



Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim (BIFR)

Mitglied im Bündnis der Bürgerinitiativen (BBI)
"Kein Flughafenausbau - Für ein Nachtflugverbot von 22 - 6 Uhr"
und im Netzwerk "Stay Grounded"



Grafik



12.09.2024

Aktiver Schallschutz am Ende

Am 06.09. teilte das [Forum Flughafen und Region](#) per [Pressemitteilung](#) mit, dass das 2018 beschlossene [Maßnahmeprogramm Aktiver Schallschutz](#) "weitgehend abgearbeitet" sei. FFR-Vorstandsmitglied Quilling durfte in der Pressekonferenz verkünden: "Mit der Umsetzung des Maßnahmenprogramms wurde ein wichtiger Beitrag zur Reduzierung der Lärmbelastung in der Region geleistet", aber mehr Details gibt es nicht.

Die angebliche "Reduzierung der Lärmbelastung", die sich ja in einer "Abnahme der Indexwerte" des "Frankfurter Fluglärmindex" FFI 2.0 widerspiegeln sollte (denn dafür [wurde er ursprünglich gemacht](#)), lässt sich nicht nachvollziehen, da der zuletzt [für das Jahr 2019](#) berechnet (bzw. veröffentlicht) wurde. Natürlich war schon 2018 klar, dass die Aussage, "dass es in der Region leiser wird", eine Lüge war, und inwieweit die [Lärmverschiebungen](#), die durch das Maßnahmenprogramm oder [andere Effekte](#) bewirkt wurden, die Zahl der Hochbelasteten verändert haben, lässt sich kaum nachvollziehen. Dennoch waren diese Verschiebe-Maßnahmen so etwas wie die Höhepunkte dieses Maßnahmenprogramms, denn sie wurden immerhin, wenn auch mit massiven Problemen, umgesetzt und haben Wirkungen erzielt, auch wenn deren Bilanz für viele negativ ist. Die "Maßnahme" aber, derentwegen die Pressekonferenz zum jetzigen Zeitpunkt durchgeführt wurde, kann man nur als komplette Bauchlandung bezeichnen.

Mitgeteilt wurde da nämlich auch, dass "die Untersuchung von Startverfahren ... in der heutigen Sitzung des Konvents des FFR vorgestellt" wurde, und der Versuch, "mittels Berechnungen herauszufinden, welches Startverfahren für die Umgebung des Frankfurter Flughafens das insgesamt lärmgünstigere ist", lieferte demnach das gewünschte Resultat:

Im Ergebnis zeigen die Auswertungen und Berechnungen der Untersuchung kein Anzeichen dafür, dass das Steilstartverfahren substanziell und in der Fläche einen entscheidenden Vorteil für den Standort Frankfurt bringen würde.

Zusätzlich stellt das FFR noch ein Gutachten, einen Endbericht und diverse Infografiken [zum Download bereit](#), mit denen diese Aussage untermauert werden soll. Hintergründe dazu werden nicht mitgeteilt. Schon bei der [Vorstellung der Maßnahme](#) 2018 wurde so getan, als solle ganz wertneutral untersucht werden, welches Startverfahren lärmtechnisch für die Region am günstigsten ist. Die Vorgeschichte dieser Diskussion reicht allerdings deutlich weiter zurück.

Bereits im ersten Maßnahmenprogramm Aktiver Schallschutz des FFR 2010 gab es eine Maßnahme [Vertikale Optimierung von Abflugverfahren](#), von der es hiess: *"Diese Maßnahme zielt darauf ab, dass Flugzeuge nach dem Start schneller an Höhe gewinnen und sich somit der Abstand zwischen Lärmquelle und Boden schneller erhöht"*. Damals hatte niemand Zweifel daran, dass steilere Starts zu einer geringeren Lärmbelastung im Umfeld führen würden.

Das änderte sich erst, als Lufthansa Anfang 2013 begann, ein neues Abflugverfahren ("Flachstart-Verfahren") anzuwenden, mit dem Treibstoff eingespart werden sollte, angeblich ohne die Lärmbelastung wesentlich zu verändern. Wir haben ganz unten in unserem Archiv zwei Kommentare gefunden, die das [damalige Vorgehen der Lufthansa](#) und das [geplante Monitoring](#) beschreiben. Unsere sonstigen Beiträge aus dieser Zeit finden sich [hier](#).

Das FFR war schnell zu Diensten, machte aus dem veränderten Verfahren eine Schallschutz-Maßnahme namens [Cutback Lufthansa](#) und monitorte ein Jahr lang - ohne belastbare [Ergebnisse](#). Das nahm Lufthansa als Freibrief, das Verfahren weiter fortzuführen.

Das in der Maßnahme 2018 beauftragte Gutachten *"Untersuchung des Startverfahrens am Flughafen Frankfurt"* wurde dem Auftraggeber UNH/FFR im Februar 2022 übermittelt, aber es dauerte noch zwei-einhalb Jahre, bis daraus der Endbericht des "Expertengremiums Aktiver Schallschutz" (ExpASS) wurde. Er enthält noch mehr Rechenübungen und viele bunte Bildchen, die belegen sollen, dass im Grunde sogar das Flachstartverfahren leiser ist als die früher praktizierten Verfahren.

Es gibt eine Menge Gründe, warum das nicht glaubhaft ist. Einige davon nennt der Endbericht selbst.

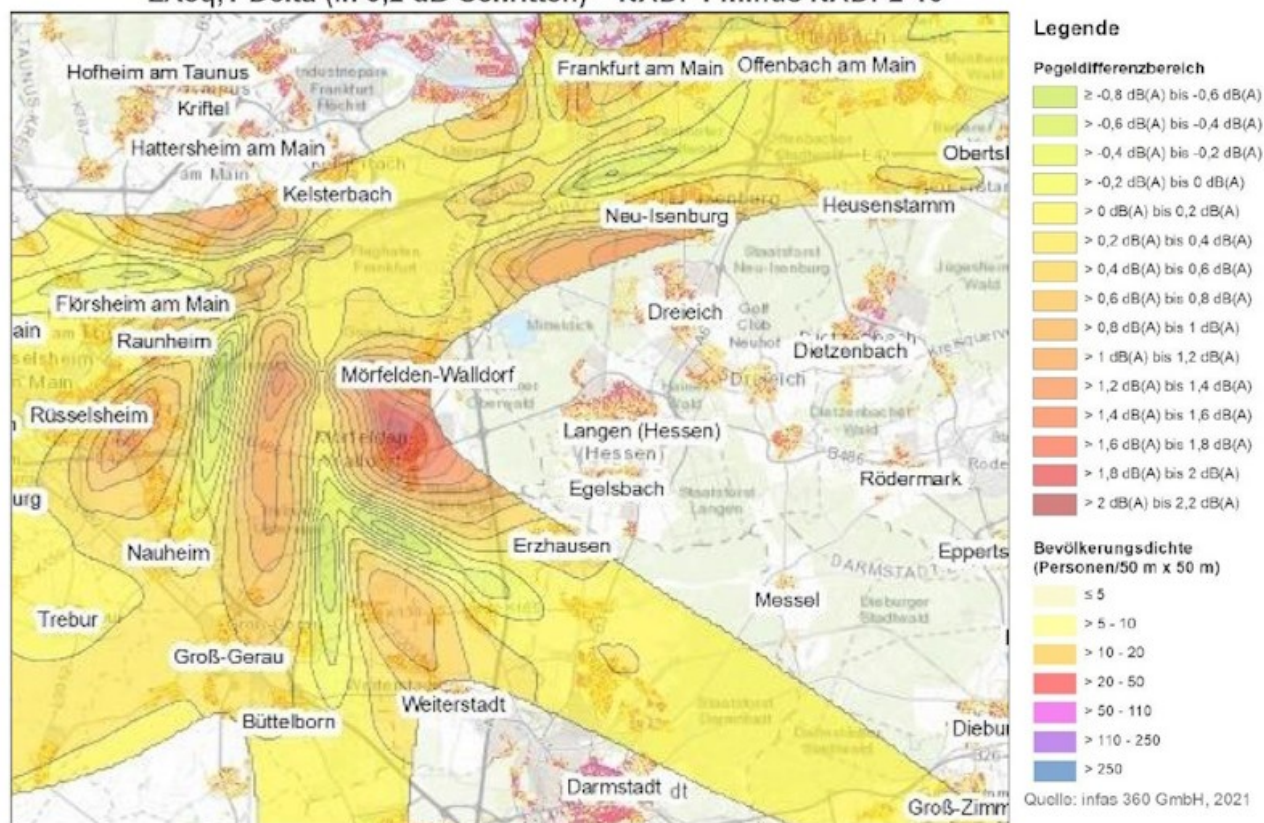
So wird in der Zusammenfassung ausgeführt: *"Das Vorgehen entspricht ... dem bestmöglichen, mit begrenzten Ressourcen leistbaren."* Schon die Präsentation des Berichts, der trotz der langen Bearbeitungszeit eine Vielzahl von Fehlern, Unsauberkeiten, unklaren Formulierungen, Verwechslungen usw. enthält, zeigt, dass die Ressourcen sehr begrenzt gewesen sein müssen. Schlimmer ist allerdings, dass sich das offenkundig auch drastisch auf die gewählten Methoden ausgewirkt hat. Das geht soweit, dass *"das Vorgehen einigen Einschränkungen"* unterlag, die dazu führen, *"dass eine Übertragbarkeit auf die Realität nicht automatisch als gegeben angenommen werden kann"*.

Dass die Behauptungen in der Präsentation dieses Berichts mit der Realität nicht viel zu tun haben, liegt allerdings nicht nur daran.

Tatsächlich beruht die Aussage über die Vorteilhaftigkeit des Flachstartverfahrens noch auf einem weiteren Interpretationsschritt, der nur als bewusste Irreführung bezeichnet werden kann. Auf Basis der im Gutachten berechneten Unterschiede in den Parametern L_{max}, dem Maximalpegel, und SEL (Sound Exposure Level, der die Dauer des Geräuschs berücksichtigt) konstruiert der ExpASS-Bericht sog. Szenarien, mit denen auch ein Dauerschallpegel für die "6 verkehrsreichsten Monate" abgeschätzt wird, und daraus werden mit den Methoden des FFI 2.0 Indexpunkte für die Gesamtregion berechnet, die dann um wenige Prozent bessere Werte für das Flachstartverfahren liefern.

Der üble Trick dabei: während die "Footprints", die nur für die Startbahn West berechnet wurden, noch sehr deutlich zeigen, dass das Steilstartverfahren die besonders belasteten Kommunen (an der Startbahn West also Büttelborn mit den Ortsteilen Klein-Gerau und Worfelden) etwas entlastet, und auch in den (bestenfalls grob abgeschätzten) Dauerschallpegel-Vergleichen Entlastungen an der Spitze der Startbahn West und auch am Beginn der Südumfliegung sichtbar sind (s. nachstehende Karte), ergeben die Indexpunkte für die Gesamtregion aufgrund geringfügiger Entlastungen in niedrigen Pegelbereichen wegen der dort hohen Bevölkerungszahlen einen Vorteil für die Flachstartverfahren.

Szenariobetrachtung 2019: Übertragung der veränderten Startprofile auf alle Flugzeugmuster

L_{Aeq,T}-Delta (in 0,2 dB-Schritten) – NADP1 minus NADP2-10

Tag, 06- 22 Uhr

Gemeinnützige Umwelthaus GmbH (ausgewählter Kartenausschnitt)

Vergleich der "äquivalenten Dauerschallpegel" zwischen Steilstart- (NADP1) und Flachstart-Verfahren (NADP2). Insgesamt sind die berechneten Unterschiede gering, aber dort, wo die Belastungen durch Starts am höchsten sind (Spitze der Startbahn West und Beginn Südumfliegung, hellgrüne Bereiche) bringt das Steilstart-Verfahren Entlastung, während in den etwas geringer belasteten Bereichen Zunahmen auftreten.

Die Lärmindex-Auswertung verschleiert dieses Ergebnis. Würden die Berechnungen die Realität halbwegs widerspiegeln, hätte bestenfalls Mörfelden Grund, für das Flachstart-Verfahren einzutreten.

Konkret sagt der Bericht: *"Die größten Abnahmen durch NADP2 über alle Gebiete hinweg finden in Frankfurt am Main, Mörfelden-Walldorf, Neu-Isenburg und Rüsselsheim statt."*

Da dort relativ viele Menschen wohnen, führen schon kleine Abnahmen zu einem relativ grossen Rückgang in der Zahl der "Hochbelasteten", die für den FFI relevant ist. Wenn gleichzeitig relativ wenige Menschen im Raunheimer Süden und den Ortsteilen Büttelborns, wo ohnehin schon viele Hochbelastete leben, noch ein bißchen höher belastet werden, wird das im Index kaum sichtbar.

Hier wird nicht nur erneut die Fragwürdigkeit der Methoden der Lärmbewertung des FFR deutlich, hier wird auch einmal mehr klar, wie sehr die Ergebnisse von den Wünschen von Lufthansa und Fraport abhängen. Einen Bericht vorzulegen, der im Grunde aussagt, "unsere Ergebnisse haben mit der Realität nichts zu tun, aber sie entsprechen den Wünschen unserer Auftraggeber, und damit ist gut", traut sich sonst kaum jemand, aber für diese Institution der Landesregierung wird das zunehmend normal. Dass dann eine Figur wie der FFR-Vorsitzende Wörner noch die Frechheit besitzt, sich zitieren zu lassen mit den Worten: *"Das Thema Startverfahren am Standort Frankfurt wird in der Arbeit des FFR weiterhin eine Rolle spielen. Das ExpASS wurde beauftragt zu prüfen, wie die Ergebnisse durch Messungen ergänzt werden können"*, obwohl er genau weiss, dass seit über 10 Jahren hätte gemessen

werden können und auch auswertbare Daten und bessere Methoden zur Berechnung (z.B. aus dem NORAH-Projekt) vorliegen, passt ins Bild.

Die Ankündigung, dass *"das Forum Flughafen und Region in den nächsten Wochen eine internationale Ausschreibung für eine „Potenzialstudie Aktiver Schallschutz“"* starten wird, die *"weitere realisierbare Potenziale des aktiven Schallschutzes für den Standort Frankfurt"* aufzeigen soll, *"um die Lärmbelastung der Betroffenen zu reduzieren"*, klingt vor diesem Hintergrund erst recht wie eine Bankrotterklärung.

Nach zwei "Maßnahmeprogrammen", die diesen Namen kaum verdienten, fällt ihnen offensichtlich absolut nichts mehr ein, womit sie noch Aktivität vortäuschen könnten. Vielleicht sollten sich die BIs für diese Studie bewerben, um genauer erforschen zu können, welche Lärmwirkungen ihre Kernforderungen haben würden:

- **Nachtflugverbot in der gesetzlichen Nacht von 22 - 6 Uhr**
- **Reduzierung der Zahl der Flugbewegungen, minus 20% bis 2030.**

Einen wirksameren Schallschutz, der die Belästigung durch Fluglärm in der gesamten Region spürbar senkt und zugleich die Belastung durch Schadstoffe und die Klimaschäden reduziert, kann es wohl kaum geben. Das wissen wir natürlich auch ohne Studie, und wir wissen auch, dass es keine Alternativen dazu gibt. Um die Forderungen durchzusetzen, muss man allerdings nicht das FFR überzeugen, sondern eine neue Politik einführen, die den Schutz der Gesundheit und den Erhalt der natürlichen Lebensgrundlagen über die Profitinteressen der Fossilwirtschaft und der Luftfahrtindustrie stellt.

Quelle: www.bi-fluglaerm-raunheim.de, Aktuelles

Kontakt und v.i.S.d.P.:

Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim
Dr. Horst Bröhl-Kerner, Sprecher
Bahnhofstr. 47, 65479 Raunheim
Tel. +49 6142 22577
Mail hbk@bifr.de
Web www.bi-fluglaerm-raunheim.de