



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"



Neulich in der Frankfurter Fluglärmkommission :



08.12.2024

Die FLK lässt vom Fluglärm Hochbetroffene im Stich

Schon die [Pressemitteilung](#) der Fluglärmkommission zu ihrer Sitzung am 04. Dezember macht sehr deutlich, dass die Diskussion des [bereits im September](#) vorgestellten [ExpASS-Berichts](#) zur FFR-Schallschutz-Maßnahme "Untersuchung Startverfahren" den weitaus grössten Teil der Sitzung eingenommen hat. Die 'Frankfurter Rundschau' widmet ihren [Bericht](#) ausschliesslich diesem Thema.

Was ist passiert ?

Nach einer [Präsentation](#) der wesentlichen Berichtsinhalte durch das FFR konnten in einer [Stellungnahme der Gemeinde Büttelborn](#) und einer [Analyse](#) von Dr.-Ing. Bertold Fuld, der als Vertreter der 'Bundesvereinigung gegen Fluglärm' in der FLK sitzt, wesentliche Mängel und Schwachstellen sowohl in den Berechnungsmethoden als auch in der Art und Weise der Präsentation der Ergebnisse der ExpASS-Untersuchung aufgezeigt werden.

Das genügte allerdings nicht, um genügend Unterstützung für den Antrag der Gemeinde Büttelborn zu mobilisieren:

" Unter Berücksichtigung der rechtlichen Lage und vor allem zur Verbesserung der Fluglärmsituation aller vom Flachstartverfahren Hochbetroffenen am Flughafen Frankfurt und hier insbesondere im Büttelborner Ortsteil Klein Gerau, spricht sich die FLK dafür aus, die Anwendung von NADP1-10 zu empfehlen. "

"NADP1-10" ist das Steilstart-Verfahren, das die geringsten Auswirkungen auf seitlich der Flugroute liegende Gemeinden hat, aber vom ExpASS nicht berechnet wurde.

Statt dessen stimmte die Mehrheit der Anwesenden für die [Beschlussvorlage](#) des FLK-Vorstandes, die zunächst feststellt,

"dass die Kommission ... bisher keine Empfehlung für ein bestimmtes Startverfahren für den Flughafenstandort Frankfurt insgesamt abgegeben hat", sondern "sich vielmehr mehr-

fach ausdrücklich dafür ausgesprochen [hat], für die verschiedenen Abflugstrecken am Frankfurter Flughafen das jeweils lärmgünstigste Startverfahren zu ermitteln und festzuschreiben."

Anschliessend werden darin die FFR-Ergebnisse kurz zusammengefasst, Büttelborn gerüffelt für *"in Frageform vorgetragene Unterstellungen"* zur Arbeit von FFR und Öko-Institut und *"Ausführungen, die versuchen, die am Standort Frankfurt im Bundesgebiet einzigartige Fachexpertise des Expertengremiums Aktiver Schallschutz durch unbegründete Behauptungen und Unterstellungen zu diskreditieren"*, und dem FFR *"für die vorgelegten Berechnungen"* gedankt.

Zum Abschluss *"bittet die Kommission das FFR in Kooperation mit dem HLNUG in einem nächsten Schritt um eine Untersuchung der möglichen Unterschiede von Schallpegeln, insbesondere Maximalpegel, je nach Startverfahren an Lärmmessstationen"*. Auch soll festgestellt werden, *"wie aus Flugspuren mit hinreichender Wahrscheinlichkeit auf das in einem einzelnen Flug tatsächlich genutzte Abflugverfahren geschlossen werden kann"* und die *"aufgeworfenen fachlichen Fragestellungen zu den vorliegenden Berechnungen (inklusive der Frage einer Nachberechnung des Startverfahrens NADP1-10)"* geprüft werden.

Was bedeutet das ?

Letzteres bedeutet zumindest die Anerkennung, dass die Kritiker*innen des FFR-Berichts berechnete Fragen aufgeworfen haben und das Thema damit keineswegs erledigt ist. Umso bemerkenswerter ist es, dass die Vorstandsvorlage eine zwar eindeutige, aber keineswegs eine überwältigende Mehrheit bekommen hat und neben etlichen Enthaltungen auch Nein-Stimmen abgegeben wurden. Das deutet darauf hin, dass über Büttelborn hinaus auch andere mit den FFR-Ergebnissen nicht glücklich sind.

Insofern ist es eigentlich kein schlechtes Ergebnis, wenn das Ziel lautet, für jede Abflugroute *"das jeweils lärmgünstigste Startverfahren zu ermitteln und festzuschreiben"* und dafür weitere Untersuchungen stattfinden sollen. Trotzdem gibt es genügend Gründe für **schwerwiegende Bedenken**. Da ist zu allererst die Bewertung der Situation in Klein-Gerau und Worfelden. Dort zeigen Messungen nicht nur des unabhängigen Deutschen Fluglärmdienstes, sondern auch an den Meßstationen des UNH/FFR, dass dort extrem belastende, laute Einzelschall-Ereignisse, mit ziemlicher Sicherheit bewirkt durch flach startende, schwere Maschinen, auftreten. Auch die Berechnungen zeigen dort eine (geringfügig) höhere Belastung durch die untersuchten Flachstart-Verfahren, die nur weiter seitwärts der Flugroute bei niedrigeren Schallpegeln Vorteile aufweisen. Nach den bisherigen Kriterien der FLK, nach denen Hochbelastete prioritär geschützt und entlastet werden müssten, müsste allein daraus eine Forderung nach einer **Aussetzung der Flachstartverfahren** folgen, zumindest solange, bis die Verhältnisse eindeutig geklärt sind.

Der FLK-Beschluss führt dagegen zu einem *"Weiter wie bisher"* und damit einer Fortsetzung der hohen Belastungen, wobei noch völlig unklar ist, wann neue Ergebnisse vorliegen. Sollte das so durchgehen und sich in anderen Fragen wiederholen, müssten alle, die vom Fluglärm hoch betroffen sind, befürchten, künftig ebenfalls weniger Unterstützung zu finden.

Auch muss man sich fragen, was es bedeutet, wenn das FFR nach Wiederaufgreifen eines fünf Jahre alten Themas weitere fünf Jahre braucht, um äusserst grobe und allseits als mangelhaft bewertete *"Abschätzungen"* für Lärmbelastungen durch bestimmte Flüge vorzulegen und die FLK sich genötigt sieht zu fordern, Verfahren zu entwickeln, *"wie aus Flugspuren ... auf das ... tatsächlich genutzte Abflugverfahren geschlossen werden kann"*.

Immerhin war es vor mehr als zehn Jahren im NORAH-Projekt möglich, eine [Akustikdatenbank](#) einzurichten, in der der *"Fluglärm der zurückliegenden 18 Jahre mit Radardaten rekonstruiert"* wurde (1996-2014), wobei ein Verfahren genutzt wurde, *"das die Flugbahnen einzelner Flüge, die durch das Radar der Flugsicherung aufgezeichnet werden, einzeln verarbeiten kann"*. [Im Detail](#) bedeutet das: *"Den Berechnungen zugrunde gelegt wurden die realen Flugdaten für An- und Abflüge aufgrund der vorhan-*

denen Radar-Daten (3 Raumkoordinaten und Geschwindigkeit) und des für jeden Flug gemeldeten Abfluggewichts." Das ist mehr als genug, um das verwendete Abflugverfahren zu identifizieren.

Ist das damalige Verfahren aus heutiger Sicht selbst für "Abschätzungen" untauglich? Wenn das so wäre, müsste man auch einen Großteil der NORAH-Ergebnisse in die Tonne treten, die im Wesentlichen auf diesen Daten beruhen.

Oder liegt es etwa daran, dass vor zehn Jahren noch ausreichend Personal und Rechenzeit zur Verfügung standen, während heute im Zeitalter der Krisen- und Kriegs-Haushalte bestenfalls noch Berechnungen möglich sind, die ein Praktikant mit einem Tablet durchführen kann, wie jüngste Bemerkungen zum [Schallschutz](#) und zum [Landeshaushalt](#) befürchten lassen?

Wenn Letzteres der Fall wäre, bekäme auch der Büttelborner Einwand gegen ein weiteres Monitoring, wonach "der Zeitaufwand dafür ... nicht abschätzbar" ist, ganz neues Gewicht. Sollten z.B. die Messungen zur Bewertung der verschiedenen Startverfahren an allen relevanten Punkten nacheinander mit einer einzigen Meßstation abgearbeitet werden, könnte Lufthansa wahrscheinlich noch ein weiteres Jahrzehnt Flachstarts fliegen, bevor belastbare Ergebnisse vorliegen.

Was ist zu tun ?

Die FLK ist keine Institution zur Wahrheitsfindung, sondern ein Gremium, in dem **Interessenskonflikte zwischen gegensätzlichen Gruppen** (Luftverkehrswirtschaft, Flughafen-Eigner, Kommunen, Betroffene usw.) ausgetragen werden - wie im sonstigen Geschäftsleben auch z.T. mit harten Bandagen.

Fairness, Ehrlichkeit und Vernunft sind erwünscht, aber nicht immer gegeben.

Zugleich soll und muss die FLK nach aussen halbwegs geschlossen auftreten, denn in Zeiten wie den aktuellen sind nervige Störenfriede, die sich um wirtschaftlich irrelevante Dinge wie Lärm- und Gesundheitsschutz kümmern, schnell Ziel von massiven Einschränkungen oder gar von Abschaffung bedroht. In diesem Spannungsfeld müssen insbesondere die wirtschaftlich schwachen Akteure wie die von Fluglärm und Schadstoff-Belastung betroffene Bevölkerung und ihre Interessensvertreter*innen genau überlegen, welche Prioritäten sie setzen wollen.

Will man den jetzigen FLK-Beschluss nutzen, um in den kommenden Sitzungen nicht nur den Vorstand zu ärgern und dann in Schönheit (bzw. im Wissen um die besseren Argumente) zu sterben, sondern spürbare Verbesserungen für die hochbelasteten Menschen durchzusetzen, muss man anknüpfend an die Forderung, für jede Abflugroute das lärmgünstigste Verfahren durchzusetzen, möglichst **alle davon Betroffenen für ein gemeinsames Vorgehen gewinnen**.

Das könnte so aussehen, dass einerseits an allen Abflugrouten umgehend **die notwendigen Meßstellen identifiziert** werden, die für die Bewertung verschiedener Verfahren gebraucht werden, und daraus ein zeitlich klar strukturiertes Meß-Programm aufgelegt wird, das in angemessener Zeit Ergebnisse produzieren kann. Andererseits müssten **die Mängel der vorliegenden Berechnungen beseitigt und fehlende Berechnungen ergänzt** werden.

Zeitgleich wäre darauf zu drängen, dass überall da, wo vorhandene Messungen auf unzumutbare Belastungen hindeuten, die verursachenden **Verfahren so lange ausgesetzt** werden, bis optimale Verfahren identifiziert und durchgesetzt sind (das würde einen gewissen zeitlichen Druck für alle erzeugen).

Ein solches Programm, das für alle (potentiell) Betroffenen gleiche Bedingungen formuliert, hätte unter Umständen eine Chance, durch geschickte Lobbyarbeit in der FLK und insbesondere unter den betroffenen Kommunen mehrheitsfähig zu werden. Inwieweit dann auch noch die dafür notwendigen Mittel mobilisiert werden können, bleibt abzuwarten.

Die besseren fachlichen Argumente zu haben, ist in solchen Konflikten immer eine notwendige, aber leider in den meistens Fällen keine hinreichende Voraussetzung, sich durchsetzen zu können. Wenn berechtigte Forderungen gegen bestehende Strukturen durchgesetzt werden sollen, braucht es immer noch ein paar überzeugende Argumente und ein paar Verbündete mehr.

Die Gegenseite weiss natürlich, dass Koalitionen, die sich in einem Punkt zur Durchsetzung eines

gemeinsamen Interesses zusammenfinden, leicht zu sprengen sind, wenn man andere Punkte, in denen gegensätzliche Interessen bestehen, in den Vordergrund rücken kann. Wer sich darauf einlässt, zur Verteidigung hehrer Prinzipien über jedes Stöckchen zu springen, das in solchen Auseinandersetzungen hingehalten wird, hat schon verloren.

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