

**Sozialdemokratische**

# **Fraktion**

im Ortsbeirat 5  
Niederrad – Sachsenhausen – Oberrad



03.07.2016

**Antrag**

**Nutzung der Nordwestlandebahn ausschließlich als Überlaufbahn**

Der Magistrat wird gebeten,

1. darauf hinzuwirken, dass - angesichts der tatsächlichen Flugbewegungen von unter 470.000 Flugbewegungen pro Jahr - die Abwicklung des Flugverkehrs wie vor dem 20.10.2011 überwiegend über die bisherigen drei Bahnen erfolgt und die Nordwestlandebahn nur in Spitzenbetriebszeiten als sogenannte "Überlaufbahn" ergänzend genutzt wird;

2. darzulegen, mit welchen rechtlichen Voraussetzungen eine Routennutzung der Nordwestlandebahn als Überlaufbahn möglich ist;

3. das erforderliche Einvernehmen bezüglich dieser Änderung mit den anderen von Fluglärm betroffenen Kommunen herzustellen.

Begründung:

Die Begründung für den Planfeststellungsbeschluss ging von 701.000 Flugbewegungen im Jahr 2020 aus. Seit Inbetriebnahme der Nordwestlandebahn ging jedoch die Zahl der Flugbewegungen von rund 495.000 auf inzwischen unter 470.000 zurück. Während des Anhörungsverfahrens zur Planung der Nordwestlandebahn in Offenbach räumte die Fraport AG ein, dass mit dem vorhandenen Navigationssystem bis zu 560.000 Flugbewegungen abgewickelt werden könnten. Ein flexibles bedarfsorientiertes Betriebskonzept der Nordwestlandebahn schiebt wieder den hauptsächlichen Anflugverkehr auf die weniger gefährliche und in südlichen Stadtteilen lärmärmere Stadtwaldroute.

Die zurzeit vorbereitete Umstellung auf ein satellitengestütztes Navigationssystem, GBAS, dürfte in einem Zeithorizont von zehn bis 15 Jahren weitere Kapazitätssteigerungen im alten Parallelbahnensystem auch ohne die Nordwestlandebahn ermöglichen. Experten rechnen dann mit 600.000 möglichen Flugbewegungen pro Jahr.

Circa 75 Prozent des Jahres herrscht West-Betrieb vor, deshalb werden Oberrad, Sachsenhausen und Niederrad von der Hälfte aller landenden Flugzeuge im Anflug auf BR 25 R und 25 C überflogen.

Angemerkt sei, dass Oberrad seit Inbetriebnahme der Nordwestlandebahn an 365 Tagen im Jahr sehr starken Fluglärm hat. Bei Ostbetrieb BR 07 C wurde Oberrad im Jahr 2013 von circa 44.500 startenden Flugzeugen überflogen (davon viele Heavies für Interkontinentalflüge).

Der Magistrat hat in seiner Stellungnahme vom 13.04.2015 (ST 584) auf die Anfrage des Ortsbeirates 5 vom 23.01.2015 (OM 3822) geantwortet, dass in allen An- und Abflugspitzen, aber auch in weiteren Zeiten, die Lastmenge bereits heute so hoch sei, dass die Flugbewegungen im Drei-Bahnen-System nicht mehr ohne deutliche Auswirkungen abzuwickeln seien. Darüber hinaus hat er auf das sog. Lärmpausenmodell verwiesen.

Zunächst ist der Aussage, dass An- und Abflugspitzen, aber auch in weiteren Zeiten, die Lastmenge bereits heute so hoch sei, dass die Flugbewegungen im Drei-Bahnen-System nicht mehr ohne deutliche Auswirkungen abzuwickeln seien zu entgegnen, dass das hier vorgeschlagene Modell der Nutzung der Nordwestlandebahn als Überlaufbahn gerade eine Nutzung der Nordwestlandebahn in den angesprochenen Spitzenzeiten vorzieht. Zudem ist die Anzahl an Flugbewegungen in Frankfurt rückläufig:

2011: 487.152

2012: 482.242

2013: 472.692

2014: 469.026

2015: 468.153

Was das Lärmpausenmodell angeht, so ist festzuhalten, dass dieses keine spürbare Entlastung gebracht hat. Marginal gesunkene Lärmmesswerte können ausschließlich auf den Rückgang der Flugbewegungen zurückgeführt werden. Im Frankfurter Süden ist es in der Nacht sogar um 3 dbA lauter geworden.[[1]](#footnote-1)

Laut Fraport ist diese Tatsache darauf zurückzuführen, dass der Anteil der Betriebsrichtung Ost mit 21 % unterhalb des langjährigen Mittelwerts, der bei etwa 30 Prozent angesiedelt wird, lag.[[2]](#footnote-2) Diese Tatsache dokumentiert aber auch anschaulich, dass wenn durch die eigeführte Lärmpausenregelung Entlastungen generiert werden, diese so marginal sind, dass sie durch Schwankungen bei den Betriebsrichtungsanteilen aufgehoben und sogar zum Gegenteil, der ausschließlichen Schaffung von Belastungen für Gebiete, führen können.

Durch den Betrieb der Nordwestlandebahn werden laut Mediationsbericht 142.000 Menschen mehr einem Dauerschallpegel von 60 dB(A) und 82.000 mehr Menschen einem Dauerschallpegel von 62 dB(A) ausgesetzt als vor der Inbetriebnahme (Stand 1998).[[3]](#footnote-3)

Diese Anzahl kann durch die Nutzung der Nordwestlandebahn ausschließlich als Überlaufbahn, mithin einer Rückkehr zur hauptsächlichen Nutzung des alten Bahnensystems, deutlich reduziert werden.

Das Lärmpausenmodell stellt, wie aufgezeigt, keine adäquate Alternative zur Nutzung der Landebahn Nordwest ausschließlich als überlaufbahn dar.

Jan Binger Rosita Jany

Knut Dörfel Knut Dörfel

(Antragsteller) (Fraktionsvorsitzende)

1. Vgl. Fraport Schallschutzbericht Winterflugplan 2015/16 (Juli 2016), S. 9, Messstation Frankfurt Süd (41), abrufbar unter: http://www.fraport.de/de/misc/binaer/verantwortung/Schallschutz\_und\_Fluglaerm/bericht-ueber-schallschutz-winterflugplan-2015-2016/jcr:content.file/schallschutzbericht\_2015\_2016\_online.pdf [↑](#footnote-ref-1)
2. Fraport Schallschutzbericht Winterflugplan 2015/16 (Juli 2016), S. 8 f. [↑](#footnote-ref-2)
3. Vgl. Endbericht Mediation, S. 144, abrufbar unter: http://typo3cms01.rlp.de/fileadmin/mufv/img/inhalte/laerm/Mediationsverfahren\_Endbericht.pdf. [↑](#footnote-ref-3)