

Stadtverwaltung Mainz
Beigeordnete Katrin Eder

14. April 2015 *lee*

weiter an: *67.02*

Vorzimmer	Nährbaß	Scholz
Erdölgl.	Z.w.V. R.	Entwurf
Termin:		Wvl.:



Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr
und Landesentwicklung, Postfach 31 29, 65021 Wiesbaden

Geschäftszeichen V8a-B 068 m 56 07

Stadtverwaltung Mainz
Dezernat V
Frau Katrin Eder
Postfach 3820
55028 Mainz

Landeshauptstadt
Mainz *Schmalz*
67 - Grün- und Umweltamt

17. April 2015

Az.: *6700.36*

1	2	3	4	5	6
AL	C	EDV	Entw.	z.K.	R

Dst.-Nr. 0458
Bearbeiter/in Hr. Breitenbach
Telefon 815 - 2316
Telefax 815 - 49 2316
E-Mail benedikt.breitenbach@wirtschaft.hessen.de
Ihr Zeichen
Ihre Nachricht vom 19. Februar 2015

Datum 8. April 2015

Verkehrsflughafen Frankfurt/Main – Fluglärm und Lärminderungsansätze

Sehr geehrte Frau Eder,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 19. Februar 2015. Im Folgenden komme ich Ihrer Bitte um Beantwortung der Anfrage aus dem Mainzer Stadtrat in Hinblick auf Fluglärmereignisse und Lärminderungsmaßnahmen gerne nach. In der Anfrage wird eine niedrige Flughöhe von startenden Frachtflugzeugen in den Abendstunden über Mainz kritisiert. Nach dem in der Anfrage beschriebenen Sachverhalt habe ein Frachtflugzeug der Fluggesellschaft Air China Cargo, wie z.B. am 25. Januar 2015 um 21:10 Uhr der Fall, auf der Höhe Mainz-Laubenheim/Weisenau das Stadtgebiet in einer Flughöhe von ca. 1.500 m (ca. 5.000 ft) überflogen. Es wird u.a. die Frage gestellt, ob es sich hierbei um einen Verstoß gegen die zugelassenen und veröffentlichten Flugverfahren handelt.

Zur Frage 1 der Anfrage:

Anhand des Flugspurenaufzeichnungssystems FANOMOS (Flight Track and Aircraft Noise Monitoring System) der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH habe ich alle Abflüge der Air China Cargo im Monat Januar 2015 überprüft. Meine Recherchen haben demnach ergeben, dass der von Ihnen angezeigte Überflug des Luftfahrzeugtyps Boeing 747-400 der Fluggesellschaft Air China Cargo mit der Flugnummer CAO 1014 nach Tianjin/China beim Flug über Mainz-Laubenheim/Weisenau am 25.01.2015 in einer Flughöhe von über 1.900 m (ca. 6.300 ft) stattfand, also höher war als in der Anfrage bezeichnet. Die Auswertung der restlichen Abflüge im Januar hat ebenfalls ergeben, dass die Überflughöhe nicht so tief war wie in der Anfrage angenommen, sondern um ca. 1.000 ft. höher lag. In dem beigefügten Sammelplot der Abflüge dieses Fluges im Januar ist zur Illustration derjenige Abflug mit der niedrigsten Überflughöhe grün markiert und mit jeweiligen Höhenangaben versehen. Die Überflughöhen liegen im Bereich der üblichen Bandbreite



19 2

von Abflügen mit schwer beladenen, großen Maschinen, wie die von der Air China Cargo für Frachttransport genutzte B747-400.

Man kann an dem Sammelplot und dem Einzelplot für den 25.01.2015 erkennen, dass die laterale Abweichung von der im Luftfahrthandbuch veröffentlichten Abflugstrecke vergleichsweise gering ist. Die äußeren violetten Linien auf den Karten zeigen das Flugerwartungsgebiet für die Südumfliegung. Es wird von der DFS anhand bestimmter ICAO-Regeln zusammen mit der Abflugstrecke definiert. Die veröffentlichte Abflugstrecke selbst ist mit der mittleren violetten Linie markiert. Es wird anhand der Karten deutlich, dass alle Bewegungen weit innerhalb des Erwartungsgebiets liegen und damit auch was die laterale Führung angeht z.B. keine Anhaltspunkte für ein ordnungswidriges Verhalten des Piloten erkennbar ist.

Auch wenn die untersuchten Bewegungen keine Besonderheit aufweisen, was Flughöhe dieser Art von Abflügen und laterale Führung angeht, so ist dennoch nachvollziehbar, warum sie bei Fluglärm betroffenen aufgefallen sind, eben weil es sich um Abflüge mit schweren, langsam steigenden Frachtmaschinen handelt, die vor Ort vergleichsweise laut wahrzunehmen sind.

Zu den Punkten 2 bis 4:

Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (HMWEVL) ist die zuständige Genehmigungs-, Genehmigungsaufsichts- und Planfeststellungsbehörde für den Verkehrsflughafen Frankfurt/Main. Für die Festlegung von Flugverfahren einschließlich der Flugwege, Flughöhen und Meldepunkte durch Rechtsverordnung (also die zu verwendenden An- und Abflugverfahren) ist gemäß § 27a Abs. 2 Satz 1 der Luftverkehrs-Ordnung das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) zuständig. Dieses erhält die Planungen von der DFS. Das Land Hessen hat somit keine Zuständigkeit für die Festlegung oder Änderung spezifischer An- und Abflugverfahren am Standort Frankfurt/Main oder für bestimmte grundlegende Vorgaben für An- und Abflüge wie z.B. Mindesthöhe oder Geschwindigkeitsbegrenzung. An- und Abflugverfahren können grundsätzlich durch entsprechende Festlegung durch das BAF mit Mindesthöhen versehen werden. Solche Mindesthöhen können je nach Ausgestaltung dazu führen, dass bestimmte Abflüge nicht mehr über diese Strecke abwickelbar sind, da das Steigverhalten des Typs oder die Beladung dies nicht zulässt. Solche Abflüge müssten dann von anderen Abflugstrecken erfolgen können.

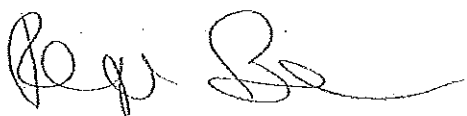
Sowohl die Genehmigungsbehörde als auch das BAF und die DFS werden über Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge von der Kommission zur Abwehr des Fluglärms Flughafen Frankfurt/Main, in der auch die Landeshauptstadt Mainz vertreten ist, beraten. Über die Arbeit der Fluglärmkommission hinaus ist die Optimierung von An- und Abflugverfahren Teil der Arbeit des Forums Flughafen und Region (FFR). Aber auch das

HMWEVL selbst ist aktiv im Bereich des Lärmschutzes. Zu meinen Aufgaben als Fluglärmschutzbeauftragte gehört u.a., durch die regelmäßige Prüfung von Flugspuren systematische Abweichungen und Möglichkeiten der Optimierung bei der Nutzung von An- und Abflugverfahren zu identifizieren und gemeinsam mit den jeweils verantwortlichen und zuständigen Akteuren nach Lösungen zu suchen.

Die Abwicklung des Flugverkehrs des Flughafens Frankfurt/Main ist unter vollständiger Vermeidung des Überflugs von Siedlungsgebieten im Rhein-Main Gebiet aufgrund der dichten Siedlungsstruktur leider nicht möglich. Die laterale Führung der Südumfliegung wurde nach ausführlicher Beratung in der Fluglärnkommision so gewählt, dass sie die vergleichsweise geringsten Lärmauswirkungen im Vergleich zu den anderen Alternativen hatte.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Regine Barth', with a long horizontal flourish extending to the right.

Regine Barth
Leiterin Stabsstelle Fluglärmschutz / Fluglärmschutzbeauftragte