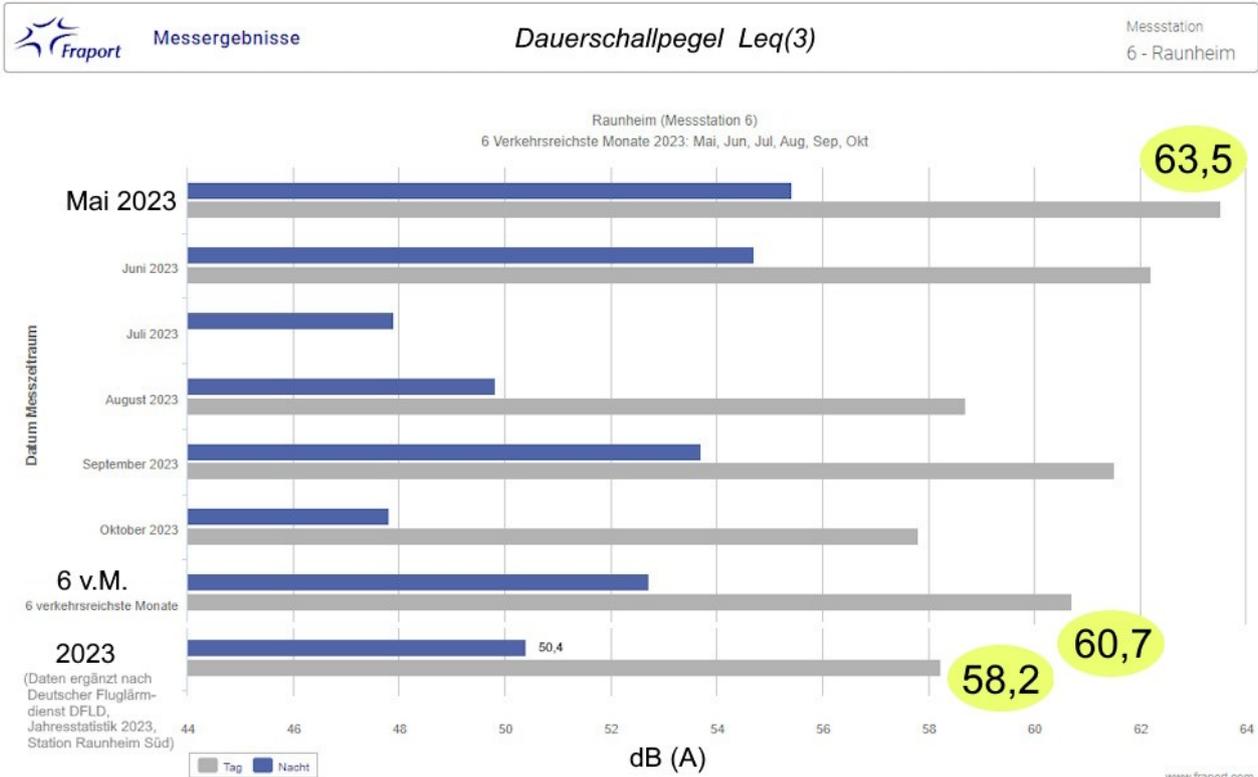




Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim (BIFR)

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



Grafik: Fraport AG, verändert und ergänzt

12.05.2024

Infos aus der Fluglärmkommission

Raunheim auch 2023 Spitze beim Lärm
Passiver Schallschutz soll besser werden
Lärmentgelte sollen wirksamer werden
Segmented Approach wird ausgeweitet

Die [Mai-Sitzung](#) der Frankfurter Fluglärmkommission brachte keine überraschenden Neuigkeiten, und gute Nachrichten waren auch nur für einen Teil der von Fluglärm Betroffenen dabei (nicht für Raunheim).

Die **Lärm-Entwicklung**, soweit sie sich aus der [Berichterstattung der Fraport](#) ablesen lässt, bestätigt für 2023, was wir schon Mitte vergangenen Jahres [zu befürchten hatten](#) und was auch [vor der Pandemie](#) immer galt: Raunheim liegt bei den gemessenen Lärmwerten einsam an der Spitze. Zwar schaffte es Fraport noch nicht, die Werte des ganzen Jahres zu berichten (sie behaupten bis November, liefern aber nur bis Oktober, weshalb wir fehlende Daten aus der [DFLD-Jahresstatistik](#) ergänzt haben), aber die fehlenden Monate ändern das Bild erfahrungsgemäß auch nicht mehr.

Nur in Raunheim treten (am Tag) Dauerschallpegel über 60 dB(A) auf (eine Ausnahme diesmal: 60,8 dB(A) im Mai an der Station Opelbrücke, am östlichsten Rand von Rüsselsheim, Raunheim hatte da bei 24 Tagen mit Überflug satte 63,5 dB(A)). Das Mittel über die sechs verkehrsreichsten (Sommer-) Monate liegt in Raunheim bei 60,7 dB(A), den nächst-höheren Wert hat Flörsheim mit 57,5 dB(A). Mal wieder ein trauriger Rekord, auf den die meisten hier im Ort sicher gerne verzichten würden. Und es ist auch kein wirklicher Trost, dass in der Nacht Büttelborn mit 52,9 gegenüber 52,7 dB(A) in Raunheim vorne liegt und auch Worfelden und Klein-Gerau noch knapp über 50 dB(A) liegen, und Raunheim bei den NAT68-Werten ("noise above threshold", nächtliche Einzelschall-Ereignisse über 68 dB(A)) nur an vierter Stelle liegt. Wir würden uns lieber in all diesen Reihen ganz hinten anstellen.

Zum Thema **Passiver Schallschutz** gab es einen [Antrag](#) der Stadt Mörfelden-Walldorf, der mit Bezug auf das in der FLK vorgestellte [Gutachten zu gesundheitlichen Wirkungen](#) von Fluglärm und der [unzureichenden Umsetzung](#) der Maßnahmen des baulichen Schallschutzes das Thema auf die Tagesordnung der FLK setzen und drei Fragen geklärt haben möchte:

1. *Entsprechen insbesondere die Regelungen für Schalldämmlüfter dem aktuellen Stand von Wissenschaft und Technik?*
2. *Welche Schalldämmlüfter und andere Maßnahmen, die dem Stand von Wissenschaft und Technik entsprechen, werden dem Zweck der Versorgung der Fluglärm betroffenen mit Frischluft auch unter Berücksichtigung von Energieverbrauch und Raumklima gerecht?*
3. *Welche Maßnahmen wären zu ergreifen, um die Akzeptanz und die Umsetzungsquote zu erhöhen? Hierbei wäre auch die Möglichkeit der Umwidmung von Mitteln zu beachten.*

Natürlich ist es gut, dass dieses Thema aufgegriffen wird, und die FLK hat dem Antrag [auch zugestimmt](#), aber es bleiben dennoch weitere Fragen.

Die erste Frage wäre: stellt Herr Winkler sich hier absichtlich dumm, oder gibt es in seinem Rathaus tatsächlich niemanden (mehr), die/der zumindest ein paar Antworten zu den ersten beiden Fragen parat hat? Schließlich gibt es seit 2016 ein wegweisendes [Urteil über die Raumlüftung](#) und ein [Gutachten](#), das wesentliche technische Fragen dazu ausführlich beantwortet, teilweise auch solche, die damals bezüglich der Möglichkeit der Übertragung dieses Urteils auf Frankfurter Verhältnisse [noch offen](#) waren. Lüfter, die die vom Gericht geforderten Leistungsdaten erfüllen, [gibt es natürlich auch](#), wahrscheinlich inzwischen auch in grösserer Auswahl.

Zweite Frage: was soll denn "die Möglichkeit der Umwidmung von Mitteln" bedeuten? Macht sich Herr Winkler hier Gedanken über den Haushalt der Fraport oder hat er neuerdings Zweifel daran, dass Schallschutz-Maßnahmen vom Verursacher des Lärms zu bezahlen sind, und möchte öffentliche Mittel dafür aufwenden?

Und drittens: Wenn er schon auf Gutachten und Berichte verweist, die gravierende Mängel beschreiben, warum erwähnt er dann nicht wenigstens einmal die umfangreichen Forderungskataloge [der FLK/ADF](#), des [Umweltbundesamtes](#) und anderer, die beschreiben, wie diese Mängel behoben werden können? Warum fordert er nicht die notwendigen [Anpassungen der rechtlichen Rahmenbedingungen](#) und der [Berechnungsverfahren](#), die die Bedingungen für baulichen Schallschutz wesentlich verändern müssten? Will er wirklich nur mit technisch etwas verbessertem Material erreichen, dass einige Leute mehr sich einen Lüfter einbauen lassen?

Mörfelden-Walldorf war lange Zeit das politische Zentrum des Widerstands gegen den Flughafen-ausbau, von da kamen wesentliche Impulse und Ideen für wirksame Strategien der Gegenwehr (und wurden aus dem Rathaus zumindest unterstützt). Diese Zeiten scheinen endgültig vorbei zu sein.

Die FLK möchte auch die [Lärmrentgelte wirksamer gestaltet](#) wissen und schaut dafür [nach Berlin](#). Am dortigen Flughafen BER wird seit dem vorletzten Jahr in der [Entgeltordnung](#) ein "Lärmbezogenes Lande- und Startentgelt" erhoben, das nach Lärmklassen gestaffelt ist, wobei "für Luftfahrzeuge über 2.000 kg MTOM ... die Zuordnung der einzelnen Landungen und Starts zu einer Lärmklasse an Hand des tatsächlich gemessenen Lärmwertes" erfolgt.

Nachdem Klagen von Airlines dagegen [gescheitert sind](#), bittet die FLK den Flughafen Frankfurt, "zu prüfen, in welcher Form lärmabhängige Flughafenentgelte auf Basis realer Messwerte jedes einzelnen Flugs ... eingeführt werden können" und "fordert das Land Hessen und die Stadt Frankfurt am Main als Hauptanteilseignerinnen der Fraport AG auf, sich bei der Fraport AG für eine lärmschützendere Ausgestaltung der Flughafenentgelte unter Prüfung einzelereignisbezogener Lärmrentgelte einzusetzen".

Dass das eine gute Idee sein könnte, hatten wir schon in unserer [Stellungnahme zur 4. Lärmaktionsplanung](#) dem RP mitgeteilt, hatten da aber auch formuliert, dass dafür die technischen Bedingungen der Lärmerfassung verbessert werden müssten, was man auch an der [BER-Ausstattung](#) sehen kann. Es ist zu befürchten, dass das der Fraport (und ihren Anteilseignern*innen) zu teuer ist, aber warten wir die Prüfung ab.

Zum [Probetrieb](#) des **Segmented Approach**, dem Anflugverfahren, mit dem hauptsächlich Mainz, Offenbach und Hanau umflogen werden sollen, gab es ein [Update](#) der Fluglärmenschutzbeauftragten, in dem neben vielen Details bezüglich der bisherigen Nutzung dieser Routen insbesondere mitgeteilt wurde, dass nun die "Genehmigung des Alt-MOC", d.h. der beantragten Abweichung von den geltenden Sicherheitsregeln der ICAO, vorliegt. Damit kann nun die "4. Phase des Probetriebs" eingeleitet werden, in der insbesondere geklärt werden soll, "in welchem Umfang ... der RNP X im unabhängigen Betrieb angewendet werden kann", d.h. inwieweit der Kurvenflug auch dann zur Anwendung kommen kann, wenn gleichzeitig auf der Nordwestbahn gelandet wird.

Den von den neuen Routen Betroffenen wird versichert, "as HMWVW überwacht weiterhin, dass die Lärmauswirkungen des Probetriebs innerhalb des bereits im Planfeststellungsverfahren abgewogenen bzw. vom 2011 festgelegten Lärmschutzbereich abgedeckten Bereich bleiben und keine darüber hinausgehenden (im rechtlichen Sinn) unzumutbaren Lärmbetroffenheiten entstehen". Angesichts der Tatsache, dass die "im rechtlichen Sinn zumutbaren Lärmbetroffenheiten" medizinisch betrachtet [unzumutbar sind](#), ist das ein schwacher Trost. Und da die [Lärmbetrachtungen](#) nur auf die Nachtschutzzone Bezug nehmen, also passiver Schallschutz bestenfalls für die Nacht, für viele Betroffene allerdings überhaupt nicht vorhanden ist, ist diese Aussage eigentlich eine Frechheit.

Aktuell wird noch vorbereitet, wann die "4.Phase" beginnt, wird noch mitgeteilt. Der nächste Schritt ist "Auswertung der Erfahrungen und Ableitung von Empfehlungen des FFR vsl. ab Herbst 2024 und anschließend Beratung des weiteren Vorgehens in der Fluglärmkommission".

Zu der in der [Pressemitteilung](#) der FLK in den Mittelpunkt gestellten [Ankündigung](#), bei den Flügen zur Vermessung des ILS-Systems künftig steiler zu starten und schneller fertig zu werden, haben wir keinen Kommentar. Die FLK [begrüßt die Änderung](#) und weist pro forma darauf hin, dass solche Meßflüge in der Nacht laut Planfeststellung eigentlich eine Ausnahme sein sollten, aber alle wissen, dass "die ordnungsgemäße Aufrechterhaltung des Flugbetriebs am Flughafen Frankfurt erfordert, dass diese zwingend nicht in der Zeit von 6-22 Uhr erfolgen können".

Zum Schluss sei noch erwähnt, dass der neue Herr Minister seinen Antrittsbesuch bei der FLK absolviert hat und u.a. sagte: "Auch das Land Hessen wird weiterhin Sorge dafür tragen, die Bevölkerung hinreichend vor Fluglärm zu schützen und den Erhalt gesunder Lebensbedingungen sicherzustellen". Würde er das ernst meinen, müsste er umgehend drastische Maßnahmen einleiten, aber wir wollen unsere Erwartungen da erstmal nicht zu hoch hängen.

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