

Beschlussvorlage

- öffentlich -

Datum: 30.11.2018

Fachbereich/Eigenbetrieb	Bürgermeister
Fachdienst	BGM

Beratungsfolge	Termin	Beratungsaktion
Magistrat	04.12.2018	vorberatend
Bau-, Planungs- und Umweltausschuss	10.12.2018	vorberatend
Stadtverordnetenversammlung	13.12.2018	beschließend

Betreff:

**Fluglärmbelastung in Raunheim;
Hier: Initiative zur Überprüfung und Korrektur der Betriebsrichtungsverteilung**

Beschlussvorschlag:

1. Der Bericht über die Entwicklung der Betriebsrichtungsverteilung wird zur Kenntnis genommen.
2. Die bestehenden und in Aussicht gestellten Maßnahmen zu einer unter Lärminderungsgesichtspunkten optimierten Betriebsrichtungsanwendung werden zur Kenntnis genommen.
3. Das Forum Flughafen und Region wird ersucht, die aktuelle Anwendungspraxis der bestehenden 5-Knoten-Rückenwindkomponente seitens der Deutschen Flugsicherung sorgfältig zu prüfen und hierüber öffentlich Bericht zu erstatten.
4. Das Forum Flughafen und Region wird ersucht aufzuzeigen, wie die im Maßnahmenpaket 2010 angekündigte Anhebung der Rückenwindkomponente auf 7 Knoten, bei gleichzeitiger Umsetzung von Kompensationsmaßnahmen für die bei Betriebsrichtung 25 hochbetroffene Bevölkerung, realisiert werden kann.
5. Für den Fall, dass eine Anhebung der Rückenwindkomponente auf absehbare Zeit als nicht umsetzbar eingeschätzt werden sollte, wird das Forum Flughafen und Region im Zusammenwirken mit der Frankfurter Fluglärmkommission darum gebeten, ersatzweise andere Möglichkeiten des aktiven Schallschutzes aufzuzeigen, die zu einer wirksamen Entlastung der bei BR 07 in der Region Hochbetroffenen führen können.

Sachdarstellung:

Bisherige Vorgänge: -

Zu 1. (Bericht über die Entwicklung der Betriebsrichtungsverteilung):

Das laufende Jahr 2018 ist von einer außergewöhnlichen Belastungssituation im Hinblick auf den Flugbetrieb gekennzeichnet. Maßgeblich hierfür sind insbesondere folgende Gründe:

1. Das höchste Aufkommen an Ostbetrieb (Betriebsrichtung 07) seit die Betriebsrichtungsverteilung am Frankfurter Flughafen dokumentiert ist.
2. Eine extreme Häufigkeit an verspäteten Landungen nach 23.00 Uhr bis 0.00 Uhr
3. Eine häufigere Nutzung der Centerbahn für Landungen bei BR 07 aufgrund von Bauarbeiten an der Südbahn.

Insbesondere die häufige und lang anhaltende Nutzung der Betriebsrichtung 07 hat zu einem dramatischen Anstieg der Fluglärmbeschwerden geführt. Bis November 2018 ist das Beschwerdeaufkommen um 41% gegenüber dem Vorjahr gestiegen.

Nachweislich ist die Ostbetriebsrichtung diejenige, die höhere Lärmbelastungen am Flughafenstandort Frankfurt auslöst (siehe **Anlage 1**: *Expertengremium Aktiver Schallschutz im Forum Flughafen und Region, „Indexwerte und Darstellung der Lärmänderungen bei verschiedenen Betriebsrichtungsverteilungen“ Kelsterbach 2013*).

Dementsprechend kamen Beschwerden über den hohen Ostbetriebsrichtungsanteil vor allem aus folgenden Bereichen:

Vermehrte Lärmbeschwerden aus Kommunen, die vor allem durch die Betriebsrichtung 07 betroffen sind (getrennt nach Betroffenheit bei Landungen und bei Starts)

Betroffen bei Landungen	Betroffen bei Starts
Flörsheim	Frankfurt (nordöstliche Stadtteile)
Hochheim	Neu-Isenburg (geringere Frequenz als bei BR 25, aber höhere Einzelschallpegel bei BR 07, die auch in die Stadtmitte und den Süden der Kernstadt hineinreichen)
Rüsselsheim (Kernstadt)	Heusenstamm
Bischofsheim	Obertshausen
Ginsheim-Gustavsburg	
Raunheim	
Mainz	

Neben den Beschwerden von fluglärm betroffenen Bürgerinnen und Bürger fragten auch zuständige Dezernenten oder Bürgermeister bei auskunftsfähigen Stellen (DFS, Fraport, HMWEVL, Forum Flughafen und Region, Fluglärmkommission Frankfurt) an, auf welche Gründe die extreme Häufigkeit der Betriebsrichtung 07 in diesem Jahr zurückzuführen ist.

Beispielhaft hierfür ist die Information der Umweltdezernentin der Stadt Frankfurt in der Sitzung der Fluglärmkommission am 28.11.2018 darüber, dass es in diesem Jahr eine Vielzahl an Beschwerden und Anfragen aus den nordöstlichen Stadtteilen Frankfurt gebe. Diese zielten u. a. auch darauf zu erfahren, ob ggf. der Klimawandel verstärkt zu Ostwinden führe und daher befürchtet werden müsse, dass auch in den kommenden Jahren mit höheren Betriebsrichtungsanteilen 07 zu rechnen ist.

Sollte sich die Situation der Betriebsrichtungsverteilung in diesem Jahr in Anbetracht der aktuellen Betriebsrichtungswahl bis Ende Dezember so fortsetzen, dann ist nicht auszuschließen, dass für 2018 abschließend eine Verteilung der Betriebsrichtungen im Verhältnis 50:50 festzustellen wäre.

Dies wäre der höchste (jahresbezogen gemittelte) BR 07-Nutzungsanteil seit Beginn der Dokumentation der Betriebsrichtungsanteile am Flughafenstandort Frankfurt.

Es ist in Anbetracht dieser Situation verständlich, dass erhebliche Ängste in der von Betriebsrichtung 07 betroffenen Bevölkerung bestehen, dass der hohe Wert für 2018 bereits als drastisches Zeichen einer sich abzeichnenden Tendenz zu häufiger auftretenden Ostwetterlagen gedeutet werden könnte.

Um auf diese Sorgen der Bevölkerung mit einer sachlichen Aufarbeitung reagieren zu können, hat sich die Frankfurter Fluglärmkommission mit wissenschaftlicher Unterstützung Einblick in das Betriebsrichtungsverhältnis der letzten Jahre verschafft und sich zudem mit Einschätzungen von Wissenschaftlern zu möglichen klimatologischen Veränderungen befasst.

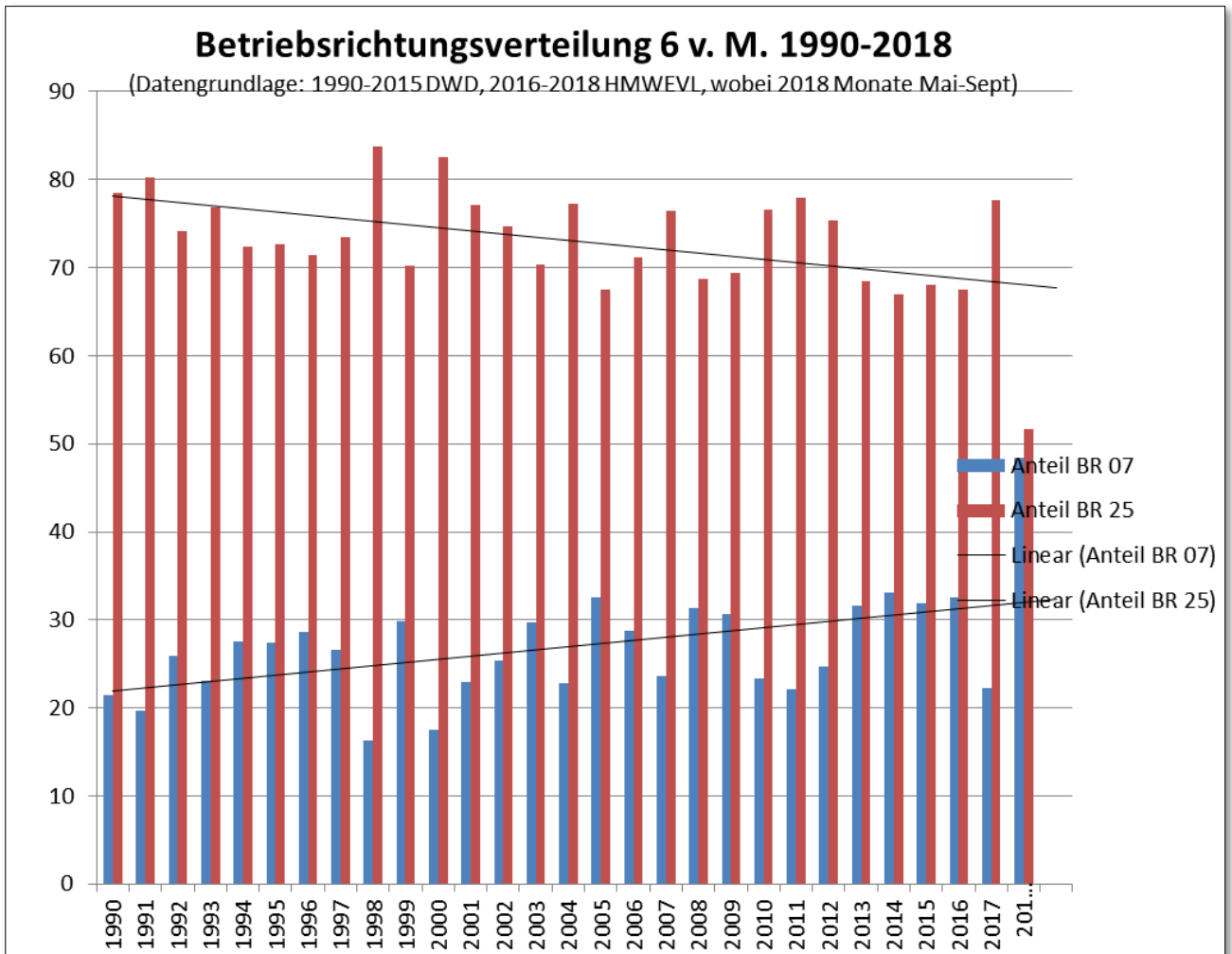
Ergebnisse:

Die Auswertung der Betriebsrichtungsanteile von 1990 bis heute lässt erkennen, dass zwar im Durchschnitt der Gesamtjahre 1990 bis 2015 immer noch der bislang vorherrschende Durchschnittswert von rund 26% erreicht wird (Abbildung 1), zugleich wird aber in Abbildung 2 erkennbar, dass es zwischen 1990 und 2018 eine leichte Tendenz zu höheren Ostbetriebsanteilen gibt.

Abbildung 1: Übersicht der Jahre 1990 – 2015
(aus dem Vortrag des Deutschen Wetterdienstes auf der 248. FLK-Sitzung am 28.11.2018)



Abbildung 2: Tendenzdarstellung der Jahre 1990 – 2017(2018)
(aus dem Vortrag des Deutschen Wetterdienstes auf der 248. FLK-Sitzung am 28.11.2018)



Zwar lässt sich mit Blick auf die vergangenen Jahre feststellen, dass nachts seitens der Deutschen Flugsicherung häufiger mit Betriebsrichtung 25 operiert wird als am Tag (siehe Abbildung 3.), diese Ausgangslage scheint sich jedoch tendenziell abzuschwächen. Seit Inbetriebnahme der Nordwestlandebahn kann von einer eindeutigen Dominanz des BR25-Betriebes im Nachtzeitraum nicht mehr gesprochen werden (siehe hierzu auch die Monatsauswertung für die Jahre 2017 und 2018 (Abbildung 4.1 und 4.2).

Für diese Tendenz sind vor allem folgende Gründe theoretisch denkbar:

1. Durch das Nachtflugverbot werden nur noch Nachtzeiträume berücksichtigt (22.00 – 23.00 Uhr, mit Ausnahmen bis 0.00 Uhr sowie 5.00 – 6.00 Uhr), die eine geringe Windabschwächung zeigen.
2. Die Nachtwindstärken sind durch klimabedingte Veränderungsprozesse beeinflusst.
3. Seitens der Deutschen Flugsicherung gibt es für den Nachtzeitraum relevante betriebliche Vorteile bei Nutzung der BR 07.

Hier gilt es in den kommenden Monaten und Jahren die Entwicklung kritisch zu beobachten und die operative Praxis der DFS sorgfältig zu analysieren.

Abbildung 3: Vergleich der Tag- und Nachtanteile

BR 25 der Jahre 2010 -2017 (hier nur Darstellung der sechs verkehrsreichsten Monate)

Jahr	Tag (06:00 – 22:00)	Nacht (22:00 – 06:00)	gesamt (00:00 – 24:00)
2010	75,3	79,4	76,7
2011*	72,7	75,5	73,6
2012	74,7	76,1	75,2
2013	68,4	68,5	68,4
2014	65,7	69,4	67,0
2015	67,3	69,6	68,1
2016	67,0	68,5	67,5
2017	78,6	75,8	77,7

* 6 v. M. 2011: März, Mai, Juli – Oktober

6 v. M. 2010, 2012 bis 2017: Mai – Oktober

Abbildung 4.1.: Monatsdarstellung der Tag- und Nachtanteile BR 25 im Jahr 2017 (in Prozent)

Monat	Tag (06:00 – 22:00)	Nacht (22:00 – 06:00)	gesamt (00:00 – 24:00)
Januar	55,7	57,0	56,1
Februar	58,9	55,8	57,9
März	67,5	65,5	66,9
April	72,6	76,1	73,7
Mai	59	62,7	60,2
Juni	73	68,5	71,5
Juli	87,1	81,1	85,1
August	76,3	69,2	73,9
September	76,2	76,3	76,2
Oktober	100	97,1	99
November	88,8	88,1	88,6
Dezember	92	96,7	93,6
Ø 2017	75,6	74,5	75,2
6 v. M.*	78,6	75,8	77,7

Abbildung 4.2.: Monatsdarstellung der Tag- und Nachtanteile BR 25 bezogen auf die bislang ausgewerteten Monate des Jahres 2018 (in Prozent)

Monat	Tag (06:00 – 22:00)	Nacht (22:00 – 06:00)	gesamt (00:00 – 24:00)
Januar	77,6	75	76,7
Februar	33,3	25,9	30,8
März	54,9	56,1	55,3
April	64,3	71,7	66,8
Mai	22,1	23,7	22,6
Juni	52,7	47,8	51,1
Juli	50,3	53,3	51,3
August	69,3	76,1	71,6
September	62	61,1	61,7
Oktober			
November			
Dezember			
Ø 2018			
6 v. M.			

Zu bestimmten Fragestellungen rund um die Anwendung der 5-Knoten-Regelung sowie den Zusammenhang zwischen Windstärken, Windrichtung und der geflogenen Praxis am Flughafenstandort Frankfurt gibt es einige Ausarbeitungen aus den letzten Jahren. Beispielhaft wird an dieser Stelle auf die Arbeiten des Diplom-Meteorologen Thomas Hasselbeck verwiesen, der auch die im Internet unter www.umwelthaus.org/fluglaerm/anwendungen-service/betriebsrichtungsprognose aufrufbare Betriebsrichtungsprognose des Umwelt- und Nachbarschaftshauses im Auftrag des Forums Flughafen und Region „füttert“. Seine Arbeiten sind als **Anlagen 2 und 3** dieser Drucksache beigelegt.

Einflüsse des Klimawandels auf die Windsituation am Frankfurter Flughafen?

In der Sitzung der Frankfurter Fluglärmkommission am 28.11.2018 wurden seitens des Deutschen Wetterdienstes (Frau Sabine Bork) sowie des Hessischen Landesamtes für Naturschutz, Umwelt und Geologie (Frau Dr. Heike Hübener) Vorträge zu möglichen Einflüssen des Klimawandels auf Windstärken und Windrichtungen am Frankfurter Flughafen gehalten.

Im Vordergrund stand dabei die Frage, ob es bestimmte, bereits identifizierbare Veränderungen beim Entstehen von Wetterlagen, die auf Mitteleuropa Einfluss haben, geben könnte, die ein häufigeres Auftreten von Ostwetterlagen auslösen. Die hierzu eingesetzten Dokumente während der FLK-Sitzung sind als **Anlagen 4 und 5** der Vorlage beigelegt.

Im Ergebnis ist derzeit festzustellen, dass es noch keine konkreten Hinweise dahingehend gibt, dass sich Windrichtung und Windstärke am Flughafenstandort Frankfurt bereits unter dem Einfluss des beginnenden Klimawandels verändert haben könnten.

Sicher erscheint, dass das bereits stattfindende Abschmelzen der winterlichen Eisdecke im Nordpolarmeer Veränderungen bewirken wird. Die Auswirkungen auf Temperatursituationen und damit Windentstehungsbedingungen in den einzelnen Räumen der nördlichen Erdhalbkugel sind aber gegenwärtig nicht genau voraussehbar.

Als diesbezüglich einzig belastbare Erkenntnisebene ist das Monitoring der jährlichen Windverhältnisse sowie die darauf aufbauende Praxis der Betriebsrichtungswahl.

Zu 2. (bestehende Regelungen und Ansätze zu einer verstärkt lärmoptimierten Anwendung der Rückenwindkomponente):

Flugzeuge starten und landen üblicherweise gegen den Wind, weil unter diesen Bedingungen die stabilsten und sichersten Voraussetzungen für das Aufsteigen sowie das kontrollierte Absinken des Flugzeuges bestehen. Am Flughafenstandort Frankfurt besteht aus Gründen des Lärmschutzes eine sogenannte 5-Knoten-Rückenwindkomponenten-Regelung. Dies bedeutet, dass die Flugsicherungseinrichtung gehalten ist, vorzugsweise mit der Betriebsrichtung 25 zu operieren, sofern die Windstärke bei Ostwind nicht 5 Knoten über einen längeren Zeitraum hinweg überschreitet. Kurzfristig auftretende höhere Windstärken, z. B. in Böen, sollten keinen Anlass dafür darstellen, von der BR 25 zur BR 07 zu wechseln.

Immer wieder zu Missverständnissen führt, welche Höhe des Windes für diese Regelung maßgeblich ist. Zunächst gilt, dass sich das 5-Knoten-Prinzip auf die bodennahen Winde im Bereich des Flughafens bezieht. Da der Landeanflug der Flugzeuge im Endanflug aber nachvollziehbar aus größerer Höhe beginnt, sind auch die Windstärken in diesem Höhenband mit zu berücksichtigen,

denn diese beeinflussen u. a. die Geschwindigkeit, mit der sich das Flugzeug dem Aufsetzpunkt nähert.

Verständlicherweise muss beim Landevorgang Energie abgebaut werden, um nicht mit hohem Druck aufgrund zu hoher Geschwindigkeit auf der Landebahn aufzusetzen.

Die Deutsche Flugsicherung entscheidet über die jeweilige Betriebsrichtung also unter Beachtung der Windstärke in Bodennähe wie auch in der Höhe, in der der Endanflug eingeleitet wird.

Neben diesen Kriterien spielt noch eine Vielzahl weiterer Kriterien eine Rolle, deren Bedeutung aber gegenüber der Beachtung der aktuellen Windrichtung und Windstärke als untergeordnet zu bezeichnen ist. Allein die Prognose über das voraussichtliche (zeitliche) Anhalten einer Windrichtung ist noch als bedeutender Faktor zu nennen. Da die Umstellung der Betriebsrichtung einen gewissen zeitlichen Aufwand erforderlich macht, kann nicht bei jeder kurzfristig auftretenden Veränderung der Windverhältnisse ein Betriebsrichtungswechsel organisiert werden. Folglich kommt es vor, dass die DFS auch bei Abfallen der Windstärke unter 5 Knoten Ostwind die Betriebsrichtung 07 aufrechterhält, weil gemäß Prognose z.B. anzunehmen ist, dass der Wind aus Richtung Osten kurzfristig wieder auffrischt. Dies gilt aber selbstverständlich auch im Fall der Beibehaltung der Betriebsrichtung 25.

Eine umfangreiche Analyse u. a. zu allen relevanten Aspekten des Operierens mit erhöhter Rückenwindkomponente wurde 2003 im Fluglärmmentlastungskonzept Raunheim (FER) geleistet. Dieses ist dieser Drucksache als **Anlage 6** beigelegt.

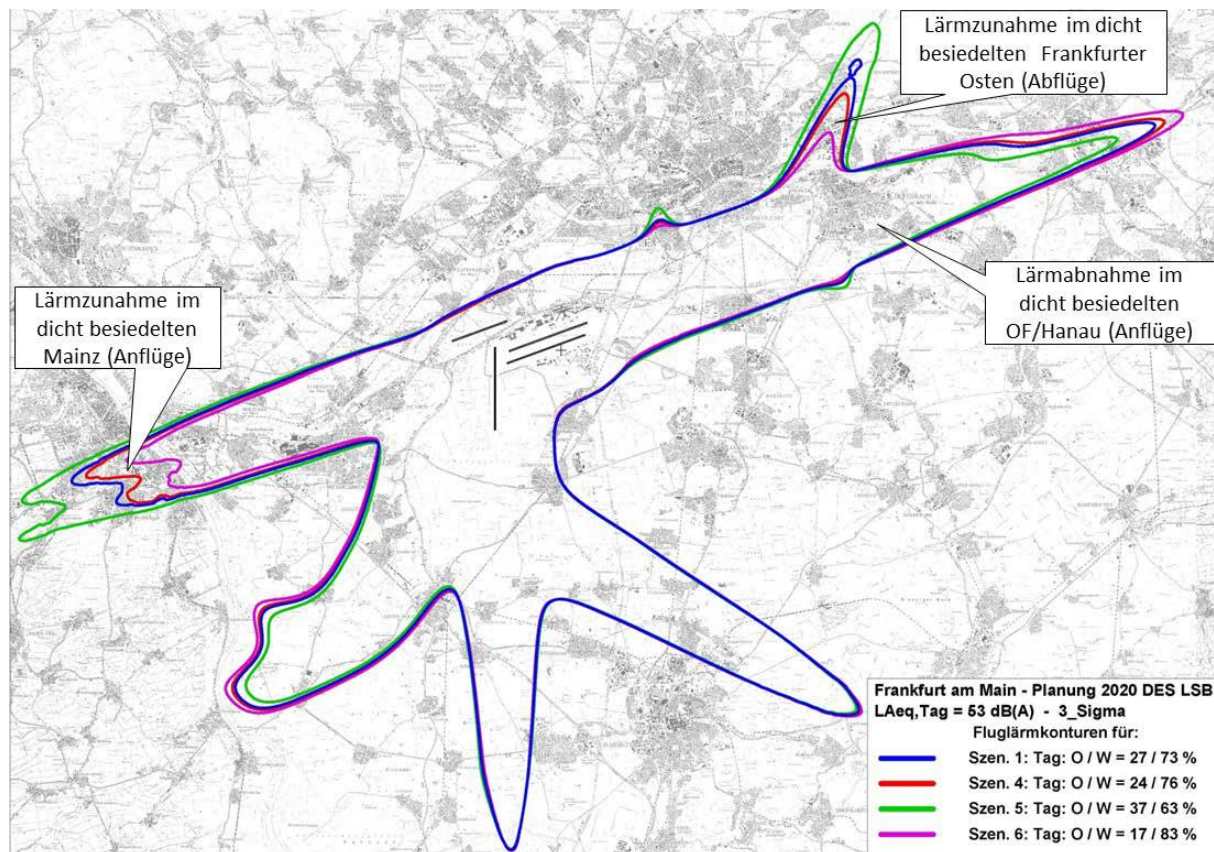
Bereits erwähnt wurde, dass bei Betriebsrichtung 07 eine höhere Beeinträchtigung durch Fluglärm in der Region zu verzeichnen ist als dies bei der BR 25 der Fall ist.. Folglich haben sich die um Lärminderung rund um den Frankfurter Flughafen bemühten Gremien und Institutionen intensiv mit der Analyse der betriebsrichtungsbedingten Lärmbelastung sowie den Möglichkeiten der lärmoptimierten Praxis der Betriebsrichtungsfestlegung befasst.

Die Lärmauswirkungen hat das Forum Flughafen und Region für das 1. Maßnahmenpaket im Jahr 2010 (Datengrundlage war das alte Bahnsystem) und dann noch einmal nach Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest im Jahr 2013 überprüft.

Im Ergebnis wurde immer wieder bestätigt, dass es unter Lärminderungsgesichtspunkten sinnvoll erscheint, die Betriebsrichtung solange wie möglich aufrechtzuerhalten und die Betriebsrichtung 07 tatsächlich nur in den Fällen zu wählen, in denen aus Sicherheitsgründen keine andere Möglichkeit mehr besteht. Sie hierzu die entsprechende Ausarbeitung im Auftrag des Forums Flughafen und Region (**Anlage 1**).

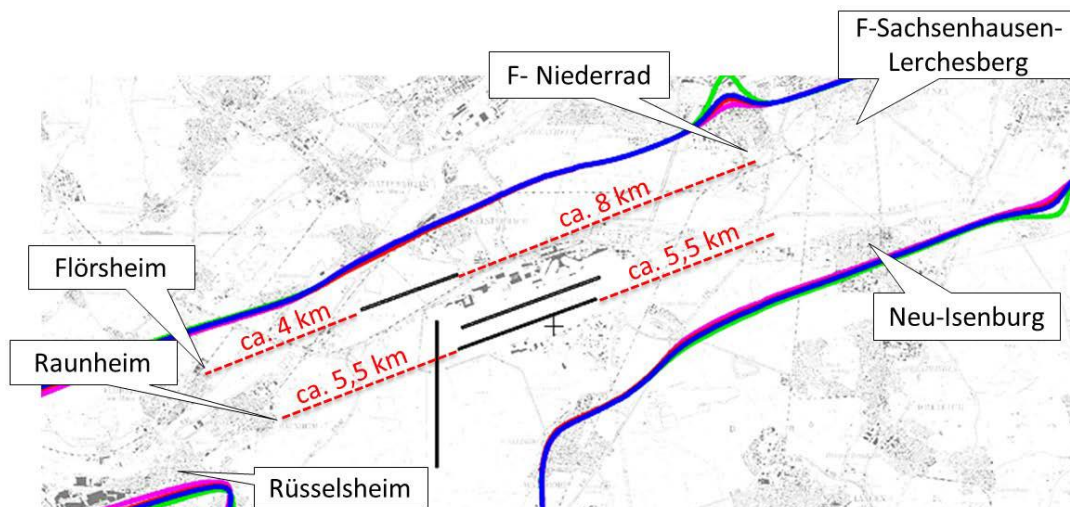
Untersucht wurden fiktive Betriebsrichtungsverteilungen mit 701.000 Flugbewegungen (DES 2020). Ausgehend vom damaligen langjährigen Mittel von 27% / 73% wurde der Anteil an Ostbetrieb auf 24% und 17% herabgesetzt sowie auf 37% heraufgesetzt.

Ergebnis war, dass die Betriebsrichtung 07 aufgrund der unterschiedlichen Besiedlungsstruktur westlich und östlich des Flughafens deutlich stärkere Fluglärmbelastung hervorruft. Die Anzahl der Hochbelastigten ging in allen Untersuchungsgebieten (53 dB, 60 dB und 50 dB) zurück, je geringer der Anteil an Ostbetrieb war.



Ursache dafür, warum bei Betriebsrichtung 07 insgesamt mehr Personen hochbelastigt und auch hochbetroffen sind als bei BR 25, ist, dass der Abstand zur nächsten Wohnbebauungsschwelle bei Anflügen auf BR 25 ca. doppelt so hoch ist wie im Vergleich zu BR 07. Aufgrund geringerer Überflughöhen über die Wohngebäude bei BR 07 sind die Maximalpegel bei dieser Betriebsrichtung deutlich höher.

Zur Verdeutlichung der Lage der Besiedlung nachfolgende Grafik aus den FAQ des FFR zum Thema:



Maßnahmenpaket des Forums Flughafen und Region

Entsprechend der dargestellten Erkenntnisgrundlage hat das Forum Flughafen und Region in seinem Maßnahmenpaket des Jahres 2010 ein zweischrittiges Vorgehen zur Ausdehnung der Anwendung der Betriebsrichtung 25 beschlossen:

Zunächst sollte eine Optimierung der Anwendungspraxis der bestehenden 5-Knoten-Regelung erfolgen. Dabei ging man davon aus, dass die Deutsche Flugsicherung eigenständig Optimierungspotentiale ermittelt und durch geeignete Maßnahmen in der Anwendungspraxis dazu beiträgt, dass im Jahresmittel eine Verringerung der BR-07-Betriebszeit erreicht werden kann.

Als zweiter Schritt sollte die Einführung einer erhöhten Rückenwindkomponente auf Basis einer 7-Knoten-Regelung erfolgen. Alle Beteiligten waren sich jedoch darüber einig, dass dieser weitreichende Schritt von zwei Voraussetzungen abhängig zu machen ist.

Zunächst müssen die rechtlichen Voraussetzungen, idealerweise durch eine Entscheidung der ICAO zu einer Rückenwindkomponente bis zu 7 Knoten, vollständig erfüllt werden können. Ohne eine eindeutige ICAO-Positionierung wäre das Forum Flughafen und Region auf ein aufwändiges und im Hinblick auf die anschließende Umsetzung rechtlich angreifbares Sicherheitsprüfungsverfahren zurückgeworfen.

In diesem Zusammenhang war auch zu beachten, dass bereits Lärminderungsverfahren, wie z.B. die Anhebung des Anfluggleitwinkels, identifiziert waren, die sich vermutlich mit einer erhöhten Rückenwindkomponentenregelung nicht verbinden ließen.

Die zweite Voraussetzung war, dass die anderen im Maßnahmenpaket enthaltenen Lärminderungsmaßnahmen zugunsten der bei BR 25 besonders betroffenen Anwohner wirksam umgesetzt werden können. Mit dieser Voraussetzung sollte vermieden werden, dass es zu nicht kompensierbaren Belastungen im Bereich der Hochbetroffenen durch eine Anhebung der Rückenwindkomponente kommt.

Seit den Beschlüssen zur Umsetzung des Maßnahmenpaketes des Forums Flughafen und Region im Jahr 2010 ist es leider zu keinerlei Fortschritten in der Anwendungspraxis der Wahl der Betriebsrichtung gekommen.

Die erste Stufe, das Bemühen um ein größtmögliches Ausreizen der bestehenden 5-Knoten-Regelung, führte nicht zu nachweisbar längerer Anwendung der Betriebsrichtung 25. Hier steht

immer noch aus, dass die Deutsche Flugsicherung umfänglich darüber berichtet, was sie konkret zur Umsetzung des Beschlusses unternommen hat.

Die Stadt Raunheim fordert daher im Namen aller in besonderem Maße von der Betriebsrichtung 07 Betroffenen die DFS auf, dem Forum Flughafen und Region sowie der Frankfurter Fluglärmmmission schnellstmöglich über ihre diesbezüglichen Aktivitäten ausführlich zu berichten.

Im Hinblick auf die zweite Stufe, nämlich die Anhebung der Rückenwindkomponente auf 7-Knoten erscheint aktuell nachvollziehbar, dass die Blockade der ICAO derzeit als relevantes Umsetzungshindernis anzusehen ist. Dennoch sollte über ein geeignetes Sicherheitsgutachten schnellstmöglich ermittelt werden, ob denn eine vertretbar sichere Anwendung einer erhöhten RWK unter Beachtung des aktuellen Betriebssystems darstellbar ist.

In diesem Punkt Klarheit zu erlangen, ist insbesondere unter dem Eindruck der immer noch unzureichenden Ausstattung mit passivem Schallschutz sowie der in diesem Jahr extrem belastenden Betriebsrichtungsverteilung zwingend erforderlich. Sollte der Weg einer Anhebung der RWK dauerhaft versperrt bleiben, so sind mit Priorität andere entlastende Maßnahmen des aktiven Schallschutzes für die Hochbetroffenen bei BR 07 zu entwickeln.

Aktionen gegen die bestehenden und geplanten Regelungen

Insbesondere seit Inbetriebnahme der neuen Landebahn Nordwest wenden sich immer wieder einzelne Bürgerinitiativen und Einzelpersonen gegen die bestehende 5-Knoten-Regelung und damit auch gegen jede Ausweitungsvorhaben. Ziel dieser Akteure ist, entgegen der erreichten objektiven Erkenntnisse zur Lärmminimierung bei BR 25 ihre eigene Lärmsituation zu verbessern und folglich häufigeres Anfliegen aus Richtung Westen über Main, Ginsheim-Gustavsburg, Bischofsheim, Rüsselsheim, Raunheim, Flörsheim und Hochheim zu erreichen.

In dieses Bemühen eingeschlossen war die Klage von Privatpersonen aus Frankfurt-Sachsenhausen vor dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof.

Der VGH Kassel hat sich mit Urteil vom 1.10.2013 (AZ 9C 574/12.T) (vgl. http://www.lareda.hessenrecht.hessen.de/lexsoft/default/hessenrecht_lareda.html#docid:6983489)

eindeutig negativ zu einer Absenkung der Rückenwindkomponente geäußert. Nachfolgend hierzu die RN 78 aus dem Urteil:

*„Unabhängig davon haben die Beklagte und die Beigeladene unter Bezugnahme auf eine Präsentation des **Expertengremiums Aktiver Schallschutz, die bei einer Sitzung der Fluglärmmmission am 11. September 2013** vorgestellt worden ist (Bl. 372 ff. Gerichtsakte), ausgeführt, dass eine Änderung der Betriebsrichtungsverteilung in dem von der Klägerin gewünschten Sinne - also eine Erhöhung des Anteils der Betriebsrichtung 07 gegenüber dem langjährigen Durchschnitt von 27% Betriebsrichtung 07 und 73% Betriebsrichtung 25 - unter Lärmschutzgesichtspunkten insgesamt ungünstiger wäre und insbesondere zu einem überproportionalen Anstieg der Anzahl Hochbetroffener führen würde. Hintergrund ist danach, dass der Abstand der nächstgelegenen Wohnbebauung zu den Landebahnschwellen bei Anflügen bei Betriebsrichtung 25 etwa doppelt so groß ist wie bei Betriebsrichtung 07, bei der demzufolge wegen der geringeren Überflughöhe höhere Maximalpegel erreicht werden. **Eine derartige Änderung der Betriebsrichtungsverteilung wäre daher, auch wenn sie zu Entlastungen für die Gebiete der Klägerin führen würde, insgesamt unter Lärmschutzgesichtspunkten nicht als ersichtlich vorzugswürdig zu erachten.**“*

Die Klage wurde aus formellen Gründen, aber, wie die Randnotiz zeigt, auch mit inhaltlicher Bezugnahme abgewiesen. Es darf davon ausgegangen werden, dass vor diesem Hintergrund ggf. weitere Klagen ebenfalls erfolglos verlaufen werden.

Somit darf zwar der Status Quo als rechtlich gesichert angesehen werden, die mit dem Maßnahmenpaket des Forums Flughafen und Region verbundene Absicht, der bei BR 07 hochbetroffenen Bevölkerung gezielt und zügig Verbesserung zu verschaffen, scheint aktuell in weiter Ferne.

Zu 3. (Aufforderung zum Bericht seitens des Forums Flughafen und Region):

Das Forum Flughafen und Region ist mit hinreichenden Ressourcen u. a. zur Entwicklung lärmindernden Maßnahmen sowie zum Aufbau und der Pflege geeigneter Monitoringinstrumente ausgestattet. Es hat in den letzten Jahren in enger Zusammenarbeit mit der Fluglärmkommission dazu beigetragen, dass die systematische Entwicklung von Maßnahmen des aktiven Schallschutzes als beispielhaft für alle Flughafenstandorte der Bundesrepublik Deutschland gelten kann.

Es ist davon auszugehen, dass es dem Forum Flughafen und Region nicht gleichgültig sein kann, was mit den von ihm beschlossenen Maßnahmen geworden ist. Folglich wird das Ersuchen der Stadt Raunheim, eine kritische Analyse stattgefundener oder eben nicht erfolgter Bemühungen der DFS vorzunehmen, auf hohe Akzeptanz stoßen.

Zu 4. (Realisierungsperspektiven für eine Erhöhung der RWK):

Die Erhöhung der Rückenwindkomponente von 5 auf 7 Knoten stellt eine langjährige Forderung der bei BR 07 hochbetroffenen Kommunen dar und wird auch aus Kreisen einzelner Bürgerinitiativen immer wieder erhoben.

Das Forum Flughafen und Region hat auf wissenschaftliche Weise den Nachweis geführt, dass sich eine Erhöhung der Rückenwindkomponente lärmindernd in der Region auswirken könnte. Diese Klarheit bei der Wirkung dieser Maßnahme macht erforderlich, dass sich konsequent mit der Umsetzung zu befassen ist. Nun wartet die Region seit nunmehr acht Jahren darauf, dass die Öffentlichkeit ausführlich und qualifiziert über die Umsetzungsmöglichkeiten einer RWK-Erhöhung informiert wird. Dies ist bisher in dem geforderten Maß nicht geschehen.

Der Beschlussvorschlag zielt folglich darauf, dieses Informationsdefizit abzubauen und für Klarheit im Hinblick auf die aktuelle Ausgangslage zur Lärmminimierung zu sorgen.

Zu 5. (ggf. erforderliche Ersatzmaßnahmen):

Das Testat einer absehbar nicht möglichen Umsetzbarkeit der Erhöhung der RWK würde viele Menschen in der Region enttäuschen, die an ihrem Wohnort hoch von Fluglärm betroffen sind, sich seit Jahren engagieren und sich über die Möglichkeiten des aktiven Schallschutzes umfangreich informiert haben. Es kann daher erwartet werden, dass das Forum Flughafen und Region nicht leichtfertig von der von ihm selbst vorgeschlagenen Maßnahme Abstand nimmt. Für den Fall jedoch, dass es zu einer negativen Einschätzung kommen sollte, ist unabdingbar, dass alternative Möglichkeiten der Entlastung von der kontinuierlich ansteigenden Fluglärmbelastung, aufgezeigt werden. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass nicht auszuschließen ist, dass tatsächlich meteorologische Veränderungen, bedingt durch den Klimawandel, zu regelmäßig höheren Anteilen der Betriebsrichtung 07 führen werden. Eine solche Ausgangslage verlangt konsequentes Handeln.

Finanzielle Auswirkungen:

Belastungen des städtischen Haushalts treten nicht ein.

Dorothee Herberich
Erste Stadträtin

Jan Laubscheer
Fachbereichsleiter III

Anlage(n):

- (1) Informationen zu Betriebsrichtungsanteilen, meteorologischen sowie klimatischen Auffälligkeiten/Entwicklungen
- (2) Anlage 2
- (3) Anlage 3
- (4) Anlage 4
- (5) Anlage 5
- (6) Anlage 6