

50 Jahre

Kommission zur Abwehr des Fluglärms Flughafen Frankfurt Main



1966

2016



„Der lange Marsch“
Eine Geschichte der Beharrlichkeit



Impressum

50 Jahre Kommission zur Abwehr des Fluglärms
Flughafen Frankfurt Main

Herausgeber

Fluglärmkommission Frankfurt (FLK Frankfurt)
Postfach 600727
60337 Frankfurt
Tel: 069 - 97 690 788
info@flk-frankfurt.de
www.flk-frankfurt.de

Redaktion und Konzept

Anja Wollert, Geschäftsführerin der FLK Frankfurt

Gestaltung

www.3fdesign.de

Foto- und Quellennachweis

Wir danken dem Fotografen **Walter Keber** und der **Fraport AG** ganz herzlich für die freundliche Überlassung zahlreicher Bilder für diese Broschüre!



Fotos: Walter Keber, Fraport AG und FLK Frankfurt, außer folgende: Seite 2 (4. Kreis v. li. oben): Quelle Grafik ADF | Seite 11 (Bild unten re): ADF | Seite 3 (3. Kreis v. li. oben): FFR | Seite 3 (2. Kreis v. li. oben): Quelle Grafik Dr. Basner | Seite 3 (2. Kreis v. li. unten): Hessische Staatskanzlei | Seite 6: HMWEVL | Seite 8: HSM | Seite 12 (Bild unten re.), Seite 22 (4. Kreis v. re. oben): Stadt Rüsselsheim | Seite 13 (Bild unten li.), Seite 25 (Bild 2. Reihe v. oben re.): Milan Skaryd | Seite 13 (Bildreihe oben): Dr. Walter Suermann | Seite 14 (oben), Seite 15 (unten re.): Quelle Grafik UNH | Seite 15 (1. Kreis v. re. oben): Katrin Eder | Seite 15 (2. Kreis v. li. oben): Stadt Rüsselsheim | Seite 15 (1. Kreis v. li. unten): Michael Antenbrink | Seite 15 (2. Kreis v. li. unten): Gemeinde Nauheim | Seite 15 (3. Kreis v. li. unten): Rosemarie Heilig | Seite 18: ESA | Seite 21 (Bild oben), Seite 26 (Bild unten li.): Stadt Mörfelden-Walldorf | Seite 21 (Bild Mitte unten), Seite 23 (1. Kreis v. re. unten): Regine Barth | Seite 21 (Bild unten li.), Seite 23 (2. Kreis v. li. unten) Georg Müller | Seite 23 (Kreis re. oben), Seite 24: Thomas Jühe | Seite 26: Pixelio®Makrodepecher

Das Copyright © liegt bei der Fluglärmkommission Frankfurt, PF 600727, 60337 Frankfurt
2016 – Alle Rechte vorbehalten

Begrüßung

50 Jahre Kampf gegen Fluglärm sind eine lange Zeit. Forderungen wie Nachtflugbeschränkungen und leiseres Fliegen durch lärmärmere Flugzeuge, höheres Anfliegen oder das Umfliegen von Siedlungsgebieten ziehen sich gleichwohl wie ein roter Faden durch die gesamte Arbeit der Frankfurter Fluglärmkommission.

Schon die Mitglieder der ersten Kommission im Jahr 1966 sahen sich nicht als Himmelsstürmer. Es herrschte vielmehr von Beginn an gedämpfter Optimismus ob der schwierigen und im Detail hochkomplexen Aufgabe, den von Seiten der Behörden bereits genehmigten Fluglärm zu reduzieren. Die beinahe stetigen Ausbaudiskussionen und in der Folge umgesetzten Flughafen-Ausbauten der Startbahn 18 West und der Landebahn Nordwest verlangten den Mitgliedern zudem ein hohes Maß an Motivation und Kooperationsbereitschaft ab, brachten die steigenden Flugbewegungszahlen doch die bereits erreichten Erfolge wieder in Gefahr.

Nachdem kurz nach der Gründung der Kommission die größten Brocken vermeidbaren Lärms beseitigt werden konnten, mussten sich die Mitglieder zunehmend mit kleineren erreichbaren Schritten und mühseliger Detailarbeit abfinden. Beim Kampf um jedes Dezibelchen waren und sind sich die Mitglieder ihrer Verantwortung der Bevölkerung gegenüber jedoch immer bewusst. In etwa 250 regulären und Sondersitzungen prüften und diskutierten die Mitglieder zahlreiche Vorschläge, verfassten Stellungnahmen und veröffentlichten Beschlüsse.

Die Beratungsergebnisse der Kommission waren und sind nach der Gesetzeslage zwar nicht bindend. Aufgrund der hohen fachlichen Qualität der erarbeiteten Beurteilungsgrundlagen kann es sich zwischenzeitlich jedoch kein Entscheidungsträger (mehr) leisten, über die Beratung der Frankfurter Fluglärmkommission hinwegzugehen.

Wir wünschen Ihnen viel Freude mit diesem kleinen Rückblick auf die Arbeit der Fluglärmkommission Frankfurt und bedanken uns ganz herzlich bei allen Mitwirkenden.

Ihr

Ihre

Thomas Jühe

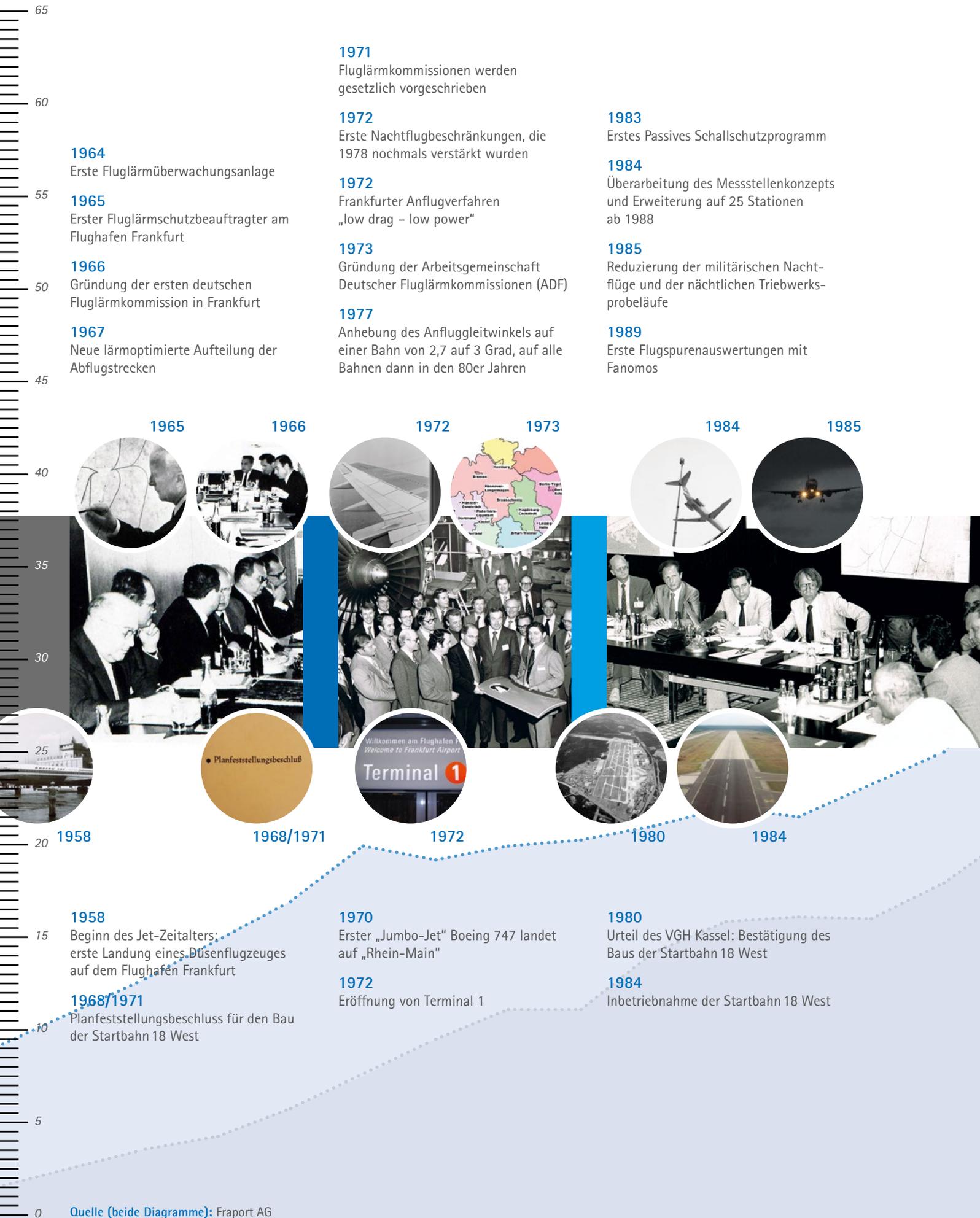
Vorsitzender

Anja Wollert

Geschäftsführerin



Entwicklung der Passagierzahlen (Mio./Jahr)



Entwicklung der Flugbewegungen (1.000/Jahr)

Lärmschutz

Luftverkehr

1993
Einführung lärmabhängiger Landeentgelte und eines besonderen Nachtzuschlags



1993

2002
Zweites Passives Schallschutzprogramm

2005
CDA-Verfahren (kontinuierlicher Sinkflug) für Anflüge in der Nacht

2009
Frankfurter Fluglärmindex



2009



2010



2011

2010

„Erstes Maßnahmenpaket Aktiver Schallschutz“ (7 Einzelmaßnahmen)

2011

Nachtflugverbot von 23 – 5 Uhr

2012

Regionalfonds verbessert gesetzlichen passiven Schallschutz

2013

FLK-Homepage

2010 – 2016

- Zahlreiche Einzelmaßnahmen, u. a.
- Anhebung der Gegenanflüge
 - Vermeidung von Eindrehvorgängen über Großstädten
 - Bundesweit weiteste Spreizung der Lärmtegelte
 - Wirbelgeneratoren an den A 320-Flotten, u. a. der Lufthansa

1994
Eröffnung von Terminal 2

1997
Lufthansa-Chef Jürgen Weber fordert öffentlich einen weiteren Ausbau des Flughafens Frankfurt ein



1997

2000
Mediationsgruppe empfiehlt u. a. den Bau einer neuen Landebahn und die Einführung eines absoluten Nachtflugverbots zw. 23 – 5 Uhr

2005
Schließung der US Air Base

2007
Planfeststellungsbeschluss für den Bau der Landebahn Nordwest mit 17 Nachtflügen in der Mediationsnacht anstelle eines Nachtflugverbots



2000



2007

2011
Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest, 9 Tage vor der geplanten Inbetriebnahme hatte der VGH Kassel ein absolutes Nachtflugverbot zwischen 23 – 5 Uhr verhängt

2012
Eröffnung des Flugsteigs A-Plus

2012
Urteil des Bundesverwaltungsgerichts: Bestätigung des Baus der Landebahn Nordwest und eines absoluten Nachtflugverbots zwischen 23 – 5 Uhr

2015
Beginn des Baus von Terminal 3



2011



2012



Fluglärmkommission – Erste Institution des runden Tisches

Die neuen Triebwerke verkürzten zwar die Flugzeit um etwa die Hälfte, bescherten den Nachbarkommunen des Frankfurter Flughafens aber Geräusche in bisher nicht gekannter Frequenz und Intensität. „Frankfurter Wecker“ nannten die Offenbacher denn auch die Landung der Frühmaschinen – manche der Jets produzierten einen Lärm von mehr als 100 Dezibel.

Im März 1961 trafen sich deshalb Politiker der umliegenden Kommunen mit Vertretern des Flughafens, der US Air Force und dem hessischen Staatsminister Rudi Arndt zu ersten Gesprächen über die Probleme, die für die Kommunen aus der Nähe zum Flughafen entstanden. Die Lärm-Arbeitsgruppe war geboren und zeigte schon bald Erfolge: Bereits im Oktober 1964 nahm der Flughafen die erste Fluglärmüberwachungsanlage mit sechs Messstationen in Betrieb. Unter Federführung von Werner Huxhorn (Flughafen, später gleichzeitig Geschäftsführer der FLK) wurde ein automatisiertes Messverfahren entwickelt. Ein Novum weltweit.

Dann ging es Schlag auf Schlag: Im August 1965 wurde der Pilot Walter Hasenbein zum ersten Fluglärmschutzbeauftragten bundesweit am Frankfurter Flughafen berufen. Die ersten „Minimum Noise Routes“ wurden eingeführt. [Am 3. Oktober 1966 wurde die Kommission zur Abwehr des Fluglärms, Flughafen Frankfurt/Main,](#)

[offiziell als beratendes Organ des hessischen Wirtschaftsministers Rudi Arndt gegründet.](#) Die Fluglärmkommission in Frankfurt war damit die weltweit erste Einrichtung, in der auch Kommunen vertreten waren.

Von Anfang an waren in der Fluglärmkommission Repräsentanten von besonders betroffenen Kommunen und Kreisen des Flughafenumlandes zusammen mit Vertretern der großen Fluggesellschaften, der IATA, der US-Luftwaffe sowie der Flugsicherung an einem Tisch, um gemeinsam nach Lösungen für das immer stärker werdende Fluglärmproblem zu suchen. Mit dabei auch der Mörfelder Pfarrer Kurt Oeser, Vorsitzender der Interessengemeinschaft zur Bekämpfung des Fluglärms.

Die intensiven gemeinsamen Bemühungen, Lärm zu reduzieren, machten Schule. Der erste Vorsitzende der Kommission, der Sprendlinger Bundestagsabgeordnete Dr. Horst Schmidt, war es, der das hessische Vorbild zum Thema in Bonn machte. Seine und die Initiative des Landes Hessen machten es möglich, dass das Luftverkehrsgesetz um den Paragraphen 32b ergänzt wurde: Seit dem 30. März 1971 sind an jedem Verkehrsflughafen ab einer bestimmten Größe bundesweit Fluglärmkommissionen gesetzlich vorgeschrieben.



Deutschland feierte das Wirtschaftswunder. Der mit dem Fortschritt wachsende Wohlstand begeisterte die Menschen – an Umweltschutz dachten damals die wenigsten. Im April 1958 landeten in Deutschland zum ersten Mal Düsenflugzeuge. Bereits ein Jahr später flogen sieben Fluggesellschaften „Rhein-Main“ im Linienbetrieb mit düsenbetriebenen Flugzeugen an. Seit dem steigerte sich der Flugverkehr unaufhaltsam. 1961 verzeichnete der Flughafen Frankfurt/Main schon 100.000 zivile Flugbewegungen, das waren ganze 17 Prozent mehr als ein Jahr zuvor.

Akteure der ersten Stunde

Bereits 1965 wurde der Pilot Walter Hasenbein vom Hessischen Verkehrsminister Rudi Arndt zum bundesweit ersten Fluglärmschutzbeauftragten am Flughafen Frankfurt berufen. Hasenbein musste Aufbau- und viel Überzeugungsarbeit leisten. Er entwickelte Vorschläge für geänderte Streckenführungen und testete dabei die Fliegbarkeit seiner Vorschläge zunächst selbst aus, bevor er sie der Kommission unterbreitete.

[Erster Fluglärmschutzbeauftragter Walter Hasenbein](#)



[Umweltpfarrer Kurt Oeser](#)

1964 schrieb der Mörfelder Pfarrer Kurt Oeser einen offenen Brief an den damaligen Hessischen Ministerpräsidenten Georg August Zinn. In ihm äußerte er seine Befürchtung um die Minderung der Lebensqualität für die Bürger aufgrund der Ausbaupläne des Frankfurter Flughafens – und rief damit im Umland ein enormes Echo hervor. „Eine vormals nicht gekannte Protestbewegung, die nur auf ein bestimmtes Signal gewartet hatte, kam in Gang“, erinnerte sich Oeser später. Seiner Initiative ist u. a. die Gründung der Interessengemeinschaft gegen den Fluglärm (IGF) im Jahr 1965 sowie der Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF) im Jahr 1967 zu verdanken, deren Präsident er drei Jahrzehnte lang war. Als sog. „Umweltpfarrer“ wirkte er mahndend aber auch ausgleichend bei den Auseinandersetzungen um den Bau der Startbahn 18 West. Später war er einer der drei Mediatoren im Kontext des letzten Ausbaivorhabens – der Landebahn Nordwest. Er war Gründungsmitglied der Fluglärmkommission Frankfurt und prägte das Gremium maßgeblich. Der Schutz der Nachtruhe war das zentrale Anliegen des Pfarrers, dem er Grundrechtsqualität beimaß.



[Werner Huxhorn](#)

Die 1964 maßgeblich vom Leiter der Lärmkontrollstelle des Flughafens und erstem Geschäftsführer der FLK, Werner Huxhorn, entwickelte erste Fluglärmüberwachungsanlage und der auf dieser Grundlage seit 1971 erstellte monatliche Noise-Report setzten Maßstäbe. Unterteilt nach Flotten des gleichen Flugzeugtyps konnte dem Bericht entnommen werden, welchen Anteil die einzelnen Fluggesellschaften an der Lärmverursachung hatten.

„Die Gründung der Fluglärmkommission für den Frankfurter Flughafen war eine Pioniertat.“

standorte in Deutschland übertragen wurde.

Denn die Fluglärmkommission hat sich bewährt. Wege finden, wie man aus einer Summe individueller Betroffenheiten und Interessen einen gemeinsamen Blick entwickelt, um im Sinne der Region die besten Lösungen zu finden – dieser Aufgabe ist sie immer gerecht geworden. In entscheidenden Situationen hat sie stets von einer breiten Mehrheit getragene Ergebnisse erzielt. Das ist vor allem den kommunalen Mitgliedern hoch anzurechnen, denn bei Fluglärm stellen sich häufig Verteilungsfragen.

In Konflikten, wie sie bei Lärmbelastung zwangsläufig entstehen, braucht es Instanzen, die für Sorgfalt, Rationalität und Beharrlichkeit bei der Suche nach Lösungen stehen. Keine Institution hat dies über die Jahrzehnte so kontinuierlich verkörpert wie die Fluglärmkommission. In allen Fragen rund um den Frankfurter Flughafen ist sie für die Landesregierung ein zentraler Partner.

Natürlich gab es in den letzten 50 Jahren nicht nur Fortschritte im Sinne des Lärmschutzes. Sowohl der Bau der Startbahn 18 West als auch der Bau der Landebahn Nordwest waren hoch umstritten. Diese Ausbaumaßnahmen, die zur Verlärmung neuer Gebiete führten, haben in der öffentlichen Wahrnehmung die erzielten Fortschritte oft überdeckt. Die Einführung des Nacht-

flugverbots, das Verbot der lauten „Kapitel 2“ Flugzeuge und die Schließung der Rhein-Main-Airbase mit dem damit verbundenen Abzug unfassbar lauter Militärflugzeuge haben allerdings in den letzten Jahren zu deutlichen Lärmreduzierungen geführt.

Der Interessensausgleich, die Balance zwischen der wirtschaftlichen und sozialen Bedeutung des Flughafens und dem Schutz der vom Lärm betroffenen Bewohnerinnen und Bewohner des Rhein-Main-Raums bleibt also eine Daueraufgabe mit vielen Stellschrauben. Mein Ziel ist es, dass der Luftverkehr in Frankfurt dauerhaft so lärmarm wie irgend möglich abgewickelt wird und wir für die Region eine Belastungsgrenze definieren. Ich bin sicher, dass die Fluglärmkommission die Landesregierung auf diesem Weg weiter konstruktiv beraten und unterstützen wird.

Auch in 50 Jahren werden Menschen fliegen und Güter per Luftfracht transportiert werden. Unser Ziel muss sein, dass dies mit einer im Vergleich zu heute ungleich geringeren Belastung für Mensch, Klima und Umwelt verbunden ist. Damit es so kommt, ist die Arbeit der Fluglärmkommission nötiger denn je. Für die nächsten 50 Jahre wünsche ich ihr viel Erfolg.

Tarek Al-Wazir

Hessischer Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung



Die Gründung der Fluglärmkommission für den Frankfurter Flughafen war eine Pioniertat. Dass Kommunen, Flughafenbetreiber, Airlines, Behörden und Bürgervereinigungen gemeinsam und auf Augenhöhe über ein Umweltthema beraten sollten, war Ende der 60er Jahre des vergangenen Jahrhunderts ein ziemlich neuer Gedanke. Einen Ausdruck wie „Stakeholderbeteiligung“ fand man damals noch nicht mal im Fremdwörterlexikon. Umso weitsichtiger war die Entscheidung, die später sogar in Gesetzesform gegossen und auf alle anderen größeren Flughafen-

Gesetzlicher Beratungsauftrag der Fluglärmkommission

Die Aufgaben der Fluglärmkommission sind seit 1971 in § 32b des Luftverkehrsgesetzes geregelt. Danach hat die Fluglärmkommission die Aufgabe, die Genehmigungsbehörde (das ist in Hessen das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung, kurz HMWEVL), die Flugsicherungsorganisationen (DFS Deutsche Flugsicherung GmbH) und das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) über Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Flugzeuge zu beraten (letzteres seit 1992). Falls die Genehmigungsbehörde bzw. die DFS oder das BAF den Empfehlungen der Kommission nicht folgen, müssen sie dies der Kommission unter Angabe von Gründen mitteilen.



Die Jahre 1966 – 1969



Der spätere Sozialminister des Landes Hessen, [Dr. Horst Schmidt](#), war der erste Vorsitzende der Frankfurter Fluglärmkommission und zu diesem Zeitpunkt sowohl Sprendlinger (ab 1976 zu Dreieich gehörende Stadt) Stadtverordnetenvorsteher als auch Mitglied des Deutschen Bundestages.

Einigkeit bestand schon unter den 19 Gründungsmitgliedern, dass schwerpunktmäßig die Probleme im Nahbereich des Flughafens behandelt und gelöst werden mussten. Dr. Schmidt unterstrich bei der Gründung einen weiteren Anspruch an die Arbeit der

Kommission: „Wir wollen unsere Arbeiten sachgerecht und ohne parteipolitische Aspekte erledigen“. Beide Grundsätze wurden zu tragenden Säulen der Arbeit der Kommission in den kommenden 50 Jahren.

Bereits nach der ersten Sitzung stellte die Kommission ein 10-Punkte-Arbeitsprogramm zusammen, das alle örtlichen Lärmprobleme um den Flughafen umfasste und außerdem die Themen Nachtflüge, Bodenlärm, Messstellen und raumordnerische Aspekte beinhaltete.

Schon im Februar 1967 stellten sich erste Erfolge ein: Bis zu diesem Zeitpunkt wurden bei Betriebsrichtung 25 Flüge in Richtung Norden oder Nordosten in einer Linkskurve um den Flughafen herum geleitet. Hierdurch wurde Walldorf in 400–500 Metern Höhe überflogen. Ursächlich für diese Regelung waren Beschränkungen aufgrund des Flugplatzes Erbenheim, der von den amerikanischen Streitkräften genutzt wurde. Ziel der Kommission war es, die Abflugstrecken zu entzerren und auf möglichst wenig besiedelten Korridoren entlang zu führen. Hierfür musste der Luftraum mit der US Air Force paritätisch aufgeteilt werden. Die von der Flugsicherung geführten Verhandlungen hatten Erfolg. Eingeführt wurde daraufhin eine neue Abflugstrecke, mit der Abflüge zu nördlich gelegenen Zielen über den westlichen Taunus

geleitet werden konnten, was insgesamt zu einer geringeren Lärmbelastung führte.

Besonders eingehend setzte sich die Kommission mit dem Problem des Nachtflugverkehrs auseinander. Eingeführt wurden verschiedene Maßnahmen wie lärmreduzierende Nachtflugverfahren, die bevorzugte Nutzung einer Landebahn und Beschränkungen nächtlicher Probeläufe. Die Lärmentwicklung an den Messstellen war nach diesen Maßnahmen rückläufig und ließ auch für die Zukunft eine entsprechende Tendenz erkennen.

Trotz der schnellen Erfolge der Kommission in den ersten Jahren erkannte Dr. Schmidt, dass die Bildung einer Kommission allein nicht ausreichend war, um den Fluglärm wirksam zu bekämpfen. Erforderlich sei vielmehr, dass durch „bundesgesetzliche Maßnahmen die Grundlagen für eine systematische Fluglärmbekämpfung“ geschaffen würden. Als Mitglied des Gesundheitsausschusses des Deutschen Bundestages informierte er die Kommission deshalb kontinuierlich über den Fortgang des von ihm mitinitiierten und im März 1966 in den Bundestag eingebrachten Gesetzesentwurfes „zum Schutz gegen Fluglärm in der Umgebung von Flughäfen“. Die Mitglieder der Kommission nahmen umgekehrt ebenfalls zum Entwurf Stellung.

Lärmmessungen



Landung der ersten Düsenjets



„Den Bully kennt hier jeder.“

US Air Base, Galaxy

Die Jahre 1969 – 1978



Nachdem Dr. Horst Schmidt Sozialminister des Landes Hessen wurde, wählten die Mitglieder [Herbert Becker](#) zum Vorsitzenden der Kommission. Der damalige Bürgermeister von Zeppelinheim (und seit 1972 Erster Stadtrat von Neu-Isenburg) führte die Kommission weiter nach dem sich bewährten Grundsatz „Kooperation statt Konfrontation“. Kein einfaches Unterfangen in Zeiten der sich zuspitzenden Auseinandersetzungen um den Bau der Startbahn 18 West.

Der 1965 vom Flughafen beantragte Ausbau wurde 1971 durch den Hessischen Verkehrsminister genehmigt. Nachdem eine vom Verwaltungsgericht angeregte gütliche Einigung im März 1973 gescheitert war, versuchte Herbert Becker, die Interessensvertreter wie Pfarrer Kurt Oeser und den Hessischen Wirtschaftsminister Heinz-Herbert Karry zu einem Kompromiss zu bewegen. Trotz großer Bemühungen gelang die Einigung nicht. Minister Karry war nicht bereit, den von der Kommission unterbreiteten Vorschlag, Hinausschiebung des Termins der Inbetriebnahme auf frühestens 1987, Ausdehnung der Nachtflugbeschränkungen und Anhebung des Gleitwinkels auf 3 Grad, mitzutragen.

Wichtigster Erfolg der Kommission in den 70er Jahren war die Entwicklung des sog. Frankfurter Anflugverfahrens „low drag – low power“, das bereits 1972 eingeführt wurde und heute weltweit Standard ist. Dabei flogen die Jets den Flughafen mit reduziertem Triebwerksschub an und fuhren das Fahrwerk und die Klappen erst zu einem relativ späten Zeitpunkt aus.

Ganz erheblich unterstützt wurde die Kommission von einer im Oktober 1971 von Minister Karry eingesetzten und vom Geschäftsführer der Kommission, Alfred Berger vom Hessischen Wirtschaftsministerium, geleiteten sog. technische Expertengruppe (TEG), der

Piloten, Vertreter der Flugsicherung und andere Techniker angehörten.

Auch die Abflugverfahren wurden optimiert. Dabei wurden Dreh- und Wegpunkte und Funkfeuer nach der Siedlungsstruktur ausgerichtet und die Geschwindigkeit auf 250 Knoten reduziert (seit 1977 bundesweit übernommen), um gerade in Kurven ein Überschießen über besiedelten Gebieten zu vermeiden. Anfang der 70er Jahre wurden zudem die Beschränkungen der sog. Krankenhausroute über Frankfurt etabliert.

Ständiger Diskussionspunkt war der Nachtflugverkehr. Auf Betreiben der Kommission konnte bewirkt werden, dass die Fluggesellschaft BOAC auf besonders lärmintensive Nachtflüge mit dem Flugzeugtyp VC 10 verzichtete. Die Kommission unterbreitete dem Verkehrsministerium 1970 konkrete Vorschläge für Nachtflugbeschränkungen, die 1971 von Minister Karry zeitlich gestaffelt umgesetzt und 1978 nochmals verschärft wurden: u. a. ein Landeverbot für zivile Linienflüge von 0 – 5 Uhr (Homebase-Carrier von 1 – 4 Uhr) und ein Start- und Landeverbot für Charterflugzeuge von 23 – 6 Uhr.

Um auch die Erfahrungen mit Lärmreduzierung von anderen internationalen Flughäfen in die Bemühungen in Frankfurt einfließen lassen zu können, informierte sich die Kommission seit 1970 in

etwa jährlichen Studienreisen auch weltweit in London, Derby, Paris, Toulouse, Zürich, Amsterdam, New York, Los Angeles, Chicago, Seattle und San Francisco über die aktuellen Entwicklungen. Besucht wurden dabei auch alle großen Flugzeug- und Triebwerks-hersteller.

Vor dem Hintergrund dieser Erfahrungen kristallisierten sich vor allem zwei Forderungen heraus:

1. Die Reduzierung des Lärms an der Quelle durch leisere Flugzeuge.
2. Weiter appellierte die Kommission an den Umlandverband und die Städte und Gemeinden in der Nachbarschaft, die An- und Abflugschneisen sowie die unmittelbar an den Flughafen angrenzenden Gebiete von Wohn-

bebauung freizuhalten.

Schließlich engagierte sich die Kommission auch in den 1970er Jahren bereits auf Bundesebene. Nach Gründung der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen (ADF) im Jahr 1973 brachten die Frankfurter Vertreter u. a. ihre Überlegungen für die Überarbeitung des Fluglärm-schutzgesetzes in die bundesweite Diskussion ein.



1974

FLK Besuch der Lufthansaerwerft in Frankfurt

Bild oben

1971

Reise der FLK nach Zürich, Flughafen



1973

Gründung ADF (Foto 1990er Jahre)

Die 1973 auf Initiative der FLK Frankfurt gegründete Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen (ADF) vertritt die Interessen der Fluglärmkommissionen auf Bundesebene. Zweimal jährlich werden Tagungen, rotierend an den einzelnen Flughafenstandorten, durchgeführt. Vorsitz und Geschäftsführung liegen seit der Gründung bei den Frankfurter Vertretern.

Die Jahre 1978 – 1987



Der damalige Offenbacher Oberbürgermeister, [Walter Buckpesch](#), übernahm für die kommenden zwei Jahre bis 1980 die Leitung der Kommission; im Anschluss daran, ebenfalls für zwei Jahre bis 1982, der bereits seit der Gründung der Kommission angehörende Oberbürgermeister der Stadt Rüsselsheim, [Dr. Karl-Heinz Storsberg \(re. u.\)](#).

Zeitgleich mit diesen Änderungen wurde 1978 der Pilot [Wolf Held \(li. o.\)](#) neuer Fluglärmschutzbeauftragter. Held formulierte von Anfang an seinen Anspruch, niemals nur „bloßer Verwalter



des Lärms“ sein zu wollen. Sein Hauptaugenmerk lag auf der Bekämpfung des Nachtfluglärms, wobei zum damaligen Zeitpunkt ein absolutes Nachtflugverbot weiterhin als völlig unrealistisch angesehen wurde. Für die Kontinuität der Arbeit der Kommission sorgte der langjährige Geschäftsführer [Alfred Berger \(re. o.\)](#).

Nachdem sich die Kommission mit großem Engagement in das Gesetzgebungsverfahren des Fluglärmschutzgesetzes von 1971 eingebracht hatte, musste sie enttäuscht feststellen, dass sich das Bundesinnenministerium kaum



mit den aufgeworfenen Problemen und Anregungen auseinandergesetzt hatte. Kurt Oeser, der hierzu auch einen Arbeitskreis beim Umweltbundesamt geleitet hatte, zeigte sich entrüstet darüber, dass „diese Arbeit in keiner Weise Eingang in den Bericht des Bundesministeriums gefunden hat“.

Die Kommission widmete sich in dieser Zeit vor allem der Verbesserung der Abflugverfahren. Kleinere Verfahrensänderungen führten dazu, dass einzelne Orte im Nahbereich nicht mehr so stark tangiert wurden. Auf weiteren Studienreisen nach München, Zürich, Seattle und Los Angeles, wo die Hersteller McDonnell Douglas, Lockheed und Boeing besucht wurden, erkannten die Mitglieder, dass nach den großen technischen Fortschritten der 60er und 70er Jahre die Schritte hin zu leiserem Fluggerät künftig immer kleiner würden.

1984

Reise der FLK nach Seattle, Boeing-Werke



Für den Offenbacher Oberbürgermeister [Dr. Walter Suermann](#), der die Kommission von 1982 bis 1987 und damit 20 Jahre nach ihrer Gründung und zur Zeit der Inbetriebnahme der Startbahn 18 West leitete, war klar, dass ein Großflughafen immer Probleme nach sich ziehen würde. „Es geht deshalb darum, die Fluglärmsituation nach dem jeweiligen Stand der Technik auf ein Minimum zu reduzieren“.

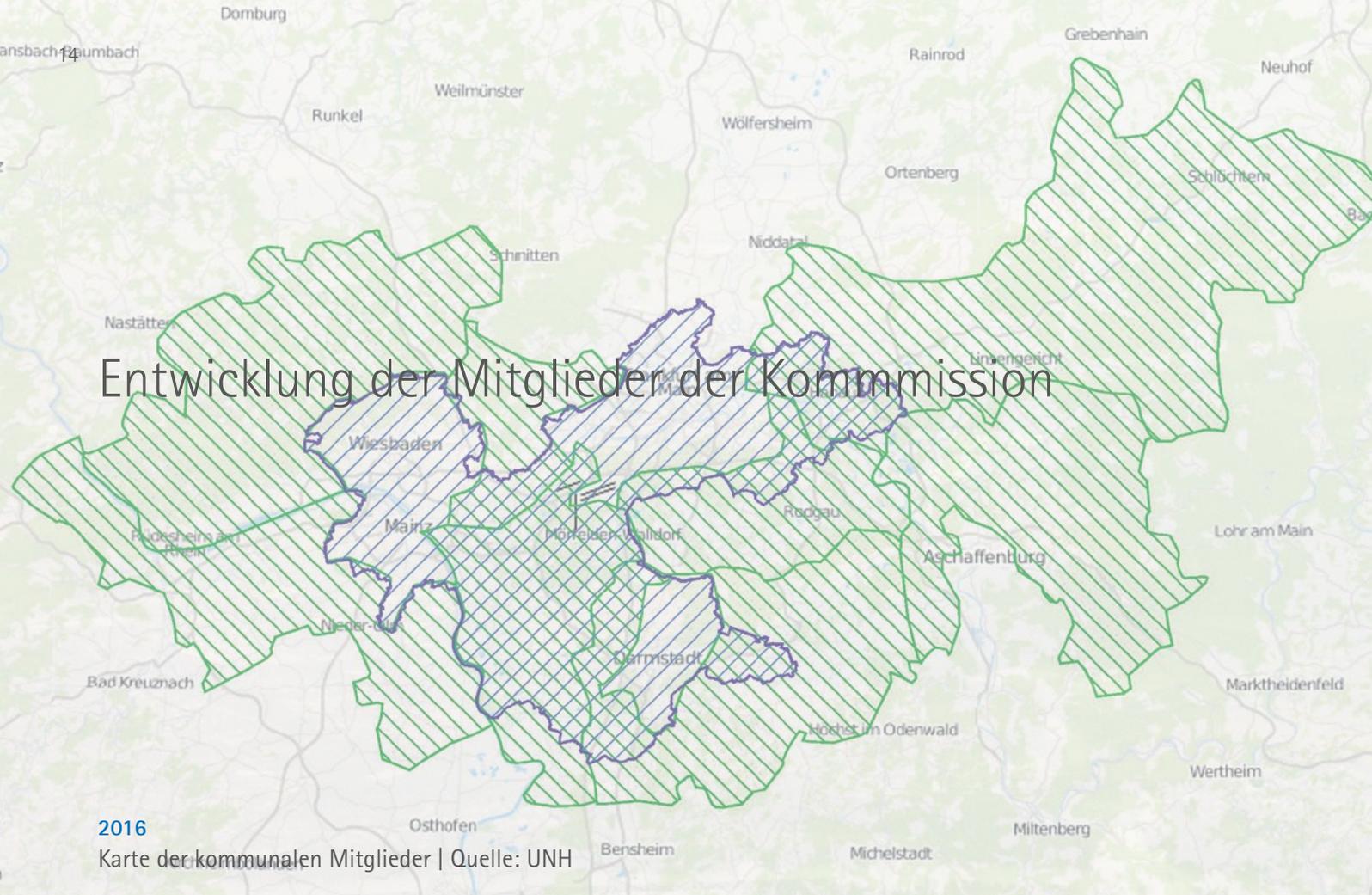
Mit der Inbetriebnahme der Startbahn 18 West im April 1984 trat eine Umverteilung des Fluglärms ein. Zusammen mit dem Fluglärmschutzbeauftragten Wolf Held und der Technischen Expertengruppe versuchte die Kommission, die Belastungen so gering wie möglich zu halten, indem mithilfe kleinteiliger Auswertungen und Verfahrensänderungen versucht wurde, das Überfliegen von Siedlungsgebieten zu vermeiden.

Größtes Problem blieb auch in dieser Zeit der Nachtflugverkehr. Dieser hatte sich zwar anteilig seit Inkrafttreten der ersten Betriebsbeschränkungen 10 Jahre zuvor halbiert, allerdings war der Verkehr selbst angestiegen. Die Kommission versuchte, zumindest für die Startbahn 18 West ein Nachtflugverbot zu erreichen. Diesem Anliegen schob jedoch der Bundesverkehrsminister mit einer Weisung einen Riegel vor.

Erreicht werden konnte jedoch, dass von 22–6 Uhr nur noch der Einsatz von Kap.3-Flugzeugen erlaubt war. Darüber hinaus galt ab 1985 zusätzlich auch für Homebase-Carrier ein Landeverbot zwischen 1–4 Uhr und für Postflüge zwischen 0:30 bis 5 Uhr. Die militärischen Flüge waren von nächtlichen Lande- und Startbeschränkungen ausgenommen. 1985 nahm die US Air Force auf Drängen der Kommission 12 Flüge aus der Nachtzeit heraus. Zudem wurden die nächt-

lichen Triebwerksprobeläufe auf der US Air Base um 50% reduziert, von 1984 bis 1989 sogar um 82%. Reizthema blieb der Nachtluftpostverkehr. Nach jahrelangem zähem Ringen gelang es 1986 die Deutsche Bundespost dazu zu bewegen, die sehr laute B 727 aus dem Nachtluftpostdienst auszuschließen.

Mit dem Bau der Startbahn 18 West setzte der Flughafen 1983 das erste passive Schallschutzprogramm um. In den 80er Jahren gelang es endlich, den Anflugwinkel von 2,7 auf 3 Grad auf allen Bahnen anzuheben. Zudem hielten technische Neuerungen Einzug. Die gesamte Messanlage wurde ab 1988 auf 25 Stationen erweitert und mit einer digitalen Übertragung ausgerüstet. Nach anfänglichem Zögern kaufte die DFS 1987 ein modernes System der Flugwegbeobachtung: Famos, mit dem ab 1989 erste Auswertungen möglich waren.



Die Mitgliedschaft in der Kommission hat sich über die Jahrzehnte verändert. Angefangen bei 19 Mitgliedern, davon 10 Vertreter der betroffenen Nachbargemeinden, im Jahr 1966, stieg die Anzahl der Mitglieder bis zum Jahr 2016 auf 46 Mitglieder, davon 39 Kommunen (9 Landkreise und 30 Städte und Gemeinden).

Hinzu kommen noch etwa 20 ständige Sitzungsteilnehmer, zu denen Vertreter der zu beratenden Institutionen (BAF, DFS, HMWEVL) und weiterer Behörden sowie Sachverständige gehören.

Ursache für die Vergrößerung der Kommission über die Jahre ist zum einen die enorme Fluglärmbelastung am mit Abstand größten Flughafen Deutschlands. Mit jedem Ausbau des Flughafens wurden die neu betroffenen Kommunen in die Kommission aufgenommen.

Darüber hinaus ist insbesondere in den letzten Jahren eine höhere Sensibilität der Bevölkerung gegenüber Umweltbelastungen zu erkennen. Auch in entfernteren Bereichen vom Flughafen gelegene Kommunen drängen deshalb zunehmend darauf, aktiv in der Kommission mitzuarbeiten.

Mitglieder der Kommission 2016

Alle aktuell berufenen Mitglieder der Kommission finden Sie auf unserer Homepage:

www.flk-frankfurt.de

Vorsitzender

Thomas Jühe

Bürgermeister
Rauheim



Stellvertretender
Vorsitzender

Patrick

Burghardt

Oberbürgermeister
Rüsselsheim



Stellvertretende
Vorsitzende

Katrin Eder

Umweltdezernentin
Mainz



Der Vorstand 2016

Michael
Antenbrink

Bürgermeister
Flörsheim



Jan Fischer

Bürgermeister
Nauheim



Rosemarie
Heilig

Umweltdezernen-
tin Frankfurt



Manfred Ockel

Bürgermeister
Kelsterbach



Dirk Treber

Bundesvereinigung
gegen Fluglärm e.V.



Franz-Rudolf
Urhahn

Erster Stadtrat
Mörfelden Walldorf



Fluglärmmonitoring INAA des UNH

Die Jahre 1987 – 2003



Richard Müller, der 1970 die „Offenbacher Vereinigung gegen den Fluglärm“ gegründet hatte und bereits seit 1971 als Vertreter der „Bundesvereinigung gegen Fluglärm“ Mitglied der Kommission war, übernahm in einer schwierigen Phase für die nächsten 15 Jahre den Vorsitz. Nach den großen Erfolgen der ersten Jahre gab es jetzt kaum noch Spielraum. Die Routen und Flugverfahren waren weitestgehend optimiert und die technischen Möglichkeiten so gut wie ausgereizt. Für den „Bereich hinterm Komma“ interessierte sich Politik jedoch immer weniger. Der Rat der Kommission

wandelte sich vom einstmals wichtigen Impulsgeber zur hinzunehmenden aber lästigen gesetzlichen Vorgabe.

Aufgrund der drastischen Zunahme des Flugverkehrs in den 90er Jahren stiegen – trotz deutlich geringerer Einzelschallpegel als in den Anfangsjahren – die Dauerschallpegel wieder an. Die Mitglieder forderten, dass neben den Dauerschallpegeln auch die Maximalpegel und die Häufigkeit der Flugereignisse berücksichtigt und die Anzahl der Bewegungen begrenzt werden müssen.

Dauerthema der Kommission blieben die Nachtflugbewegungen. Vehement versuchte die Kommission die nächtlichen Bewegungen zu verringern oder zumindest mit leiseren Flugzeugen abzuwickeln. Vor allem der Nachtluftpoststern wurde als vermeidbar erachtet und seine Abschaffung gefordert. Große Probleme machten auch die sehr lauten militärischen Nachtflüge. Auf Betreiben der Kommission wurden zwar schon die nächtlichen Probeläufe auf die Hälfte reduziert. Der wirkliche Durchbruch kam jedoch erst im Jahr 2005 mit der endgültigen Verlegung der US Air Force nach Ramstein.

Die Situation verschärfte sich noch einmal, als der Flughafen ab Ende der 80er Jahre wiederholt die Nachtflugbeschränkungen „modifizieren“ wollte, um die Attraktivität des Flughafens zu steigern. Eine solche Änderung

der Regelungen konnte die Kommission zwar noch verhindern. Als dann in den 90er Jahren das Nacht-Frachtgeschäft abzuwandern drohte, wurden jedoch – im Schnellverfahren und ohne Einbindung der Kommission – vom Hessischen Wirtschaftsministerium die Gebühren für nächtliche Landungen von Frachtfliegern um 50% gesenkt.

Spätestens seitdem war klar, dass Appelle nur halb so viel bewirken konnten wie wirksame finanzielle Anreize. So forderte die Kommission eine Umweltabgabe, den sog. Lärmtaler, von 2 DM für jeden Fluggast und jede Tonne Fracht sowie nach Lärmwerten gestaffelte Flughafenentgelte. Der Lärmtaler kam nicht. Allerdings wurden am Flughafen Frankfurt bereits 1993 die ersten lärmabhängigen Landeentgelte und ein Nachtzuschlag für besonders laute Flugzeugtypen eingeführt. Das Entgeltsystem wurde auf Betreiben der Kommission in den kommenden Jahren immer weiterentwickelt und gilt heute, auf der Basis gemessenen Lärms, weit gespreizter Lärmklassen und hoher Nachtzuschläge, als das fortschrittlichste bundesweit.

Zudem forderte die Kommission ein weiteres „Passives Schallschutzprogramm“ ein. Mit Erfolg. Zwischen 2002 und 2006 legte der Flughafen ein zweites Programm für die Nacht auf, Kostenpunkt 60 Mio. Euro.

Mit großem Engagement erarbeiteten auch der ehemalige Lufthansa-Chef, **Johann Bruinier**, der seit 1993 Fluglärmbeauftragter war, und der Geschäftsführer Dipl.-Ing. **Hermann-Josef Heer** zahlreiche Verbesserungsvorschläge, u. a. Vorgaben für präzisere An- und Abflüge durch den Einsatz automatischer Flugführungssysteme (FMS). Ab 1997 wurden die Maßnahmen-Prüfungen durch das von der DFS entwickelte Berechnungs-

programm NIROS unterstützt, mit der Lärm verschiedener Abflugstrecken miteinander verglichen werden konnte.

Mit einem Paukenschlag forderte der damalige Lufthansa-Chef Jürgen Weber Ende 1997 öffentlich einen weiteren Ausbau des Frankfurter Flughafens ein. Nach den konfrontativen Erfahrungen mit dem Ausbau der Startbahn 18 West wurde von der Politik 1998

ein Mediationsverfahren einberufen, um die künftige Rolle des Flughafens in der Region festzustellen. Einer der drei Mediatoren war der seit der Gründung der Kommission angehörende Umweltpfarrer Kurt Oeser. Ergebnis der Mediation war ein Paket aus fünf zwingend miteinander verknüpften Maßnahmen, u. a. der Ausbau des Flughafens und ein Nachtflugverbot von 23 – 5 Uhr.



1990er Jahre
FLK Sitzung



Fluglärmbeauftragter
Johann Bruinier



Geschäftsführer
Hermann-Josef Heer

Bild oben
1988
FLK Sitzung

50 Jahre Fluglärmkommission

Ein Beitrag von Prof. Dr. Johann-Dietrich Wörner

(Generaldirektor der Europäischen Weltraumorganisation ESA und Vorstand Forum Flughafen und Region)



Normalerweise sind Jubiläen die pure Freude über die Beständigkeit einer Institution oder einer Person. Im Falle der Fluglärmkommission kann man das durchaus auch kritisch sehen: Die Tatsache, dass die Fluglärmkommission nun schon 50 Jahre besteht, bedeutet zugleich, dass sie immer noch erforderlich ist, weil die Belästigung und Belastung durch Fluglärm trotz vieler Bemühungen und auch erreichter Ergebnisse immer noch sehr ernst zu nehmende Tatsachen sind. Zwar wurden die Flugzeuge deutlich leiser, wie ein Vergleich der Lärmpegel

belegt, die Belästigung/Belastung ist aber, insbesondere auch unter Berücksichtigung der Zunahme des Luftverkehrs weiterhin eine sehr relevante Größe (vgl. Bild 1).

Das Thema Fluglärm ist deshalb auch bei der Planung jeglicher Aktivitäten von Flughäfen ein zentrales Thema. In Frankfurt hatte man diese Aspekte schon bei der Mediation als wichtigste Frage berücksichtigt und die Balance zwischen Ausbau und Schutz vor Fluglärm ausgerichtet.

Seit Abschluss der Mediation kümmern sich das Regionale Dialogforum und nun das Forum Flughafen und Region um die Wahrung und Weiterentwicklung der Mediation. Diese Arbeit ist immer unmittelbar mit der Fluglärmkommission verbunden, die in den Gremien des Forums vertreten ist.

Fluglärm hat viele Facetten, von der empfundenen Belästigung bis zu gesundheitlichen Folgen. Die groß angelegte NORAH-Studie des FFR hat die verschiedenen Effekte untersucht und quantitative Beziehungen zwischen Fluglärm und Wirkungen herausgefunden. Basierend auf diesen Untersuchungen wurde auch die Relation zwischen Fluglärm und Anzahl Hochbelästigter neu ermittelt, eine Beziehung die für das Monitoring der Fluglärmentwicklung am Standort Frankfurt und die Beurteilung möglicher Lärminderungsmaßnahmen von besonderer Bedeutung ist.

Im weiteren bietet sich die Ermittlung der durch Fluglärm hoch Belästigten auch dazu an, die schon in der Mediation und im Anti-Lärm-Paket geforderte Lärmobergrenze zu formulieren:

Durch Ermittlung eines auf der Anzahl der hoch Belästigten basierenden Lärmindexes kann die in der Planfeststellung bis zum Jahr 2020 erwartete Verkehrsentwicklung und deren Berücksichtigung für die Genehmigung der neuen Landebahn in eine Größe umgerechnet werden, die die Bevölkerung und deren Belästigung als Maß berücksichtigt. Der prognostizierte Verkehr des Jahres 2020 wird als Obergrenze gesetzt (vgl. Bild 2).

Die so definierte Lärmobergrenze setzt einen Incentive für die Luftverkehrsseite, den Fluglärm durch rechtzeitige Maßnahmen zu begrenzen, um die Leistungsfähigkeit zu erhalten. Dadurch wird der Fluglärm auf längere Sicht sogar gegenüber dem gegenwärtigen Stand reduziert.

Alle diese Überlegungen sind im Einzelnen immer in enger Abstimmung mit der Fluglärmkommission entwickelt worden.

Vielleicht gelingt es ja doch, dass der Fluglärm so verringert werden kann, dass ein weiteres rundes Jubiläum der Fluglärmkommission nicht gefeiert werden braucht...

Bild 2
Fluglärindex als Lärmobergrenze

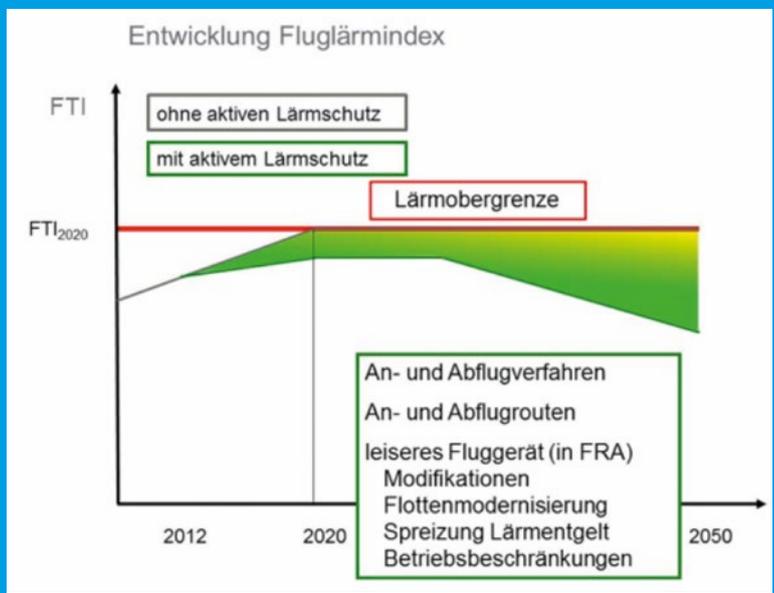
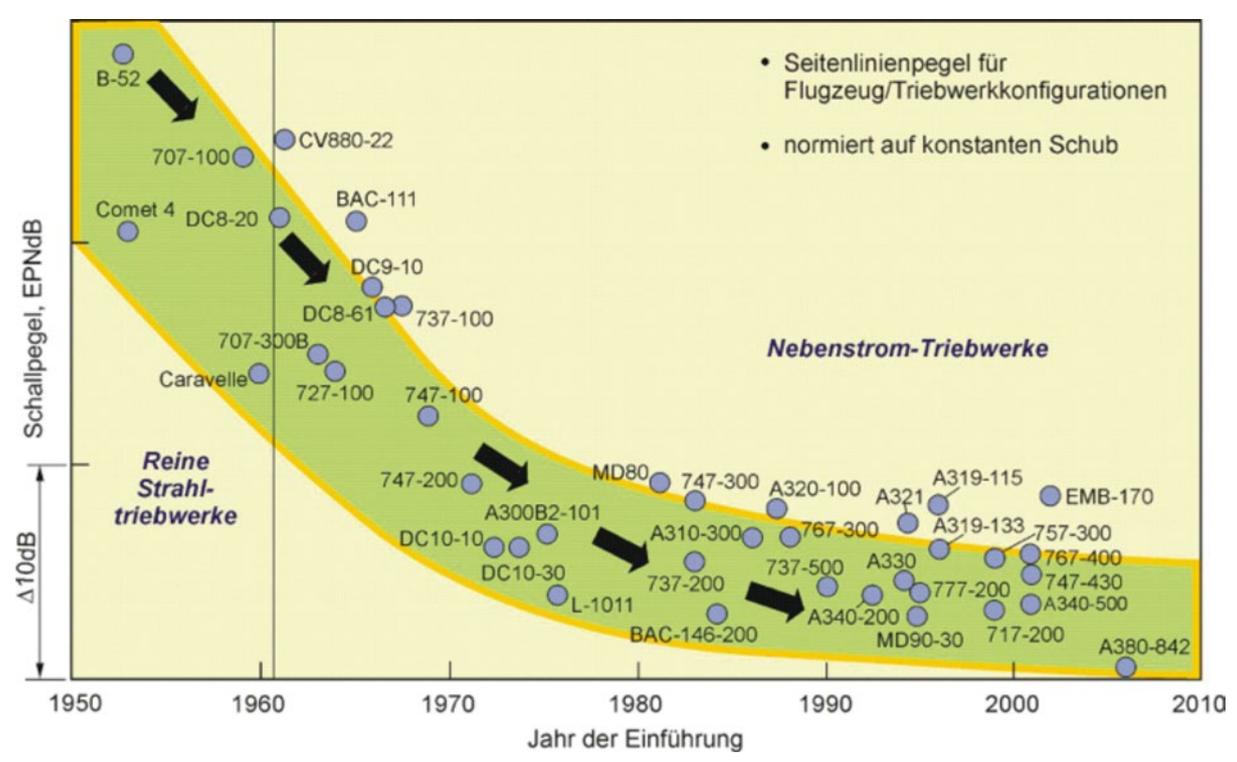


Bild 1 (unten)
Veränderung des Lärmpegels
der Triebwerke seit 1952



Die Jahre 2003 – 2016



Seit 2003 lenkt [Thomas Jühe](#), Bürgermeister von Raunheim, die Geschicke der Kommission. Die Stagnation der letzten Jahre erkennend, richtete er die Kommission von Beginn an strategisch offensiv aus. Zum wiederentdeckten Selbstverständnis der Kommission gehörte es, eine aktivere Rolle zu spielen.

Als Erstes erkämpfte sich die Kommission ihr von der Flugsicherung zu diesem Zeitpunkt abgesprochenes Recht zurück, selbst Vorschläge unterbreiten und nicht lediglich auf die ihr angetragenen Themen reagieren zu dürfen.

Daraufhin trugen die Mitglieder eine Vielzahl sog. kommunaler Entlastungsvorschläge zusammen. Durch eine externe Evaluation wurde im Jahr 2014 geprüft, ob die mehr als 80 Vorschläge der Kommission auch tatsächlich umgesetzt worden sind. Ergebnis war, dass der ganz überwiegende Teil der Vorschläge schon in die Praxis übergegangen war (oder mit dem späteren Ausbau obsolet wurde).

Bis dahin war es jedoch ein steiniger Weg, der Sachverstand, Durchhaltevermögen und gelegentlich auch Konfrontationen erforderte. Konnte die überwiegend mit gewählten Kommunalvertretern besetzte Kommission in den ersten Jahrzehnten ihres Bestehens noch auf die uneingeschränkte Unterstützung der technischen Experten zählen, hatte sich das Verständnis Anfang des Jahrtausends grundlegend geändert. Weder die Flugsicherung noch die Genehmigungsbehörde sahen es als ihre Aufgabe an, die Arbeit der Kommission inhaltlich zu unterstützen.

Die frühere technische Expertengruppe des Ministeriums, welche die Vorschläge der Kommission in den Jahrzehnten zuvor stets auf technische Machbarkeit geprüft und Umsetzungsvorschläge unterbreitet hatte, war abgeschafft. Finanzielle Ressourcen für die Beauftragung externer Gutachter oder Lärmberechnungen standen nicht zur Verfügung. Als dann

noch die vereinbarte Geschäftsführung wegzubrechen drohte, betrachtete sich die Kommission als arbeitsunfähig und protestierte wirksam.

Die verlässlichste Stütze der Kommission war in dieser Zeit ihr ehemaliger Geschäftsführer Hermann-Josef Heer. Seit 2011 hat die Kommission mit der Juristin [Anja Wollert](#), eine vom Wirtschaftsministerium unabhängige Geschäftsführerin, eine deutschlandweit einmalige Konstellation.

Auch auf die Unterstützung einer technischen Expertengruppe kann die Kommission seit einigen Jahren wieder zählen: In Folge des Ausbaus des Frankfurter Flughafens wurde das Forum Flughafen und Region (FFR) gegründet, dessen Herzstück, das Expertengremium Aktiver Schallschutz, hervorragende Arbeit leistet und die Kommission umfänglich unterstützt. Hierdurch gelang es im Jahr 2010, ein „Erstes Maßnahmenpaket Aktiver Schallschutz“ zu schnüren, mit dem ein Teil der seit Jahren von der Kommission geforderten Maßnahmen endlich systematisch geprüft und in die Umsetzung gebracht wurde. Von besonderer Bedeutung war dabei auch die Entwicklung einer objektiven Beurteilungsgrundlage durch das FFR: Der Frankfurter Fluglärmindex berücksichtigt neben dem Lärm beider Betriebsrichtungen auch die Belästigungswirkung von Fluglärm.

Auf diese Weise konnten u. a. gekurvte Anflüge, der 3,2 Grad Anflugleitwinkel oder auch das zeitversetzte Nutzen von Startbahnen eingeführt werden. Maßgeblich beteiligt an der Entwicklung von Maßnahmen waren und sind auch der ehemalige Fluglärm-schutzbeauftragte, [Georg M. Müller](#) (früher Chefflugingenieur der Lufthansa), sowie die amtierende, die Juristin [Regine Barth](#).

Die Bemühungen um Lärmschutz am Frankfurter Flughafen sind seit Jahrzehnten Vorbild für die Aktivitäten der Fluglärmkommissionen an den anderen Standorten Deutschlands. Auch die vom

Frankfurter Vorsitzenden Thomas Jühe geleitete Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen (ADF) ist grundsätzlich kompetenter Ansprechpartner für die Bundespolitik.

Mangels gesetzlicher Verankerung des Gremiums sind die finanziellen und personellen Ressourcen auch hier äußerst begrenzt – ein bislang noch ungelöstes Problem. Vor diesem Hintergrund wundert es nicht, dass die mit großem persönlichen Einsatz verbundenen Bemühungen des Vorsitzenden und der Geschäftsführerin der ADF, auf Bundesebene notwendige Änderungen der Rechts-

lage zu bewirken, bislang nur mit mäßigem Erfolg verbunden sind.

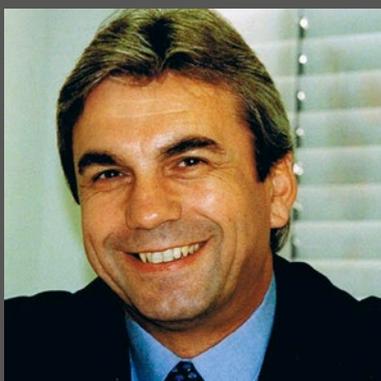
Die größte Errungenschaft, die in den letzten Jahren gemeinsam mit vielen anderen Akteuren am Standort Frankfurt erreicht werden konnte, ist und bleibt das Nachtflugverbot, auch wenn noch nicht der gesamte Zeitraum der gesetzlichen Nacht geschützt ist. Für die Zukunft hat eine Lärmobergrenze, wie sie die Fluglärmkommission schon lange fordert, das größte Potential, Lärmschutz in der Region nachhaltig zu bewirken.



2006

FLK vor dem Reichstag

Übergabe der Resolution zur Novelle des Fluglärmschutzgesetzes an den Bundestag



Fluglärmschutzbeauftragter
Georg M. Müller



Fluglärmschutzbeauftragte
Regine Barth



Geschäftsführerin
Anja Wollert, LL. M.

1966–1969

Dr. Horst Schmidt, MdB

Stadtverordnetenvorsteher
Sprendlingen



1969–1978

Herbert Becker

Erster Stadtrat
Neu-Isenburg



1978–1980

**Walter
Buckpesch**

Oberbürgermeister
Offenbach



1980–1982

**Dr. Karl-Heinz
Storsberg**

Oberbürgermeister
Rüsselsheim



1982–1987

Dr. Walter Suermann

Oberbürgermeister
Offenbach



1966

1969

1978

1980

1982

1987

1966–1971

Werner Huxhorn



1971–1986

Alfred Berger



1986–1992

Wolf Held



1966–1978

Walter Hasenbein



1978–1993

Wolf Held



1987–2003

Richard Müller

Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.



2003–

Thomas Jühe

Bürgermeister
Raunheim



Die Vorsitzenden



2003

2016

1992–2009

Hermann-Josef Heer



2009–

Anja Wollert



Die GeschäftsführerInnen

1993–2003

Johann Bruinier



2003–2011

Georg M. Müller



2012–2014

Patrick Kirsch



2014–

Regine Barth



Die Fluglärmschutzbeauftragten

Bereit für den „langen Marsch“



Die Fluglärmkommissionen in Deutschland haben es nicht leicht. Sie sollen lediglich beraten, sie haben in der Regel keine eigenen Mittel für lärmfachliche Beurteilungen oder andere Gutachten, ihnen wird von Bürgerinitiativen „Handzahnheit“ unterstellt und seitens der Luftverkehrswirtschaft werden sie schon mal als „Laus im Pelz“ bezeichnet. Von Anerkennung, lobender Erwähnung oder auch nur wohlwollender Tolerierung sollte man also nicht ausgehen, wenn man sich für das gesetzlich vorgesehene Beratungsgremium an den deutschen Flugplätzen engagieren möchte.

Die Fluglärmkommission ist kein Gremium, in dem Fachexperten dominieren. Ganz bewusst ist vorgegeben, dass es vor allem politische Verantwortungsträger sein sollen, die über die Belange des Schutzes vor Fluglärm zu beraten haben. Der Blick auf den Fluglärm soll ein politisch-ganzheitlicher sein: Schutz der Gesundheit, Abwehr von Belästigung, Gleichbehandlung Betroffener, Sicherstellung von Mobilität und Gewährleistung wichtiger wirtschaftspolitischer Rahmenbedingungen sind notwendig zu berücksichtigende Faktoren bei der Beratung von Maßnahmen rund um die Fluglärmproblematik. Diese Aufgabenstellung der Fluglärmkommissionen legt nahe, dass ganz einfache Lösungen in derart komplexen Zusammenhängen nicht erwartet werden können. Dementsprechend muss die Arbeit in der Kommission strategisch orientiert sein: Welche Stellschrauben für den Fluglärmschutz gibt es? Wie sind diese rechtssicher zu bedienen? Wie können nachhaltig die Rahmenbedingungen für leiseres Fliegen beeinflusst werden? Welche konkreten Maßnahmen sind geeignet, die Fluglärmsituation zu verbessern?

Strategische Handlungsorientierung braucht erfahrungsgemäß einen langen Atem. Die Bereitschaft dazu ist aber – aus offensichtlichen Beweggründen – nicht bei allen Politikern aus den von Fluglärm betroffenen Kommunen vorhanden.

Die Arbeit in unserer Fluglärmkommission bedeutet also seit nunmehr 50 Jahren das Bohren ganz dicker Bretter beim Erreichen von mehr aktivem und passivem Schallschutz für die Region, ohne für die eigene Stadt schnelle und relevante Verbesserungen erreichen zu können. Es ist den Mitgliedern und ständigen Sitzungsteilnehmern hoch anzurechnen, dass sie diese Last z.T. über viele Jahre und Jahrzehnte hinweg auf sich nehmen.

Ausdrücklich möchte ich daher all diejenigen danken, die in den vergangenen 50 Jahren dazu bereit waren, sich für die Fluglärmkommission Frankfurt trotz aller Widrigkeiten auf den „langen Marsch“ zu mehr Lärmschutz zu machen. Ohne dieses Engagement würden Fortschritte bei An- und Abflugverfahren, dem Umfliegen von dicht besiedelten Wohngebieten, leisere Fluggeräten, passivem Schallschutz, Entschädigungsleistungen und dem Nachtflugverbot nie erreicht worden sein.

Bedanken möchte ich mich auch beim Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung für die insbesondere in den letzten zwei Jahren äußerst positive Zusammenarbeit und die finanzielle Unterstützung unserer Jubiläumsaktivitäten.

Thomas Jühe

Vorsitzender



Die Frankfurter Fluglärmkommission war im Jahr 1966 die erste Institution des runden Tisches und stand Pate für die fünf Jahre später folgende gesetzliche Vorgabe für alle größeren Flughäfen bundesweit.

Die Mitglieder der Fluglärmkommission Frankfurt kommen ihrer Aufgabe seit 50 Jahren engagiert nach. Sie übernehmen gesellschaftliche Verantwortung, indem sie trotz unterschiedlicher Interessen gemeinsam nach Lösungen suchen.



Kontakt

FLK Frankfurt

E-Mail: info@flk-frankfurt.de

Internet: www.flk-frankfurt.de

