



15. Mai 2025

Ergebnisniederschrift der Sitzung vom 8.05.2025

Dauer: 19:30 Uhr bis 20:45 Uhr

Teilnehmer: Joachim Alt, Bettina Appelt, Roland Beckhaus, Hannelore Feicht (Moderation), Karl-Heinz Hook, Stefan Indra, Walter Nepelius, Hartmut Rencker, Gerd Schmidt (Protokoll), Wolfgang Schwämmlein

TOP 1, Termine

Deutschen Lufthansa, Die Hauptversammlung hat am 6. Mai 2025 online stattgefunden

BVF, 14.05.2025 Zentrale online Veranstaltung zum Tag gegen Lärm 2025

DFLD Vorstandssitzung am 16.05.2025

IKUL, Mitgliederversammlung am 20. Mai 2025 um 19:30 Uhr im INNdependence, Gleiwitzer Straße 4

Erste Mommenheimer Klimawoche vom 7. – 14. Juni 2025 (siehe TOP 4)

TOP 2, Klagemöglichkeiten

Weiter erörtert wurde die Klagemöglichkeit wg. des Verstoßes gegen Gesundheits-, Umwelt- und Klimaschutzregelungen. Klagegegner wäre die Bundesregierung und beklagt werden sollten die unzureichenden bis fehlerhaften Regelungen zum Gesundheits- und Klimaschutz. Über die in TOP 2 der letzten LK-Sitzung am 10.04.2025 genannten Eckpunkte brachte die Diskussion keine weiteren Erkenntnisse.

Das Thema soll in den nächsten LK Sitzungen immer wieder aufgegriffen werden. Dabei sollen Möglichkeiten diskutiert werden, wie große und einflussreiche NGOs, z.B. DUH, BUND, VCD, BVF usw., angesprochen werden können, um sie für unsere Themen zu interessieren.

In diesem Zusammenhang wurde über den Kooperationswunsch des Freisinger Bürgervereins mit der Deutschen Allianz Klimawandel und Gesundheit -KLUG- berichtet. KLUG ist ein in Berlin ansässiger Verein, dem ca. 80 Umwelt-, Klima- und Gesundheits-NGOs angeschlossen sind. Der Freisinger Bürgerverein verspricht sich über diese Kooperation mehr Einfluss auf die Berliner Politik.

Weiterhin sieht die LK über den Arbeitsschutz/Gesundheitsschutz der Flughafenmitarbeiter eine geeignete Möglichkeit, um auf die Gesundheitsgefahren durch UFP-Exposition öffentlich aufmerksam zu machen:

Bei der Verbrennung von schwefelhaltigem Kerosin in Flugzeugtriebwerken entstehen Ultrafeinstäube. Die gemessenen hohen Ultrafeinstaubimmissionen an Flughäfen und in deren Umgebung sind nachweislich (abgeschlossenes Projekt des Umweltbundesamtes) auf den Flugbetrieb einschließlich der Roll-, Park- und Prüfvorgänge zurückzuführen. Ultrafeinstäube stehen in Verdacht erheblich gesundheitsschädlich zu sein. Hauptsächlich sind die Personen betroffen, die am meisten Ultrafeinstäuben ausgesetzt sind. In der Regel sind das die Arbeitnehmer an Flughäfen, die auf dem Flughafengelände ungeschützt den Triebwerksabgasen ausgesetzt sind. Das sind u.a. die auf dem Flughafenvorfeld Beschäftigten aber auch die Mitarbeiter*innen der Feuerwehren und des Sicherheitspersonals des Flughafens. Über die Höhe der Belastungen konnte bislang keine Aussagen gemacht werden. Das hat sich geändert. Der Bürgerverein Freising konnte am Franz-

Josef-Strauß Flughafen München am Terminal 1 Ultrafeinstaub-Immissionen messen. Dokumentiert wurden 115 000 Partikel/cm³. Das entspricht dem 38- bis 57-fachen der Grundbelastung (ohne Exposition durch Triebwerksabgase) von 2000 bis 3000 Partikel/cm³. Am Frankfurter Flughafen mit seinem deutlich höheren Verkehrsaufkommen, wird die Belastung zumindest ähnlich aussehen. Vor diesem Hintergrund sollten sich die für den Arbeitsschutz zuständigen Arbeitgeber Gedanken über den Gesundheitsschutz ihrer Mitarbeiter*innen machen. Die Flughäfen Schiphol und Kopenhagen haben durch Schutzvorkehrungen für ihre Vorfeldmitarbeiter und Feuerwehrleute bereits Fakten geschaffen.

Die Arbeits- und Gesundheitsschutz Verantwortlichen von Fraport sollten gezielt von uns angesprochen werden. Hartmut Rencker will bis zur nächsten LK-Sitzung versuchen, Details der Arbeitsschutzorganisation von Fraport herauszufinden.

Joachim Alt will in einer der nächsten LK-Sitzungen über die UFP Exposition der Flughafenfeuerwehreute referieren. Dazu soll der neue Verkehrslärmbeauftragten der Verbandsgemeinde Nieder-Olm, Robert Zindler, eingeladen werden. Vorab will Joachim Alt jedoch mit Bernd-Olaf Hagedorn, ehemals Fluglärmbeauftragter der Verbandsgemeinde Nieder-Olm, telefonieren und klären, wie er zu dieser Einladung steht. Siehe hierzu TOP 5 des Protokolls vom 10.04.2025.

TOP 3, Erhöhte Fluglärmbelastung durch ausgefahrene Fahrwerke beim Landeanflug

Warum sperrt sich die Mainzer Umweltdezernentin Steinkrüger gegen eine Fluglärmentlastung der Mainzer Bürger*innen?

Beim Ostbetrieb-Anflug auf Fraport passieren viele (2 von 10 bis 9 von 10) Flugzeuge Mainz mit bereits ausgefahrenem Fahrwerk. Völlig unnötig, da die Fahrwerke erst ab einer Höhe von 2000 ft oder weniger, das wäre in etwa über Rüsselsheim, ausgefahren werden sollten. Luftverwirbelungen an den Fahrwerken und erhöhte Triebwerksleistung zur Kompensierung des zusätzlichen Luftwiderstandes führen zu deutlich höheren Schallpegeln am Boden. Die Flugzeuge sind hörbar lauter. Die untenstehenden Messungen bestätigen die Wahrnehmung und belegen eine Mehrbelastung von 5 bis 6 db(A).

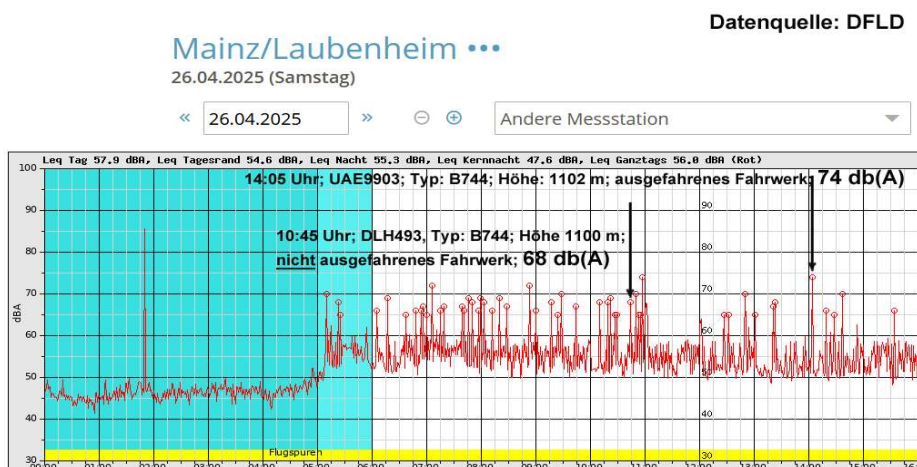


Bild 1: Beim Überflug über die kalibrierte Lärmmessstation Mainz-Laubenheim*** liegt der Schallpegel des Flugzeugtyps B744 mit ausgefahrenem Fahrwerk um 6 db(A) höher als bei einer B744 ohne ausgefahrenem Fahwerk.



Datenquelle: DFLD

27.04.2025



Andere Messstation

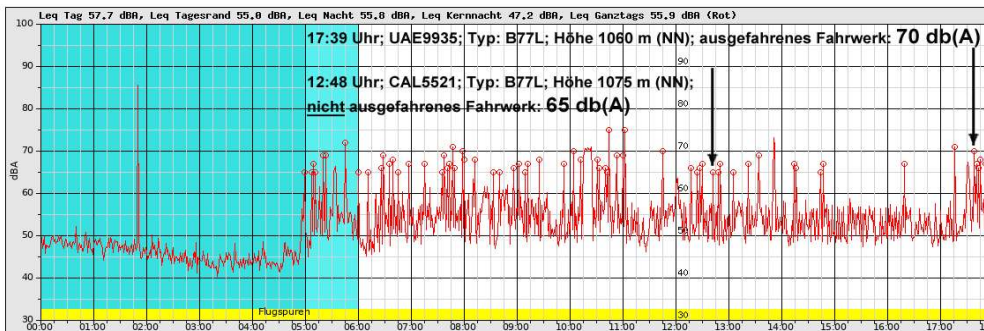


Bild 2: Beim Überflug über die kalibrierte Lärmmessstation Mainz-Laubenheim*** liegt der Schallpegel des Flugzeugtyps B77L mit ausgefahrenem Fahrwerk um 5 db(A) höher als bei einer B77L ohne ausgefahrenem Fahwerk.

Diese höheren Verlärmungen sind erhebliche -und vor allem unnötige- Mehrbelastungen der Mainzer Bürger*innen. Unnötig deshalb, weil sie die Piloten durch späteres Ausfahren der Fahrwerke einfach vermeiden können (siehe § 29b Luftverkehrsgesetz). Das spätere Ausfahren der Fahrwerke würde zudem Kerosin einsparen und Schadstoffemissionen verringern.

Beim Anflug auf den Frankfurter Flughafen FRA (ICAO-Code: EDDF) entscheidet der Pilot darüber, wann er das Fahrwerk ausfährt. EDDF-Informationen über das Ausfahren der Fahrwerke beim Landeanflug auf FRA gibt es nicht. Das sieht bei den Flughäfen Düsseldorf (EDDL) und Köln-Bonn (EDDK) ganz anders aus. Seit 2022 enthält das Luffahrthandbuch Deutschland der Deutschen Flugsicherung -DFS- für diese beiden Flughäfen Empfehlungen für das Ausfahren der Fahrwerke. Empfehlungen, an die sich nach Auskunft von Flugkapitänen, die Piloten auch gerne halten.

Für ankommende Luftfahrzeuge des Düsseldorfer Flughafens (EDDL) lautet der Eintrag ins Luftfahrthandbuch¹:

„Wenn möglich soll das Fahrwerk erst nach dem Passieren von 2000 ft MSL ausgefahren werden.“

Für den ankommenden Verkehr am Flughafen Köln/Bonn (EDDK) wird empfohlen²:

„Sofern von der Flugverkehrskontrolle nicht anders angeordnet, ... sollen Piloten das Fahrwerk in 2000 ft GND oder darunter ausfahren....“

¹ Luftfahrthandbuch Deutschland, AIP Germany, AD 2 EDDL 1-23, 21. April 2022

„2. Ankommende Luftfahrzeuge

Wenn möglich soll das Fahrwerk erst nach dem Passieren von 2000 ft MSL ausgefahren werden.“

2 Luftfahrthandbuch Deutschland, AIP Germany, AD 2 EDDK 1-21, 29. Dezember 2022

„2. Ankommender Verkehr

...Sofern von der Flugverkehrskontrolle nicht anders angeordnet, sollen Piloten

...das Fahrwerk in 2000 ft GND oder darunter ausfahren.

...unter FL 70 einen möglichst leisen kontinuierlichen Sinkflug ohne Levelsegment durchführen.“



Für den Frankfurter Flughafen wäre ein entsprechender Eintrag in das Luftfahrthandbuch Deutschland der DFS dringend geboten. Im Interesse des Lärmschutzes der Mainzer Bürger*innen muss der Abschnitt EDDF im Handbuch schnellstens ergänzt werden. Die Fluglärmkommission Frankfurt -FLK- ist die richtige Stelle, um die Ergänzung im Luftfahrthandbuch zu fordern.

Einen entsprechenden Beschlussantrag sollte die Mainzer Umweltministerin Janina Steinkrüger, die Mitglied und stellvertretende Vorsitzende der FLK ist, stellen. Das hätte sie schon längst tun können, denn sie ist über den Sachverhalt und die Forderung nach Ergänzung des Luftfahrthandbuchs sehr wohl informiert. Problemlos hätte sie einen Antrag auf Ergänzung der Eintragung „1.2 Anflüge“ am Frankfurter Flughafen im Luftfahrthandbuch stellen können.

Die Mainzer Umweltdezernentin Steinkrüger macht es jedoch nicht. Warum sie sich gegen eine Verbesserung des Fluglärmschutzes der Mainzer Bürger*innen stellt, ist nicht bekannt.

Bevor die Umweltdezernentin nach den Gründen ihrer Untätigkeit befragt wird, sollte sie erneut angeschrieben und nochmals um Antragstellung in der FLK gebeten werden.

Die LK wird die Umweltdezernentin anschreiben. Joachim Alt, Tobias Hoffmann und Gerd Schmidt werden den Brief unterschreiben.

TOP 4, Erste Mommenheimer Klimawoche

Roland Beckhaus berichtete über die 1. Mommenheimer Klimawoche vom 7. – 14. Juni 2025. Die Initiative gegen Fluglärm in Rheinhessen wird mit einem Stand vertreten sein. Er bittet um Informationsmaterial zum Auslegen am Stand.

Veranstalter sind

Dr. Verena Gall, Fachärztin für Innere und Allgemeinmedizin, Geriatrie, Notfallmedizin, Akupunktur und Lehrbeauftragte des Zentrums für Geriatrie und Allgemeinmedizin der Johannes Gutenberg-Universität Mainz

und Markus Gall.

Die Auftaktveranstaltung findet am 7. Juni 2025 mit Presse und mit geladenen Gästen statt. Eine Kontaktaufnahme kann über die E-Mail-Adresse erfolgen: [Mommenheimer klimawoche@gmx.de](mailto:Mommenheimer_klimawoche@gmx.de)

gez.

Schmidt