



# dialog brief

März 2006



## Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

bei einem Konflikt wie dem Ausbau des Frankfurter Flughafens braucht man eine gemeinsame Faktenbasis, um sich sachlich und fair auseinanderzusetzen zu können. Diese Erkenntnis haben wir auf eine einfache Formel gebracht: „Nur wer informiert ist, kann sachlich argumentieren“.

Deshalb hat das RDF seit seiner Gründung daran gearbeitet, Sachfragen und strittige Punkte zu klären und damit Vertrauen zu schaffen. Auf diesem Weg sind wir schon weit gekommen und werden ihn weiter gehen.

Neben der Klärung strittiger Fragen in der gegenwärtigen Diskussion dürfen wir aber nicht den Blick für das Ganze und für die Zukunft verlieren. Wir müssen uns klarmachen, was wir schon gemeinsam erreicht haben und was wir in Zukunft noch gemeinsam erreichen können. Die Chancen der Verständigung sollten trotz der vorhandenen Gegensätze im Mittelpunkt stehen.

Ich lade Sie herzlich dazu ein, auch im Jahr 2006 an dieser Verständigung mitzuarbeiten.

Prof. Dr.-Ing J. D. Wörner  
Vorsitzender des RDF

## RDF-Diskussionsveranstaltung: Routenplanung – Wer entscheidet, wo es laut wird?

**Flugrouten sind mit ausschlaggebend dafür, wie viel Lärm am Boden ankommt. Viele Menschen in der Rhein-Main-Region sind vom Fluglärm betroffen, entsprechend häufig richten sie Fragen an das RDF: Wer legt die Routen fest? Nach welchen Kriterien werden die Routen ausgewählt? Wann wird die Betriebsrichtung gewechselt?**

Um Fragen wie diese zu beantworten lädt das RDF am 22. März alle Bürgerinnen und Bürger zu einer Diskussionsveranstaltung ein. Sie beginnt um 19.30 Uhr im Bürgerhaus Wiesbaden-Delkenheim.

### Experten informieren

An diesem Abend erhalten die Bürger Informationen aus erster Hand: Frank Lindenmayer, Deutsche Flugsicherung (DFS), erklärt, wie Flugrouten ausgewählt und festgelegt werden. Diese Routenwahl ist jedoch manchmal umstritten: Beispielsweise stößt eine Routenänderung bei denen, die dann stärker von Lärm betroffen sind, auf Ablehnung. Dazu nimmt Thomas Jühe Stellung. Er ist der Vorsitzende der Deutschen Fluglärmkommission (FLK), die die Deutsche Flugsicherung bei der Wahl der Flugrouten berät.

Die Flugrouten werden nach gesetzlichen Regeln festgelegt. Dr. Peter Wysk, Richter am Oberverwaltungsgericht Münster, informiert über den gesetzlichen Rahmen der Routenauswahl. Letztlich werden die Routen von den Piloten geflogen. Den Bericht aus dem Cockpit gibt Markus Kreher von der Deutschen Lufthansa. Er beschreibt aus der Sicht eines aktiven Piloten warum es schwierig ist, die



Service des RDF: Experten erklären die Flugrouten des Rhein-Main-Gebiets

festgelegten Flugrouten auch tatsächlich einzuhalten.

### Bürger fragen nach

Bei der Veranstaltung sollen neben den Fachleuten auch die Bürger zu Wort kommen. Deshalb können sie im Anschluss an die Vorträge Wünsche zur Routenplanung formulieren und die Redner stellen sich den Fragen des Publikums.

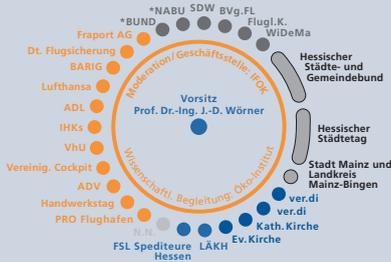
## Veranstaltung des RDF: Routenplanung – Wer entscheidet, wo es laut wird?

**Diskussionsveranstaltung am  
22. März 2006, 19.30 Uhr im Bürgerhaus  
Wiesbaden-Delkenheim**

Experten und Verantwortliche:

- Frank Lindenmayer, DFS
- Thomas Jühe, FLK
- Dr. Peter Wysk, OVG Münster
- Cpt. Markus Kreher, Deutsche Lufthansa
- Professor Johann-Dietrich Wörner, RDF

## Regionales Dialogforum Aktuelles & Ansprechpartner



\* Mitgliedschaft ruht zurzeit

### Regionales Dialogforum

- Jahresplanung 2006

### Projektteams

- **Anti-Lärm-Pakt:**  
Abschluss des Gutachtens Regionale Lärminderungsplanung
- **Langfristperspektiven / No-Regret:**  
Gutachten Immobilienpreisanalyse
- **Ökologie + Gesundheit:**  
Belastigungsstudie zum Fluglärm
- **Optimierung:**  
Kapazitätssteigernde Maßnahmen im Rahmen des bestehenden Systems
- **Nachtflugverbot:**  
Zwischenbilanz der geleisteten Arbeit

### Ansprechpartner

- Christopher Gohl  
Geschäftsstelle RDF  
gohl@dialogforum-flughafen.de

## Routenplanung am Frankfurter Flughafen

Über den Wolken ist die Freiheit nicht grenzenlos!

**Dies gilt besonders für das Rhein-Main-Gebiet. Der Himmel ist voll und die Fluggesellschaften müssen sich an festgelegte Routen halten. Damit die Bürger nachvollziehen können, welche Maschine wann Lärm verursacht, hat sich das RDF für ein transparentes Fluglärmmonitoring stark gemacht. Mit Erfolg: Seit Juli 2005 bietet die Deutsche Flugsicherung (DFS) auf ihrer Homepage die Flugspuren aller An- und Abflüge im Nahverkehrsbereich des Flughafens an, und das mit einer Zeitverzögerung von nur dreißig Minuten. Auch wenn dieser Service noch einige Schwachpunkte hat, ist er dennoch ein Schritt in die richtige Richtung.**

Der Anstoß für diesen Service kam aus dem Projektteam Anti-Lärm-Pakt des RDF. Ein RDF-Gutachten brachte außerdem die notwendigen Hinweise, wie die Bürgerinnen und Bürger transparent, verständlich und glaubwürdig informiert werden können.



### Flugrouten – Das Straßensystem des Himmels

Was genau sind Flugrouten und Flugspuren? Wie Autos im Straßensystem fahren, müssen sich auch Fluggesellschaften an vorgegebene Routen halten. Wie diese Route genau aussieht, wird entsprechend gesetzlicher Bestimmungen festgelegt. Welcher Route der Pilot folgen muss, entscheidet das Luftfahrtbundesamt (LBA) im Einvernehmen mit der Flugsicherung.

Nach § 27 der Luftverkehrsordnung legt die Behörde fest, wie der Kurs der Flugzeuge aussieht, nicht jedoch ohne Anhörung der Fluglärmkommission, des Fluglärmbeauftragten und der Landesluftfahrtbehörde. Nach dem Start integriert sich das Flugzeug dann in das so genannte Luftstraßensystem und steuert auf seiner festgelegten Route auf sein Ziel zu. Aus Sicherheitsgründen müssen die Routen bis zu einer bestimmten Höhe immer eingehalten werden. Beim Landeanflug werden die Maschinen ab einer bestimmten Position dann von Flughafenlotsen dirigiert. Die Luftverkehrsordnung (LuftVO) erlaubt ihnen, den Flugverlauf, den Flugweg und die Flughöhe zu regeln. Da der Luftverkehr immer dichter wird, werden die Routen der Flugzeuge regelmäßig neu festgelegt. Seit dem 1. Januar 1993 ist die DFS für die Kontrolle des Luftverkehrs zuständig. Sie lenkt den Flugverkehr, nimmt die Flugpläne entgegen, bearbeitet sie und leitet sie weiter.

### Flugspuren – der tatsächliche Weg des Flugzeugs

Die Flugroute gibt in der Theorie vor, wie eine Maschine landen oder starten soll. Inwiefern diese Vorgabe in der Praxis eingehalten wurde, zeigt die Flugspur der Maschine. Diese faktisch geflogene Route wird mit dem Flugspuraufzeichnungssystem „FANO-MOS“ festgehalten. Diese Abkürzung steht für „Flight Track and Aircraft Noise Monitoring System“. Mit diesem System lassen sich die geflogenen Routen darstellen und auswerten. Damit ist es auch ein wichtiges Hilfsmittel bei Fluglärmbeschwerden und bei Ordnungswidrigkeitenverfahren, die eingeleitet werden, wenn die vorgeschriebenen Routen nicht eingehalten werden. Es ist Aufgabe der DFS, die Spuren aller an- und abfliegenden Flugzeuge aufzuzeichnen.

→ Mehr Information zu diesem Thema:  
[www.fluglaerm-frankfurt.de](http://www.fluglaerm-frankfurt.de)

## Vier Fragen an ...

... Michael Kraft, Deutsche Flugsicherung (DFS),  
und Thomas Jühe, Vorsitzender der Fluglärmkommission (FLK)

**Wer über die Flugrouten entscheidet, entscheidet auch, wo es laut wird. Welche Rolle spielen die DFS und die FLK bei der Routenfestlegung und wie bewerten Sie die aktuellen Routen?**

**Kraft:** Die DFS plant neue oder veränderte Streckenführungen nach den Erfordernissen von Sicherheit, Kapazität und Fluglärmaspekten. Bevor die Vorschläge dem LBA zur Genehmigung und Veröffentlichung vorgelegt werden, lässt sich die DFS zu den Aspekten des Lärms von der Fluglärmkommission beraten. Die FLK hat ein eigenes Vorschlagsrecht; entsprechende Vorschläge werden anschließend von der DFS hinsichtlich der Umsetzbarkeit nach den o.g. Kriterien geprüft. Die DFS führt zu ihren Routenplanungen bei Vorliegen von Alternativen eine eigenständige Abwägung durch.

Die derzeitigen An- und Abflugverfahren sind unter den genannten Kriterien von der DFS und dem LBA veröffentlicht worden und stellen einen Kompromiss zwischen Verkehrsmenge und Lärmschutz dar, wobei die gebotenen Sicherheitsstandards eingehalten werden.

**Jühe:** Die FLK berät die Flugsicherung bei der Einrichtung von Flugrouten. Dabei hat die FLK in den letzten Jahren eine engagiertere Rolle gespielt. So haben wir z.B. im Zusammenhang mit der Neuregelung der Taunusabflugstrecke eine eigene, sehr differenziert ausgestaltete Methodik entwickelt, die auch eine Anhörung der Betroffenen vorsieht.

Die aktuellen Routen basieren auf den bislang gegebenen flugbetrieblichen und technischen Voraussetzungen.

In den nächsten Jahren wird hier vieles in Bewegung kommen, weil satellitengestützte Navigation Flugroutenführungen

ermöglicht, die die Anzahl der Lärmbetroffenen deutlich reduzieren wird. Die FLK wird sich für die Umsetzung neuer Technik und damit veränderter Routen engagiert einsetzen.

**Für den Ausbau wurden Routen festgelegt und danach auch die Lärmberechnungen durchgeführt. In wie weit können sich diese nach dem Ausbau ändern?**

**Kraft:** Es gibt keine Garantie, dass sich Flugrouten im Laufe der Zeit nicht ändern. Veränderte betriebliche Rahmenbedingungen, erforderliche Umstrukturierungen des Luftraumes aber auch Beratungsergebnisse der FLK können dazu führen, dass Flugrouten geändert werden.

**Jühe:** Eine von betroffenen Kommunen für das Erörterungsverfahren beauftragte Simulation hat gezeigt, dass die im Ausbauantrag der Fraport enthaltenen Routen teilweise gar nicht fliegbar sind. Damit muss davon ausgegangen werden, dass die Lärmbetroffenheit in der Region eine andere sein wird als bislang dargestellt. Mit dem Planfeststellungsbeschluss lassen sich Flugrouten nicht festlegen.

**Es wird oft diskutiert, ob eine Bündelung oder eine Streuung der Flugrouten oder eine Kombination von beidem hinsichtlich der Belastung durch Fluglärm die beste Lösung ist. Wie stehen Sie zu diesem Thema?**

**Kraft:** Die DFS folgt im Grundsatz dem Prinzip der Bündelung des Verkehrs auf den Abflugstrecken unterhalb einer festgelegten Mindesthöhe. Diese Vorgehensweise ist mit der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen beraten und akzeptiert worden. Allerdings erfordert jede Neufestlegung einer Streckenführung eine eigenständige Prüfung, so dass sich im Einzelfall andere Lösungen ergeben können.

→ Weitere Informationen unter:  
[www.dialogforum-flughafen.de](http://www.dialogforum-flughafen.de)

Unter Bibliothek/Materialien finden Sie diesen „dialog brief“ und zukünftige Ausgaben.

**Jühe:** So vereinfacht lässt sich das nicht darstellen. Entscheidend ist jeweils die anzutreffende Situation, nämlich wie viele Menschen mit welcher Lärmbetroffenheit konfrontiert werden. Wäre der Lärm z.B. unter einer gebündelten Flugroute über einem Wohngebiet so hoch, dass die Unzumutbarkeitsschwelle überschritten ist, dann müsste ggf. die Route durch „Verästelungen“ ergänzt werden. Die FLK befasst sich gerade intensiv mit dieser hoch komplexen Aufgabenstellung.

**Was ist eine lärmoptimierte Route? Gibt es denn bei der Routenplanung überhaupt noch ein Potenzial zur Lärmreduktion?**

**Kraft:** Jede An/Abflugstrecke wird auch bezüglich ihrer Lärmauswirkungen bewertet. Das Ergebnis mag im Einzelfall für den Betroffenen unbefriedigend sein, stellt aber bei Bewertung aller Kriterien den unter Lärmgesichtspunkten bestmöglichen Kompromiss dar. Insbesondere im Frankfurter Raum ist aufgrund der dichten Besiedelung das Lärmminde- rungspotential durch Routenveränderungen weitgehend ausgeschöpft. Verbesserungen sind rein rechnerisch kleinräumig möglich; ob diese Verbesserungen aber als solche wahrgenommen werden, ist fraglich.

**Jühe:** Eine Lärmoptimierung von Flugrouten lässt sich insbesondere durch den Einsatz neuer technischer Möglichkeiten und einer komplexeren Flugführungsstruktur erreichen. Beides kostet Geld, deshalb wird unserem Eindruck nach seitens Fraport und DFS blockiert.

## Wörner überreicht Schlüssel zum Dialog

Neues Bürgerbüro in Frankfurt Sachsenhausen öffnet offiziell seine Türen



Feierliche Schlüsselübergabe: Der Frankfurter Stadtrat Erwin Schwarz, Professor Johann-Dietrich Wörner, RDF, und Barbara Banse, Bürgerbüro (v.l.n.r.)

**Nach fünf Jahren des Dialogs in Rüsselsheim ist das Bürgerbüro des RDF nach Frankfurt Sachsenhausen gezogen, und begrüßt nun seine Besucher in der Diesterwegstraße 10. Bei der feierlichen Eröffnung am 2. Februar 2006 überreichte der Vorsitzende des RDF, Professor Johann-Dietrich Wörner, symbolisch den Schlüssel an den Frankfurter Stadtrat Erwin Schwarz.**

### Eröffnungsfeier mit Blick in die Zukunft

„Wird es bald zu laut für einen Kaffee auf dem Schweizer Platz?“ Auf diese einfache Frage brach Professor Wörner bei seiner Rede zur Eröffnung den Konflikt um den Ausbau des Frankfurter Flughafens herunter. Im Bürgerbüro finden die Besucher hierauf Antworten: Sie können einen Blick in die Zukunft werfen und sich die Lärmbelastung der Region für den Fall des Ausbaus anzeigen lassen, zum Beispiel wenn die Nord-Westbahn gebaut wird. Vor der Tür des neuen Büros konnten sie außerdem mit bunten Plastikku-

geln abstimmen, ob sie sich bereits heute durch Fluglärm belästigt fühlen. Am Nachmittag herrschte zwischen den Glaszylindern „ja“ und „nein“ Gleichstand.

Mit dem neuen Sachsenhausener Bürgerbüro möchte das RDF nun verstärkt die Bürger im Nord-Osten Frankfurts direkt ansprechen. „Optimal ist hierbei auch die Nähe zu vielen Schulen im Frankfurter Süden“, so Wörner in seiner Eröffnungsrede. Hier eröffnet sich dem Bürgerbüro die Möglichkeit zum verstärkten Dialog mit Jugendlichen. „Mit unserem Rollenspiel ‚Das Mitteln vermitteln‘ zeigen wir den Schülern, wie kompliziert es ist, die unterschiedlichen Interessen beim Flughafenausbau miteinander abzustimmen.“

### Bewährter Service

Das Bürgerbüro bietet auch weiterhin seine bewährten Leistungen an. So können sich Bürger umfassend über den geplanten Flughafenausbau informieren. Hierzu stehen Karten über

Flugrouten, Gutachten über die Fluglärmbelastung und viele weitere Informationen zur Verfügung. „Die Besucher erhalten bei uns Informationsschriften aller beteiligten Gruppen – sowohl der Ausbaueegner als auch der Befürworter“, so Banse. Von besonderem Interesse für die Bürger werden aber nach wie vor wohl die vier Lärmmessgeräte sein, die kostenlos verliehen werden. Schon in Rüsselsheim waren diese handlichen Geräte sehr begehrt und wurden über 300 mal ausgeliehen. Sie machen es den Bürgern möglich, „den Fluglärm mal über einen etwas längeren Zeitraum zu messen und dabei auch wechselnde Betriebsrichtungen zu erfassen“, so Banse. Außerdem können sie auch andere Lärmquellen ihres Alltags bewerten: Wie laut ist eigentlich ein Staubsauger und welcher Pegel geht von einer Verkehrsstraße aus? Wenn die Geräte wieder im Bürgerbüro abgegeben erhalten sie ein Diagramm, das für jede Stunde die Pegel-Ausschläge zeigt.

## Bürgerbüro

### Regionales Dialogforum Bürgerbüro

Diesterwegstraße 10  
60594 Frankfurt  
Tel.: (069) 60 50 44 64  
Fax: (069) 60 50 48 74

### Ansprechpartnerin

- Barbara Banse  
banse@dialogforum-flughafen.de

### Öffnungszeiten

- Mo, Di, Do, Fr  
10:00 bis 13:00 Uhr
- Mo + Do 15:00 bis 19:00 Uhr

### Impressum 3 2006

#### Herausgeber

Geschäftsstelle des  
Regionalen Dialogforums

Bürgerbüro  
Diesterwegstraße 10  
60594 Frankfurt  
Tel.: (069) 60 50 44 64  
Fax: (069) 60 50 48 74

#### Redaktion

Stephan Rammelt  
IFOK GmbH –  
Institut für Organisations-  
kommunikation

Berliner Ring 89  
64625 Bensheim  
Tel.: (0 62 51) 84 16 36  
Fax: (0 62 51) 84 16 16  
e-mail: stephan.rammelt@ifok.de

Website: [www.dialogforum-flughafen.de](http://www.dialogforum-flughafen.de)  
Unter Bibliothek/Materialien wird der „dialog brief“ online veröffentlicht.