



19. Dezember 2024

Ergebnisniederschrift der Sitzung vom 12.12.2024

Dauer: 19:30 Uhr bis 21:15 Uhr

Teilnehmer: Joachim Alt, Hannelore Feicht (Moderation), Bernd-Olaf Hagedorn, Karl-Heinz Hook, Hartmut Rencker, Gerd Schmidt (Protokoll)

TOP 1, Startverfahren

1. FFR-Untersuchung: Das Forum Flughafen und Region -FFR- hat die Lärmwirkungen der verschiedenen Startverfahren (Steilstartverfahren NADP1 und Flachstartverfahren NADP2) für die wichtigsten Abflugstrecken rechnerisch untersuchen lassen. Das „lärmärmste“ Flugverfahren sollte für den Frankfurter Flughafen insgesamt per Betriebsanweisung als verpflichtend erklärt werden. Die „Untersuchung Startverfahren“ wurde den Mitgliedern der FLK auf der 278. Sitzung vorgestellt.

Das Flachstartverfahren stellt sich für den gesamten Standort Fraport lärmgünstiger dar als das Steilstartverfahren. Betrachtet wurden alle Abflugrouten. Da die meisten Abflugrouten nicht direkt über Siedlungsgebiete, sondern seitlich daran vorbei, führen, wird wegen des schnelleren Höhengewinns beim Steilstart eine größere Fläche beschallt. Ob dies auch zwingend zu einer Erhöhung der Zahl der Betroffenen führt ist sich das FFR offenbar auch nicht sicher. Denn in der Untersuchung wird selbst auf mögliche Modellierfehler, die hohe Rechenungenauigkeit und Geringfügigkeit der Belastungsabweichungen hingewiesen.

Ohne Abstriche wird in der Untersuchung festgestellt, dass das Flachstartverfahren in den direkt unterhalb der Abflugrouten liegenden Siedlungsgebieten zu deutlich mehr Lärm führt (Abstand zur Lärmquelle ist geringer). Dort leben die Fluglärm-Höchstbetroffenen. Das Steilstartverfahren ist für die Fluglärm-Höchstbetroffenen unzweifelhaft lärmgünstiger.

Trotz des für die Höchstbetroffenen eindeutig vorteilhafteren Steilstartverfahren hat sich das FFR in seiner Untersuchung für das Flachstartverfahren ausgesprochen, weil es für den Standort Fraport insgesamt „lärmer“ sei.

Büttelborn-Studie: Die Gemeinde Büttelborn hat die Berechnungen der FFR erheblich kritisiert und ihre Kritik in einer eigenen Studie erläutert. Sie kommt darin zum Ergebnis, dass die Rechnungen des FFR das Flachstartverfahren fehlerhaft als vorteilhafter gegenüber dem Steilstartverfahren ausweisen. Die Gemeinde Büttelborn verlangt zum Schutz der Höchstbetroffenen das Steilstartverfahren als Standardverfahren auszuweisen.

2. Beschluss der FLK: Die FLK hat die FFR-Untersuchung begrüßt, jedoch zunächst keine Empfehlung für eines der beiden Startverfahren ausgesprochen. Die FLK bittet um eine Validierung der Rechenwerte durch Messwerte. Zudem sollen noch offene Fragen aus der Büttelborner Studie geklärt werden.
3. Beratungsergebnis LK: Durch den Bezug auf den Fraport-Gesamtstandort, ohne nach der Betroffenheit der unter den jeweiligen Abflugrouten lebenden Anwohner zu differenzieren, vernebelt die FFR-Untersuchung das tatsächliche Ausmaß der gesundheitlichen



Lärmbetroffenheit. Das Steilstartverfahren wird wegen der insgesamt zwar nur geringfügigen (wenn überhaupt) Erhöhung der Zahl der Hochbetroffenen abgelehnt. Dagegen wird das Flachstartverfahren, trotz der unstrittig deutlich erhöhten Lärmbelastung der ohnehin schon in ihrer Gesundheit Höchstbetroffenen, favorisiert. Die FFR-Empfehlung entspricht der Interessenlage der Luftverkehrswirtschaft: Die Lufthansa erwartet Kosteneinsparungen durch den geringeren Kerosinverbrauch im Flachstart. Fraport erwartet mehr Starts und so mehr Passagiere durch die höheren Abfluggeschwindigkeiten im Flachstartverfahren.

Dass sich die FLK der FFR-Argumentation anschließt, ist aus mehreren Gründen befremdlich:

1. Während sich die FLK sonst aus Lärmschutzgründen für die Verlegung von einzelnen Flugrouten einsetzt, spricht sie sich bei den Startverfahren für eine Betrachtung des Gesamtstandortes Fraport aus.
2. Die Argumentation steht im Gegensatz zu der zum Segmented Approach vorgetragenen Begründung. Danach sollen die am meisten durch Fluglärm Belasteten durch Verschiebung der Anflugrouten entlastet werden, auch wenn dadurch Neubetroffene hinzukommen. Beim Flachstartverfahren wird die Zusatzbelastung der Höchstbetroffenen in Kauf genommen, nur um eine Erhöhung der Zahl Lärmbetroffenen zu vermeiden.
3. Während sich die FLK in der Vergangenheit beim Vergleich der Immissionsbelastung unterschiedlicher Flugverfahren auf den Frankfurter Fluglärmindex, mit seiner kombinierten Bewertung Siedlungsdichte und Lärmwirkung, bezog, ist diese Betrachtungsweise bei den Startverfahren nicht zu erkennen. Die zusätzliche gesundheitliche Belastung der Höchstbetroffenen ist nachrangig zum möglichen Anwachsen der Zahl der Neubetroffenen.
4. In der FLK sind Gebietskörperschaften vertreten, die außerhalb der Lärmschutzzonen liegen, aber dennoch durch Fluglärm belastet sind. Dazu zählen beispielsweise die Stadt Mainz oder der Landkreis Mainz-Bingen. Unberücksichtigt bleibt, dass infolge des Flachstarts sowohl Mainz als auch Rheinhessen deutlich niedriger überflogen als beim Steilstart und dadurch stärker verlärmert werden.

Die LK ist der Auffassung, dass eine Gesamtbetrachtung für den Frankfurter Flughafen nicht erfolgen darf, sondern jede Startroute gesondert betrachtet werden muss. Die LK ist der Auffassung, dass der Gesundheitsschutz der Höchstbetroffenen absolute Priorität haben sollte.

Die LK ist der Auffassung, dass die Schutzvorschriften des § 29b Abs. 1 LuftVG nicht nur für das nähere Umfeld des Flughafens gelten. Die Lärmauswirkungen der unterschiedlichen Startverfahren sind nicht nur für das nähere Umfeld des Frankfurter Flughafens relevant. Für die Bürger in Mainz und in Rheinhessen, die unter dem Direktabflug nach Westen oder der sogenannten Südumfliegung leben, ist das Steilstartverfahren das nachweislich lärmärmere Startverfahren.

Die LK wirft der Mainzer Umweltdezernentin Janina Steinkrüger vor, die Interessen der Mainzer Bürger nicht in der FLK vertreten zu haben.

TOP 2, Gesundheitsrisiken durch UFP, Brief an MP Boris Rhein

Joachim Alt hatte u.a. den hessischen MP Boris Rhein angeschrieben und um einen Gesprächstermin gebeten. Der Termin sollte dazu dienen, dem MP unsere Sichtweise der Gesundheitsgefährdung durch UFP darzulegen und über die Quellen zu informieren. Joachim Alt berichtete über die Antwort der hessischen Staatskanzlei. Darin wurde ein Gespräch abgelehnt. Die



Gesprächsverweigerung wurde damit begründet, dass die wissenschaftliche Bewertung der Immissionsbelastung und der Gesundheitsauswirkungen sachgerecht durch die Behörden erfolgt sei und ein weiterer Informationszugewinn nicht zu erwarten sei. Die maßgeblichen wissenschaftlichen Quellen seien bekannt und bedürften keiner Ergänzung. Außerdem sei die Beteiligung der UFP-Experten der BIs ohnehin über die Teilnahme an den offiziellen Informationsveranstaltungen sichergestellt gewesen und die Auffassung der UFP-Experten in die Entscheidungsprozesse eingeflossen. Deshalb würde kein weiterer Gesprächsbedarf bestehen.

J. Alt will auf diese Antwort reagieren und in einem Brief auf die vorliegenden alarmierenden Gesundheitsstudien verweisen. Besonders will er auf die Vorsorgeverantwortung der Regierung für den Gesundheitsschutz der Bürger, aber auch die der Arbeitgeber der Luftverkehrswirtschaft für den Gesundheitsschutz ihrer Arbeitnehmer hinweisen.

TOP 3, Bundestagskandidaten, Fluglärm- und UFP-Vereinbarungen aus dem Ampel-Koalitionsvertrag

Die LK hat darüber diskutiert, ob und wenn ja mit welchem Bundestagskandidaten über die Fluglärm- und UFP-Problematik gesprochen werden sollte. Eine Vorgehensweise wurde nicht vereinbart.

Die LK hat beraten, ob die nicht umgesetzten Vereinbarungen aus dem Koalitionsvertrag der Ampelregierung (s.u.) neu formuliert z.B. an die Generalsekretäre der Parteien CDU, SPD, Grüne und Linke verschickt werden sollen.

- Die Aufgaben der DFS zur Gewährleistung eines "effektiven Lärmschutz" sollen erweitert werden.
- Fluglärm soll reduziert und der Anteil lärmabhängiger Flughafenentgelte erhöht werden.
- Zum Schutz der Gesundheit soll zukünftig die gesamte Lärmsituation berücksichtigen werden. Die Einführung einer Gesamtlärbetrachtung steht unter einem Prüfvorbehalt.
- Die Luftbelastung soll weiter reduziert, um die menschliche Gesundheit und die Umwelt nachhaltig zu schützen. Unterstützt wird das Vorhaben der Europäischen Kommission, die EU-Luftqualitätsrichtlinie zu novellieren, um schrittweise neueste Standards zu erreichen. Ob mit den neuesten Standards die Empfehlungen der WHO verstanden wird, bleibt offen.
- Auf EU-Ebene soll sich für einen niedrigeren Schwefelgehalt von Kerosin einsetzen eingesetzt werden.

Das Thema soll auf der LK Sitzung im Januar 2025 nochmals auf die Tagesordnung gesetzt werden, zumal die Wahlprogramme bereits veröffentlicht sind.

TOP 4, Neuer Fluglärmbeauftragter der Verbands-Gemeinde Nieder-Olm

Der Verbandsgemeinderat Nieder-Olm hat einstimmig beschlossen, den Aufgabenbereich des bisherigen Fluglärmbeauftragten auf alle Formen des Verkehrslärms auszudehnen. Robert Zindler wurde zum neuen Beauftragten für Verkehrslärm ernannt und tritt sein Amt am 9. Dezember an, während die Amtszeit des bisherigen Beauftragten Bernd-Olaf Hagedorn am 8. Dezember endet.

TOP 5, Leserbriefe, Nutzung sozialer Medien

Trotz negativer Erfahrungen werden alle LK Mitglieder weiter ermuntert Leserbriefe zu schreiben.



Joachim Alt sprach die Nutzung sozialer Medien als moderne Kommunikationsplattform für unsere Belange an. Über unsere üblichen Veranstaltungen sind jüngere Menschen nicht mehr attraktiv anzusprechen. Beispielsweise könnten so Informationen über Immissionsbelastungen verbreitet und Sorgen über mögliche Gesundheitsgefahren auch am Arbeitsplatz einfacher geäußert und ausgetauscht werden. Das Thema sollte in den nächsten LK-Sitzungen weiter vertieft werden.

gez. Schmidt