



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"



06.02.2024

Passiver Schallschutz rund um FRA: nachweislich unzureichend

Das Umweltbundesamt hat einen Text mit dem wenig aussagekräftigen Titel [Analyse des Vollzugsstandes der 2. FlugLSV](#) veröffentlicht. Das lässt nicht erahnen, dass hier eine unglaubliche **Skandalgeschichte** beschrieben wird.

Die Fluglärmkommission informiert dazu:

"Im Auftrag des Umweltbundesamtes hat das Öko-Institut e. V. analysiert, welche baulichen Schallschutzmaßnahmen aufgrund der Änderung des Fluglärmschutzgesetzes im Jahr 2007 tatsächlich umgesetzt wurden und wie hoch die Kosten hierfür waren. Als Fazit wird festgestellt, dass "weder die prognostizierte Anzahl der Anträge, noch die im Rahmen der Novellierung des FluglärmG 2007 erwarteten Kostenfolgen erreicht wurden"."

Das deutet schon an, dass der **Schutz vor Fluglärm** damit kein besonders hohes Niveau erreicht haben kann, aber um zu verstehen, wie unzureichend die Regelungen tatsächlich sind, muss man sich noch einige Details anschauen.

Als der Gesetzestext 2004 entworfen wurde, ging die Luftverkehrswirtschaft noch **"von möglichen Kosten in Höhe von ca. 1 Mrd. € aus"**. Diese Schätzung wurde im Laufe des Verfahrens auf eine **"Summe von 614 Mio. Euro"** reduziert. Der Entwurf wurde aber im Gesetzgebungsverfahren bis zur Verabschiedung 2007 noch deutlich verwässert, so dass das UBA im Fluglärmbericht 2017 feststellen konnte: **"So wurden bislang an zivilen und militärischen Flugplätzen insgesamt rund 18,3 Mio. € für bauliche Schallschutzmaßnahmen erstattet. Zu dieser Summe kommen noch 45 Mio. €, die in den nächsten Jahren erwartet werden"**.

Der aktuelle Bericht stellt nun fest, dass bisher (Stand 31.01.2023) **knapp 32,3 Mio. € ausgegeben** wurden, davon knapp 26 Mio. € (also rund 80%) am Flughafen Frankfurt. Da die Antragsfristen fast überall abgelaufen sind, wird sich daran auch nicht mehr viel ändern.

Es ist einer verantwortungslosen Luftverkehrslobby zusammen mit willfährigen Politikern und Regierungsbeamten in Bund und Ländern also gelungen, die für die Gesundheit der Anwohner*innen rund um die deutschen Flughäfen als notwendig erachteten Ausgaben **auf kaum fünf Prozent (!)** des ursprünglich kalkulierten Betrags zu senken.

Welche Schäden deshalb durch [vermeidbare Krankheiten](#) und [vorzeitige Todesfälle](#) entstanden sind, wird in der Studie nicht abgeschätzt - und auch sonst nirgendwo.

Passiver Schallschutz

Für 81.500 Wohneinheiten im Lärmschutzbereich des Flughafen Frankfurt wurden (gem. Fluglärmgesetz / 2. FlugLSV) 34.700 Maßnahmen bewilligt, aber nur 20.000 umgesetzt:



Unter den nicht umgesetzten Maßnahmen waren "sehr oft" Lüftungseinrichtungen, "häufig" Dachdämmungen und "gelegentlich" Rolladenkästen-Dämmungen.

Quellen: Zahlen: Umweltbundesamt, UBA-Texte 10/2024

Grafik: Fluglärm-Portal des Bundesverbandes der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V. (BDL)

Auch wenn man berücksichtigt, dass neben den Mitteln für Schallschutzmaßnahmen nach dem Fluglärngesetz für neue oder ausgebaute Flughäfen auch noch Mittel nach dem jeweiligen Planfeststellungsbeschluss oder anderen Programmen ausgezahlt wurden, ändert sich das Bild in den meisten Fällen kaum. Das lässt sich auch **am Flughafen Frankfurt** zeigen.

Hier gab es laut UBA-Text (S. 67) vorher schon *"zwei freiwillige Erstattungsprogramme: das „Freiwillige passive Lärmschutzprogramm“ sowie das „Freiwillige Nachtschutzprogramm“*. Das erste lief von 1983-1989 mit technisch heute völlig überholter Ausstattung, statistische Aussagen dazu gibt es offenbar nicht mehr. Das "Nachtschutzprogramm" lief von 2001-2006 mit zum großen Teil ebenfalls veralteter Ausstattung (Fenster der Schallschutzklasse 3 und die unsäglichen "Schalldämmlüfter"). Da waren 17.500 Wohneinheiten anspruchsberechtigt, 14.000 haben Anträge gestellt. Wieviele Maßnahmen tatsächlich umgesetzt wurden und was es gekostet hat, wird nicht gesagt.

Für das **Programm ab 2011**, das laut Gesetz überwiegend erst ab 2017 starten sollte, aber zur Beruhigung der nach der Eröffnung der Landebahn Nordwest ziemlich wütenden Bevölkerung mit Steuermitteln vorgezogen wurde und ab 2013 starten konnte, gibt es ein paar mehr Daten. Demnach liegen 12.500 Wohneinheiten sowohl in der Tagschutzzone 1 (TSZ1) als auch in der Nachtschutzzone (NSZ), in letzterer, da sie grösser ist, zusätzlich noch 69.000 WE (in Raunheim ist das ein Bereich nördlich der Ringstrasse/Jakobstrasse und im äussersten Süden). In der TSZ1 wurden 11.100 Anträge gestellt und 9.700 bewilligt, davon wurden etwa 2/3 tatsächlich auch umgesetzt. In der NSZ wurden 28.600 Anträge gestellt, 25.000 bewilligt, aber nur rund 1/3 umgesetzt.

(Im UBA-Text sind in der Tab. 23, S. 62, die diese Daten zusammenstellt, die Spaltenüberschriften durcheinander geraten. Korrekt findet man die Darstellung in einer [Präsentation](#), die bereits im Mai letzten Jahres in der Fluglärnkommission vorgestellt wurde.)

Die Methoden, mit denen den Menschen **ein angemessener passiver Schallschutz vorenthalten** wird, sind vielfältig. Bereits im Gesetz angelegt sind ein völlig unzureichendes Schutzniveau, das aber durch willkürliche Beschränkungen des finanziellen Aufwands pro Wohneinheit häufig nicht einmal erreicht wird, abschreckende Wartefristen (bis zu sechs Jahren), absurde Anrechnungen früherer Maßnahmen und weitere Schikanen, die nur einem völlig perversen Rechtsverständnis entspringen sein können.

Dadurch und durch die Beschränkungen der geförderten Maßnahmen auf bestimmte Räume bzw. Raumnutzungen entstehen Bewilligungen, die technisch komplett unsinnig sind und/oder für eine sinnvolle Umsetzung erhebliche Eigenmittel der Bewohner erfordern. Gerade in der Nachtschutzzone, in der nur der Schutz von Schlafräumen gefördert wird, wurden daher viele Bewilligung, z.B. für eine partielle Dämmung der Fassade vor oder des Dachs über dem Schlafraum, nicht umgesetzt. Und die von Fraport angebotenen "Schalldämmlüfter" waren lüftungstechnisch, energetisch und akustisch von Anfang an eine Zumutung.

Es liessen sich noch eine Reihe weiterer Gründe dafür aufführen, dass die insgesamt 34.700 Bewilligungen letztendlich nur zu den 20.000 Maßnahmen geführt haben, die der UBA-Text auf S. 65 im Einzelnen aufführt (s. auch Grafik oben).

Dennoch führt Frankfurt sowohl nach der Zahl der Anträge (39.700, also für fast die Hälfte der 81.500 antragsberechtigten Wohneinheiten) als auch nach der ausgezahlten Summe (knapp 26 Mio €) die "Erfolgsliste" des Berichts mit großem Abstand an, was natürlich auch daran liegt, dass kein anderer deutscher Flughafen soviel Wohnbebauung verlärmte. Insgesamt wurden für alle deutschen Flughäfen nur knapp über 32 Mio € für Schallschutzmaßnahmen nach dem Fluglärngesetz ausgegeben. Fraport [nennt sogar](#) 24.400 geförderte Haushalte und eine Summe von 28 Mio. € für dieses Programm und weist noch darauf hin, dass sogar noch mehr Geld als **einmalige**

Schmerzensgeld-Zahlung, offiziell *"Aussenwohnbereichsentschädigung gem 3. FlugLSV"*, ausbezahlt wurde, nämlich 32 Mio. € für 11.900 Haushalte. Dieses Geld stammt aber aus dem sog. **"Regionalfond"**, der 2012 von der Hessischen Landesregierung zur Befriedung der Region mit über 260 Mio. €, ganz überwiegend **aus Steuergeldern**, ausgestattet wurde. Daraus wurden ebenfalls noch Schallschutzmaßnahmen für private Haushalte finanziert, aber wieviel, haben wir auf die Schnelle nicht herausgefunden. Der grössere Teil dieses Geldes ging jedenfalls in die "kommunale Schiene", d.h. Schallschutz- und sonstige Maßnahmen der Kommunen an öffentlichen Einrichtungen.

Dass es aber auch noch **deutlich besser gemacht werden kann**, wird im UBA-Text nur kurz angedeutet, weil es nicht Thema der Studie war. An einigen Flughäfen wurden die Regelungen des Fluglärmsgesetzes praktisch garnicht angewendet, weil dort im Planfeststellungsbeschluss zur richtigen Zeit weitergehende Schallschutzaufgaben formuliert wurden. Dabei ragt der Berliner BER heraus, für den eine ausgezahlte Summe (inkl. "Schmerzensgeld") von über 121 Mio. € und ein noch offener Betrag von rund 45. Mio € genannt werden.

Aus den [Berichten](#) der Betreibergesellschaft FBB ergibt sich, dass dort 26.500 Wohneinheiten anspruchsberechtigt sind, für 85 % davon Anträge gestellt wurden und die zu 97 % abgearbeitet sind. Mit der Umsetzung hakt es allerdings auch da: in der neuesten [Pressemappe](#) kann man nachlesen, dass zwar **"rund 430 Millionen Euro ... bereits in den passiven Lärmschutz am Flughafen BER investiert"** wurden, aber erst 33% der baulichen Umsetzungen erfolgt sind.

Zusätzlich zum deutlich grösseren Umfang der Zahlungen hat der Widerstand gegen den Bau dieses Flughafens, dem sicher auch die relativ "großzügigen" PFB-Auflagen zu verdanken sind, mit intensiver Lobbyarbeit und aufwändigen Gutachten vor Gericht auch noch **bessere technische Lösungen durchgesetzt**.

Vergleicht man Frankfurt und Berlin anhand der anspruchsberechtigten Wohneinheiten und der nach Betreiberangaben aufgewendeten Summe, so ergibt sich für Frankfurt 60 Mio € für 81.500 WE oder 736 €/WE, für Berlin 430 Mio € für 26.500 WE oder 16.226 €/WE. In Berlin wurde demnach **pro Wohneinheit 22mal mehr für Schallschutz** ausgegeben als in Frankfurt. Dieser Vergleich mag in Details problematisch sein, aber er zeigt doch die unterschiedlichen Grössenordnungen, um die es hier geht.

Trotzdem muss man davon ausgehen, dass auch in Berlin [nicht alles so geregelt](#) ist, wie es [gesundheitslich notwendig](#) wäre. Auch da zeigt sich einmal mehr: der passive Schallschutz kann und muss sehr viel besser werden, aber er bleibt trotzdem **nur eine Notlösung**. Ohne ein Schrumpfen des Flugverkehrs am Tag und ein Verbot in der Nacht geht es nicht.

Fraport hält für die geplagten Anwohner aber erstmal **eine andere Wohltat** bereit. Seit dem 01. Februar nimmt das [Fraport Infofon Fluglärmbeschwerden](#) auch wieder telefonisch entgegen, täglich von 5 bis 24 Uhr. Der Fortschritt ist beachtlich: *"Telefon-Agentinnen und Agenten nehmen die Anfragen auf und leiten an die Beschäftigten des Fraport-Nachbarschaftsdialogs weiter"*, wo sie bisher in schriftlicher Form auch gelandet sind. Im [Anfrage-Portal](#) konnte man sich allerdings zeit- und energie-sparend die Floskeln, die später als Antwort kommen würden, gleich direkt abholen. In einer [Präsentation](#) für die Fluglärmmmission nennt Fraport noch weitere Details. Derzeit läuft ein Testbetrieb: *"Das Infofon wird für 15 Monate wieder in Betrieb genommen. In dieser Testphase werden Daten evaluiert und Anfang 2025 über eine eventuelle Fortführung entschieden"*. Für Anwohner in Flörsheim und Raunheim interessant: *"Das Infofon nimmt auch Hinweise zu **Wirbelschleppenschäden** auf"*.

Wenn die natürliche Intelligenz nicht ausreicht, die Sinnhaftigkeit dieser Einrichtung angemessen zu würdigen, kann [Künstliche Intelligenz](#) aushelfen: *"Insgesamt machen Fluglärmbeschwerden Sinn, weil sie die berechtigten Anliegen der betroffenen Menschen hervorheben. ... Wenn genü-*

gend Menschen ihre Unzufriedenheit äußern und sich beschweren, kann dies dazu führen, dass Maßnahmen ergriffen werden, um den Fluglärm zu reduzieren".

Eifrig teilnehmen soll sich also lohnen. Fraport hält dafür auch noch eine besondere Auszeichnung bereit. Wer mehr als 300 Beschwerden pro Jahr schafft (und über Raunheim gibt es jährlich Zehntausende von Fliegern, die zu laut sind), erhält den Ehrentitel "Vielbeschwerer" (nicht gegendert) und muss sich nicht mehr mit aussagegelosen Einzelantworten herumärgern, sondern wird nur noch statistisch erfasst. Also: Ruf doch mal an!

Man muss allerdings vermuten, dass diese KI nicht mit den Ergebnissen des bisherigen "Nachbarschaftsdialogs" trainiert worden ist. Allein unsere Anfragen vom [12.08.2023](#), [29.07.2023](#) und [18.07.2023](#) sollten ausreichen, um deutlich zu machen, dass mit diesem Instrument keinesfalls "die berechtigten Anliegen der betroffenen Menschen hervorgehoben" werden und ihre dort geäußerte Unzufriedenheit nicht zu Maßnahmen führt. Individuelle Beschwerdeführer werden mit nichtssagenden Floskeln abgefertigt, institutionalisierte Beschwerden diskriminiert, die Berichterstattung auf ein Minimum reduziert und in ungelesenen Berichten versteckt (z.B. [hier](#), S. 5).

Selbst die [FAZ mahnt milde](#): "*Das Infotelefon zum Fluglärm ... kann nur ein kleiner von vielen Schritten sein, die notwendig sind, den Fluglärm zu reduzieren*". Welche Schritte sonst noch notwendig sind, erfährt man da aber nicht.

Allerdings ist klar, **welche Fragen in absehbarer Zeit anstehen**. Der UBA-Text weist an mehreren Stellen darauf hin, dass einerseits eine **Neufestsetzung** und dabei sehr wahrscheinlich [eine Vergrößerung des Lärmschutzbereichs](#) am Frankfurter Flughafen überfällig ist und dabei eine Reihe von rechtlichen Fragen auftreten, die die Ansprüche der Anwohner direkt betreffen. Diese müssen überwiegend behandelt werden im Rahmen der andererseits auch längst überfälligen **Novellierung des Fluglärmgesetzes**, das auch [in vielen anderen Fragen](#) auf den neuesten Stand gebracht werden muss.

Es wäre sicherlich nicht verfrüht, wenn sich die BIs und die kommunalen Organisationen allmählich mit einer Strategie für das Vorgehen in diesen Fragen beschäftigen würden.

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

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

Bürgerinitiativen gegen Fluglärm Raunheim
Dr. Horst Bröhl-Kerner, Sprecher
Bahnhofstr. 47, 65479 Raunheim
Tel. +46 6142 22577
Mail hbk@bifr.de
Web www.bi-fluglaerm-raunheim.de