

**Antrag zur Ortsbeiratssitzung Marienborn am 21.02.2024:**

**Reduzierung von Fluglärm**

**Der Ortsbeirat möge beschließen:**

Durch das unnötig frühzeitige Ausfahren des Fahrwerks und der Landeklappen bereits über Mainz werden die Marienborner Bürgerinnen und Bürger verstärkt durch Fluglärm belästigt. Mit einer für alle Flugzeugführer verbindlichen und sanktionierbaren Regelung wäre der zusätzliche Lärm vermeidbar. Der Flughafenbetreiber Fraport sieht sich hier nicht in der Verantwortung. Die Verwaltung wird daher gebeten, dass ihre Vertreterin in der Fluglärmkommission Frankfurt die Herbeiführung eines Beschlusses beantragt, in dem mit Blick auf Lärminderung durch geeignete und sanktionsfähige LandeprozEDUREN nachfolgende Punkte angesprochen werden:

1. Der Flughafen muss sich analog zum Lieferkettengesetz der Gesamtverantwortung für den Betrieb des Flughafens und des damit verbundenen Luftverkehrs stellen.
2. Da freiwillige Lösungen über lange Jahre hinweg nicht gegriffen haben, wird der Gesetzgeber aufgefordert hier eine rechtsverbindliche Regelung zu einer lärmindernden Anflugprozedur zu treffen.
3. Die Flugschreiber der Flugzeuge dokumentieren exakt wann und wo das Fahrwerk und die Landeklappen ausgefahren wurden. Eine stete Überwachung soll erfolgen und Verstöße sanktioniert werden. Sanktionsfreie Ausnahmen, beispielsweise in Notfällen, müssen dokumentiert und die Entscheider transparent gemacht werden.

**Begründung:**

Regelmäßig ist zu beobachten und besonders zu hören, dass landende Flugzeuge bereits vor und über Mainz das Fahrwerk und die Landeklappen ausgefahren haben. Nach dem Abschlussbericht des DLR-Projekts „Leiser Flugverkehr II“ aus dem Jahr 2007 führt das Umströmen von ausgefahrenen Fahrwerken und Landeklappen zu einem deutlichen Schallpegelanstieg. Für die unter den Anflugrouten lebenden Bürgerinnen und Bürger hat das vorzeitige Ausfahren von Fahrwerken und Landeklappen höhere Fluglärmbelastungen zur Folge, die durchaus vermeidbar wären.

Nach dem Luftverkehrsgesetz (LuftVG) § 29b sind Flugplatzunternehmer, Luftfahrzeughalter und Luftfahrzeugführer verpflichtet:

1. Beim Betrieb von Luftfahrzeugen in der Luft und am Boden vermeidbare Geräusche zu verhindern und die Ausbreitung unvermeidbarer Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken, wenn dies erforderlich ist, um die Bevölkerung vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Lärm zu schützen. Auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen.
2. Die Luftfahrtbehörden und die Flugsicherungsorganisation haben auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken.

Obwohl die oben beschriebene, von den Piloten frei gestaltete Landeprozedur die gesetzliche Lärmminimierungs-Regelung verletzt, sieht das Luftverkehrsgesetz keine Sanktionierung vor. Grund

dafür sind u.a. fehlende Prozedurvorgaben für die Piloten, wie sie z.B. in den Niederlanden am Flughafen Schiphol vorgeschrieben sind (siehe Schaubild unten).

Der Flughafen Frankfurt sieht sich hier nicht in der Verantwortung, er sei lediglich der Anbieter der Infrastruktur; es sei jedem Piloten selbst überlassen wann und wo das Fahrwerk bzw. die Landeklappen ausgefahren werden.

Im Gegensatz zu den sonstigen Verkehrsteilnehmern genießt der Luftverkehr eine Freiheit, die gerade beim Thema Lärmschutz mit einer massiven Gefährdung bezüglich der Gesundheit der Flughafenanrainer einhergeht. Während z.B. beim Straßenverkehr die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften streng überwacht und sanktioniert wird, bleibt der Luftverkehr davon nicht nur gänzlich verschont, es fühlt sich offensichtlich niemand dafür zuständig und verantwortlich.

**Schaubild: Auszug der Regelung am Flughafen Schiphol/NL:**

10 - 12 | 13 JUL 11 | Netherlands - EHAM / AMS  
Schiphol **AMSTERDAM**

**GENERAL**

**2. NAP**  
ACFT will be RAD vectored to intercept GP at 3000ft.  
2030-0530: After LDG, the use of idle reverse thrust is advised on all RWYs, except RWY 04/22.

For noise abatement using a reduced flaps landing procedure is recommended.

**3. VISUAL APCH**  
Do not mistake RWY 04/22 with parallel TWY.  
Do not descend below 3° (5.2%), select gear down after passing 2000ft and postpone selection of MNM certified LDG flap setting until passing 1200ft.

**4. ARRIVAL PROCEDURES**

**4.1 ILS avbl.**  
Intercept the ILS using a MNM flap setting with landing gear retracted.  
Select gear down after passing 2000ft.  
Postpone the selection of the MNM certified landing flap setting until passing 1200ft.

**4.2 Non precision approach.**  
After interception of the extended RWY centre line, follow a descent path (using a MNM flap setting with landing gear retracted) which will not be lower than 3° (5.2%).  
Select gear down on the descent path after passing 2000ft.  
Postpone the selection of the MNM certified landing flap setting until passing 1200ft.

**5. MISSED APPROACH WHILE CIRCLING TO LAND**  
Inform ATC immediately, start climbing and turn to the intended landing RWY. Intercept FAT of landing RWY and execute the published missed approach.  
  
COMMS FAIL  
Turn to the intended landing RWY while climbing to 3000ft. Passing 2000ft start the shortest climbing turn to SPL at 3000ft and hold or execute the instrument approach procedure again.

**6. LDG RWY 36R**  
For normal OPS a LDG of 2825m/9268ft is avbl.  
In exceptional cases additional pavement of sufficient strength of 575m/1886ft length beyond the red RWY end lights is avbl on request.

**7. TAXI**  
7.1 ACFT may only leave TWY CL after visual CTC with the marshaller or the visual docking guidance system has been activated.  
INBD ACFT: Give way to ACFT on TWY A and TWY B.  
After LDG, CTC GND.  
OUTBD ACFT: Give way to ACFT on TWY A and TWY B.

7.2 R/T instruction inbound:  
Via N: Taxi via TWY A and northside of AD.  
Via S: Taxi via TWY Q.

7.3 R/T instruction outbound:  
Via N: Taxi via TWY B and northside of AD.  
Via S: Taxi via TWY A and TWY Q.

7.4 For environmental reasons ARR ACFT equipped with 3 or 4 engines should taxi from LDG RWY to the gate with one engine switched off.

**8. COM**  
8.1 Initial contact with APP/ARR:  
State only C/S.  
8.2 Initial contact with TWR:  
State C/S and RWY.  
8.3 Contact GND immediately after RWY is vacated.

RWY	FREQ
06/24	121.7
04/22	121.8
09/27	
18C/36C	
18L/36R	
18R	121.9

© Navtech - eham12gaorg0  
This page is PART OF NAVIGRAPH NDAC AND IS INTENDED FOR FLIGHT SIMULATION USE ONLY

gez. Andrea Steffen-Boxhorn, ÖDP  
gez. Prof. Dr. Lennart Brumby, SPD

....  
....