

Sperrfrist: 29.06.2010 14:00 Uhr

**Gemeinsame Presseerklärung von
Forum Flughafen und Region, Fraport AG, DFS Deutsche Flugsicherung
GmbH, Deutsche Lufthansa AG und der Landesregierung**

**Erstes Maßnahmenpaket für aktiven Schallschutz am Frankfurter Flughafen
vorgestellt**

Innovatives Maßnahmenbündel wird umgesetzt

„Mit der Präsentation des 1. Paketes aktiver Schallschutzmaßnahmen gehen wir jetzt den Fluglärm an der Quelle an – ab Morgen beginnt die Umsetzungsphase mit der Einbeziehung der Fluglärmkommission und der Einholung von notwendigen Genehmigungen.“ Mit dieser Ankündigung und der darauf folgenden Vorstellung der einzelnen geplanten Maßnahmen gab der Vorstand des Forums Flughafen und Region (FFR) auf der Tagung des Konvent am 29.06. im Intercity-Hotel am Flughafen Frankfurt den Startschuss für Maßnahmen zur Reduzierung des Fluglärms. Bereits im Vorfeld waren einzelne mögliche Projekte benannt worden, die Details aber blieben bis zum Konvent unter Verschluss. „Aus gutem Grund“ wie Oliver Quilling, Landrat des Landkreises Offenbach und einer der Vorsitzenden des FFR betonte: „Das Expertengremium Aktiver Schallschutz des FFR hat es auf diesem Wege geschafft, aus allen denkbaren Varianten ein unter Lärminderungsgesichtspunkten für die Region optimales Paket zu schnüren, ohne dass Einzelmaßnahmen bereits im Vorfeld zerredet wurden.“

Die Hessische Landesregierung habe diesen Prozess seit der Mediation im Dialog begleitet, erklärte Ministerpräsident Roland Koch. „Es lohnt sich an der Lärminderung zu arbeiten, beharrlich und konstruktiv – dann könne spürbare Verbesserungen für die Menschen in der Region erreicht werden.“

In dem „Paket“ sind 7 Einzelmaßnahmen enthalten, die für sich oder in verschiedener Kombination eingesetzt werden sollen. Sie wurden im Beisein des Ministerpräsidenten Roland Koch durch die beiden Vorsitzenden der Expertengruppe Aktiver Schallschutz Peter Gebauer (DFS Deutsche Flugsicherung GmbH) und Manfred Ockel (Bürgermeister Kelsterbach) präsentiert. Im Einzelnen sind folgende Vorhaben geplant:

1. „Geschwindigkeitsbegrenzung“ lautet die einfache Ansage bei Abflüge in Frankfurt: Bis zu einer Entfernung von 6 Meilen – etwa 11 km – soll auf bestimmten Abflugstrecken ein Geschwindigkeitslimit im Abflug eingeführt werden. Der Effekt: Die vorhandene Leistung der Turbinen wird in mehr Flughöhe umgesetzt, dadurch kommt weniger Lärm am Boden an.
2. „Flottenumrüstung Lufthansa“ – hinter dieser schlichten Überschrift verbirgt sich ein mehrere Millionen Euro teures Umrüstungsvorhaben der Lufthansa. Die Triebwerke der 737-Flotte werden mit speziellen Schalldämpfern nachgerüstet. Die Maßnahme führt zu einer Lärmentlastung im An- und Abflug um bis zu 2,4 dB(A). Dr. Karl-Rudolf Rupprecht, Vertreter der Lufthansa im Koordinierungsrat betonte bei der Vorstellung des Projektes: „Die Modifizierung der 737 liefert den wesentlichen Beitrag zur Lärmentlastung am Tag. Wir haben die feste Absicht, dieses Projekt bis zur Inbetriebnahme der neuen Landebahn abzuschließen. Neben den Milliarden-Investitionen in die Erneuerung unserer Flotte, die durch den technischen Fortschritt zur kontinuierlichen Lärminderung beiträgt und der Unterstützung von neuen An- und Abflugverfahren bildet die Optimierung der vorhandenen Flugzeuge eine weitere Säule, mit der wir zu einer Reduzierung der Schallemissionen beitragen und unserer Verantwortung als größter Fluggesellschaft am Standort gerecht werden.“
3. Die Arbeiten am Thema „Rückenwindkomponente“ sollen im Ergebnis den Anteil der Betriebsrichtung 25 erhöhen, also weniger Zeiten mit Landungen Richtung Osten. Dazu soll zunächst die bisherige Regelung von max. 5 Knoten Rückenwind bei Landungen auf dem Parallelbahnsystem optimaler ausgeschöpft werden als es bisher möglich war. Das Ziel ist hier, die Zeiten mit besonders niedriger Überfliegung der Siedlungsgebiete unmittelbar westlich des Flughafens zu verringern. In einem zweiten Schritt wird angestrebt, die Rückenwindkomponente auf 7 Knoten zu erhöhen.
4. Der gekrümmte Anflug – technisch als Segmented RNAV (GPS) Approach bezeichnet, beschreibt ein Anflugverfahren für beide Betriebsrichtungen in Frankfurt, mit der jeweils größere Siedlungsgebiete südlich umflogen werden, bevor – später als bisher – auf die Anfluggrundlinie eingeschwenkt wird. Damit sinkt die Lärmbelastung in Wohngebieten auch etwas weiter vom Flughafen entfernt. Das Verfahren wird, da es Einfluss auf die Kapazität hat, zunächst in betriebsarmen Zeiten erprobt und soll nach Möglichkeit stufenweise in verkehrsreiche Zeiten ausgedehnt werden, wenn es sich bewährt hat. Eine Kombination mit dem CDA-Verfahren ist möglich und vorgesehen.

5. „Die Abkürzung „DROps“ steht für Dedicated Runway Operations und bedeutet eine gezielte Konzentration des Flugverkehrs auf bestimmte Bahnen und Abflugrouten in verkehrsarmen Nachtzeiten. Der regelmäßige Wechsel der Bahnen bringt jeweils echte, kalkulierbare Lärmpausen.
6. Die Optimierung der Frankfurter Variante des CDA (Continuous Descent Approach), ein Anflugverfahren zur Landung, bei dem durch entsprechende Vorgaben und Hilfestellungen für die Piloten ein konstantes Sinken der Maschine weniger Lärm erzeugt. Kern der Bestrebungen ist es, die Anzahl der CDA-Anflüge insgesamt zu erhöhen.
7. „Gleitwinkel 3,2 Grad“ bezeichnet eine Maßnahme, die nach Inbetriebnahme der neuen Landebahn dort zusätzlich zügig eingeführt werden soll: Der Anfluggleitwinkel wird von 3 auf 3,2 Grad angehoben, dies bewirkt insgesamt eine größere Überflughöhe im Anflug und dadurch eine Verringerung des Lärms. Die Maßnahme ist vorerst nur auf der Landebahn NW möglich, da nur dort die dazu notwendigen technischen Einrichtungen verfügbar sein werden. Einschränkungen ergeben sich bei schlechten Witterungsverhältnissen oder Rückenwind.

Im Expertengremium wurden alle Maßnahmen auf ihre Lärmauswirkung geprüft. Sowohl der Fluglärmindex Tag (FTI) als auch Nacht (FNI) reduziert sich durch die Maßnahmen. Dies bedeutet, dass sowohl die Zahl der Hochbelastigten tags als auch die zusätzlichen EEG-Aufwachreaktionen nachts reduziert werden.

„Die Luftverkehrswirtschaft hat Wort gehalten – wir haben uns in der gemeinsamen Erklärung mit der Landesregierung dazu verpflichtet, aktiv und konstruktiv am aktiven Schallschutz in Frankfurt mitzuwirken“ stellte Stefan Schulte, Vorstandsvorsitzender der Fraport AG und einer der drei Vorsitzenden des FFR fest. „Wir haben uns über die ganze Zeit weder von technischen Herausforderungen noch von öffentlichen Vorwürfen, am Frankfurter Flughafen würde in Sachen aktiver Schallschutz nichts passieren, beeinflussen lassen. Unsere Experten konnten so in der notwendigen fachlichen Tiefe viele Stolpersteine aus dem Weg räumen und letztlich ein Ergebnis auf den Tisch legen, das sich sehen lassen kann.“

Für Prof. Wörner, Chef des DLR und ebenfalls Mitglied im Vorstand des FFR, kann das Paket aus verschiedenen Gründen nicht hoch genug eingeschätzt werden: „Das Expertengremium stellt im Grunde genommen eine bundesweit einmalige Sammlung von Fachverstand und Kompetenz unterschiedlichster Disziplinen dar: Flughafenbetreiber, Luftfahrtunternehmen, Flugsicherung, Behörden, Kommunen, Flugkapitäne und wissenschaftliche Institutionen wie DLR und Öko-Institut sind gemeinsam angetreten, das was unter den gegebenen Rahmenbedingungen machbar ist bis ins Detail anwendbar und praxistauglich zu planen.“

Dass dies nur ein erster Schritt ist, darauf legt der kommunale Vertreter im Vorstand, Oliver Quilling großen Wert. „Die Expertendiskussion hat gezeigt, dass noch Luft nach oben ist, sowohl die technischen Möglichkeiten als auch die Modernisierung von Vorschriften für Flugbetrieb, Flugverfahren und Genehmigungsverfahren geben Anlass genug, das Expertengremium weiter arbeiten zu lassen und die nächsten Stufen zu entwickeln. Der im Bericht gegebene Ausblick gibt bereits die ersten Hinweise und die bisherige überaus konstruktive Zusammenarbeit trotz teilweise unterschiedlicher Grundpositionen machen mich optimistisch, dass wir noch mehr für die Bürger in der Region erreichen können,“ zog er das Fazit aus der bisherigen Arbeit.

„Aktiver Schallschutz, ein unabhängiges Lärmmonitoring und die ersten Schritte zu einer Lärmwirkungsstudie mit Ausstrahlung über die Region hinaus sind die Projekte, die das FFR und seine Gremien in den letzten Monaten intensiv beschäftigt haben. Alle drei Projekte sind mit guten Ergebnissen auf den Weg gebracht. Die Planungen zeigen, dass die Schlagzahl sich auch in näherer Zukunft kaum verringern wird. d auf die Realisierung hinarbeiten“ zog Prof. Wörner sein Fazit.