



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"



21.12.2024

Weitere Lärm-Themen aus der FLK

Ein Plan mit ungewissen Folgen und ein Bericht mit Überraschungen

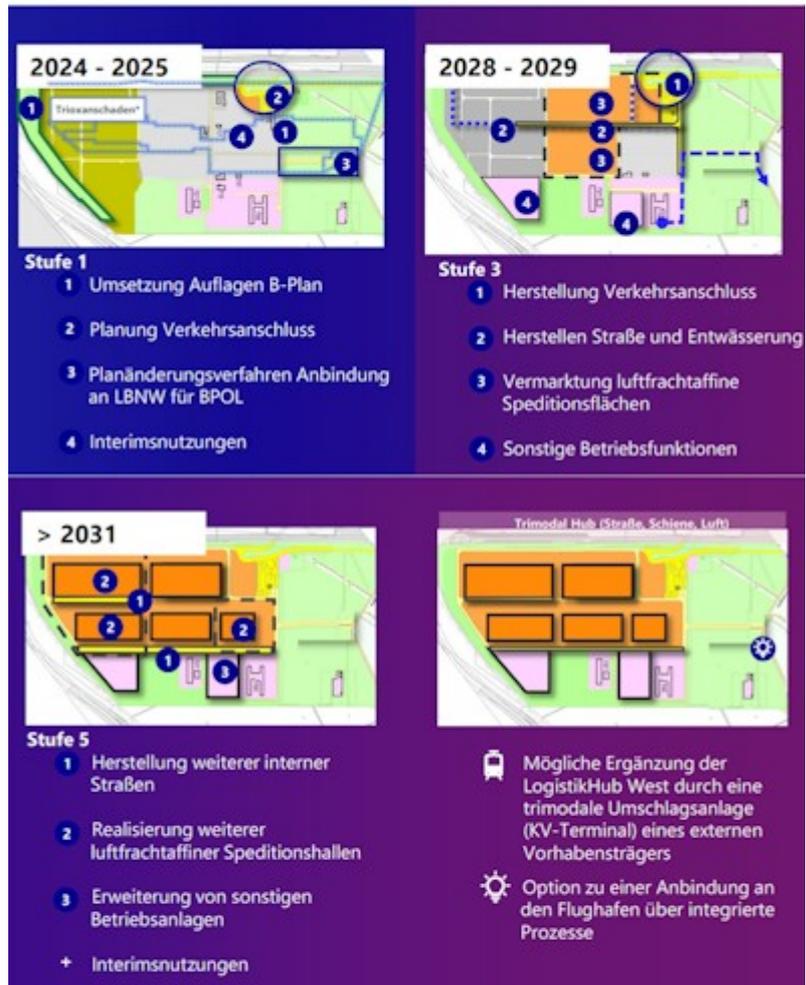
Obwohl die Dezember-Sitzung der Fluglärmkommission eindeutig durch das Thema [Flachstarts](#) geprägt war, gab es zum Schluss noch andere Themen, die, wie immer, wenn es um Fluglärm geht, auch Raunheim betreffen. Beschlüsse gab es dazu nicht, aber aus den Materialien dazu ist noch Einiges zu lernen - selbst zum Thema Startverfahren.

Das langfristig wohl wichtigste Thema ist die **Entwicklung des sog. 'Logistikhub West'**, des ehemaligen Ticono-Geländes. Die Präsentation der Fraport [im April dieses Jahres](#) war Anlass für den Kreisausschuss des Kreises Groß-Gerau, dazu schon im Juni einen [Antrag](#) einzureichen. (Zur Erinnerung: im Kreis Groß-Gerau wurde 2021 die [seit 2016 bestehende](#), inzwischen völlig exotisch wirkende Koalition aus SPD, Bündnis 90/Die Grünen und den Linken bestätigt, die in ihrem [Koalitionsvertrag](#) brauchbare Aussagen zur Flughafen-Politik gemacht hat und das Thema offensichtlich ernst nimmt).

Der Antrag formuliert **wichtige Fragen**:

- *Wie sind die Pläne konkret ausgestaltet?*
- *Wie wirkt sich der neue CargoHub auf die Kommunen des Kreises Groß-Gerau aus im Hinblick auf zusätzliche Verkehrsbelastung, Emissionen, Lärmentwicklung etc.?*
- *Wird sich der Flottenmix ändern bzw. welche Frachtflugzeuge sollen eingesetzt werden?*

FRAPORT - VISION: ENTWICKLUNGSSCHRITTE DES LOGISTIKHUB WEST



Die Visionen der Fraport (hier etwas zusammengekurzt): In vier Jahren sollen die Schadstoffe beseitigt und der östliche Teil der Fläche entwickelt sein, irgendwann nach 2031 steht die Gesamtfläche zur Verfügung, und der Rest ist Traumtänzerie.

- *Ist mit einer Zunahme des Fluglärms, insbesondere in den Nachtrandstunden zu rechnen?*
- *Ist mit einer Zunahme der Flugbewegungen gegenüber dem jetzigen Zustand zu rechnen?*
- *Gibt es Pläne, von der Nordwestlandebahn auch Flüge starten zu lassen?*
- *Wäre hierfür eine Anpassung der Planfeststellung nötig?*

Wie immer antwortet Fraport auf die konkreten Fragen nicht, aber diesmal immerhin [mit vielen bunten Bildchen](#). Interessant darin sind im Wesentlichen zwei Punkte. Zum einen soll der [Bebauungsplan](#) geändert werden, um eine "Anbindung an LNBW für BPOL" zu ermöglichen. "BPOL" ist nicht weiter erläutert, steht aber üblicherweise als BPol für die [Bundespolizei](#), die am Flughafen Aufgaben der Luftsicherheit wahrnimmt. Warum sie hier an die Nordwestbahn gebunden werden soll, ist nicht ganz klar. Möglicherweise ist das nur ein Türöffner, um schon einmal eine Verbindung zum Flughafengelände herzustellen, die man später noch brauchen kann. In jedem Fall kann so ein Planänderungsantrag eine Gelegenheit sein, Fragen zu den Auswirkungen dieser Maßnahme zu stellen.

Das gilt umso mehr für den auch in dieser Präsentation wieder erwähnten Antrag auf **Änderung des Planfeststellungsbeschlusses** 2007 für einen "Flächentausch zwischen Flugbetriebs- und Frachtflächen" in der CargoCity Süd. Da im PFB 2007 (angeblich) alle Umweltauswirkungen des Flughafenbaus abgewogen wurden, müsste bei Änderungen natürlich geprüft werden, welche Abwägungen betroffen sind. Dazu müssten (mindestens) die Fragen aus dem Antrag des Kreis Groß-Gerau beantwortet werden.

Zwar enthalten die Begründungen zum Bebauungsplan "ehem. Ticona-Gelände" ([Teil 1](#) und [Teil 2](#)) einige Aussagen zu dem zu erwartenden Verkehr, aber erstens beschränkt auf den Verkehr dort, nicht auf die Auswirkungen des gesamten "Masterplan Cargohub", und natürlich erst recht nicht zur gesamten Immissionssituation in der Region nach Umsetzung der Maßnahme. Da aber ohnehin schon absehbar ist, dass z.B. die neuen [Grenzwerte für Stickoxide](#) auch ohne zusätzliche Emissionen nicht eingehalten werden können und die [Richtwerte der WHO](#) unerreichbar bleiben, bietet sich hier ein Ansatz, einzugreifen.

Zwar liegt das Protokoll der FLK-Sitzung noch nicht vor, aber da weder ein Beschluss gefasst noch das Thema in der [Pressemitteilung](#) erwähnt wurde, ist zu befürchten, dass die FLK die Gelegenheiten nicht nutzen wird, Fraport zur **Offenlegung der genaueren Planungsgrundlagen** zu zwingen und eine **umfassende Bewertung der Umweltfolgen** und ggf. **weitere Auflagen** durchzusetzen. Es ist zu hoffen, dass der Kreis Gross-Gerau sich nicht mit den paar Bildchen abspesen lässt, die Fraport präsentiert hat, aber entsprechender Druck auch von anderen Seiten wäre sicher hilfreich. Das Gelände des "Logistikhub West" liegt zwar im Kreisgebiet, aber die Folgen des zusätzlichen Verkehrs am Boden und in der Luft betreffen natürlich die ganze Region.

Ein weiterer interessanter Punkt war eine [Präsentation](#) der Lufthansa zu "**Störenden Geräuschen im Endanflug bei Triebwerken von Pratt & Whitney**". Das Thema war [bereits 2020 aufgekommen](#), als diese Geräusche insbesondere bei Anflügen über Rüsselsheim und Raunheim vermehrt auftraten. Nach einem wenig aussagekräftigen [Zwischenbericht](#) im Juli 2022 gibt es nun ein paar zuverlässigere Ergebnisse: Die wahrscheinlichste Quelle für die Geräusche sind die **Brennkammern der Triebwerke**, genauer gesagt einiger Triebwerks-Reihen des Herstellers Pratt & Whitney, die insbesondere an den Flugzeugtypen A220, A320NEO und A321NEO genutzt werden, und auch da nur unter noch nicht genau identifizierten Bedingungen beim Übergang zwischen verschiedenen Betriebszuständen (d.h. bei Beschleunigung).

Abhilfe ist damit allerdings noch nicht geschaffen. Zwar teilt Lufthansa freudig mit, dass für eine Triebwerksreihe eine technische Lösung gefunden wurde und bis 2027 umgesetzt werden soll. Diese Triebwerke sind allerdings nur in den Maschinen der Swiss verbaut. Für die in Frankfurt wesentlich häufigeren anderen Airlines der Lufthansa-Gruppe gibt es noch keine Lösung. Das bedeutet, dass diese

Geräusche hier mindestens noch weitere vier Jahre, vielleicht auch noch wesentlich länger, auftreten werden. Betroffene müssen sich damit behelfen, sich die Geräusche [wie in den USA](#) als "Walgesang" oder ähnlich schönzureden.

Wer genauer wissen will, wie und warum die Frage nach der Ursache der Geräusche geklärt wurde, kann sich den [Schlussbericht](#) des DLR-Projekts "EffFlug" ansehen. Dort wird ein Arbeitspaket beschrieben ("AP 2.2 - Identifikation von Schallquellen und Maßnahmenentwicklung", S. 29), in dem *"Heultöne, die mit hoher Wahrscheinlichkeit durch Brennkammerinstabilitäten ausgelöst werden"*, untersucht wurden, weil *"Flughäfen ... immer mehr Meldungen über diese Art von Geräuschen erhalten"*. Für die hier diskutierten Geräusche lagen wohl zahlreiche Beschwerden auch aus München und Düsseldorf vor.

Zusammen mit der Tatsache, dass Instabilitäten in der Brennkammer, die Geräusche erzeugen können, immer auch auf einen nicht-optimalen Verbrennungsprozess und damit reduzierte Triebwerkseffizienz und erhöhten Kerosinverbrauch hinweisen, erklärt das wohl, warum ein solcher Aufwand für die Erforschung des Phänomens getrieben wurde. Ein paar Lärmbeschwerden von Anwohnern reichen dafür in der Regel nicht.

Mindestens genauso interessant ist aber auch **der zweite Schwerpunkt des Berichts**. Der Titel *"AP 2.1 - Konzeption von aufgabenspezifischen Workflows für Flugverfahren"* (S. 24) klingt nicht besonders spannend, aber dahinter verbirgt sich u.a. eine Zusammenstellung aktuellster Methoden zur **Berechnung der Lärmwirkung bestimmter Flugverfahren**. Ein Beispiel beinhaltet auch einen Vergleich der beiden Startverfahren NADP1 und NADP2 (S. 27), die auch im FFR-Bericht behandelt werden. Arbeitet man sich durch die Aussagen des DLR-Berichts hindurch und bezieht auch noch die relevanten Quellenangaben und Hinweise zu weiteren Ausarbeitungen zu diesem Projekt, die insbesondere in der [Fachsitzung](#) der diesjährigen Tagung der Deutschen Gesellschaft für Akustik vorgestellt wurden, mit ein, muss man schon staunen über die Frechheit, mit der ExpASS und FFR ihre völlig unzureichenden Ergebnisse zur Bewertung der Startverfahren am Flughafen Frankfurt vorgestellt haben. Gegenüber dem, was die DLR-Arbeiten als mit vertretbarem Aufwand möglich darstellen, **sind die FFR-Ergebnisse ein schlechter Witz** - aber das hatten wir ja schon mit Hinweis auf die zehn Jahre alten NORAH-Ergebnisse vermutet.

Die FLK weist in ihrem [Beschluss](#) auf die *"hohe Fachkompetenz ... der Fachinstitutionen des Landes Hessen"* und *"die ... im Bundesgebiet einzigartige Fachexpertise des Expertengremiums Aktiver Schallschutz"* hin. Wenn sie vermeiden will, beim Thema "Flachstarts" für weitere Jahre von der Luftverkehrswirtschaft am Nasenring durch die Manege gezogen zu werden, muss sie dringend diese Fachkompetenz abfordern, Klärung darüber verlangen, was aktuell **Stand der Technik bei der Berechnung von Lärmwirkungen von Flugverfahren** ist, und darauf bestehen, dass diese Methoden bei der Untersuchung und Festlegung der Startverfahren am Flughafen Frankfurt umfassend und schnell zur Anwendung kommen.

Was bisher vorliegt, ist davon meilenweit entfernt und in keiner Weise geeignet, bei den Betroffenen Vertrauen in die Kompetenz der Gremien zu schaffen, die ihre Interessen vertreten sollen.

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