



KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

Flughafen Frankfurt Main

Kommission zur Abwehr des Fluglärms • Flughafen • 60549 Frankfurt am Main

Hessisches Ministerium
für Wirtschaft, Verkehr und
Landesentwicklung
Postfach 3129
65021 Wiesbaden

Vorsitzender

Bürgermeister Thomas Jühe, Raunheim
th.juehe@raunheim.de

Stellvertreter

Bürgermeister Horst Gölzenleuchter, Büttelborn
buergermeister@buettelborn.de

Geschäftsführerin

Anja Wollert, LL.M.
flk-frankfurt@web.de
Kommission zur Abwehr des Fluglärms
Postfach 60 07 27
60337 Frankfurt am Main
Telefon (069) 97690-788

Datum: 31. August 2011

Anhörung zum Entwurf der Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main Stellungnahme der Fluglärmkommission Frankfurt

Sehr geehrte Damen und Herren,

für Ihr Schreiben vom 17. Juni 2011 und die eingeräumte Möglichkeit, eine Stellungnahme zum Entwurf der Lärmschutzbereichs-Verordnung bis zum 31. August 2011 abzugeben, danke ich Ihnen.

Grundlage der nachfolgenden Stellungnahme sind die per CD mit Schreiben vom 17. Juni 2011 übersendeten Unterlagen. Nicht berücksichtigt werden konnten vom Land Hessen Anfang August 2011 in Auftrag gegebene Nachberechnungen, auf welche das HMWVL auf der Sitzung der AG Standort und Perspektiven (SuP) am 19. August 2011 hinwies, da der Fluglärmkommission hierzu keinerlei prüffähige Unterlagen zur Verfügung standen.

Die Fluglärmkommission hätte es sehr begrüßt, wenn die Annahmen für die Berechnung des Lärmschutzbereichs vorab vom Land Hessen mit dem Land Rheinland-Pfalz abgestimmt worden wären, da unterschiedlich ausgewiesene Lärmschutzbereiche zu Verunsicherungen in der Bevölkerung führen können.

Losgelöst von der nachfolgenden Stellungnahme nehmen wir ausdrücklich Bezug auf die am 25.5.2011 beschlossenen Forderungen der Fluglärmkommission zur Bestimmung Passiver Schallschutzmaßnahmen (vgl. Anlage).

Stellungnahme

Es wird von den Mitgliedern der Fluglärmkommission anerkannt, dass das Land Hessen einer Forderung der Fluglärmkommission nachgekommen ist und für die Bemessung der Nachschutzzone die strengeren Grenzwerte herangezogen hat.

Bedauerlicherweise sind jedoch durchaus wichtigere Forderungen der Fluglärmkommission im Verordnungsentwurf unberücksichtigt geblieben.



KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

Flughafen Frankfurt Main

So bleibt es für die Berechnung der Lärmschutzzonen und auch der konkreten Schallschutzanforderungen bei der Bildung eines Durchschnittswerts der Lärmwerte. Die gemittelten Werte sorgen vor allem bei Betriebsrichtung 07 (Ostbetrieb), die an mehr als 25 Prozent der Tage im Jahr geflogen wird, dafür, dass der Lärm massiv unterschätzt wird, indem er auf rund ein Drittel der tatsächlichen Lautstärke reduziert wird. Die Einzelschallpegel kommen jedoch nie als Durchschnittswerte bei den Betroffenen an, sondern immer in voller Lautstärke. Hier besteht mithin ein eklatantes Schutzdefizit z. B. für die Bürger in Flörsheim, die zukünftig in nur 270 m Höhe von Flugzeugen auf die neue Landebahn überflogen werden.

Ebenso untragbar, weil an der Belastungswirklichkeit am Flughafenstandort vorbeigehend, ist die sechsjährige Frist, nach welcher etwa 90 Prozent der Ansprüche auf passiven Schallschutz erst sechs Jahre nach Festsetzung des Lärmschutzbereichs entstehen.

Der Lärmschutzbereich ist auch vier Jahre nach ergangenem Planfeststellungsbeschluss nicht festgesetzt. Gleichwohl wird der drastische Lärmanstieg mit Inbetriebnahme der neuen Landebahn ab Oktober 2011 unmittelbar auf die Bürger einwirken – ohne Schallschutzvorkehrungen für die Bürger. Selbst das Land Hessen erkennt diese auffallende Schiefelage. Leider wird die Fraport AG jedoch im Verordnungsentwurf lediglich aufgefordert, freiwillig früher mit der Umsetzung der Maßnahmen zu beginnen.

I. Zwingend notwendige freiwillige Leistungen

1. Zeitliches Vorziehen der Maßnahmen

Die Fluglärmkommission fordert, dass die Ansprüche auf passiven Schallschutz unmittelbar mit Erlass der Lärmschutzbereichs-Verordnung und damit spätestens mit Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest entstehen.

Mindestens für hochbelastete bzw. neu von Fluglärm betroffene Gebiete, welche vom bisherigen Schallschutzprogramm der Jahre 2001 bis 2006 nicht profitieren konnten, ist es zur Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigungen ihrer Bürger zwingend erforderlich, passiven Schallschutz unverzüglich nach Erlass der Rechtsverordnung zu erlangen.

2. Härtefallfonds

Die Fluglärmkommission fordert die Errichtung eines zu errichtenden Fonds für folgende Härtefälle:

- a) Ausgleich für oben beschriebene Härtefälle aufgrund der Bildung eines **Mittelungswerts nach der Betriebsrichtungsverteilung**
- b) Ausgleich für bestehende besonders schutzbedürftige Einrichtungen oder besonders betroffene Wohnungen in der **Tagschutzzone 2**

Die Tagschutzzone 2 verlangt beim Neubau von Wohnungen, dass aus gesundheitlichen Gründen - selbst finanziert - passiver Schallschutz vorzusehen ist, andernfalls wird keine Baugenehmigung erteilt. Für schutzbedürftige Einrichtungen (z. B. Schulen, Krankenhäuser, Altenpflegeheime) besteht in der Tagschutzzone 2 sogar ein grundsätzliches Bauverbot, das nur durch die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen durchbrochen werden kann. Ursache für diese Beschränkungen ist, dass in der Tagschutzzone 2 ein hohes Schutzbedürfnis für die Bevölkerung gesetzlich erkannt wird.



KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

Flughafen Frankfurt Main

Gleichwohl entstehen per Gesetz in der Tagschutzzone 2 keine Ansprüche auf Erstattung passiven Schallschutzes. Bei bestehenden Gebäuden legt sich damit der Lärm über den Bestand, ohne dass für entsprechenden Schall- und damit Gesundheitsschutz gesorgt ist.

Im Rahmen eines Härtefallfonds sollten deshalb Aufwendungen für passiven Schallschutz für besonders schutzbedürftige Einrichtungen und besonders betroffene Wohnungen (z. B. Dachgeschosswohnungen) in der Tagschutzzone 2 bereit gestellt werden.

- c) Einmal erkannte Schutzbedarfe (z. B. im Rahmen [des sog. freiwilligen Schallschutzprogrammes](#) der Jahre 2001 bis 2006) sollten nicht unterschritten werden. Entsprechende Bereiche sollten als Härtefälle aus dem Fonds passiven Schallschutz erhalten.
- d) Um Härtefälle so weit wie möglich ausschließen zu können, sollte in einem [Umkreis von 200 Metern](#) um die Gebietsgrenze der Schutzzonen ebenfalls passiver Schallschutz gewährt werden.

II. Wichtigste Kritikpunkte am Entwurf der Lärmschutzbereichs-Verordnung

Nachfolgend sollen vor allem die Hauptkritikpunkte am Entwurf der Lärmschutzbereichs-Verordnung dargestellt werden. Wegen weitergehender Details wird auf die Stellungnahmen der Kommunen und der BVF zur Verordnung, die dem HMWVL vorliegen, verwiesen.

1. Südumfliegung

Die Südumfliegung wurde nicht in ihrer aktuell genehmigten und von der Fluglärmkommission bereits auf der 211. Sitzung am 9. März 2011 empfohlenen Variante 7/13 im Datenerfassungssystem (DES) berücksichtigt, sondern nur in der Form des Planfeststellungsbeschlusses (Variante 1, bzw. in leichter Abänderung Variante 5).

Auf der AG SuP-Sitzung am 19.8.2011 wurde seitens des HMWVL erklärt, dass die Neuberechnung des Lärmschutzbereichs die genehmigten Varianten 7/13 enthält. Unstimmigkeiten gab es in Bezug auf die Belegung dieser Südumfliegung. Das UBA hatte festgestellt, dass nach dem aktuellen DES im Jahr 2020 nicht 2% Nordabflüge verbleiben, sondern überschlägig 6%. Entsprechende Auswertungen wurden auch von Mitgliedern der Fluglärmkommission für die spiegelbildlichen Südumfliegungsrouten BIBTI und TABUM vorgelegt, welche entsprechend zu gering mit Flugbewegungen belegt sind. Nach dem in der Fluglärmkommission von Fraport und DFS vorgestellten Stufenplan (Migrationsplan) für die Einführung der Südumfliegung wurde für das Jahr 2016, welches die endgültige Stufe dieses Plans darstellte und damit auch für das Prognosejahr 2020 gilt, der Anteil an Nordabflügen mit 2% angenommen.

[Die Fluglärmkommission fordert, die Südumfliegung in der Form der Varianten 7/13 in das DES aufzunehmen und entsprechend des in der Fluglärmkommission von der DFS und der Fraport dargestellten Stufenplans \(Migrationsplans\) zu belegen.](#)



KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

Flughafen Frankfurt Main

2. Segmented Approach

Der Segmented Approach wurde lediglich als Flugverfahren im DES beschrieben. Gleichzeitig wurde dieses Flugverfahren nicht mit konkreten Flugbewegungen belegt. Es erfolgte damit faktisch keine Berücksichtigung des Segmented Approaches in der Lärmschutzbereichs-Verordnung.

Der Segmented Approach gehört zum ersten Maßnahmenpaket Aktiver Schallschutz des Forums Flughafen und Region, welches als Nachfolgeorganisation des Regionalen Dialogforums und des Mediationsverfahrens das Ziel verfolgt, die Fluglärmbelastung in der Region nachhaltig zu reduzieren. Die Luftverkehrswirtschaft und das Land Hessen hatten sich in ihrer gemeinsamen Erklärung vom 12.12.2007 zusätzlich noch einmal ausdrücklich darauf verständigt, den Prozess der Erarbeitung und Etablierung aktiver Schallschutzmaßnahmen voranzutreiben. Das Land Hessen bekräftigte dabei, seine Rolle gerade auch im Hinblick auf den Lärmschutz als zentrale Verantwortung anzunehmen und seine Spielräume zu nutzen.

Mit der Nichtberücksichtigung des Segmented Approaches in der Lärmschutzbereichs-Verordnung werden diese Ziele jedoch konterkariert, da die von den neuen Flugverfahren zusätzlich betroffenen Bürger nicht gleichzeitig durch passiven Schallschutz geschützt werden.

Als formaler Grund für die Nichtberücksichtigung des Segmented Approaches wird angegeben, dass es sich lediglich um einen Probetrieb handelt und nicht absehbar sei, ob das Flugverfahren auch im Jahr 2020 noch angewendet werde. Dieser sog. Probetrieb des Segmented Approaches wurde jedoch nach vollumfänglicher Abwägung und Beurteilung der voraussichtlichen Lärmwirkungen seitens des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung genehmigt. Es handelt sich um eine rechtlich vollwertige Prüfung eines regulären Flugverfahrens, ein gesondertes Verfahren für einen Probetrieb mit einer geringerwertigen Abwägungsgrundlage o. ä. ist gesetzlich nicht vorgesehen. Es ist mithin mit größerer Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass der Segmented Approach dauerhaft angewendet werden kann. Entsprechend ist auch unter Ziffer 2.1.1.1 Abs. 3 der AzD festgelegt, dass für den Fall, dass fundierte Kenntnisse über das zukünftige Flugstreckensystem nicht vorliegen, ersatzweise die aktuellen Flugstrecken zu verwenden sind. Zudem ist das HMWVL auf der AG SuP-Sitzung am 20.5.2010 selbst davon ausgegangen, dass das Maßnahmenpaket, und mit ihm der Segmented Approach, in den Lärmschutzbereich einbezogen würde, wenn es noch vor Festsetzung des Lärmschutzbereichs umgesetzt würde. Dies ist mit Genehmigung des Probetriebs geschehen.

Es ist dabei davon auszugehen, dass die Einbeziehung des Segmented Approaches Auswirkungen auf die Nachtschutzzone in den Bereichen Rüsselsheim, Neu-Isenburg und ggf. Heusenstamm, Obertshausen und Rodgau haben wird. Laut dem Vertreter der Stadt Heusenstamm sind die Messungen der Debakom gegeben.

Die Fluglärmkommission fordert deshalb eine Berücksichtigung des Segmented Approaches im DES mit einer entsprechenden Belegung der Flugbewegungen zwischen 23:00 und 5:00 Uhr. Entsprechendes gilt für DROps.

Für den Fall, dass sich das Land Hessen dieser Argumentation nicht anschließt, ist Folgendes zu beachten: Für die erstmalige Festsetzung der Nachtschutzzone gibt es neben dem Dauerschallkriterium von 50 dB(A) zusätzlich das Kriterium des Überschreitens von 6 x 68 dB(A) Einzelschall. Das Einzelschallkriterium ist das für die Nachtschutzzone bestimmende



KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

Flughafen Frankfurt Main

Kriterium und auch für die Einbeziehung des Segmented Approachs maßgeblich, da sich die Nachtschutzzone auf den Zeitraum zwischen 22:00 bis 6:00 Uhr bezieht und die Änderung des Dauerschallpegels um 2 dB(A) bei 150 Flugbewegungen in diesem Zeitraum nur schwer erreicht wird.

Sollte der Probebetrieb des Segmented Approachs in den Regelbetrieb übergehen oder das Verfahren in die Nachtrandstunden ausgedehnt werden, kommt es nach § 4 Abs. 5 Fluglärmschutzgesetz insbesondere dann zu einer Ausdehnung der Nachtschutzzone, wenn die Lärmbelastung um 2 dB(A) ansteigt. Das für die Nachtschutzzone viel wichtigere Kriterium von 6 x 68 dB(A) Einzelschall, wird im Gesetz nicht gesondert aufgeführt. Als rechtliche Interpretation ist es aber zwingend anzunehmen, dass der Gesetzgeber durch den Gebrauch des Wortes „insbesondere“ erkennbar keine abschließende Regelung mit dem Verweis auf eine Änderung des Dauerschallpegels von 2 dB(A) getroffen hat. Als rechtliche Interpretation ist es durchaus möglich und im Sinne einer Umsetzung des Mediationsergebnisses notwendig, das Einzelschallkriterium als wesentliche Änderung der Lärmbelastung anzuerkennen und bei Überschreitung die Nachtschutzzone anzupassen.

Die Fluglärmkommission hatte bereits auf der Sondersitzung am 13.8.2010 gefordert, Änderungen der Lärmbelastung aufgrund des Maßnahmenpakets durch eine großzügige Anpassung des Lärmschutzbereichs zu begegnen. Das HMWVL hatte auf der Sondersitzung der Fluglärmkommission am 13.8.2010 auch bestätigt, dass dieser Forderung entsprochen werden könne.

[Sollte das Land Hessen den Segmented Approach nicht von vornherein in die Lärmschutzbereichs-Verordnung aufnehmen, fordert die Fluglärmkommission das Land auf, nach Überführen des Segmented Approachs in den Regelbetrieb und Erreichen des Kriteriums für die Nachtschutzzone von 6 x 68 dB\(A\) Einzelschallpegeln, eine Anpassung der Nachtschutzzone vorzunehmen. Hierfür wird eine jährliche Überprüfung gefordert.](#)

Die Fluglärmkommission warnt davor, in diesem Fall die routinemäßig erst nach 10 Jahren vorgesehene Überprüfung und ggf. Anpassung der Nachtschutzzone vorzunehmen, da die Fluglärm betroffenen trotz Schutzdefizit dann erst nach 16 Jahren (10 Jahre regelmäßige Überprüfungsfrist und 6 Jahre Wartezeit) die Möglichkeit hätten, passiven Schallschutz zu erlangen.

3. Gegenanflugrouten

Auch die Gegenanflugrouten wurden nicht in ihrer aktuell genehmigten und in der Fluglärmkommission vorgestellten Version im DES berücksichtigt. Das DES enthält vielmehr die im Planfeststellungsverfahren angesetzten Gegenanflugrouten, welche einen anderen Verlauf haben.

Auf der AG SuP-Sitzung am 19.8.2011 wurde seitens des HMWVL erklärt, dass die aktuellen Gegenanflugrouten in der Anfang August 2011 beauftragten Neuberechnung des Lärmschutzbereichs enthalten sein werden. Auch hierzu liegen der Fluglärmkommission keine prüffähigen Unterlagen vor.

[Die Fluglärmkommission fordert deshalb, die Gegenanflüge entsprechend der Genehmigung ab Oktober 2011 in das DES aufzunehmen.](#)

4. Verkehrsprognose



KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

Flughafen Frankfurt Main

Dem DES liegt die Luftverkehrsprognose G8 aus dem Planfeststellungsverfahren, erstellt vom Gutachter Intraplan im Jahr 2006 mit Basisjahr 2004, zu Grunde. Sie ist damit bezogen auf das Prognosejahr 14 (16) Jahre alt und hätte anhand der in den letzten Jahren gewonnenen Erkenntnisse entsprechend angepasst werden müssen. Das Land Hessen und die Fraport AG haben sich demgegenüber von Intraplan nur bestätigen lassen, dass es aktuell nicht zu einer anderen Beurteilung im Hinblick auf z. B. den Flottenmix kommen müsse. Die veralteten Annahmen führen aus Sicht der Fluglärmkommission z. T. zu Unterschätzungen, welche die Überschätzung aus den erst später eintretenden prognostizierten Flugbewegungszahlen übersteigen.

Das DES hat unbedingt die geflogene Wirklichkeit abzubilden.

a) Nachtflugbewegungen

Laut Planfeststellungsbeschluss sind für das Prognosejahr 2020 in der Zeit zwischen 23:00 und 5:00 Uhr 17 (Fracht)Flugbewegungen vorgesehen. Eine entsprechende Anzahl an Frachtflugbewegungen findet sich im Planungsflugplan für das Jahr 2020, der dem DES für den Lärmschutzbereich zugrunde liegt, jedoch nicht wieder: Hier sind für die gesetzliche Nacht zwischen 22:00 und 6:00 Uhr im Durchschnitt lediglich 12 Frachtflugbewegungen angesetzt, davon entfällt 1 Flugbewegungen auf die Lufthansa. Allein im kürzlich veröffentlichten Winterflugplan 2011/2012 sind bereits 17 Frachtflugbewegungen enthalten, und zwar bezogen auf den Zeitraum 23:00 bis 5:00 Uhr. Davon entfallen 15 auf die Lufthansa.

Der unterschiedlich hohe Anteil an Frachtflugbewegungen ist für die Festsetzung des Lärmschutzbereichs auch relevant und nicht lediglich durch den Ansatz von Passagierflugzeugen zu ersetzen, da Frachtflugzeuge besonders laut sind und deshalb in der Regel lauterer Lärmklassen zuzuordnen sind, welche den Lärmschutzbereich vergrößern.

Die Fluglärmkommission fordert, für die Festsetzung des Lärmschutzbereichs auch die Anzahl der geplanten Frachtflüge in der Nacht entsprechend der Festlegungen des Planfeststellungsbeschlusses anzusetzen.

b) Flottenmix

(1) Klassen S 6.1 - 6.2

Die (verhältnismäßig laute) Flugzeugklasse S 6.2 wurde vollständig aus dem DES entfernt. Es wird vielmehr angenommen, dass Flugzeugtypen dieser Klasse im Jahr 2020 nicht mehr im Einsatz sind. Insbesondere im Hinblick auf die MD 11, welche der Klasse S 6.2 zuzuordnen wäre, wird dies von der Fluglärmkommission angezweifelt:

Nach der Dokumentation über die DES-Erstellung der Fraport soll die MD 11 in Frankfurt im Jahr 2020 durch geeignete, modernere Flugzeugmuster ersetzt sein. Entsprechendes soll für die Baureihe der letzten in Frankfurt noch verkehrenden Flugzeuge der MD 11-Baureihe gelten. Bei Frachtflugzeugen ist jedoch von einer deutlich längeren Nutzungsdauer als 20 Jahre auszugehen. Die MD 11 wurde bis 2001 gebaut. Die Lufthansa AG hat zwischen 1998 und 2001 insgesamt 14 MD 11 bestellt. Angesichts der bisherigen Firmenpolitik der Lufthansa in den letzten Jahren ist die Annahme, dass die MD 11 bis 2020 in nennenswerter Anzahl auscheiden bzw. vollständig ersetzt sein wird, nicht plausibel. Schließlich wird die MD 11 als Frachtmaschine auch von einigen anderen Fluggesellschaften genutzt.



KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

Flughafen Frankfurt Main

Die Fluglärmkommission fordert, die Herausnahme der Flugzeugklasse S. 6.2 aus dem Datenerfassungssystem einer kritischen Prüfung zu unterziehen und ggf. zu korrigieren.

(2) Klassen S 5.1 – S 5.2

Wie bereits im Planfeststellungsverfahren von zahlreichen Kommunen dargestellt, sind die Anteile der lauterer Flugzeugklasse S 5.2 zu gering, hingegen die Anteile der leiseren Flugzeugklasse S. 5.1 zu hoch angesetzt.

Eine Ursache hierfür ist, dass der Flugzeugtyp Embraer 190/195 der falschen Flugzeugklasse, und zwar der leiseren Klasse S. 5.1 anstelle von Klasse S. 5.2, zugeordnet wurde. Dies gilt zumindest für die überwiegende Zahl der Flugbewegungen dieses Flugzeugtyps, die auf die Lufthansa entfallen. Die Lufthansa selbst gibt das Startgewicht der von ihr eingesetzten Maschinen auf über 50 Tonnen an, damit muss eine Einordnung nach Ziff. 2.2.3 der AzD in die Flugzeugklasse S. 5.2 erfolgen. Diese Einschätzung wurde auch vom UBA auf der AG SuP am 19.8.2011 bestätigt. Hingewiesen wird noch darauf, dass dieser Flugzeugtyp am Flughafen München ebenfalls in der lauterer Lärmklasse S. 5.2 eingeordnet ist.

Die Fluglärmkommission fordert eine Überprüfung und Korrektur der Annahmen der Flugzeugklassen S. 5.1 und S. 5.2, insbesondere auch im Hinblick auf die Zuordnung der Embraer 190/195.

c) Varianz der Bahnnutzungsanteile

Grundlage für die Berücksichtigung der zukünftigen Verteilung der Bahnnutzung darf nicht nur eine Auswertung der bisherigen Betriebsrichtungsverteilung sein. Erforderlich sind vielmehr die Einbeziehung weiterer Faktoren für zu erwartende Schwankungen der Bahnnutzungsanteile, wie routinemäßig wiederkehrende Sanierungen der Start- und Landebahnen, die Bahnbelegungszahlen der Vergangenheit, die Auswirkung des Terminal 3 u. s. w.

Die Fluglärmkommission fordert deshalb, dass bei der Ermittlung der Datengrundlage (Sigma-Zuschlag) für die Berechnung des Lärmschutzbereichs eine an den bisherigen Erfahrungen orientierte bahnbezogene und nicht lediglich eine betriebsrichtungsbezogene Betrachtungsweise zu Grunde gelegt wird.

5. Weitere von Herrn Dr. Fuld eingebrachte Anmerkungen, die von der FLK mehrheitlich beschlossen wurden

Von besonderer Bedeutung ist die Forderung, dass die Beschreibung der Anflugstrecken, insbesondere der Zwischenanflughöhen, konform zu den einschlägigen ICAO-Regeln (Doc. 4444, Doc. 9643, Doc. 8168) erfolgt.

Hinsichtlich des Flugzeugmixes wird darauf verwiesen, dass auch von einem höheren Anteil von Flugzeugen der Klasse S7 ausgegangen sollte. Dies vor dem Hintergrund von 20 durch Lufthansa fest bestellter B747-8 und 20 Optionen sowie dem gegenüber der Prognose zu erwartenden stärkeren Frachtverkehrs, der statt mit A380F eher mit einer entsprechend größeren Zahl B747 abgewickelt werden dürfte, auch zu Frachtern umgebauter Pax B747-400. Hingewiesen wird darauf, dass G8 als Einflussfaktor für die Prognose des Frachtflugverkehrs Nachtflugbeschränkungen aufführt.



KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

Flughafen Frankfurt Main

Weitere Kritikpunkte betreffen den Einsatz von Propellerflugzeugen (Klasse P2.1 ist lauter als Klasse S5.1!), die Anwendung des Profils der Klasse S6.2 für Flugzeuge der Klasse S6.1, die Untersuchung, ob Standardprofile eingehalten werden, sowie das nicht zur AzB konforme Verfahren der Ermittlung der Korridorbreiten.

Bezüglich der Sigma-Matrix wird darauf hingewiesen, dass die Nutzung der Startbahn West windrichtungsabhängig ist. Frankfurt hat nicht 2, sondern 4 Betriebsrichtungen; bei den Betriebsrichtungen 07/36 und 25/36 - die bei stärkerem Nordwind genutzt werden - erfolgen allerdings keine Starts auf der Startbahn West, sondern es werden alle Starts auf den Parallelbahnen durchgeführt. Auch ergibt sich aus der Formulierung der Anlage zu § 3 Fluglärmschutzgesetz "Für die Tag-Schutzzonen 1 und 2 sowie für die Nacht-Schutzzone beträgt der Zuschlag dreimal die Streuung der Nutzungsanteile der jeweiligen Betriebsrichtung in den zurückliegenden 10 Jahren (3 Sigma)." einen Vorrang der Herleitung der Nutzungsanteile aus dem Bestandsflughafen gegenüber der Übernahme von Bewegungsdaten anderer Flughäfen oder gar ausschließlich der Windrichtung.

Gerade weil die Nutzung der Strecken mit hohen Unsicherheiten behaftet ist, ist es geboten, dass eine Neufestsetzung der Lärmschutzbereiches auch dann erfolgen sollte, wenn eine Änderung um weniger als 2 dB(A) Dauerschallpegel eintritt. Dies gilt u. a. für den Nordwestabflug, die Nutzung der Centerbahn als Landebahn, den Segmented Approach und die Streckenvarianten nach KNG.

Wir bitten um Prüfung und Berücksichtigung unserer Positionen.

Mit freundlichen Grüßen



Thomas Jühe
Vorsitzender

Anlage:

FLK-Beschluss vom 25.5.2011 – Forderungen zur Bestimmung Passiver Schallschutzmaßnahmen