



Initiative gegen Fluglärm in Rheinhausen e.V.
c/o Karsten Jacobs | Birkenstraße 5 | 55296 Lörzweiler

Regierungspräsidium Darmstadt
Luisenplatz 2
64283 Darmstadt

Mittwoch, 26. April 2023

Stellungnahme der Initiative gegen Fluglärm in Rheinhausen e.V. zur 4. Runde Lärmaktionsplanung RP Darmstadt Teilplan Verkehrsflughafen Frankfurt Main

Sehr geehrte Damen und Herren,

Der Lärmaktionsplan soll einen Maßnahmenkatalog zur Minderung des Fluglärms beinhalten.

Aus Sicht der Initiative gegen Fluglärm in Rheinhausen e.V. ist der Lärmaktionsplan in seiner jüngsten Form überladen mit historischen Darstellungen und komplexen behördlichen Formulierungen. Das eigentliche Ziel, die Darstellung von Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm, wird verfehlt.

Die wenig verständlichen Erläuterungen versuchen aus unserer Sicht zu verschleiern, dass kaum tatsächliche Maßnahmen gegen den Lärm, speziell den Fluglärm ergriffen werden und dieser zukünftig nicht gesenkt wird. Augenscheinlich wird der Schutz der Luftverkehrsindustrie dem Schutz der Bevölkerung vor Lärm Priorität gegeben.

Um das dadurch geringe Vertrauen in die Lärmaktionsplanung in der Bevölkerung nicht gänzlich zu verlieren und die Planung mehr erscheinen zu lassen, als ein notwendiger (da vorgeschriebener) formeller Akt ohne tatsächliche Wirkung, muss in der Fortschreibung der Fokus wieder auf Maßnahmen gelegt werden, die den Lärm tatsächlich messbar reduzieren. Solche Maßnahmen sind in der Industrie unbeliebt, da sie mit finanziellem Aufwand verbunden sind, aber zum Schutz vor Lärm und der damit einhergehenden Gesundheitsbelastung, die durch zahlreiche Studien wissenschaftlich belegt ist, zwingend notwendig.

Es muss für die Bevölkerung erkennbar werden, welche Maßnahmen mit welcher Auswirkung bis wann umgesetzt werden.

In Kooperation mit anderen Initiativen in der Rhein-Main-Region geben wir die folgenden Einwände zu Protokoll.

Mit freundlichen Grüßen

Karsten Jacobs, 1. Vorsitzender der Initiative gegen Fluglärm in Rheinhausen e.V.



1. Der Lärmaktionsplan ist nach der Lärmkartierung 2022 grundsätzlich neu zu fassen. Die Umgebungslärmkartierung 2022 wurde auf Basis der Flugbewegungen des Jahres 2019 sowie nach der neuen Berechnungsmethode BUF berechnet. Die 2021 neu eingeführte Rechenmethodik BUF basiert auf dem EU-weit einheitlichen Lärmberechnungsverfahren CNOSSOS in Kombination mit den vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz Bundesumweltministerium (BMUV) für Deutschland festgelegten neuen Flugzeugklassen. Bemerkenswert ist, dass mit BUF erstmals für flughafenfernere Gebiete Fluglärm ausgewiesen wird, wie z.B. für den Mainzer Süden, der durch den Frankfurter Flughafen extrem von Fluglärm belastet ist. Die Berechnung mit BUF zeigt daher eine deutlich höhere Zahl durch Fluglärm belasteter Personen gegenüber 2017 auf. Diese gerechnete Kartierung spiegelt die gemessenen Belastungen des Mainzer Südens durch Fluglärm wider.

Die Lärminderungskonzepte der Neufassung des Lärmaktionsplans müssen auf der Lärmkartierung 2022 aufsetzen und Schutzmaßnahmen zur Minderung des Fluglärms besonders in flughafenfernen Gebieten, wie dem Mainzer Süden, definieren. Es steht einer Behörde nicht zu, die BUF-Rechenwerte der veröffentlichten Lärmkartierung 2022 für die Aktionsplanung in Frage zu stellen nur, weil Fraport sie als unrealistisch bezeichnet.

2. Die DFS arbeitet aktuell an einer Umstellung aller Flugverfahren am Flughafen Frankfurt auf den Navigationsstandard Performance Based Navigation (PBN). Überarbeitet werden die Abflugverfahren in der Nähe des Flughafens, insbesondere durch Weitung der engen Kurvenradien nach dem Start. Rheinhessen und der Mainzer Süden befürchten, dass durch eine Ausweitung der Kurvenradien die Südumfliegung westlich verschoben wird und dadurch Rheinhessen und Mainz stärker überflogen -und somit verlärm- werden.

Im Lärmaktionsplan ist sicher zu stellen, dass die Umstellung auf PBN nicht zu einer Weitung der Südumfliegung und infolgedessen zu einer Verschiebung des Fluglärms führt.

3. Das von den Airlines praktizierte Flachstartverfahren von schweren Flugzeugen verlärm unnötig die Bürger in Mainz und in Rheinhessen. Schwere Flugzeuge überfliegen Mainz-Laubenheim und Rheinhessen in Höhen zwischen 1800 m und 2000 m mit Einzelschallpegeln über 70d b(A).

Im Plan ist die Durchführung des Steilstartverfahrens NADP1, das auch von der ICAO für dichtbesiedelte Gebiete empfohlen wird, generell vorzuschreiben.

4. Der Frankfurter Flughafen liegt in einer Metropolregion mit nahezu 6 Mio. Bürgern, für die die Fluglärmbelastung ein unerträgliches Ausmaß erreicht hat. Die Fluglärmbelastung hat sich in der Fläche ausgeweitet und reicht im Westen weit nach Rheinland-Pfalz hinein. Die WHO-Empfehlungswerte für Fluglärm, $L_{den} = 45$ dB(A) und $L_{night} = 40$ dB(A), werden in Mainz überschritten. Nur durch eine Deckelung der Flugbewegungen auf niedrigem Niveau ist die Belastung zu reduzieren.

Die Flugbewegungen des Flughafens sind so weit zu reduzieren, dass die WHO Empfehlungen überall eingehalten werden. Nur so ist der Schutz der Gesundheit vor Fluglärm zu gewährleisten.

5. Das Bundesverwaltungsgericht hat in Urteilen 2011 und 2012 zum Schutz der Nachtruhe der Bevölkerung konkretisierende Schutzregelungen für die Nachtrandstunden beschlossen. Gefordert wird ein Ab- und Anschwellen des Fluglärms in den Nachtrandstunden.



Im Lärmaktionsplan ist die Umsetzung des Beschlusses des BVerwG zum Konzept eines zum Kern der Nacht hin abschwelldenden und danach wieder ansteigenden Flugverkehrs sicher zu stellen. Ein Zeitplan für die Realisierung eines Nachtflugverbotes von 22 Uhr bis 06 Uhr ist aufzustellen.

6. Einsatz lärmarmere Luftfahrzeuge

Betriebsbeschränkungen für laute Flugzeuge nach der Betriebsbeschränkungsverordnung sind auszusprechen. Dazu gehören insbesondere Flugzeuge, die in Relation zur Größe besonders laut sind (Lärm je Pax) wie die Typen B747, A340, MD-11, B767-400 und MD8x.

7. Das Anflugverfahrenssystem, das sich durch lange Horizontalanflüge in geringer Höhe und entsprechend großer Lärmimmission über einer großen Fläche auszeichnet, ist zu revidieren. Grundsätzlich sollte der Flughafen höher angeflogen werden, um die Menschen am Boden vor Fluglärm zu schützen. Es darf nicht Ziel eines Lärmaktionsplans sein, den Arbeitsaufwand der DFS als maßgebliche Größe zur Verhinderung von Lärminderungsmaßnahmen heranzuziehen.

8. Mit steileren Anflügen kann der Lärm reduziert werden. GBAS bietet die Möglichkeit, für jede Landebahn ohne Zusatzaufwand mehrere Anflugverfahren – auch mit gestuften Sinkprofilen - zu definieren.

9. Fahrwerke und Landklappen sollen so spät wie möglich ausgefahren werden.

Im Lärmaktionsplan ist dies als Lärminderungsmaßnahme festzuhalten. Dafür sollte angeregt werden, das Piloten-Handbuch um eine entsprechende Empfehlung zu ergänzen.

10. Segmented Approach, Linienführung über das Naherholungs- und Vogelschutzgebiet am Rhein

Der Segmented Approach in den Nachtrandstunden und für Verspätungsflüge nach 23:00 Uhr ist eine Lärmverschiebungsmaßnahme. Das Flugverfahren Segmented Approach steht grundsätzlich im Widerspruch zur EU-Umgebungslärmrichtlinie, wonach ruhige Gebiete in Ballungsräumen gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen sind.

Das Anflugverfahren führt weiterhin dazu, dass die Zahl der Fluglärm-betroffenen nicht ab- sondern zunimmt. Zu den Altbetroffenen addieren sich die unter dem Segmented Approach lebenden Neubetroffenen. Der aktuell praktizierte Segmented Approach ist keine aktive Schallschutzmaßnahme und dient nicht der Reduzierung des Fluglärms, sondern weitet den Fluglärm in der Fläche und insbesondere in den gesetzlichen Nachtstunden aus.

Anstelle des Segmented Approach sind in den Nachtstunden ab 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr die Slots zu verringern und damit in dieser Zeit die Flugbewegungen zu reduzieren. Damit würde auch der EU-Regelung Rechnung getragen und ruhige Gebiete im Ballungsraum Rhein-Main mit seinen fast 6 Mio. Einwohnern gegen eine Zunahme des Lärms geschützt.