Start belastet werden. Er bedauert, dass von allen Seiten Vorwürfe kommen und dass dies die Arbeit erschwert. Einen Rückbau der Bahn hält er für unwahrscheinlich, daher müsse alles dafür getan werden, die Belastungen zu verringern. Herr Jühe betont, dass die Fraport AG in der Zusammenarbeit und der Konstruktivität bei der Lösungssuche zu loben ist. Andere Akteure mauern, die DFS befinde sich derzeit im Wandel, den einzelne Personen in der DFS intern vorantreiben. Vor diesem Hintergrund hinterfragt Herr Jühe die Art dauerhaft auf diese Akteure einzuschlagen. Er plädiert dafür konstruktiv und aufmerksam den Prozess zu verfolgen und gemeinsam an den richtigen Stellschrauben zu drehen.

Die Vertreterin der Stadt Hattersheim erklärt, dass ihre Stadt von Anfang an gegen den Ausbau plädiert habe. Sie fordert die kommunale Familie auf, an einem Strang zu ziehen. Positiv ist für sie das gemeinsame Papier in der Fluglärmmmission. Auch die Maßnahmen des ExpASS und der TFF wertet sie positiv. Sie bittet darum, die stark betroffenen Anrainerkommunen stärker zu schützen. In erster Linie sieht sie Einrichtungen wie Schulen und Kindergärten. Zum Thema Roll- und Bodenlärm bittet sie um Informationen, was zur Lärminderung gemacht werden könne. Hattersheim, so schließt sie ab, sei trotzdem eine schöne Stadt, die sich nicht kaputt machen lasse.

Herr Prof. Wörner berichtet, dass das Thema Roll und Bodenlärm im FFR im Expertengremium Aktiver Schallschutz behandelt wird und bereits in der Mediation thematisiert wurde. Es gebe innovative Ansätze, die allerdings nicht schnell umsetzbar sind, z.B. Elektromotoren. Änderungen in diesem Bereich benötigen allerdings eine Genehmigung, die sehr langwierig sein können.

Auch der Schutz von Kindergärten und anderen sensiblen Einrichtungen ist ein wichtiger Punkt und wird im Kontext des Regionalfonds und des passiven Schallschutzes im FFR thematisiert. Herr Prof. Wörner weist darauf hin, dass die Ausweisung von Neubaugebieten, die da liegen wo in Zukunft verstärkt Lärm zu erwarten ist, zwiespältig zu betrachten sei.

Herr Lanz ergänzt, dass das Thema Landen mit Gegenschub ebenfalls im ExpASS erörtert werde und Überlegungen zu geeigneten Monitoringmaßnahmen laufen.

Zum Roll- und Bodenlärm ergänzt Herr Dr. Schulte, dass das Thema bereits seit Jahren im Fokus und nach wie vor auf der Agenda der Fraport AG stehe. Der bereits genannte Elektroantrieb sei eine Innovation, die Zertifizierung allerdings langwierig.

Ein Vertreter des Rheingau-Taunus-Kreises bedankt sich zunächst für den Termin, bedauert aber dass nicht bereits früher, zur Planung der Flugrouten, ein Erörterungstermin durchgeführt wurde. Er unterstreicht, dass die von Fluglärm betroffene Region nicht nur die Kommunen beinhalte, die in der Fluglärmkommission vertreten sind. Er ist der Meinung die Region solle als Ganzes betrachtet werden und Probleme sollten gemeinsam angegangen werden. Einen Konflikt zwischen hoch und weniger Belasteten lehnt er ab. Für ihn ist das Nachtflugverbot entscheidend für die Lebensqualität, das Nachtflugverbot solle seiner Meinung nach in die Randstunden ausgedehnt werden und keine Ausnahmen davon erteilt werden.

Er bittet darum folgende Punkte bezüglich Lärm anzuschauen:

- Eindrehbereiche in siedlungsfreie Gebiete verlagern
- Kreuzungspunkte des Gegenanflugs und Abflugrouten
- Steilere Starts
- Einführung innovativer Flugverfahren unter Inkaufnahme von Kapazitätseinschränkungen
- Berücksichtigung der Art der Vorbelastung durch andere Lärmquellen (Der Rheingau ist durch den Schienenverkehr bereits stark belastet.)

Herr Prof. Wörner erläutert zur Umsetzung von CDA, dass dies nicht mit jedem Verkehrsaufkommen realisiert werden könne, das Deutsche Zentrum für Luft und Raumfahrt arbeite an einer Optimierung. Zum Nachtflugverbot weist er daraufhin, dass die Fraport AG keine Nachtflüge im Planfeststellungsverfahren beantragt hat. Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung sei dann der Meinung gewesen, Nachtflüge seien unvermeidbar. Herr Prof. Wörner unterstreicht, dass er als Hüter der Mediation für das Nachtflugverbot eintritt. Die Flugbewegungen in den Randstunden (22.00-23.00 und 5.00-6.00 Uhr) sind um ca. 40% gesunken seit Inbetriebnahme der Bahn und dem Nachtflugverbot.

Der Vertreter der Stadt Dietzenbach erläutert die Nachteile seiner Stadt in der Stadtentwicklung durch den Fluglärm. Die Betroffenheit dürfe nicht weiter zunehmen.

In der Stadt Mörfelden-Walldorf, so erläutert es der Vertreter, ziehen sich die Lärmschutzbereiche für den passiven Schallschutz mitten durch die Straßen. Er fordert eine Ausweitung des Programms z.B. durch den Einbezug von ganzen Ortsteilen.

Herr Dr. Schulte erläutert, dass es für den Ansatz Ortsteile einzubeziehen rechtlich keine Grundlage gebe. Der Lärmschutz müsse anhand eines Lärmniveaus festgemacht werden. Es ist nicht zu argumentieren, dass eine Region passiven Schallschutz erhält, weil sie noch zu einem bestimmten Ortsteil gehört, eine andere Region mit gleichen Lärmniveau aber keine Zuschüsse erhält. Es wird immer eine Grenze der Lärmschutzzonen geben. Eventuell, so Dr. Schulte ist mit einem Kulanzverfahren noch etwas zu erreichen. Insgesamt seien die Anträge auf passiven Schallschutz gering. Das Thema Kitas und Schulen, so Dr. Schulte, ist wichtig und auch auf der Agenda der Fraport AG.

Die Kommunikation über die zu erwartenden Auswirkungen des Ausbaus und welche Einzelschallereignisse entstehen, wird vom Vertreter der Stadt Kelkheim kritisiert. Die Bevölkerung verlange Ehrlichkeit. Es müsse dafür gesorgt werden, dass ordentlich geflogen wird. Da die Fraport AG, so der Teilnehmer, zu einem großen Teil im Besitz der öffentlichen Hand sei, müsse und könne sie etwas bewegen.

Prof. Wörner empfindet die Kritik der Öffentlichkeitsarbeit als persönliche Kritik, schließlich wurde über die Mediation und über das Regionale Dialogforum intensiv Öffentlichkeitsarbeit betrieben. Er sagt zu, die Kommunikation zu verbessern, weist aber auch darauf hin, dass Nachfragen wichtig sei.

Herr Dr. Schulte ergänzt, dass es sehr schwierig sei, Dezibel zu vermitteln. Er weist daraufhin, dass die Fraport AG zu 52% vom Land Hessen und der Stadt Frankfurt gehalten wird. Die restlichen 48% gehören internationalen Investoren. Aktienrechtlich sei es nicht möglich mit einer Mehrheit von 52% eine Unternehmen „durchzuregieren“. Die Fraport AG sei auch den übrigen 48% Aktionären verpflichtet.

Herr Stadtrat Weiß, Vertreter der Stadt Offenbach dämpft die Euphorie bezüglich technischer Entwicklungen, mit einhergehender Lärmentlastung. Es sei zwar bereits viel passiert, die positiven

Effekte einer Lärmentlastung würden aber durch die erhöhte Kapazität neutralisiert. Der Dauerschallpegel bleibe gleich. Er fordert, dass sich die Menschen schützen können. Die Häuser in Offenbach, gerade die Altbauten, seien ungedämmt. 80% der Stadt Offenbach liegen darüber hinaus in den Schutzzonen, was es der Stadt schwierig macht neue Kindergärten etc. zu bauen. Es wird gefragt, welche Bedeutung der Frankfurter Fluglärm Index in den Kategorien des Planfeststellungsbeschlusses habe und wie sich die Bauverbotszonen und Betriebsrichtungsverteilung entwickeln werde.

Herr Dr. Schulte plädiert für einen verantwortlichen Umgang mit dem Thema Protest, eine Radikalisierung könne er nicht erkennen. Auch bei der Benutzung von Begriffen wie „Verslumung“ und Radikalisierung bittet er um Vorsicht.

Herr Dr. Schulte stellt die Gesamtsituation noch einmal dar: viele Arbeitsplätze in der Region hängen nicht nur aber auch vom Flughafen Frankfurt ab, als Beispiel nennt er den Finanzplatz und die große koreanische Gemeinde, die Firmenansiedlungen mit sich bringe. Der Flughafen sei nicht der einzige, aber ein integraler Bestandteil der Wirtschaftsregion Rhein-Main.

Auf der anderen Seite stehe das Thema Lärm. Hier müsse, so Dr. Schulte, eine Entlastung erreicht werden. Er identifiziert ein Problem in der starken Sensibilisierung, die auch zur Folge habe, dass erreichte Verbesserungen zur Lärmentlastung nicht mehr wahrgenommen und nicht medial geäußert werden.

Bezüglich der Ausweitung des Nachtflugverbots in die Randstunden stellt Herr Dr. Schulte fest, dass die Positionen auseinander liegen. Der interkontinentale Anteil der Flugbewegungen sei hoch und werde in fünf Wellen abgefertigt. Dies wäre mit einem ausgeweiteten Nachtflugverbot nicht mehr realisierbar, daher sieht Herr Dr. Schulte in diesem Punkt keine Möglichkeit der Ausweitung. Er stellt dar, dass in den Randstunden jeweils 126 Slots genutzt werden könnten (2x 126,) also insgesamt 252 Slots. Durch die Auflagen des Planfeststellungsbeschlusses könnten in diesen beiden Stunden aber nur insgesamt 133 Slots genutzt werden, also ca. die Hälfte des Möglichen.

Die Altstadt Offenbachs liege leider zu weit außerhalb der Schallschutzkonturen. Herr Dr. Schulte weist daraufhin, dass Frankfurt einer der ersten Flughäfen überhaupt war, der lärmbezogene Entgelte eingeführt habe. Es sei nur möglich die Landeentgelte zu erhöhen. Dies liege an dem festgelegten Verwendungszweck. Passagierentgelte sind demnach für Gebäude zu verwenden. Es bestehe hier die Schwierigkeit dass ein großes Flugzeug, nicht ein lautes mehr Abnutzung der Infrastruktur mit sich bringe. Einen wichtigen Punkt sieht er

in der Schaffung von Anreizsystemen. Der Rahmen, der möglich ist, müsse aber genutzt werden.

Der Vertreter der Stadt Nauheim lobt die konstruktive Zusammenarbeit der Deutschen Flugsicherung bei dem Thema Navigationsanlage für die Südumfliegung. Er fragt, ob zu Gunsten von Nauheim eine Route weiter östlich geflogen werden könne.

Für den Vertreter der Stadt Rüsselsheim ist wichtig, auf den Paketgedanken hinzuweisen. Die Maßnahmen werden als Paket geschnürt und sind in ihrer Wirkung auch so zu betrachten. Diese müssen dann im Index dargestellt werden und auch die Leq ermittelt werden. Darüber hinaus weist er daraufhin, dass das jetzige System bis 900.000 Flugbewegungen jährlich abwickeln könne und fragt nach der Forderung nach einem Lärmdeckel.

Herr Jühe ergänzt dazu, dass die Fluglärmkommission seit vielen Jahren für eine Lärmobergrenze eintritt. Eine Planungssicherheit ist auch für die Bevölkerung wichtig. Sein persönlicher Eindruck ist, dass Bewegung in die Debatte gekommen sei, dies habe eventuell mit den zwei anstehenden Wahlterminen zu tun. Herr Jühe versteht sich außerdem als Hüter der Paketidee.

Herr Dr. Schulte erläutert, dass die Kapazität von 701.000 Bewegungen voraussichtliche in 10-15 Jahren erreicht werden. Zum heutigen Zeitpunkt gebe es die gleiche Anzahl Flugbewegung wie im Jahr 2007. Die derzeitige Diskussion beinhalte die Veränderung des Luftraums, die Regionen, die entlastet wurden, melden sich nicht zu Wort. Das Thema Lärmdeckel ist für Dr. Schulte schwierig, erste Ansätze seien bereits im Planfeststellungsbeschluss zu finden. Die Fraport AG spricht sich strikt gegen einen Lärmdeckel aus, die Zielsetzung einer Reduzierung des Belastungsniveaus muss aber auf der Agenda bleiben.

Ein bayrischer Vertreter stellt dar, dass ihre Belastung von 0 auf 100 gestiegen sei. Er stellt sich die Frage, ob die Absenkung der Gegenanflüge überhaupt notwendig war.

Frau Leyendecker aus dem Kreis Mainz-Bingen stellt dar, dass sie eine Lärmbelastung an 365 Tage im Jahr haben, das Gebiet außerhalb des Indexes liege und keine der angekündigten Maßnahme in ihrem Bereich wirke. Sie lehnt den Index als einziges Messinstrument und Maß für Fluglärm ab

und möchte wissen, ob die Maßnahme der Task Force zur Erhöhung der Überflüge in Offenbach auch westlich des Flughafens möglich sei.

Herr Wörner stellt dar, dass die Ausgestaltung des Index intensiv diskutiert wurde. Es werden auch die Regionen außerhalb des Indexgebiets in den Maßnahmenpaketen einbezogen. Zur Erfassung der Hochbelastigten funktioniert der Index als Instrument und ist auch durch das Umweltbundesamt dafür anerkannt.

Herr Lanz weist darauf hin, dass für Gebiete außerhalb des Indexgebietes auch andere Kriterien herangezogen werden könnten. Zur Anhebung der Gegenanflüge erläutert Herr Lanz, dass die neu Betroffenen stärker belastet seien als die vorher betroffene Bevölkerung. Das UNH macht im Rahmen des Fluglärmmonitorings Monatsauswertungen dazu. Diese zeigen, dass die Gegenanflüge heute teilweise bereits höher sind als vor der Verlegung. Die in der Task Force diskutierte Maßnahme zur Erhöhung der Gegenanflüge soll durch ein CDA-Verfahren erzielt werden, welches mit einer frühen Lotsenanweisung optimiert wird, dies ist ohne Genehmigungsverfahren möglich. Herr Lanz weist darauf hin, dass nicht pauschal der komplette Gegenanflug erhöht wird, da dann die Eindrehbereiche aus dem Luftraum C herausfallen würden. Die langen unnötigen Horizontalflüge sollen vermieden werden, die Höhen der Eindrehbereiche bleiben dagegen unverändert.

Zum südlichen Gegenanflug erläutert Herr Lanz, dass dieser Anflug tiefer geführt wird, dies hängt mit dem unabhängigen parallelen Betrieb zusammen.

Zur Anfrage aus dem Kreis Mainz-Bingen erläutert Herr Lanz, dass das gleiche Problem wie in Offenbach auch im Westen bestehe, zwischen Bauschheim und dem Rhein über unbewohntem Gebiet, daher sei es auch bisher nicht aufgefallen.

Prof. Wörner fasst die wichtigsten Punkte der Diskussion zusammen:

- Lärmreduzierung im Indexgebiet und darüber hinaus
- Maßnahmen müssen als Paket verstanden werden
- Diskussionsbedarf bei den Thema Lärmdeckel
- Roll und Bodenlärm als wichtiger zu beachtender Punkt
- Plädoyer für eine aktive Mitwirkung der Kommunen

- Passiver Schallschutz, besondere Maßnahmen für Kitas etc. Grenzen der Schutzzonen.
- Mehr Informationen und Öffentlichkeitsarbeit > dafür steht FFR und UNH

Prof. Wörner weist darauf hin, dass Nachfragen noch schriftlich oder per Mail nachgesendet werden können. Die Vorsitzenden des FFR und Herr Lanz bedanken sich für die Veranstaltung.



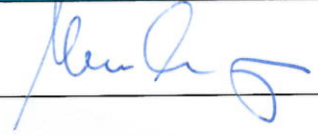
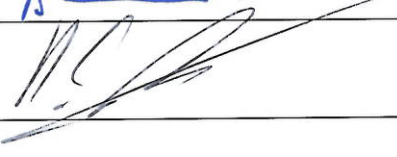
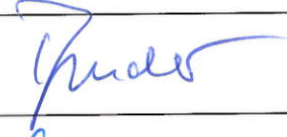
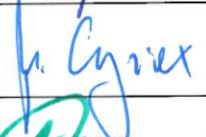
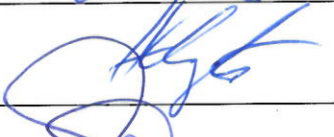
Teilnehmerliste

Gesprächsrunde Landkreisen und Kommunen Task Force Flugwegoptimierung

Datum: 10.02.2012

Uhrzeit: 9.00 Uhr bis 13.00 Uhr

Ort: Fritz-Treutel-Haus, Kelsterbach

Name	E-Mail Adresse	Unterschrift
Altenkamp, Norbert Bürgermeister Bad Soden a. Taunus	norbert.altenkamp@stadt-sod-soden.de	
Antenbrink, Michael Bürgermeister Flörsheim		
Augsburger, Christiane Bürgermeisterin Schwalbach am Taunus	christiane.augsburger@schwalbach.de	
Aulenbach, Gerd Bürgermeister Gemeinde Rothenbuch		
Baumann, Michael Bürgermeister Markt Hösbach	michael.baumann@hoesbach.bayern.de	
Becker, Hans-Joachim Rheingau-Taunus	hans-joachim.becker@rheingau-taunus.de	
Bessel, Bernhard Bürgermeister Hainburg		
Bruder, Winfried Bürgermeister Karlstein am Main	w.brueder@karlstein.de	
Cyriax, Michael Landrat Main-Taunus-Kreis	landrat@mtk.org	
Döring, Günter F. Bürgermeister Gemeinde Niedernhausen	günter.f.doring@niedernhausen.de	
Ebert, Reinhard Stadt Rüsselsheim	reinhard.ebert@ruesselsheim.de	
Engler, Horst Bürgermeister Mainaschaff	horst.engler@mainaschaff.de	
Fuchs, Fridolin Bürgermeister Glattbach	fridolin.fuchs@glattbach.bayern.de	

Biem, Martin  m.biem@draport.de

 M. Du.



forum flughafen
& region
umwelt- und
nachbarschaftshaus

GEMEINDE RORSDORF
GÖLZENLEUCHTER WORT
BGM. BÜTTELBOREN

jtraeger@rossdorf.de
bürgermeister @ buettelborn.de

hant Gölzenleuchter

Geiger, Mathias, Stadtrat Eschborn	m. geiger @ eschborn.de	M. Geiger
Glitsch, Olaf DFS Deutsche Flugsicherung		O. Glitsch
Helfmann, Carsten Bürgermeister Eppertshausen	c.helfmann@ eppertshausen.de	C. Helfmann
Hofmann, Doris Kreisabgeordnete Darmstadt-Dieburg	doris.hofmann@gmx.de	D. Hofmann
Hunkel, Herbert Bürgermeister Neu-Isenburg		H. Hunkel
Jacobs, Karsten Fluglärmbeauftragter Bodenheim	fluglaermbeauftragter@ verbandsgemeinde- bodenheim.de	K. Jacobs
Kammerländer, Hubert Bürgermeister Kleinstheim	hk@kleinstheim.de	H. Kammerländer
Karl, Dieter Bürgermeister Gemeinde Erzhausen	dieter.karl@erzhhausen.de	D. Karl
Kerkau, Dieter Stadtrat Groß-Umstadt	diethard-kerkau @t-online.de	D. Kerkau
Kern, Roland Bürgermeister Rödermark	roland.kern@roedermark.de	R. Kern
Klanitz, Bertfried Stadt Griesheim	b.klanitz@unitybox.de	B. Klanitz
Klug, Hans Bürgermeister Markt Großostheim	allgemeine@grossostheim.de -verwaltung	H. Klug
Kollmeier, Wolfgang Main-Taunus-Kreis	Wolfgang.Kollmeier@mtk.org	W. Kollmeier
Köster, Antje Bürgermeisterin Hattersheim	antje.koester@ hattersheim.de	A. Köster
Krimm, Thomas Bürgermeister Markt Goldbach	poststelle@markt-goldbach.de	T. Krimm
Krohnen, Marianne Bürgermeisterin Geiselbach	buergervorsteherin@geiselbach- bayern.de	M. Krohnen

Jinke, Thomas

JAKOBY, PETER

STADT HEIWEINSTADT

Gerhard Hellener
Schlangenbach

Gerhard.Hellener@t-online.de

Hellener

Legler, Dr. Alexander Bürgermeister Alzenau		
Leyendecker, Cordelia Mainz-Bingen	leyendecker.cordelia @mainz-bingen.de	C. Leyendecker
Möller, Ralf Leiter Wirtschaft Landkreis Darmstadt-Dieburg	r.moellere@tadaa.de	Ralf Möller
Moritz, Rudi Bürgermeister Egelsbach	Rudi.Moritz@egelsbach.de	Moritz
Müller, Matthias Blankenbach	buergermeister-@ gemeinde-blankenbach.de	M. Müller
Munck, Angelika Bürgermeisterin Hochheim am Main	munck@hochheim.de	Angelika Munck
Partsch, Jochen Oberbürgermeister Darmstadt	obrbuergermeister@ darmstadt.de	J. Partsch
Pistner, Reiner Bürgermeister Markt Schöllkrippen	reiner.pistner@vg-schoellkrippen.de	Pistner
Reus, Peter Bürgermeister Eppstein	peter.reus@eppstein.de	Reus
Roth, Bernd Bürgermeister Obertshausen	Gerhards, Hubert Erster StR stadtrat@obertshausen.de	B. Roth
Rottmann, Dr. Manuela Frankfurt am Main	Stefan.Schmitt, Darmstadt Stadtrat - Frankfurt Schmitt	Schmitt
Sauer, Stefan Bürgermeister Groß-Gerau		
Seitz, Christian Bürgermeister Kriftel	Christian.Seitz@kriftel.de	Seitz
Seitz, Jürgen Bürgermeister Kahl am Main	Juergen-Seitz@kahl-main- bayern.de	Seitz
Sewering, Dr. Holger Hessische Staatskanzlei	holger.sewering@stk.hessen.de	Sewering
Söllner, Eva Bürgermeisterin Liederbach a. Taunus	eva.soellner@liederbach- taunus.de	Söllner

Ochel
Fischer, Jan (Nauheim)

Stadt Leimbach
j.fischer@nauheim.de

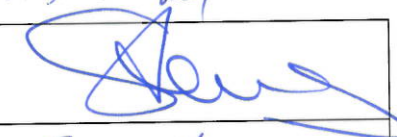
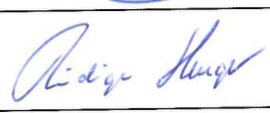
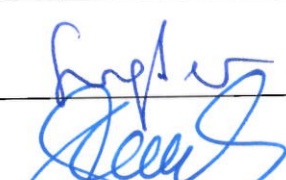
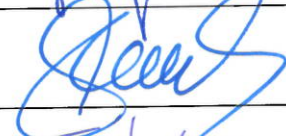
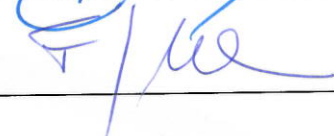
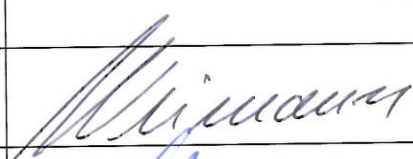
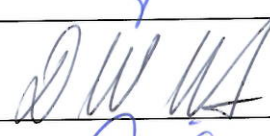
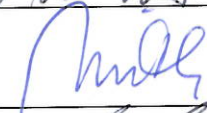
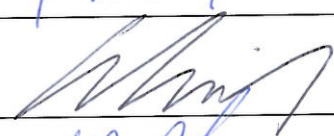
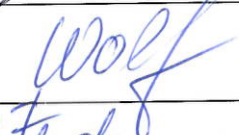
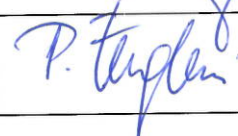
O. Fischer

REUTER ULRICH

landrat@lra-ab.bayern.de

Reut

Schmidt, Hord

Stang, Gisela Bürgermeisterin Hofheim	gstang@hofheim.de	
Stenger, Rüdiger Gemeinde 1. Bgm Heimbuchenthal	Ruediger.Stenger@vgem-muespelbrunn- bayern.de	
Straßer, Elisabeth Landratsamt Groß-Gerau	e.strasser@ kreisgg.de	
Tybussek, Daniel Bürgermeister Mühlheim am Main	d.tybussek@stadt-muehlheim.de	
Urhahn, Franz-Rudolf Erster Stadtrat Mörfelden-Walldorf	FRANZ.URHAHN@ MOERFELDEN-WALLDORF.DE	
Von Neumann, Richard Bürgermeister Gemeinde Ginsheim-Gustavsburg		
Wagner, Petra Stadtplanerin IHK Pfungstadt		
Weimann, Paul Bürgermeister Oestrich-Winkel	paul.weimann@ oestrich-winkel.de	
Wesp, Frank Fachdienstleiter Weiterstadt	frank.wesp@weiterstadt.de	
Westedt, Dirk Stadtrat Kelkheim im Taunus	STADTRAT.Westedt@ KELKHEIM.DE	
Wirth, Christian Bürgermeister Dambach	christian.wirth@vgem- muespelbrunn-bayern.de	
Wissel, Felix Markt Mömbris	felix-wissel@moembris- bayern.de	
Wolf, Renate Bürgermeisterin Sulzbach	renate.wolf@sulzbach- taunus.de	
Zenglein, Peter Bürgermeister Johannesberg	zenglein@johannesberg.de	

Kavari, Andre
Main-Künnigheim

and. kavari@mkk.de

Kavari

Völkel, Andreas

andreas.vaelkel@dfk.de

A. Chel

Schaad, D. Beate

marlene.schaad@stk.hessen.de

D. Schaad

Weiß, Peter-Georg | Peter-Georg.Weiss@kelsterbach.de

Herzlich Willkommen!

Gespräch der Landkreise, Städte und
Gemeinden im Umkreis des Flughafens
mit der Task Force Flugwegoptimierung
und dem Vorstand des Forums Flughafen
und Region

10.02.2012

Fritz-Treutel-Haus

Kelsterbach

Ablauf

1. Kurzvorstellung des FFR und UNH
2. Vorstellung der Task Force Flugwegoptimierung
3. Aktiver Schallschutz, Stand der Arbeiten der Task Force und des Expertengremiums Aktiver Schallschutz
4. Fragen
5. Vorschläge, Anregungen der Kommunen

1. Kurzvorstellung des FFR und des Umwelt- und Nachbarschaftshauses

2000

Das Mediationspaket

Akzeptanz: nachträgliche Protokollnotizen



Beschluss des Landtags vom 20.6.2000

Inhalte Anti-Lärm-Pak(e)t

- (1) Etablierung Lärminde: Transparenz
- (2) Deckelung des Lärms durch Lärmobergrenze
- (3) Aktiver Schallschutz
- (4) Passiver Schallschutz über Gesetz hinaus
- (5) Nachtflugverbot und Schutz der Nachtrandstunden
- (6) Zukunftsplan leiser Flughafen
- (7) Immobilienmanagement über CASA hinaus
- (8) Schaffung von Planungssicherheit in Bezug auf grundlegende Änderungen des Bahnsystems
- (9) Regionale Partnerschaft: Forum und Haus der Flughafenregion

- 2000: Mediationspaket, Teil Anti-Lärm Pakt: „Schaffung lokaler Lärmobergrenzen“
- 2007 RDF: Anti-Lärm Pak(e)t im RDF um das Mediationsergebnis umzusetzen, Vorschlag Deckelung Index auf prognostizierten Wert 2020
- 2007 Landtag Hessen (16/8364): Beschluss „Ausbau des Frankfurter Flughafens - den Anti-Lärm-Pakt verwirklichen!“
 - *„Der Hessische Landtag teilt die Forderung des ALP, dass der für das Jahr 2020 prognostizierte Fluglärm eine Obergrenze darstellt, die nicht überschritten werden darf.“*

heute

Das Mediationspaket



Struktur Forum Flughafen und Region (FFR)



Hessische Staatskanzlei



Drei-Säulen-Modell des Forums Flughafen und Region

Leitung und Koordination

Erarbeitung
= Expertengremium
Aktiver Schallschutz

Dialog
= Konvent
Flughafen und Region

Information
= Umwelthaus
und Bürgerbüro

Aktiver Schallschutz Forum Flughafen und Region (FFR)



Hessische Staatskanzlei

Drei-Säulen-Modell des Forums Flughafen und Region

Leitung und Koordination

Erarbeitung
= Expertengremium
Aktiver Schallschutz

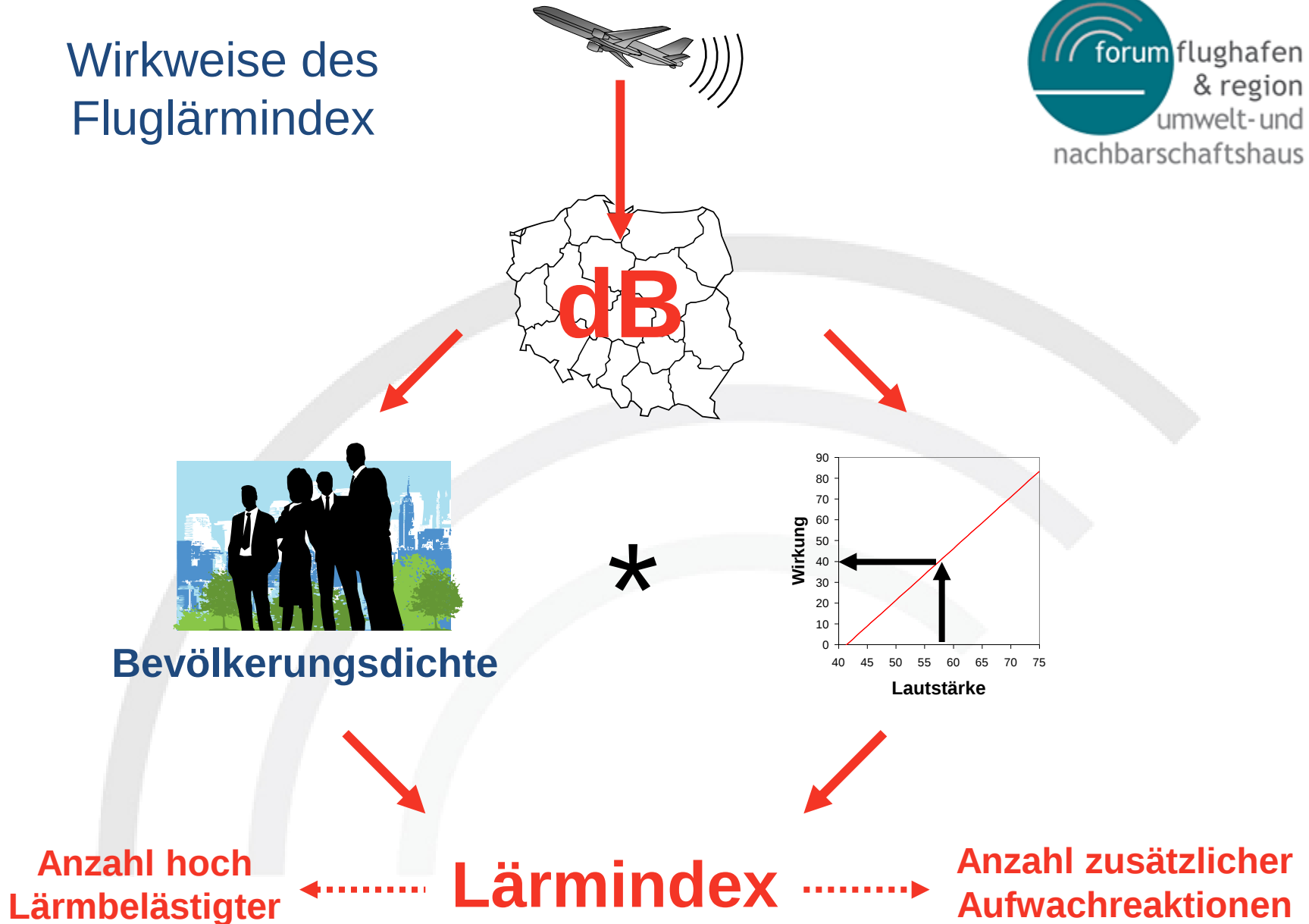
Dialog
= Konvent
Flughafen und Region

Information
= Umwelthaus
und Bürgerbüro

Experten aus Luftverkehrswirtschaft, von Kommunen, Fluglärmkommission, Wissenschaft und Behörden

Erstmalig in Deutschland arbeiten die Beteiligten gemeinsam in dieser Form am aktiven Schallschutz

Wirkweise des Fluglärmindex





forum flughafen
& region

Forum Flughafen und Region

- Planfeststellungsbeschluss 2008
- Forum Flughafen und Region (FFR) als Nachfolger des RDF seit 2009
- 3 Säulen:



Koordinierungsrat

Mitglieder – zusätzlich zum Vorstand des FFR:

1. Thomas Jühe, FLK & Bürgermeister Raunheim
2. Kay Kratky, Deutsche Lufthansa
3. Peter Gebauer, Vorsitz ExpASS & DFS
4. Dr. Manuela Rottmann, Umweltdezernentin Stadt Frankfurt
5. Dr. Holger Sewering, Hessische Staatskanzlei
6. Bernhard Maßberg, HMWVL

Nicht stimmberechtigte Mitglieder:

1. Anja Wollert, Geschäftsführung FLK
2. Günter Lanz, Geschäftsführung UNH

Konvent des FFR

- Ca. 60 Mitglieder, darunter Vertreter der Kommunen, Luftverkehrsseite, Bürgerinitiativen, Umweltverbände, Wirtschaftsverbände
- Sitzungen zwei Mal im Jahr
- Beratendes Gremium, Diskussionsplattform

Umwelt- und Nachbarschaftshaus

- Gründung der gemeinnützigen Umwelthaus GmbH 2009 als Träger des Umwelt- und Nachbarschaftshauses
- 100%ige Tochter des Landes Hessen
- Anspruch des UNH: transparente und neutrale Information
- Wichtigstes Ziel: Verbesserung der Kommunikation und der Kooperation zwischen Flughafen, seinen Nutzern und Anwohnern
- Zusammenführung und fachliche neutrale Darstellung verschiedener Monitorings (Fluglärm, Umwelt, soziale Auswirkungen, Gesundheit)



2. Vorstellung der Task Force Flugwegoptimierung

Task Force Flugwegoptimierung

- Beschluss Koordinierungsrat zur Einsetzung der zeitlich begrenzten Task Force Ende September 2011.
- Arbeitsauftrag:
 - Identifikation von sog. „Hot Spots“ – Flugwegstrecken und Flughöhen
 - Erarbeitung von realisierbaren und **kurzfristig** umsetzbaren Optimierungsvorschlägen.

Kurzfristig bedeutet, keine Maßnahme, die ein reguläres Genehmigungsverfahren erfordert!

Mitglieder der Task Force

- Fraport
- Lufthansa
- Fluglärmkommission
- DFS
- HMWVL
- Hessische Staatskanzlei
- Rheinland-Pfalz (Innenministerium, Luftverkehrsreferat)
- 2 Kommunen (Ost und West)
- Öko-Institut
- Umwelt- und Nachbarschaftshaus (Vorsitz)

Grundsätze der Task Force

- Eine „politische“ Verteilung von Lärm unabhängig von objektiven Kriterien findet nicht statt.
- Von der Task Force erarbeitete Vorschläge werden dem Koordinierungsrat zur Entscheidung vorgelegt.
- Zur Einschätzung von Maßnahmen hat die TFF einen Kriterienkatalog erarbeitet.

Kriterienkatalog TFF

- Ist zu erwarten, dass durch eine Maßnahme der Indexwert FTI oder FNI steigen würde?
- Ist zu erwarten, dass die Zahl von hoch Betroffenen steigen wird? (Definition analog Vorgehen in ExPASS, Betroffene innerhalb Kontur $L_{eq} 60 \text{ dB(A)}$ Tag, bzw. $L_{eq} 53 \text{ dB(A)}$ nachts oder $6 \times L_{max} 72 \text{ dB(A)}$)
- Ist zu erwarten, dass in der Region (über die Indexgrenzen hinaus, Eindrehbereiche sollten insgesamt umfasst sein) die Zahl der Lärmbetroffenen sinkt?
- Ist zu erwarten, dass in der Region (außerhalb des Indexgebietes) die Lärmbelastung der betroffenen Bevölkerung sinkt?
- Werden im Ergebnis Personen an Punkt A neu oder höher belastet, um geringer belastete Personen an Punkt B zu entlasten? Falls ja, ist dabei ein deutliches Übergewicht der Zahl der entlasteten Personen festzustellen und lediglich unerhebliche Lärmzunahmen an anderer Stelle?
- Ist zu erwarten, dass die Maßnahme von allen Nutzern des Flughafens umsetzbar ist, falls nein, wäre zu erwarten, dass die Nutzungsrate in den nächsten Jahren auf nahezu 100 % gesteigert werden kann?

3. Aktiver Schallschutz: Stand der Arbeiten der Task Force und des Expertengremiums Aktiver Schallschutz

Stand der Arbeit TFF

- Bisher haben 5 Sitzungen stattgefunden.
- 18 Maßnahmen wurden von den Teilnehmern eingebracht. Diese wurden thematisch zusammengefasst und in Kleingruppen detailliert definiert sowie eine Abschätzung des Umsetzungszeitraums vorgenommen.
- Da die Task Force sich nur mit den kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen beschäftigt, werden einige Maßnahmen an das ExPASS übergeben. Die anderen Maßnahmen wurden zu 3 Maßnahmen zusammengefasst.
- Die Entscheidung über die weitere Vorgehensweise trifft der Koordinierungsrat des FFR

3 Maßnahmen zur kurzfristigen Umsetzung

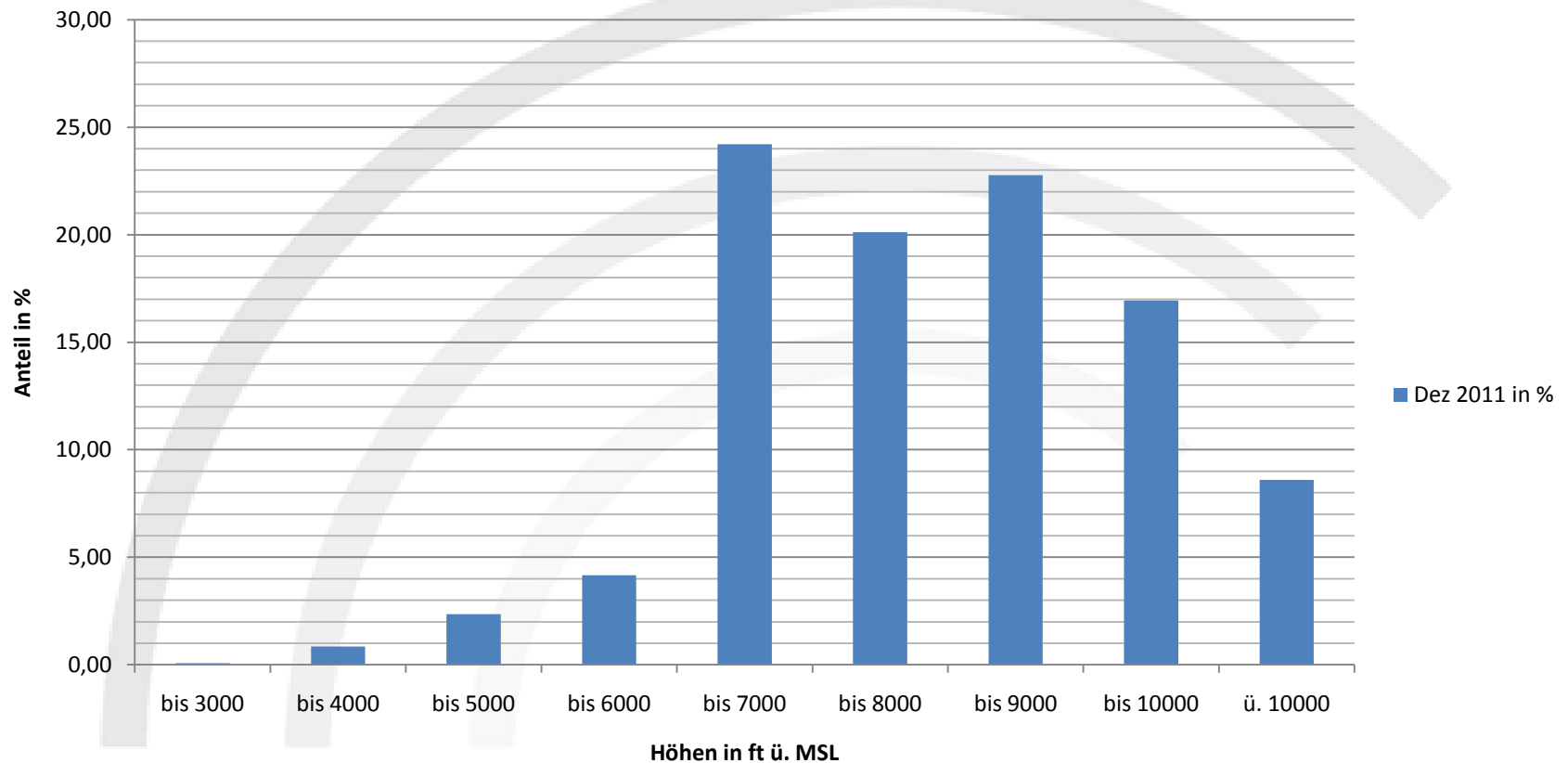
- Anhebung der Überflughöhen im Offenbacher Osten
- Anhebung der operativen Höhen auf den Gegenanflugstrecken um mindestens 1000 ft durch CDO bei mind. 90% Zielquote
- go-Teams zur Sensibilisierung der Piloten und Lotsen für lärmmentlastende Verfahren

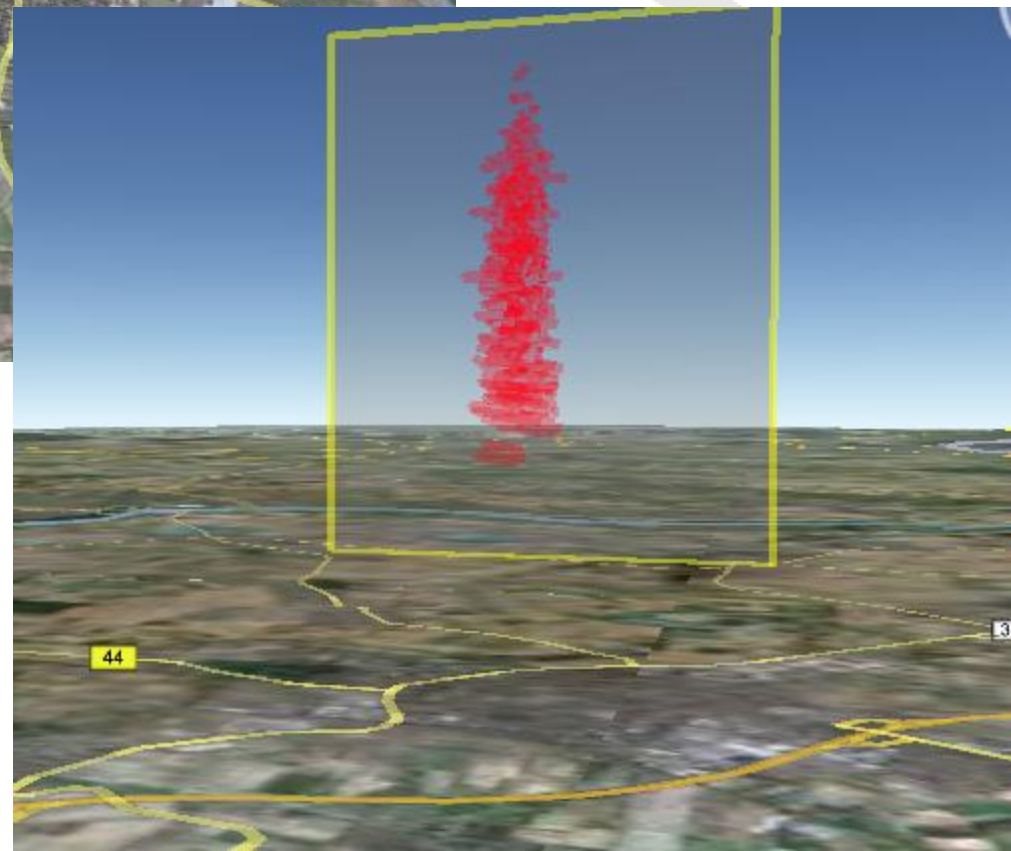
Weitere Maßnahmenvorschläge

1. Überprüfung der Überflughöhen an neuralgischen Punkten im Hinblick auf Abweichungen mittels Primärradar.
2. Anpassung der lateralen Ausrichtung der Gegenanflüge an Siedlungsgebiete; Definition von empfohlenen Eindrehkorridoren.
3. Verlängerung ILS / Anhebung Zwischenanflughöhe: Verlängerung der Anfluggrundlinie bis 25NM und Nutzung des Localizer für Independent Parallel auch in größerer Distanz und Höhe als bisher
4. Umsetzung Distance-to-Go Information, CDA vom Eintreten in TMA bis zum Eindrehpunkt (in Maßnahme 2, Gegenanflüge, integriert)
5. Einhaltung der Flugrouten, Routenfreigabe frühestens ab 8000 ft /10.000 ft abends
6. High performance Routen, auch auf verbleibenden Abflügen bei Abflugroute NW
7. Einführung von reinen Flächennavigationsverfahren (RNAV1) und Wegfall der konventionellen Verfahren für Abflüge
8. Verzicht auf 2-Meilen-Level-Flug und Wegfall des Zwischenanflugsegments.
9. Einführung ATC-Routen, Prüfung 2-Routen System
10. Flexibilisierung Höhe und laterale Position Übergabepunkt sowie Zeitpunkt der Übergabe Center-Approach je nach Verkehrslast.
11. Ausdehnung der TMA (lateral/Vertikal, Luftraum „C“)
12. Point Merge

Südumfliegung, Trebur

Höhen Südumfliegung bei Trebur





Expertengremium Aktiver Schallschutz

- Expertengremium Aktiver Schallschutz sucht und prüft Maßnahmen zum aktiven Schallschutz
- 15 Mitglieder (Kommunen, Luftverkehrsseite, Piloten, FLK, HLUG, UNH)
- Juni 2010: Vorstellung des 1. Maßnahmenpakets Aktiver Schallschutz mit 7 Maßnahmen.
 - 1. Segmented Approach
 - 2. DROPs
 - 3. Umrüstung von Teilen der Lufthansaflotte
 - 4. Steilerer Abflug
 - 5. Erhöhung der Rückenwindkomponente
 - 6. Continuous Descent Approach
 - 7. Anhebung des Anflugwinkels



Stand Umsetzung Maßnahmenpaket I

Maßnahme	Zeitliche Umsetzung
1. Optimierung Abflugverfahren	Ende 2010 (Probetrieb)
2. Flottenumrüstung B 737	Abschluss bis Ende 2011
3. Rückenwindkomponente	2011
4. Optimierung Continuous Descent Approach	„Distance to Go“: ab 2010 „Transition and Profile“: ab 2012
5. Segmented RNAV (GPS) Approach	Beginn Probetrieb 2011
6. Dedicated Runway Operations	Beginn Probetrieb 2011
7. Erhöhter ILS-Gleitwinkel 3,2° Landebahn Northwest	Nach Inbetriebnahme der neuen Bahn Zunächst als Probetrieb

Nächste Schritte

- Lärmabschätzungen für die Maßnahmen
- Anregungen von heutiger Sitzung werden auf nächster TFF- Sitzung diskutiert und ggf. aufgenommen.
- Übergabe der Maßnahmen der TFF an den KR, mit der Empfehlung zur Umsetzung, Weiterberatung oder Ablehnung.

- Fragen, Anmerkungen?
-
- Vorschläge, Anregungen Hinweise von kommunaler Seite



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

www.umwelthaus.org

Vorstellung der Arbeit des Expertengremiums Aktiver Schallschutz und des ersten Maßnahmenpakets des FFR

Regine Barth
Öko-Institut e.V.



forum flughafen
& region



Koordinierungsrat

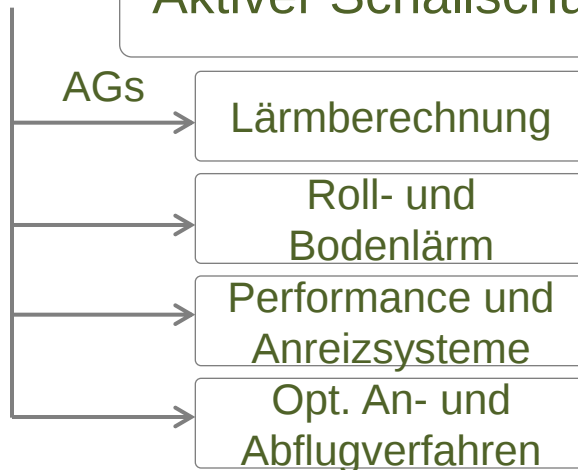
Vorstand

**mittel- und langfristige
Maßnahmen:**

Expertengremium
Aktiver Schallschutz

**kurzfristige
Maßnahmen:**

Task Force
Flugwegoptimierung
(nur temporär)



- **Ewald Anton**, Luftfahrtexperte (Flugkapitän a.D.)
- **Martin Gaebges**, BARIG (Board of Airlines registered in Germany)
- **Peter Gebauer** (***Vorsitzender***), Deutsche Flugsicherung
- **Dr. Ullrich Isermann**, DLR
- **Thomas Jühe**, FLK (Kommission zur Abwehr des Fluglärms)
- **Patrick Kirsch**, Fluglärmschutzbeauftragter
- **Stefan Mael**, Fraport AG
- **Manfred Ockel** (***Co-Vorsitzender***), Stadt Kelsterbach
- **Dr. Lothar Ohse**, Hess. Landesamt für Umwelt und Geologie (HLUG)
- **Markus Pauly**, Deutsche Lufthansa AG
- **Alexander Scheid**, HMWVL
- **Dr. Stefan Schmitt**, Stadt Frankfurt
- **Dr. Holger Sewering**, Hessische Staatskanzlei
- **Carl Sigel**, Sachverständiger
- **Winfried Streicher**, Vereinigung Cockpit

- **Regine Barth**, Öko-Institut e.V.
- **André Biestmann**, Deutsche Flugsicherung
- **Alexander Braun**, Umwelt- und Nachbarschaftshaus
- **Olaf Glitsch**, Deutsche Flugsicherung
- **Daphne Goldmann**, Fraport AG
- **Dr. Bernd Korn**, DLR
- **Günter Lanz**, Umwelt- und Nachbarschaftshaus
- **Frank Lumnitzer**, Sachverständiger
- **Kurt Müller**, Sachverständiger
- **Jochen Schaab**, Stadt Kelsterbach
- **Horst Schmittiel**, Deutsche Flugsicherung
- **Silvia Schütte**, Öko-Institut e.V.
- **Helmut Tolksdorf**, Deutsche Lufthansa AG
- **Anja Wollert**, FLK (Kommission zur Abwehr des Fluglärms)

Kriterien für die Bewertung der Geeignetheit von Maßnahmen des Aktiven Schallschutzes

- Sicherheit und die für den jeweiligen Zeitraum benötigte Kapazität müssen gewährleistet sein.
- Maßnahmen, die nur entlastende, aber keine belastenden Wirkungen haben, sollen prioritär eingeführt werden.
- Ziel ist die möglichst substanzielle Senkung der Indizes, wobei unter Wahrung dieses Ziels Maß und betroffene Bevölkerungszahl von Neubelastungen so gering wie möglich gehalten werden.
- Entlastung von besonders stark Betroffenen hat Priorität gegenüber weniger stark Betroffenen. Ebenso sind zusätzliche Belastungswirkungen bei bereits heute besonders stark Betroffenen zu vermeiden, auch wenn die Maßnahme zu Entlastungswirkungen bei geringer Belasteten führen würde. Dies kann jeweils auch bedeuten, dass nicht die maximal mögliche Senkung der Indizes umgesetzt wird.

- Wenn verschiedene, sich gegenseitig ausschließende Maßnahmen zur Diskussion stehen, sollen solche Maßnahmen bevorzugt werden, durch die mittel- oder langfristig weitere Entlastungswirkungen erzielt werden können, z. B. durch eine Ausdehnung beim Anwendungsbereich, der Anwendungszeiten oder durch Optimierung.
- Kurzfristig einzuführende Maßnahmen sollen so beschaffen sein, dass sie möglichst für alle derzeitigen Luftverkehrsteilnehmer anwendbar sind. Mittel- und langfristig können bei Einführung oder Ausdehnung weiterer Maßnahmen zusätzliche Anforderungen an Ausstattung/Schulung der Luftverkehrsteilnehmer gestellt werden.

Arbeitsweise des Expertengremiums Aktiver Schallschutz

Lärmbewertungen durch Indexwerte (FTI / FNI)



Gebiet für das der Index berechnet wird, umfasst etwa 30 Kommunen, die anhand ihrer Lärmsituation bestimmt werden.

Differenzierte Betrachtung von Tag und Nacht.

Frankfurter Tag Index (FTI): Zeit von 6-22 Uhr

Lärmwirkung tagsüber: Anzahl Hoch Belästigter

Hoch Betroffene: Kontur Leq 6-22 Uhr: 60 dB(A)
(Tagschutzzone nach Fluglärmgesetz)

Frankfurter Nacht Index (FNI): Zeit von 22-6 Uhr (gesetzliche Nacht)

Lärmwirkung nachts: zusätzliche flugbetriebsbedingte EEG
Aufwachreaktionen

Hoch Betroffene: Kontur Leq 22-6 Uhr: 53 dB(A) und
Lmax 6x72 dB(A)
(Nachtschutzzone 1 nach Fluglärmgesetz)

Maßnahmen

1. Paket Aktiver Schallschutz

- Befinden sich zur Zeit hinsichtlich ihrer Wirksamkeit und Durchführbarkeit in einem Monitoring

Vertikale Optimierung Abflugverfahren



Probetrieb auf Abflugrouten nach Osten (Betriebsrichtung 07) und von Startbahn West (Starts 18) um faktische Lärmentlastungswirkung festzustellen.

- >> Begrenzung der Abfluggeschwindigkeit auf den ersten 6 NM
- >> Steileres Steigen bei gleicher Schubkraft
- >> mehr Abstand zu den Betroffenen

Entlastung durch Abstandserhöhung
Wirkung Tag und Nacht / Abflug



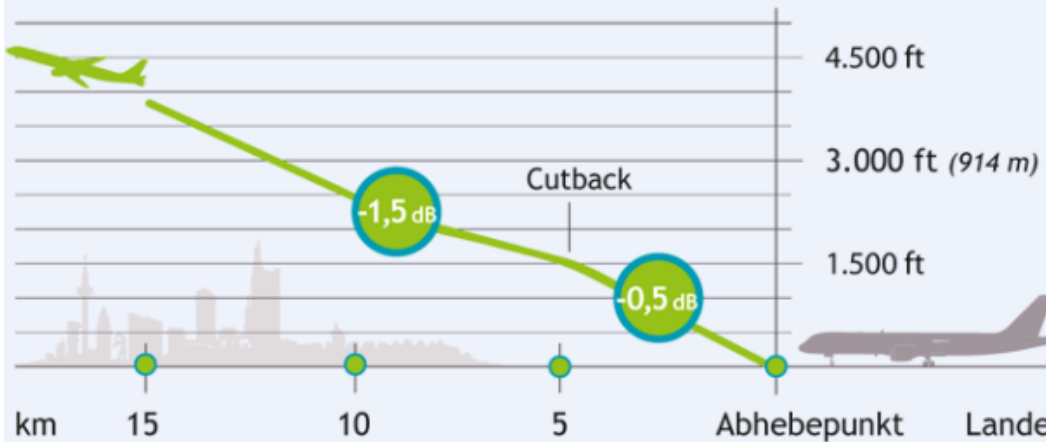
Umrüstung B737 – Flotte der Lufthansa

Entlastung durch niedrigere Lärmemission

Wirkung Tag und Nacht / An- und Abflug



Lärmminderung durch HWFA-Panels im Abflug



Lärmminderung durch HWFA-Panels im Anflug

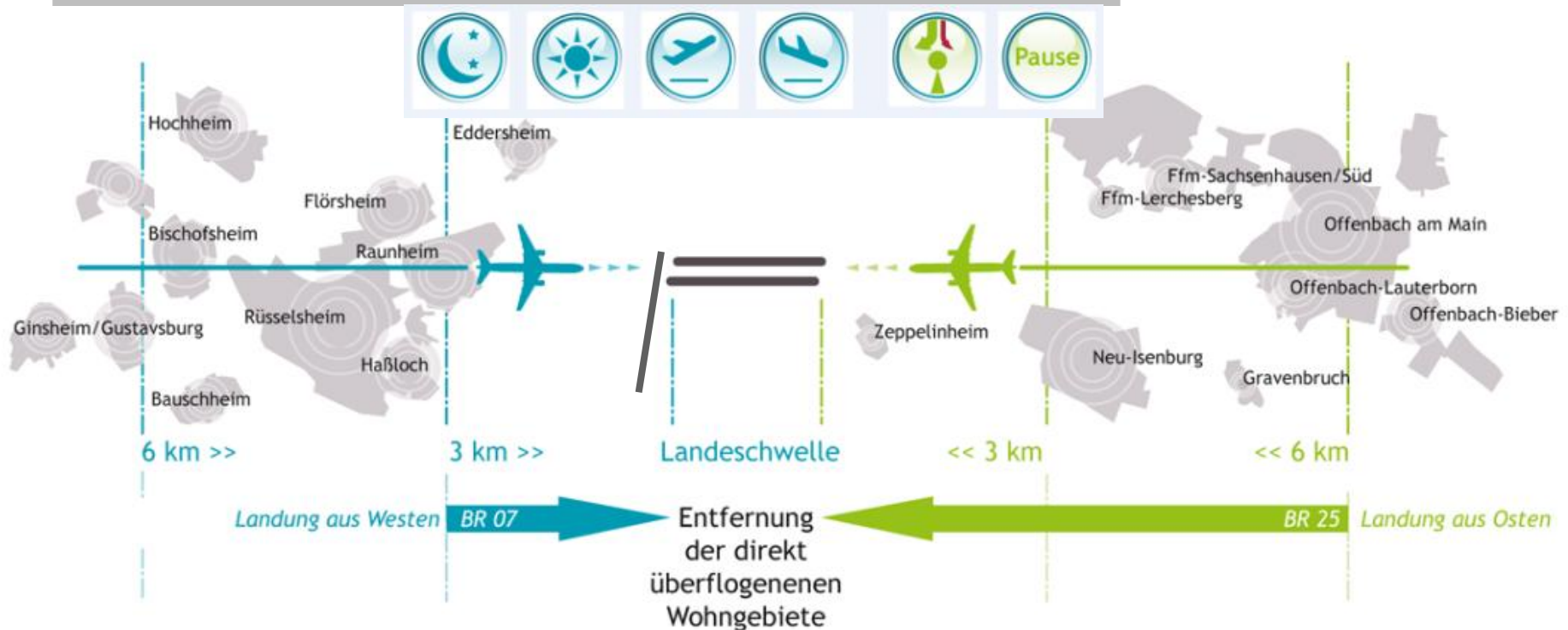


Umrüstung der 26 in FRA stationierten B737 ist erfolgreich abgeschlossen.
Lärmauswertung wird zur Zeit durchgeführt .

Rückenwindkomponente (zusätzl. Westbetrieb)

Umverteilung zu Gunsten der Kommunen im westl. Nahbereich

Wirkung Tag und Nacht / An- und Abflug



1. **Schritt:** für Wahl der Betriebsrichtung im Limit von (derzeit) 5 kts besser ausnutzen.
2. **Schritt:** Anhebung auf 7 kts wird angestrebt

Segmentiertes RNAV (GPS) Anflugverfahren

Entlastung von Besiedlungszentren durch Verlagerung,
Kopplung mit CDA-Anflug, insgesamt weniger Betroffene

Wirkung in verkehrsarmen Zeiten in der Nacht / Anflug



Anflug aus Osten (25)



Südliches Umfliegen der
Besiedlungszentren
Offenbach, Hanau

Verfahren im Probebetrieb
bisher nur für zw. 23 und 5
Uhr (verkehrsarme Zeit)

Konventionelle Anflüge mit
Instrumenten-Landesystem
bleiben in Betrieb

Segmentiertes RNAV (GPS) Anflugverfahren

Entlastung von Besiedlungszentren durch Verlagerung,
Kopplung mit CDA-Anflug, insgesamt weniger Betroffene

Wirkung in verkehrsarmen Zeiten in der Nacht / Anflug

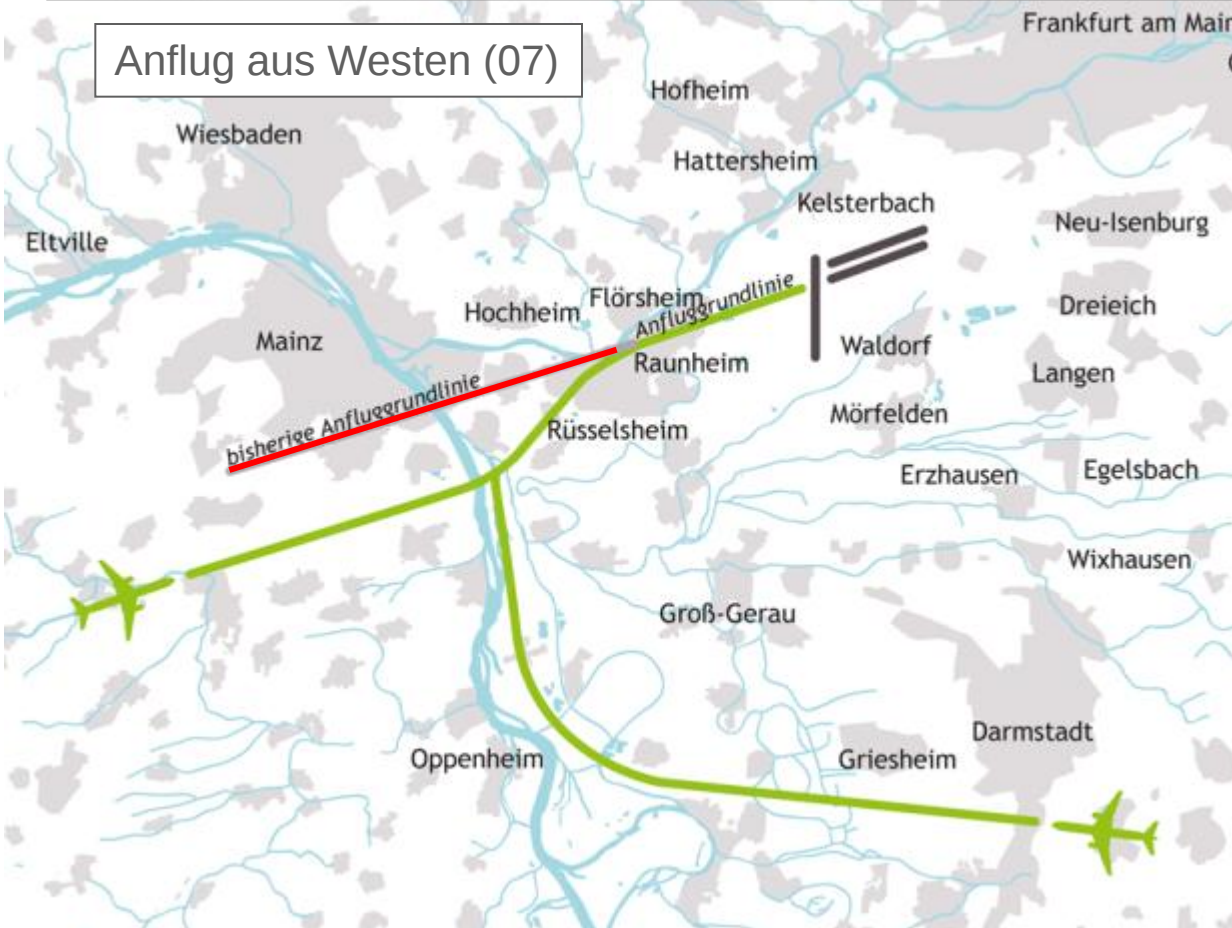


Südliches Umfliegen des
Besiedlungszentrums
Mainz

Verfahren im Probebetrieb
bisher nur zw. 23 und 5 Uhr
(verkehrsarme Zeit)

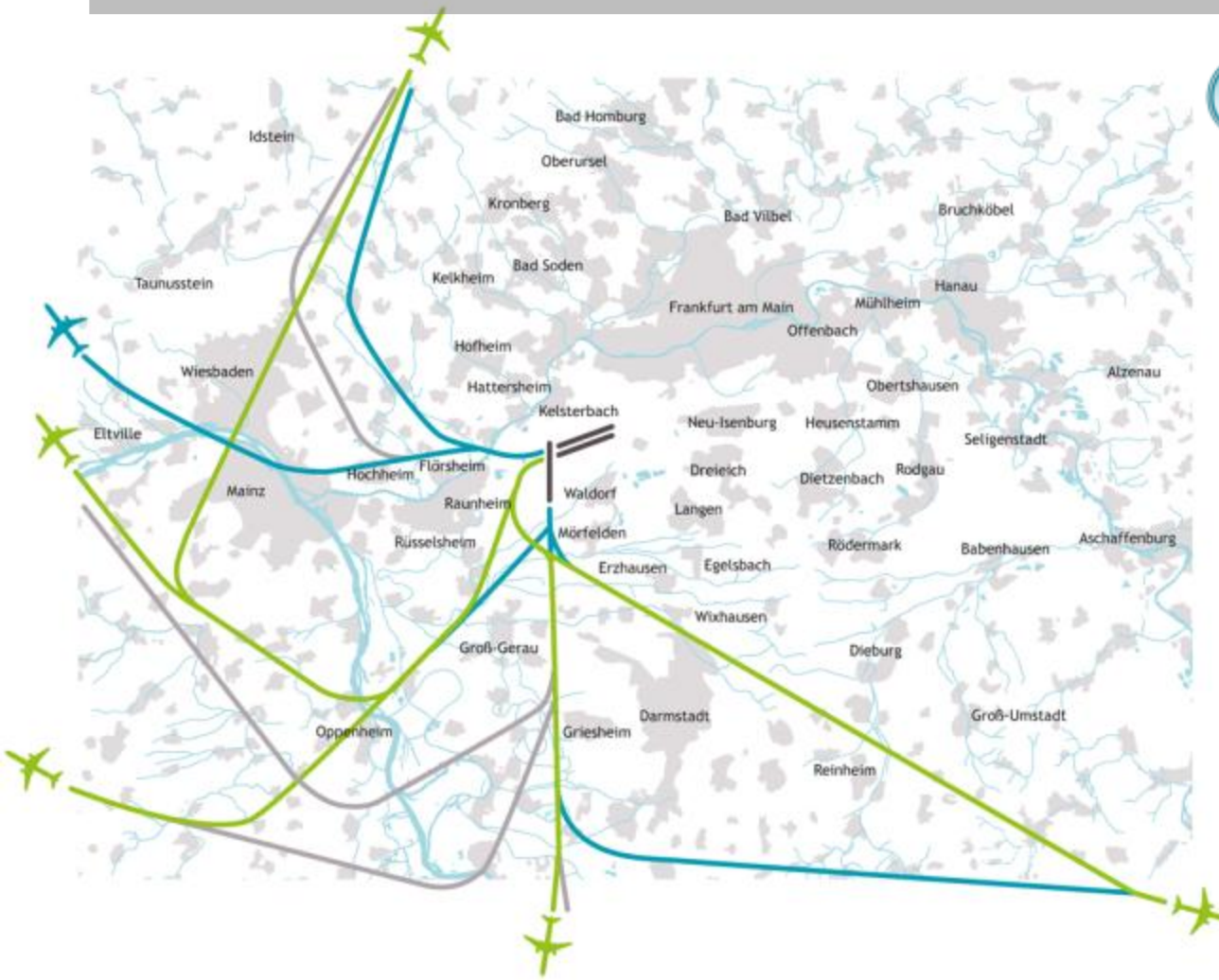
Konventionelle Anflüge mit
Instrumenten-Landesystem
bleiben in Betrieb

Anflug aus Westen (07)



Gezielte Bahn- und Routennutzung (Dedicated Runway Operations, DROps)

Entlastung durch Verlagerung / Konzentration und „Lärmpausen“
Wirkung in verkehrsarmen Zeiten in der Nacht / Abflug



DROps 25:

Alle Abflüge vom
Parallelbahnsystem,
keine Nordwestabflüge

Gezielte Nutzung von
Start-/Landebahnen
und Abflugrouten in
verkehrsarmen Zeiten

Nutzung zu 50%

Gezielte Bahn- und Routennutzung (Dedicated Runway Operations, DROps)



Entlastung durch Verlagerung / Konzentration und „Lärmpausen“
Wirkung in verkehrsarmen Zeiten in der Nacht / Abflug



DROps 07:

Alle Abflüge Startbahn 18

Gezielte Nutzung von
Start-/Landebahnen
und Abflugrouten in
verkehrsarmen Zeiten

zusätzliche Abflugroute
(Ostumfliegung)

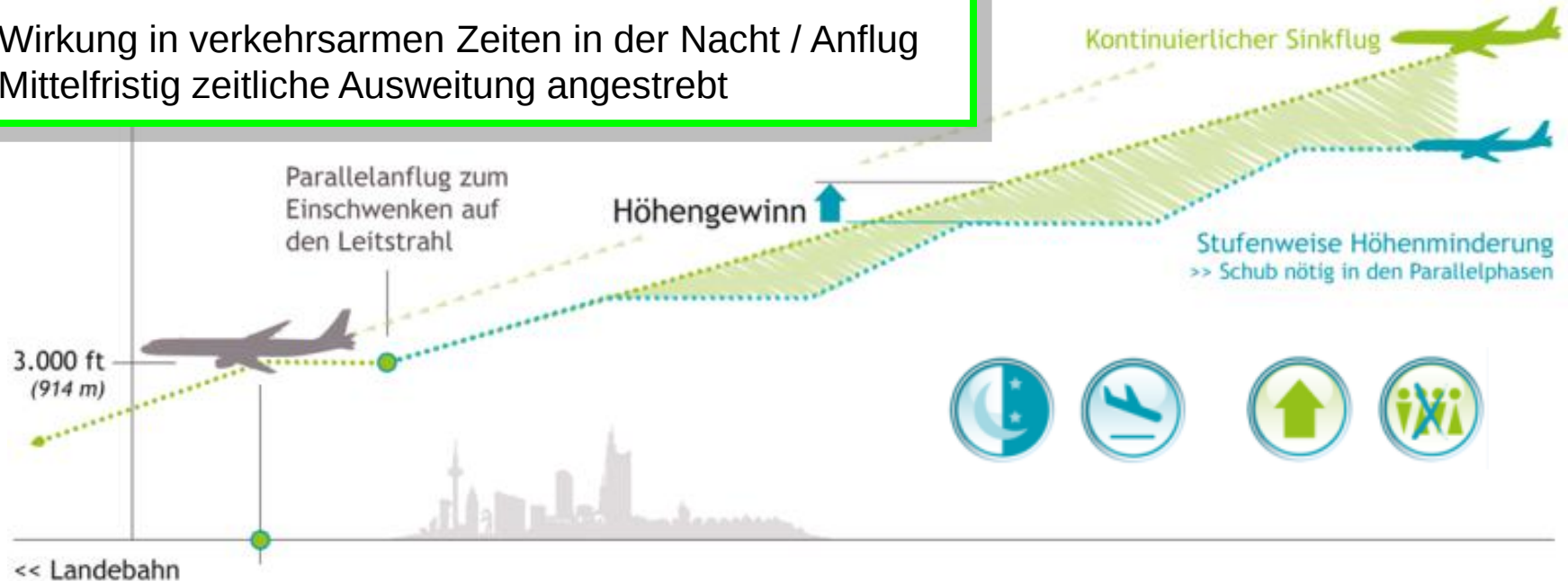
Nutzung zu 50%



Intensivierung kontinuierlicher Sinkflug (CDA)

Entlastung durch kontinuierliches Sinkflugprofil mit höherem Abstand und / oder geringerer Schubleistung

Wirkung in verkehrsarmen Zeiten in der Nacht / Anflug
Mittelfristig zeitliche Ausweitung angestrebt



Optimierung des heute bestehenden Verfahrens:

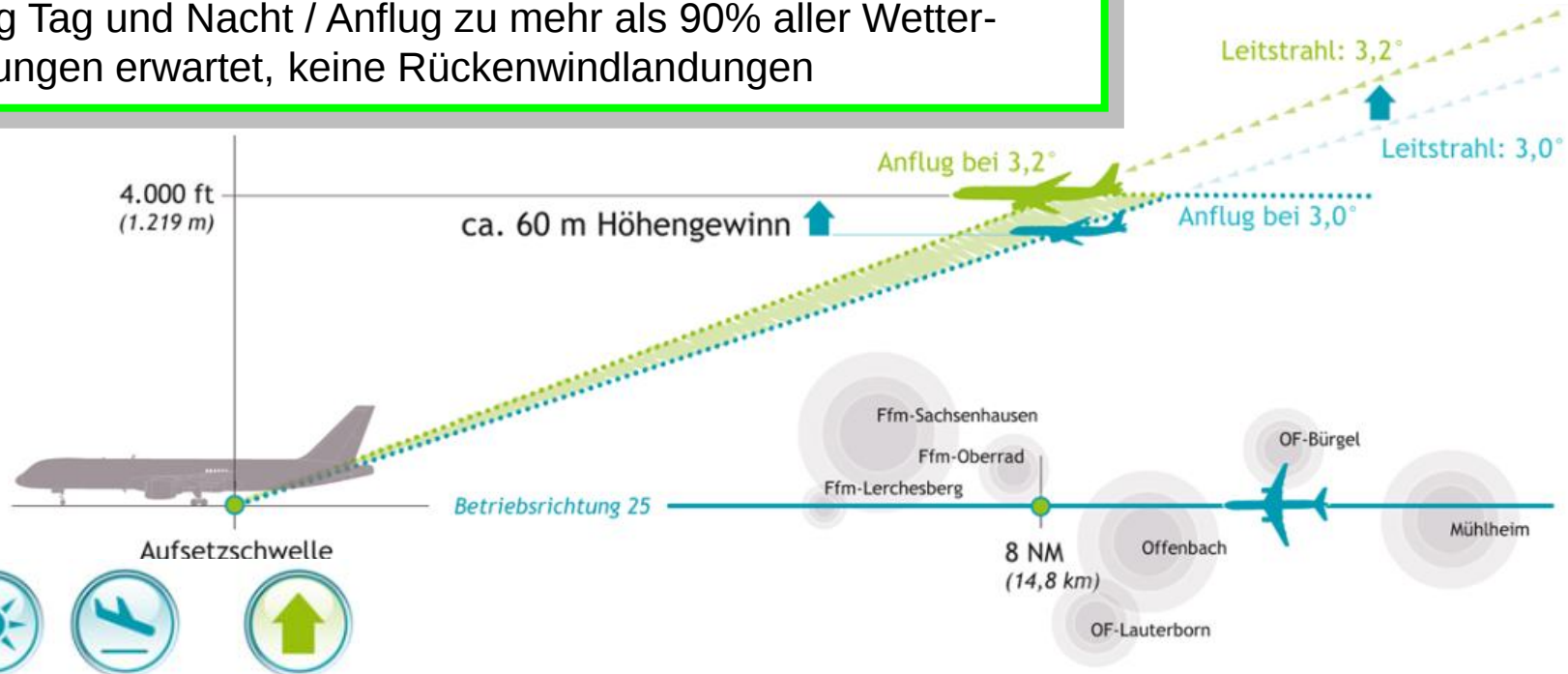
1. Schritt: Unterstützung für optimales Sinkprofil über „Distance-to-go“ Info durch Lotsen.
2. Schritt: „Transition and Profile“ = quasi Vorgabe des Sinkprofils
→ unterstützt die Entflechtung der Sinkprofile → bei höherer Verkehrsdichte nutzbar.

Anhebung ILS-Anfluggleitwinkel auf 3,2° auf Landebahn Nordwest



Entlastung durch steileren Anflug und größeren Abstand erwartet

Wirkung Tag und Nacht / Anflug zu mehr als 90% aller Wetterbedingungen erwartet, keine Rückenwindlandungen



Erst für Landebahn Nordwest, da hier 2 Instrumenten-Landesysteme je Landeschwelle verfügbar sind. Langfristig auf Basis Satellitennavigation ggf. auch im Bestand.

Einführung nach Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest vorbehaltlich einer Genehmigung der ICAO-Abweichung. Technische Vorkehrungen werden bereits jetzt getroffen.

- **Umfangreiche Lärmauswertungen sind erfolgt zu allen Maßnahmen**
- **Auswertung betrieblicher Fragen, Ausnutzungsgrade, Kapazitätswirkungen**
- **Bericht und Empfehlung für weiteres Vorgehen (Beibehaltung / Modifikation / Einstellung) der Maßnahmen für 2. Quartal geplant**
- **Derzeit wird der Bericht auf der Arbeitsebene vorbereitet**

Derzeitige Arbeit an weiteren Maßnahmen Aktiver Schallschutz

Maßnahmenvorschläge ergeben sich durch:



- **Ideen des Expertengremiums Aktiver Schallschutz**
- **Vorschläge aus der FLK**
- **Vorschläge aus dem FFR**
- **Arbeit der Task Force Flugwegoptimierung (Lang- und längerfristige Maßnahmen)**
- **Weitere Anregungen Externer (z.B. Gespräch mit Bürgermeistern und Landräten)**

Folgende Maßnahmenvorschläge befinden sich gerade in der Prüfung II:



Optimierung der Anflugstrecken:

- Ausdehnung und Optimierung des Segmented Approaches
- CDO

Forschung:

- Zusammenarbeit mit dem DLR in Fragen
 - der Nach- und Umrüstung von Fluggerät,
 - Grundlegende Änderungen der Anflugverfahren
ggf. steiler, kontinuierliche Sinkflüge in allen Tageszeiten

Folgende Maßnahmenvorschläge befinden sich gerade in der Prüfung I:



Laterale Optimierung von Abflugstrecken:

- Optimierung KÖNIG kurz wird zur Zeit geprüft
- Optimierung METRO lang wird zur Zeit geprüft
- DROps early morning von 5 bis 6 Uhr (Schaffung von Lärmpausen)

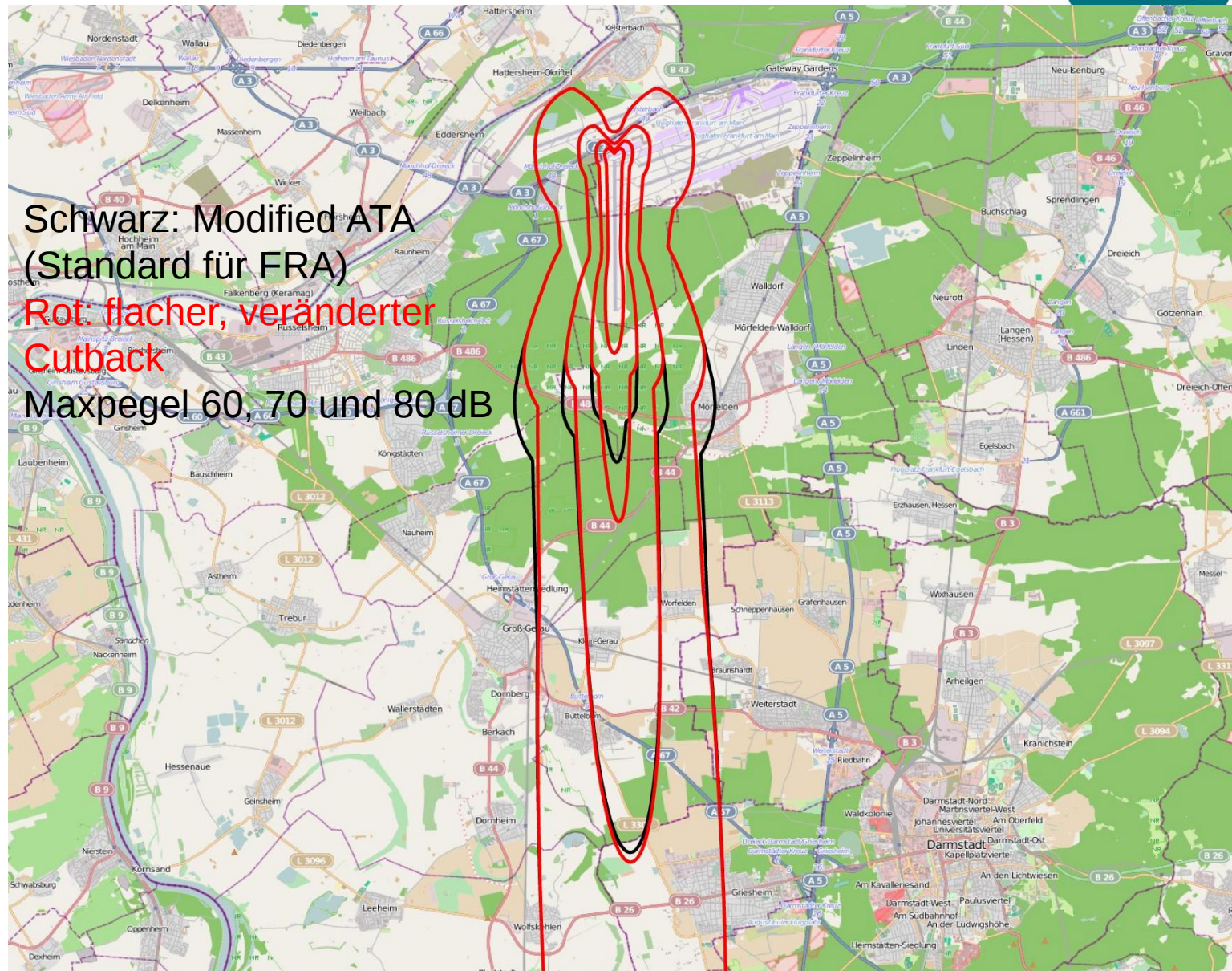
Vertikale Optimierung von Abflugstrecken:

- Untersuchung, auf welchen Abflugstrecken (abhängig von der Geografie und Siedlungsstruktur) zu welchem Zeitpunkt ein Cutback gesetzt werden soll („Steileres“ oder „Flacheres“ Starten)

Abflug B767 von 18 W Vergleich verschiedene Schub/Höhenprofile (Quelle: Isermann DLR)



forum flughafen
& region



**Vielen Dank
für
Ihre Aufmerksamkeit**