



Stellungnahme zum

LÄRMAKTIONSPLAN HESSEN  
(4. Runde) - ENTWURF  
Teilplan Verkehrsflughafen Frankfurt/Main



24. Juni 2024

4. Runde, 2. Öffentlichkeitsbeteiligung, August 2024

## **Stellungnahme**

der Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim  
im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans  
für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main – 4. Runde.

## **Vorbemerkungen**

*Da unsere Stellungnahme im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung de facto nicht berücksichtigt wurde, ist der Text der vorliegenden Stellungnahme gegenüber der ersten Version in weiten Teilen unverändert.*

*Veränderungen und Ergänzungen sind durch kursive Schrift gekennzeichnet.*

Die zur Verfügung gestellten Materialien sind unzureichend. Auf den Webseiten des RP Darmstadt sind lediglich Hinweise auf die Lärmkartierung im „Lärmviewer Hessen“ zu finden.

*Belasteten-Zahlen finden sich lediglich in einer Tabelle auf der Webseite des HLNUG in einer Darstellung pro Gemeinde, die in keiner Weise ausreicht, um die spezifische Belastung einer Gemeinde oder Bevölkerungsgruppe oder deren potentielle Entlastung durch vorgeschlagene Maßnahmen beurteilen zu können.*

## **Rechtliche Grundlagen**

*Der vorgelegte Entwurf ist eine kaum veränderte Fortschreibung des derzeit gültigen Lärmaktionsplans, der laut Kritik der EU-Kommission an der bisherigen Lärmaktionsplanung absolut unzureichend und nicht geeignet ist, die auf EU-Ebene beschlossenen Lärminderungsziele zu erreichen.*

***Wir fordern daher, den Entwurf zurückzuziehen und einen neuen auszuarbeiten, der den unionsrechtlichen Anforderungen entspricht und u.a. auch die von uns in der vorliegenden und in früheren Stellungnahmen vorgetragenen Forderungen neu bewertet.***

*Ersatzweise fordern wir, dass die nachfolgenden Erwägungen und Forderungen noch in dem vorgelegten Entwurf berücksichtigt werden.*

*In diesem Zusammenhang weisen wir darauf hin, dass die im Text des Aufrufs zur Beteiligung versteckt am unteren Ende getroffene Aussage:*

*„Neue, bisher nicht aufgezeigte Maßnahmenvorschläge sind nicht Gegenstand dieser Öffentlichkeitsbeteiligung. Diese können erst in der 5. Runde der Lärmaktionsplanung, ab 2027, bearbeitet werden.“*

*keinerlei Rechtsgrundlage hat, Sinn und Absicht der Lärmaktionsplanung in grober Weise widerspricht und keinesfalls zur Anwendung kommen darf.*

## **Analyse der Lärmsituation**

Die bisher vorliegende Analyse der Ist-Situation ist, wie bereits ausgeführt, für den Zweck einer Identifizierung von Möglichkeiten der Lärminderung und der Quantifizierung ihrer möglichen Wirkungen nicht ausreichend. Neben dem Fehlen detaillierter Belastetenzahlen reicht auch die alleinige Betrachtung von Jahresmitteln des äquivalenten Dauerschallpegels für den Gesamttag und die Nacht für die Beurteilung der spezifischen Wirkungen von Fluglärm nicht aus.

Dringend erforderlich ist eine Differenzierung der Lärmbelastung in Abhängigkeit von der Betriebsrichtung sowie eine Betrachtung der Zahl der Lärmereignisse sowie der erreichten Maximalpegel. Nur daraus lassen sich letztendlich Kriterien ableiten, nach denen die möglichen Lärminderungsmaßnahmen priorisiert werden können.

Dies gilt insbesondere für die Situation in Raunheim, das im Nahbereich des Flughafens liegt. Zwar ist das gesamte Stadtgebiet sowohl vom Anfluglärm bei Betriebsrichtung 07 betroffen, als auch von Abflügen über das Parallelbahnsystem bei Betriebsrichtung 25. Jedoch ist die Belastung bei Betriebsrichtung 07 für die große Mehrheit der Betroffenen größer, so dass Maßnahmen, die zu einem verminderten Einsatz dieser Betriebsrichtung führen, entlastende Wirkung haben. Dies wird jedoch in der derzeitigen Darstellung kaum sichtbar.

Ebenso spielen Zahl und Zeitpunkt von Einzelereignissen eine Rolle, da z.B. nach der Reduzierung der Landungen auf der Centerbahn der darunter liegende Bereich als entlastet gilt, durch die intensive Nutzung der Bahn in den Nachtrandstunden und für Ausnahmegenehmigungen in der Kernnacht aber eine spezifische Belastungssituation besteht, die ebenfalls nicht sichtbar wird.

***Wir fordern daher, dass die Analyse der vorhandenen Lärmsituation bezüglich der Betriebsrichtung, der Tageszeiten und der Zahl und Maximalpegel der Lärmereignisse differenziert wird.***

## **Lärmmindernde Maßnahmen**

Da Raunheim im Nahbereich des Flughafens liegt, führt praktisch jedes Flugereignis, das im Westen abgewickelt wird, unabhängig von Flugzeugtyp, Flugverfahren und Flugrouten zu erheblichen Belästigungen und Beeinträchtigungen durch Lärm. Daher kann eine grundsätzliche Verbesserung der Lärmsituation in Raunheim nur erreicht werden, wenn die Zahl der Flugbewegungen, und damit die der Lärmereignisse, eingeschränkt wird.

Dies gilt insbesondere nachts, wo die medizinisch begründeten Einschränkungen, die für alle anderen Lärmquellen auch allgemein akzeptiert sind, auch für den Fluglärm durchgesetzt werden müssen.

***Grundsätzlich unverzichtbare Maßnahmen zur Erreichung eines akzeptablen Lärmniveaus sind daher:***

- ***Ausweitung des Nachtflugverbots auf die gesetzliche Nacht von 22 – 6 Uhr***
- ***Reduzierung der Zahl der Flugbewegungen, insbesondere durch ein Verbot von Kurzstreckenflügen und Flügen von Privatjets, und Streichung der aktuell dafür genutzten Slots.***

Weiterhin müssen geeignete Maßnahmen getroffen werden, um Zahl und Ausmaß der besonders belastenden Lärmereignisse bei Anflug aus Westen zu reduzieren.

An erster Stelle steht hier natürlich die Reduzierung der Betriebsrichtung 07 insgesamt. Dies wird insbesondere durch eine lärmreduzierende Optimierung der windabhängigen Betriebsrichtungswechsel erreicht.

***Wir fordern daher eine Erhöhung der Rückenwind-Komponente auf mind. 7 Knoten***

***Der vorgelegte Entwurf enthält keine überzeugenden Argumente gegen diese Forderung.***

Um den Lärm durch die Anflüge über das Stadtgebiet weiter zu reduzieren, sollten die Verfahren zur Anflugoptimierung umfänglich genutzt werden. Für Raunheim sind dabei insbesondere die Verfahren der vertikalen Optimierung (Vergrößerung der Überflughöhe) relevant.

***Wir fordern eine Erhöhung des Anflugwinkels auch für die Süd- und Center-Bahn, zunächst auf 3,2°, mit einer Option zur weiteren Erhöhung auf 3,5°.***

*Der vorgelegte Entwurf enthält keine plausiblen Aussagen zur Umsetzung dieser Forderung für das Parallelbahnsystem.*

Ebenso können Süd- und Centerbahn aufgrund ihrer Länge optimaler genutzt werden. Die Aufsetzpunkte für die Landungen aus Westen sind in den siebziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts aus technischen Gründen nach Westen verlegt worden, diese Gründe sind aber längst entfallen. Die technische Möglichkeit zur Verlagerung der Landeswellen um 1.000 bis 1.500 Meter nach Osten wurden bereits im Fluglärm-Entlastungskonzept der Stadt Raunheim ausführlich erläutert und haben sich durch den seitherigen technischen Fortschritt weiter verbessert. Auch hat Fraport vor dem letzten Ausbauschritt, nach eigenen Angaben erfolgreich, mit versetzten Landeswellen zur Erhöhung der Kapazität experimentiert.

Dieser Ansatz kann daher auch zum Zweck des Lärmschutzes wieder aufgegriffen werden, zusätzlicher technischer und finanzieller Aufwand kann hier kein Gegenargument sein.

***Wir fordern eine Rückverlegung der Landeswellen auf Süd- und Center-Bahn nach Osten, ggf. auch die Nutzung mehrerer Landeswellen abhängig von Flugzeugtyp und Wetterbedingungen***

*Die vorgetragenen Gegenargumente („betrieblich nicht umsetzbar“, „aus kapazitiven Gründen abgelehnt“ etc.) sind nirgendwo nachvollziehbar ausgeführt.*

## **Verbesserung der Fluglärmüberwachung und Vermeidung besonders lauter Einzelereignisse**

Die Fluglärmkartierung 2022 und die zutage getretenen Differenzen zu bisherigen Fluglärmkartierungen zeigen, dass die bisherige Erfassung von Fluglärm noch mit grossen Unsicherheiten verbunden ist.

Das bestehende System muss daher dringend erweitert und auf den neuesten Stand der Technik gebracht werden, inklusive moderner Software zur Geräuscherkennung und Korrelation mit Flugbewegungsdaten zur sicheren Identifizierung von Überflugereignissen und über die EU-Mindeststandards hinausgehender, an die lokalen Gegebenheiten angepasster Berechnungsprogramme.

Ein solches System der Fluglärmüberwachung wäre in Verbindung mit den Vorschlägen zur ökonomischen Steuerung weiterzuentwickeln zu einem System, in dem die lärmabhängigen Start- und Landeentgelte vom ***im Einzelfall tatsächlich verursachten Lärm abhängig*** gemacht werden. Damit würde nicht nur der Einsatz lärmarmen Geräts generell gefördert, sondern auch der Verzicht auf lärmmindernde Maßnahmen (z.B. auf den Einbau von sog. „Wirbelgeneratoren“ bei Flugzeugen der A320-Serie) sanktioniert und die Beseitigung unnötiger technischer Störgeräusche (wie derzeit bei Flugzeugen des Typs A320neo) motiviert.

Auch unnötiger Lärm durch fliegerisches Fehlverhalten, zu hohe Beladung von Maschinen etc. würde wirtschaftlich sanktioniert. Bestehende Sanktionen ordnungsrechtlicher Art sind selbstverständlich beizubehalten bzw. auszubauen.

Das System muss gleichzeitig sicherstellen, dass relevante Abweichung automatisch (unabhängig von Beschwerden) erfasst, untersucht, dokumentiert und regelmäßig veröffentlicht werden, um auch dadurch Druck auf die Fluggesellschaften auszuüben.

***Wir fordern daher:***

- ***Lärmentgelte nach tatsächlich im Einzelfall verursachtem Lärm***
- ***Verfolgung und Sanktionierung von unnötigem Lärm, z.B. durch Abweichungen von den Flugrouten, unangemessene Flugmanöver etc., durch den Flughafenbetreiber***

*Diese Forderung wird im Entwurf völlig ignoriert.*

## **Beschwerde-Management**

Die Verteilung der Lärmereignisse rund um den Flughafen und damit auch der jeweiligen Belastungen wird durch betriebliche Entscheidungen mehrerer Akteure, insbesondere der Deutschen Flugsicherung und der Fraport AG, bestimmt. Beide verfügen nicht über ein Beschwerde-Management, das es Betroffenen erlauben würde, effektiv gegen ungerechtfertigte Belastungen vorzugehen.

Als Beispiel sei hier die Wahl der jeweiligen Betriebsrichtung genannt. In zahlreichen Fällen, in denen diese Wahl nicht den veröffentlichten Windrichtungs- und Windstärke-Kriterien entspricht, weigert sich die DFS, die für den Einzelfall tatsächlich angewandten Kriterien zu erläutern. Hier bedarf es dringend einer unabhängigen Kontroll-Instanz, die Zugriff auf die Basis-Daten hat und solche Entscheidungen objektiv überprüfen und ggf. kritisieren kann.

Damit würde einerseits das Vertrauen der Betroffenen gestärkt, andererseits möglicher Missbrauch und dadurch bedingte unnötige Lärmbelastungen eingeschränkt.

***Wir fordern die Einrichtung eines unabhängigen Beschwerde-Managements für alle lärmrelevanten Entscheidungen bezüglich des Ablaufs des Flugbetriebs.***

*Diese Forderung wird im Entwurf völlig ignoriert.*

## **Passiver Schallschutz**

Im Entwurf fehlt eine Bewertung der bisherigen Maßnahmen des passiven Schallschutz und eine Beschreibung der notwendigen Ergänzungen aufgrund der vorliegenden medizinischen Erkenntnisse und der spezifischen Situation am Flughafen Frankfurt.

Es ist inzwischen klar, dass die Maßnahmen aus den bisherigen Schallschutzprogramm in keiner Weise geeignet waren, die Nachtruhe der Anwohner zu sichern und einen gesunden Schlaf trotz Fluglärm zu ermöglichen. Auch entsprechen die von Fraport finanzierten Lüfter in keiner Weise den heutigen Anforderungen an energieeffizientes Bauen.

Es ist auch offenkundig, dass durch die Deckelung der Aufwendungen pro Wohnung in vielen Fällen, insbesondere im Altbau-Bestand, keine ausreichende Schutzwirkung erreicht werden konnte.

Hier müssen unbedingt Alternativen in Form der Verbesserung der rechtlichen Grundlagen, neuer Programme und der Erhöhung des Umfangs der zur Verfügung stehenden Mittel erreicht werden.

***Wir fordern die schnellstmögliche Umsetzung von Maßnahmen des passiven Schallschutz für alle Betroffenen nach dem Stand der Technik in Bezug auf Lärminderung und Energieeffizienz.***

***Lärmverschiebende Maßnahmen, wie Änderungen des Systems der Bahnnutzungen, Verschiebung von Flugrouten etc. dürfen erst dann durchgeführt werden, wenn in allen betroffenen Bereichen zumindest ein angemessener passiver Schallschutz realisiert ist.***

*Diese Forderung wird im Entwurf völlig ignoriert. Die Ausführungen zum Passiven Schallschutz dort beziehen sich ausschließlich auf die Grenzwerte gem. FluglärmG, nicht auf die qualitativen Mängel und gerichtlich festgestellten Unzulänglichkeiten bisheriger Maßnahmen.*

Kontakt: Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim  
Dr. Horst Bröhl-Kerner, Sprecher  
Bahnhofstr. 47, 65479 Raunheim  
Tel. +49 6142 22577  
Mobil +49 160 95455139  
Mail [kontakt@bi-fluglaerm-raunheim.de](mailto:kontakt@bi-fluglaerm-raunheim.de)