



Flug- lärm- bericht 2023 Offenbach



**Bürgerinitiative
Luftverkehr
Offenbach am Main**



Fluglärmbericht der BIL Offenbach für das Jahr 2023

(Stand: März 2024; Verfasser: BIL / Hermann Gaffga, Musikerviertel)

Zum Tag gegen den Lärm 2023 haben wir geschrieben: „**Der Fluglärmteppich¹ über Offenbach ist zurück**“. Wobei der Teppich eher einer bedrohlichen Walze gleicht. In der Tat: nach der „Corona-Pause“ hat sich die Luftverkehrswirtschaft wieder erholt. Das schlägt den Fluglärm betroffenen auf die Ohren, aufs Gemüt und auf die Gesundheit (und beeinträchtigt die Entwicklung der kognitiven Fähigkeiten der Schülerschaft). Nicht umsonst wurde auf den Montagsdemonstrationen am Flughafen oft gerufen: „Wir sind hier, wir sind laut, weil Ihr uns die Ruhe klaut!“.

Bevor genauer auf die Entwicklung des Lärms eingegangen wird, sind Veränderungen bei den Flugbewegungen und deren Verteilung zu betrachten, denn das beeinflusst den Fluglärm über Offenbach. Anschließend werden gewisse Maßnahmen des aktiven Schallschutzes unter die Lupe genommen und abschließend einige Besonderheiten aus dem Jahr 2023 aufgezeigt.

Schwerpunkt der Betrachtung liegt dabei in erster Linie auf Offenbach.

1. Flugbewegungen.

Im Jahr 2023 gab es insgesamt 430.436^2 Flugbewegungen (Fbw.) (2022 = 382.211 Fbw.). Das ist eine Veränderung von + 13%, eine „Erholung“ des Luftverkehrs aus der Coronakrise³. D.h. durchschnittlich 1.179 Fbw./Tag (+ 141 gegenüber 2022).

Insgesamt liegt die Zahl der Fbw. damit etwa auf dem Niveau von 1999 und noch immer unter dem Höchststand des Jahres 2019 mit 514.000 Fbw. Dennoch liegt die Zahl weit unter der Zahl von 529.000 Fbw. pro Jahr, die Fraport als Zahl des sog. Prognose-Null-Falls angegeben hatte, also auch ohne Nordwest-Landebahn und Terminal 3 leistungsfähig. Die jährlichen Fbw. für das Jahr 2023 teilen sich auf in 92% Fbw. am Tag und 8% Fbw. in der gesetzlichen Nacht sowie 0,3% (etwa 1.400)⁴ Fbw. in der Kernnacht von 23:00 bis 05:00.

Damit wird die Schwelle des Planfeststellungsbescheids zum Ausbau des Flughafens von **durchschnittlich** 150 Fbw. pro Tag in der gesetzlichen Nacht und 17 Fbw. in der Kernnacht im Laufe des Jahres nicht erreicht. Die Schwellen sind einfach zu luftverkehrsfreundlich, denn die Belastungen sind bereits heute (zu) hoch. - Es zeigt sich zudem, wie problematisch die „Durchschnittsrechnung“ ist. Als Extrembeispiel aus dem Jahr 2023 kann der 15.07. betrachtet werden, an dem es in der gesetzlichen Nacht 130 Nachtflüge und 39^5 Fbw. in der Kernnacht gab.

¹ Die Stadt Offenbach hat für das Jahr 2018 in der Tagschutzzone 2 der SchutzZVO 2011 rund 105.000 EW (~76% der EW Offenbachs) und in der Nachtschutzzone 48.000 EW (~35% der EW Offenbachs) ermittelt. - Der Lärmaktionsplan (3. Runde), Verkehrsflughafen Frankfurt Main, vom 11.04.2022, stellt fest: In Offenbach liegen 22.967 Wohnungen (knapp 50.000 Einwohner) in der Zone L_{DEN} 55 bis 60 dB(A). Demgegenüber sind es in Frankfurt nur 10.920 und in Neu-Isenburg 7.528 Wohnungen (in Neu-Isenburg jedoch 1.110 Wohnungen in der Zone 60 bis 65 dB(A)).

² Quelle: W. Heubner

³ Abweichend von diesen Zahlen nennt die Stabsstelle für Fluglärmenschutz Frankfurt folgende Zahlen: Fbw. 2023 = 396.818 (2022= 349.478) = + 13,5%.

⁴ Quelle: Deutscher Fluglärmdienst DFLD

⁵ Quelle: Deutscher Fluglärmdienst DFLD



Insgesamt hat die Zahl der verspäteten Starts und Landungen wieder zugenommen und erreicht mit 1.400 einen **Höchststand**⁶.

Die Forderung nach einem konsequenten Nachtflugverbot von 22:00 bis 06:00 Uhr und weiterer Reduktion der Ausnahmegenehmigungen bleibt auf der Tagesordnung.

Über 24 Std. betrachtet ergeben sich 2022 häufig vier Spitzen: die erste zwischen 07:00 und 08:00 Uhr, die zweite etwa um 11:00 Uhr, die dritte etwa um 15:00 Uhr und die vierte um 19:00 / 20:00 Uhr. 2023 war dies gleichbleibend.

2. Betriebsrichtungsverteilung und Bahnbelegung.

Für die Betrachtung der Fluglärmbelastung über Offenbach ist die Beachtung der Flugbewegungen nach **Betriebsrichtungen** wesentlich, denn der Jahresdurchschnitt des Dauerschallpegels ist davon abhängig und die Belastung einzelner Stadtteile in Offenbach sehr unterschiedlich.

Im Jahr 2023 war die Betriebsrichtungsverteilung West (25) (Landungen über Offenbach) mit 68% vorherrschend (2022 = 63 %). Dementsprechend fielen 32% der Flugbewegungen auf die Betriebsrichtung Ost (07) mit Starts u.a. über Offenbach (2022 = 37 %) ⁷.

Interessant ist hier eine Auswertung für 2023 der Stabstelle Fluglärmschutz Frankfurt. 2022 wurden danach 120.645 Starts und Landungen westlich des Flughafens, 126.239 Starts nach Süden und 179.228 Starts und Landungen nach Osten (knapp 40%), also weitgehend über Offenbach abgewickelt.

Im Allgemeinen senkt ein höherer Anteil der Betriebsrichtung 07 den durchschnittlichen Dauerschallpegel über Offenbach. 2023 war er jedoch niedriger als 2022. Dies ist bei der weiteren Betrachtung der Lärmpegel zu berücksichtigen. Zugegeben: Bei den Starts über Offenbach bleibt es morgens oft länger ruhig.

Im Durchschnitt unterstellt die Fraport AG (so auch schon im Planfeststellungsverfahren) eine Betriebsrichtungsverteilung von 75 : 25% mit einer geringen Varianz. Dies trifft schon seit Jahren nicht mehr zu.

Aber dies ist eben nur der Durchschnitt. Einzelne Tage, ja Wochen sind ganz von der jeweiligen Betriebsrichtung abhängig. Manche Tage sind auch von einem Wechsel der Betriebsrichtung geprägt. Die Entscheidung fällt der jeweilige Schichtleiter der DFS am Flughafen in Abstimmung mit der Wetterlage, wie es heißt. Da jedoch oft Schwachwind / Windstille im Rhein-Main-Gebiet herrscht, bleibt die Einstellung der Betriebsrichtungen ein gut gehütetes Geheimnis der DFS (man kann auch sagen: Willkür).

Letzter Hinweis: Gegenüber den intern. Regeln der ICAO wird in Frankfurt eine erhöhte Rückwindkomponente akzeptiert und damit von der ICAO-Regel abgewichen (und in der Konsequenz über Offenbach vermehrt gelandet und somit stärker belastet).

Die **Bahnbelegung** ist sehr unterschiedlich. Das UNH Kelsterbach gibt dazu für 2023 folgende Daten an: Von den gesamten Landungen entfallen auf Offenbach (Betriebsrichtung West – 25) 22,6% auf die Nordwest-Landebahn, 14,7% auf die

⁶ Die Masse der für OF bestimmenden Landungen gehen auf das Konto von Condor, Lufttransportunion und Lufthansa.

⁷ Quelle: Deutscher Fluglärmdienst DFLD – Daten der Station OF-01



Centerbahn und 30,4% auf die Südbahn⁸. Bemerkenswert ist die doch erhebliche Belastung auf der Centerbahn, die nach dem Fraport-Betriebskonzept im Planfeststellungsverfahren so gut wie gar nicht genutzt werden sollte (die Forderung nach Aufgabe der Landegenehmigung auf dieser Bahn hat Fraport allerdings stets abgelehnt)⁹. Insgesamt ist die Verteilung z. B. der Anflüge auf die Bahnen wenig nachvollziehbar und ähnelt eher der Willkür wie bei der Betriebsrichtung.

3. Fluglärm an der OF-Messstation Leibnizschule (Dauerschallpegel)

Die Stadt Offenbach betreibt seit Jahren mit der BIL Offenbach am Neubau der Leibnizschule eine Fluglärmmessstation, die Teil des Messnetzes des Deutschen Fluglärm-Dienstes (DFLD) ist. Nachfolgend wird auf diese Daten zurückgegriffen.¹⁰

Da die Messstelle unter der Nordwest-Landebahn liegt, sind die Daten insbesondere repräsentativ für die Stadteile unmittelbar nördlich und südlich der Bahnlinie. Von der Messstelle werden aber auch Abflüge nach Nordwesten (Abflug NO lang) erfasst.

Der Jahresdurchschnittswert $L_{den00-24}$ 2023 lag bei 51,3 dB(A) (2022 = 50,6 dB(A)). Nach Monaten schwankt der Lärmpegel entsprechend den Flugbewegungen. Die höchste Belastung trat im Monat November 2023 mit 53,6 dB(A) auf (2022 Oktober mit 52,7 dB(A)); der niedrigste Monat 2023 war der Juni mit 48,5 dB(A) (2022 März mit 47,5 dB(A)). Wie bereits oben angedeutet ist die Belastung der Offenbacher Stadteile nach Betriebsrichtung unterschiedlich. Für die Betriebsrichtung 25 (Landungen über Offenbach) war in 2023 der 29.10. ein Tag mit hoher Belastung. Hier lag sie tags bei 53,7 dB(A) und nachts bei 48,1 dB(A). – Für die Betriebsrichtung 07 (Starts über Offenbach) war der 25.06.23 ein typischer Tag. An ihm lag die Belastung tags bei 45,2 dB(A) und nachts bei 36,8 dB(A).

Es sei daran erinnert, dass die Weltgesundheitsorganisation (WHO) für den Schutz der Gesundheit folgende Grenzwerte empfiehlt: Durchschnittlich 45 dB(A) und nachts einen Wert von 40 dB(A). Diese Werte sollten eingehalten werden.

⁸ Der Rest zu 100% entfällt auf die Betriebsrichtung 07 (Ost).

⁹ Z.T. ist die Belegung der Centerbahn allerdings auf das Lärmpausenkonzept zurückzuführen (vgl. unten unter 6, S. 6).

¹⁰ Die Daten beziehen sich auf den L_{den} = nach EU-Richtlinie ([European Environmental Noise Directive 2002/49/EC](#)) bzw. die entsprechenden Tag- und Nachtwerte.

Bei den dB(A)-Werten ist zu beachten, dass es sich um einen logarithmischen Maßstab handelt; d.h. dass bei einer Verdoppelung der Lärmereignisse eine Steigerung um 3 dB(A) eintritt.

Weitere Messstationen der Fraport AG bestehen in der Nähe des Aussichtsturmes Bieber und südlich des Lauterborngbietes. Eine weitere Messstation des Umwelthauses / Forum Flughafen Frankfurt und Region (FFR) befindet sich auf dem Gebiet des Alten Friedhofs.



4. Lärm in der gesetzlichen Nacht (22 – 06:00) / „Kernnacht“ (23:00 – 05:00) (Dauerschallpegel).

Für den gesetzlichen Tag ergibt sich 2023 eine durchschnittliche Lärmbelastung von 50dB(A) (2022 = 49,0 dB(A)). Die entsprechenden Werte für die Nacht lauten: 2023 = 40,8dB(A) (2022 = 40,6 dB(A)). Und für die höchstbelasteten Monate 2023 = November = 51,4 dB(A) tags (vergleichsweise 2022 = Oktober = 51,6 dB(A)) sowie nachts 2023 = 44,5dB(A) und 2022 = 41,3 dB(A)¹¹ (obwohl die Zahl der Überflüge >60 dB(A) abgenommen hat). - Eine besondere Betrachtung empfiehlt sich für die sogenannte „Kernnacht“, also dem Zeitraum von 23:00 bis 05:00 Uhr. Für 2022 liegen nur wenige Monatsdaten vor, so dass kein Jahresdurchschnitt ausgewiesen ist. Der höchste Wert ergibt sich für den Monat Nov. 2022 mit 32,5 dB(A). Entsprechende Werte für 2023: Monat November mit 33,7 dB(A).

Bereits oben wurde auf die Notwendigkeit eines konsequenten Nachtflugverbots von 22:00 bis 06:00 Uhr hingewiesen. Die meist vom Planfeststellungsbeschluss gedeckten Ausnahmegenehmigungen in der Kernnacht sind zunächst zwar in den letzten Jahren zurückgegangen¹², erreichen 2023 aber einen Höchststand. Jede Ausnahme ist jedoch ein Ärgernis und Belastung für die Fluglärm betroffenen.

Übersichtstabelle Ergebnisse 2022/23 (Fluglärm in dB(A))

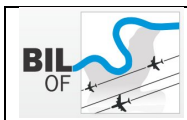
	2022	2023
Flugbewegungen (Fbw.) / Jahr	382.211 ¹³	430.436
Fbw. tags	350.326	396.000
Fbw. nachts (22:00 – 06:00)	28.449	34.436
Fbw. „Kernnacht“ (23:00 – 05:00)	1.216	1.400
Betriebsrichtungsverteilung (West : Ost) (in %)	63 : 37	68 : 32
Durchschnitt Dauerschallpegel / Jahr (Messstelle DFLD, OF-1 Leibnizschule)	50,6	51,3
Durchschnitt Dauerschallpegel / tags (Messstelle DFLD, OF-1 Leibnizschule)	49,0	50,0
Durchschnitt Dauerschallpegel / nachts (Messstelle DFLD, OF-1 Leibnizschule)	40,6	40,8
Durchschnitt Dauerschallpegel / 6 verkehrsreichsten Monate (Mai – Okt.) (Messstelle DFLD, OF-1 Leibnizschule) (ganztags)	50,7	51,0
Durchschnitt Dauerschallpegel / 6 verkehrsreichsten Monate (Mai – Okt.) (Messstelle Fraport, 01-OF-Lauterborn) ¹⁴ (ganztags)	56,9	57,3
Durchschnitt Dauerschallpegel / 6 verkehrsreichsten Monate (Mai – Okt.) (Messstelle Fraport, 02-OF-Bieber) ⁴	50,4	53,5
Einzelschallpegel (65 – 69 dB(A); Lärmklasse mit der größten Besetzung) an der DFLD-Messstelle OF-1	16.940	20.104
Einzelschallpegel (Anzahl Fbw. > 60 dB(A) in der Nacht pro Jahr) an der DFLD-Messstelle OF-1	1.874	1693

¹¹ Wobei 2022 die Monate Sept. mit 41,7 und Nov. mit 42,8 dB(A) noch erheblich darüberliegen.

¹² Besonderes Ärgernis war in der Vergangenheit Ryan Air, denen ein systematischer Verstoß vorgehalten wurde. Die Fluggesellschaft ist aber z. Zt. nicht mehr am Frankfurter Flughafen aktiv.

¹³ Nach der Stabsstelle Fluglärm Frankfurt waren es 378.775 Fbw.

¹⁴ Die Fraport AG gibt die Messungen i. A. als $L_{eq(3)}$ an. Der in der Tabelle angegebene Wert ist als L_{den} angegeben und damit mit dem Wert DFLD vergleichbar. – Die entsprechenden Fraport Messwerte bei der Messstation Lauterborn in $L_{eq(3)}$ lauten für die 6 verkehrsreichsten Monate = 54,4 tags und 48,2 nachts. – Bei der Fraport Messstelle 02-OF-Bieber lauten die entsprechenden Werte: 50,4 tags und 45,1 nachts. Die verkehrsreichsten 6 Monate sind i.d.R. Mai bis Okt.



Die Hervorhebungen in der obigen Tabelle zielen auf die 6 verkehrsreichen Monate (Mai bis Okt.). Diese „Sommermonate“ sind schon deshalb von besonderer Bedeutung, da in diesen Monaten die Fenster eher offen sind, die Menschen sich öfter im Freien aufhalten und daher der Fluglärm besonders störend ist.

5. Einzellärmpegel.

Die spürbare Fluglärmbelastung wird nur unzureichend durch den Dauerschallpegel abgebildet. Es empfiehlt sich eine Betrachtung der Einzelschallereignisse, denn diese werden ja tatsächlich wahrgenommen und besonders belastend wirkt die dichte Abfolge dieser Ereignisse.

2022 wurden an der Messstelle der Leibnizschule insgesamt 22.428 Überflüge erfasst, 2023 insgesamt 25.504.

Nach Lärmklassen unterteilt ergab sich folgendes Bild:

Lärmklasse	Anzahl der erfassten Fbw. 2022	Anzahl der erfassten Fbw. 2023
<54 dB(A)	0	0
55 – 59 dB(A)	176	58
60 – 64 dB(A)	2.880	2.267
65 – 69 dB(A)	16.940 – 76%	20.104 – 79%
70 – 74 dB(A)	2.240	2.844
75 – 79 dB(A)	186	226
80 – 84 dB(A)	4	12
85 – 89 dB(A)	0	3
90 – 94 dB(A)	2	0
Summe 2022	22.428 – 100%	25.504 – 100%

Tabelle Anzahl der Überflüge nach 5 dB(A)-Lärmklassen

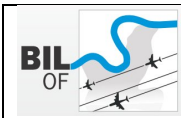
(nach DFLD. OF- Messstelle 01 – Leibnizschule)

Die Zahlen verdeutlichen keine sehr großen Veränderungen. Trotz der hier nur vorgenommenen Betrachtung eines einzigen Jahres verwundert es daher nicht, dass viele Fluglärm Betroffene keine oder nur wenig Hoffnung auf eine Entlastung durch technischen Fortschritt setzen.

Zudem: Bereits in der Vergangenheit wurde immer wieder darauf verwiesen, dass die Flugzeuge leiser werden und dies auch als Hoffnung in die Zukunft prognostiziert. Daran ist etwas dran. Jedoch muss daran erinnert werden, dass diese Einzellärmreduzierungen meist durch Zunahme der Flugbewegungen überkompensiert wurde. – Eine noch deutlichere Spreizung der Flughafenentgelte nach Lärm- und Schadstoffbelastung wäre angesagt.

Eine besondere Betrachtung lohnt die genauere Untersuchung einer Stunde mit zahlreichen Anflügen über Offenbach. Nehmen wir die Stunde am 08.07.23 am Nachmittag zwischen 17:00 und 18:00 Uhr mit 24 Überflügen (übrigens bis auf 2¹⁵ alle auf

¹⁵ Auf der Nordwestbahn etwa 70dB(A) laut; im Süden z. T. lauter)



der Center- bzw. Südbahn). Die „Störzeit“ eines Überflugs beträgt in etwa 30 bis 45 Sek., also bei 24 Überflügen etwa 16 Min. Zwischen den Anflügen verbleiben jeweils weniger als 2 Minuten mehr oder weniger ungestört. Und dies ist kein Extremfall. Z. T. bleibt noch weniger Zeit. Insbesondere im Bereich Offenbachs zwischen der Nordwestbahn und der Südbahn erhöht sich deutlich die Zahl der Flüge und Störungen.

Die enge Abfolge der Einzelschallereignisse sind für die FluglärmBetroffenen das eigentliche Problem. Es nervt. Die Einzelschallereignisse hört man, den Dauerschallpegel (mathematisch verkoppelt) kann man nicht hören.

Und es kann noch schlimmer kommen: der Koordinationseckwert, d. h. die Zahl der stündlichen Slots wurde aktuell von Fraport auf 88 verringert (um die Pünktlichkeit zu erhöhen). Und eine der Planungsprämissen von Fraport im Ausbaurverfahren waren 126 Fbw./h. Dann würde jede Minute ein Flugzeug landen! – Aber es gibt bereits heute Zeitphasen, in denen ein Fluglärmereignis das nächste ablöst, eine Situation, die insbesondere in den Sommermonaten nahezu unerträglich ist. Für das Musikerviertel z. B. bedeutet dies, dass im Freien eine Kommunikation über 2m kaum möglich ist.

Noch zwei letzte Hinweise: Häufiger Fall bei Landungen über Offenbach ist ein nahezu gleichzeitiges, paralleles Anfliegen auf der Nordwest-Landebahn und der Südbahn. Nach früheren Untersuchungen ergibt dies eine Zunahme von etwa 2 dB(A), was nicht berücksichtigt wird. – Des Weiteren werden häufig Fahrgestell und Landeklappen frühzeitig ausgefahren, was nach früheren Untersuchungen +2 dB(A) ausmachen kann.

6. Lärmpausen.

Das Land Hessen und die Luftverkehrswirtschaft haben sich ab 2016 im Rahmen des aktiven Lärmschutzes¹⁶ auf sogenannte Lärmpausen im Regelbetrieb verständigt. D. h. in der Nachtstunde von 22:00 bis 23:00 soll bei Betriebsrichtung 25-West die Nordwest-Landebahn und die Centerbahn für Anflüge gesperrt werden. Diese werden dann über die Südbahn abgewickelt. Demgegenüber soll dann morgens in der Zeit von 05:00 bis 06:00 die Südbahn nicht genutzt werden und stattdessen die Anflüge über die Nordwest-Landebahn und die Centerbahn abgewickelt werden¹⁷.

Eine wirkliche Lärmpause entsteht nicht, eher eine Lärmverschiebung. Und in der Mitte von Offenbach tritt überhaupt keine Pause auf. Eine Entlastung entsteht eher südlich der Rosenhöhe im Wald. Da können dann sehr frühe Aufsteher die Vögel besser zwitschern hören.

Nach einer Auswertung der Stabsstelle Fluglärmschutz Frankfurt zu den Lärmpausen 2019 ergab sich folgendes Bild: Lärmpausen zwischen 22:00 und 23:00 Uhr gab es im Osten an 135 Tagen (37%). Aufgrund verschiedener Bedingungen (in erster Linie Ostbetrieb) wurde an den restlichen Tagen keine Lärmpause praktiziert. 2022 ergeben sich zahlreiche Ungereimtheiten gegenüber den Angaben des HMWVEW. So war im Newsletter der Stabsstelle Frankfurt vom Jan. 2024 über den Nov. 2023 zu lesen, dass das HMWVEW Lärmpausen an 28 Tagen meldete, während die Stabsstelle die Praktizierung nur für 6 Tage angab. Hier scheint weitere Aufklärung nötig. - Auch nach eigener Wahrnehmung kommt es häufig auch nach 22:00 zu Landungen auf der Nordwest-Landebahn und auf der Centerbahn. Z. B. wurden am 06.07.23 zwischen 22:00

¹⁶ Die BIL tritt für den Vorrang des aktiven vor dem passiven Lärmschutz ein. Dennoch: Solange keine wirklichen Erfolge beim aktiven Schallschutz eintreten, sind auch deutliche Verbesserungen beim passiven Lärmschutz erforderlich und dementsprechend das Fluglärmschutzgesetz zu novellieren.

¹⁷ FFR - <https://www.aktiver-schallschutz.de/massnahmen/siedlungszentren-umfliegen/laermpausen/>



und 23:00 16 Landungen auf der Centerbahn und nur eine Landung auf der Südbahn durchgeführt (und keine Landung im Segmented Approach!)¹⁸.

7. Lärmobergrenzen.

„Seit November 2017 gilt am Frankfurter Flughafen eine Lärmobergrenze. Für hunderttausende Bewohner des Rhein-Main-Gebiets heißt das: Die Fluglärmbelastung in der Region wird nicht immer weiter steigen und deutlich hinter dem im Planfeststellungsbeschluss prognostizierten Wert zurückbleiben. Das letzte offene Versprechen aus dem Mediationsverfahren zum Flughafenausbau ist damit erfüllt. ... Die Lärmobergrenze begrenzt die Fläche besonders hoher Belastung, nicht aber die Zahl der Flugbewegungen. Wenn es also mehr Flüge geben soll, muss die Lärmbelastung pro Flugbewegung geringer werden. Dies setzt einen wirkungsvollen Anreiz, möglichst lärmarme Maschinen einzusetzen. Gleichzeitig kann sich der Frankfurter Flughafen ... weiterentwickeln“ (HMWVEW).

*„Zur Beurteilung der Fluglärmbelastung wurde am Flughafenstandort Frankfurt mit dem **Frankfurter Fluglärmindex (FFI)** ein Tool entwickelt, in welches neben der eigentlichen Belastung durch den Dauerschallpegel auch die wissenschaftliche nachgewiesene Wirkung (Belästigung am Tag und Aufwachreaktionen in der Nacht) mit in die Berechnung einfließt“ (Fluglärmkommission Frankfurt (FLK)).*

Die Regelung der Lärmobergrenze „sieht vor, das zukünftig erlaubte Lärmniveau um 1,8 Dezibel gegenüber den im Planfeststellungsbeschluss prognostizierten Werten zu senken“ (HMWVEW). Der entscheidende Maßstab sind Lärmkurven und deren Flächengröße (vgl. nachstehende Tabelle).

Auch hier gab es hitzige Diskussionen, ob nicht eine Lärmobergrenze auf der Basis der Flugbewegungen sinnvoller ist. Dies wurde auch u.a. vom Bündnis der Bürgerinitiativen (BBI) gefordert. Hauptkritikpunkt: Es wird zukünftig nicht leiser gegenüber dem Ist-Stand, sondern nur weniger laut als der Planfeststellungsbeschluss zulässt.

Bislang wurde die Lärmobergrenze stets eingehalten (was in der Coronakrise nun gar nicht verwundert). Letzte Daten des HMWVEW für 2020 stammen vom Dez. 2021. Man darf gespannt sein, wie neue Daten für 2022 und 2023 aussehen.

¹⁸ Über die Nutzung des Lärmpausenmodells liegen kaum systematische Daten vor (außer einer ersten verifizierenden Befragungsuntersuchung von etwa 2016 gibt es kaum Daten zu finden; Ausnahme: einzelne Auswertungen der Stabsstelle Fluglärmschutz Frankfurt.



	PFB Prognose	Lärm- Obergrenze	Jahr 2018	Jahr 2019	Jahr 2020	Jahr 2021 ¹⁹	Jahr 2022 ¹⁹
Fläche in Hektar >LAeq 6-22 60 dB(A) (höchstbetroffenes Gebiet)	12.758	8.815	7.176	7.022	4.421	XXX	XXX
Fläche in Hektar >LAeq 6-22 55 dB(A) (höchstbetroffenes Gebiet)	29.994	22.193	17.332	17.332	10.578	XXX	XXX

Überblick über die Werte im Monitoringbericht 2020 - 2021 / 2022¹⁹

„Gegenüber dem Jahr 2018 kann bei den Werten (2019) ein leichter Rückgang verzeichnet werden“ (HMWVEW).

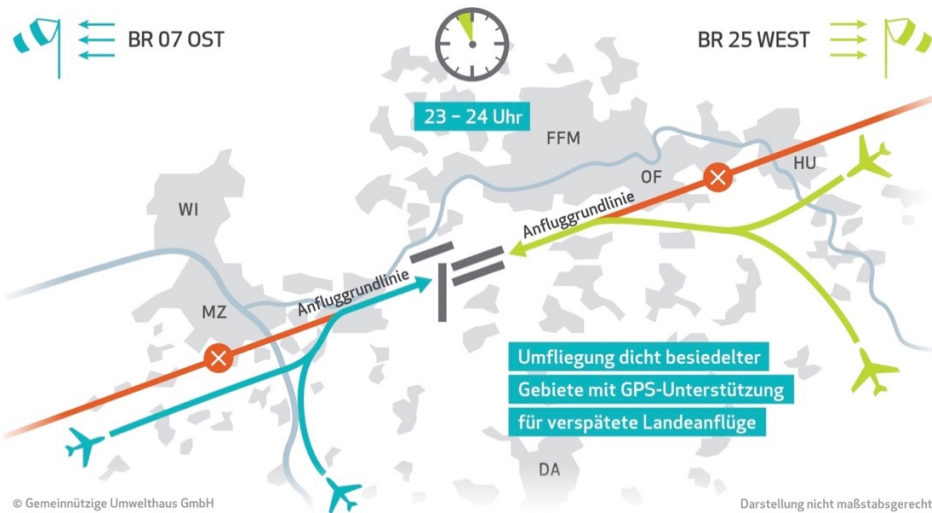
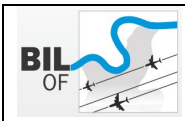
2020 ein stärkerer. Dank Coronakrise. Teile Offenbachs fallen in das höchstbetroffene Gebiet. Nach dem Planfeststellungsbeschluss (701.000 Fbw./Jahr) würden größere Bereiche bis nach Mühlheim hinein erfasst. Die Lärmobergrenze liegt etwas östlicher als der Ist-Stand von 2015.

8. Segmented Approach.

Mit einer neuen Navigationstechnik kann der Geradeaus-Anflug verlassen werden und somit dicht besiedelte Gebiete wie Hanau, Offenbach und Mainz umflogen werden. Dies soll der Entlastung dienen.

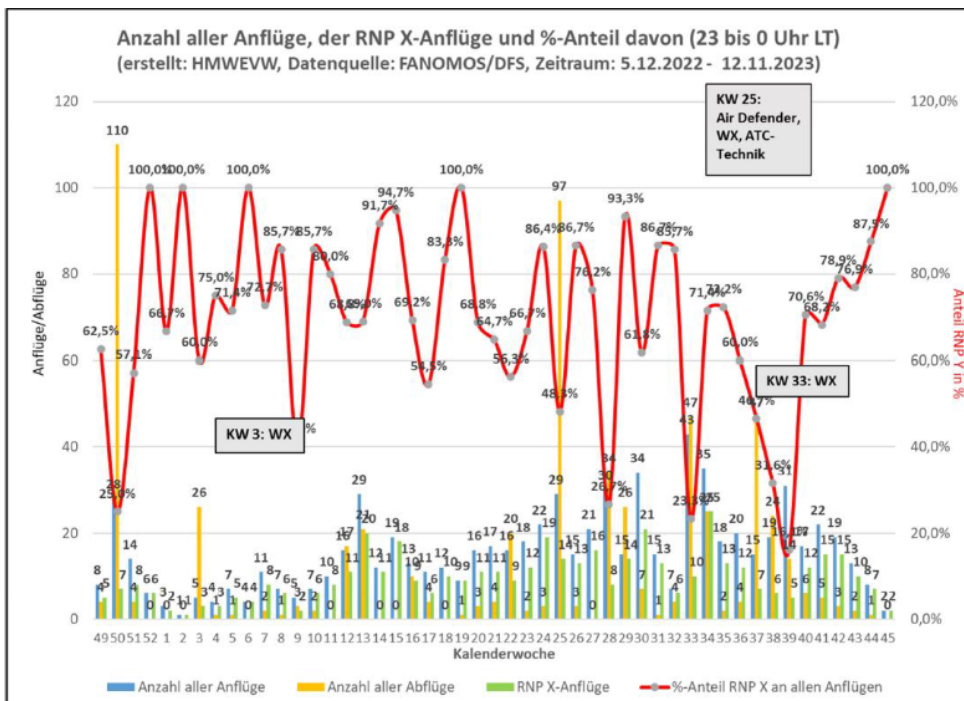
„Seit März 2021 läuft ein Probetrieb zur ganztägigen Nutzung des Verfahrens für Anflüge aus dem Süden kommend. Die vermehrte Nutzung des Segmented Approach im Rahmen des pandemiebedingt geringeren Verkehrsaufkommens soll Erkenntnisse bringen, wie die Anwendbarkeit grundsätzlich ausgeweitet werden kann Darauf aufbauend erfolgt seit 21.02.2022 ein erweiterter Probetrieb, in dessen Rahmen auch Anflüge aus Norden kommend als segmentierter Anflug geführt werden. Zusätzlich wird das Verfahren für die Zeit von 22-23 Uhr und für ausnahmsweise nach der Planfeststellung zulässige Landungen nach 23 Uhr (für Anflüge auf die Center- und Südbahn) als primär zu nutzendes Anflugverfahren auf dem Informationssystem der Flugsicherung (ATIS) veröffentlicht“ (UNH).

¹⁹ Aktuellere Daten liegen nicht vor. Eine Anfrage beim Hess. Ministerium läuft.



(Die Anwendung wurde im Probetrieb auf 22:00 bis 24:00 Uhr gegenüber dem Text in der Abb. ausgeweitet).

„Die Anwendungshäufigkeit in der zur Anwendung angestrebten Zeit nach 22 Uhr hat sich in der Phase III des Probetriebs zuletzt deutlich verbessert (zwischen 40 und 90 %, einige Tage mit 100%)“ (HMWVEW in der FLK vom 21.02.23). Die Prozentzahlen lesen sich gut. In absoluten Zahlen ist die Benutzung des Anflugverfahren jedoch eher gering.



Quelle: Fluglärmkommission Frankfurt, Sitzung vom 06.12.23 – TOP 5 - FFR



Die Grafik zeigt nur die Ereignisse nach 23:00, also in einer Zeit, in der eigentlich Nachtruhe herrschen sollte. Die Zeit von 22:00 bis 23:00 wurde aus juristischen Gründen zwischenzeitlich vom Probebetrieb ausgenommen.

Insgesamt wünscht man sich eine deutliche Erhöhung entsprechender Anflüge, denn die Einzelschallereignisse sind wahrnehmbar leiser gegenüber dem Geradeausanflug (zumindest für die OF-Stadtteile unter bzw. nördlich der Südbahn. Eine Reduktion des Dauerschallpegels tritt in OF nicht ein (die Erhöhung in den Gemeinden des Kreises OF ist in dB(A)²⁰ darstellbar, aber kaum erheblich).

9. Sonstiges.

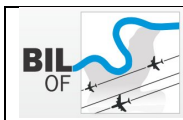
Ausgefahrene Landeklappen und Rollwerk. - Die BIL u.a. haben in der Vergangenheit immer wieder darauf hingewiesen, dass bereits über Offenbach ausgefahrene Landeklappen und Rollwerke zu weiteren, vermeidbaren Lärmbelastungen führen. Nach bisherigen Aussagen führt dies zu einer Mehrbelastung des Einzelschallereignisses von 1,5 – 2dB(A). Bislang überlässt man die Anwendung der Verantwortung der Piloten, denn das sogenannte „Frankfurter Anflugverfahren“ gibt hier nur Empfehlungen. Verbindliche Regelungen sind hier erforderlich, denn nach Luftverkehrsgesetz ist vermeidbarer Lärm zu unterlassen.

Wirbelgeneratoren. Immer wieder sind die Einzelschallereignisse beim Landeanflug mit einem besonders unangenehmen Pfeifton verbunden. Er tritt bei dem verbreiteten Muster A320... auf. Dies ist durch den Einbau von Wirbelgeneratoren mit bescheidenem finanziellen Aufwand zu beheben. Viel ist hier bereits verbessert worden. 2019 konnte Fraport über den Stand 2018 berichten, dass insbesondere bei Lufthansa, Condor, Austria Airlines, Aegean Airlines und Aer Lingus Wirbelgeneratoren weitgehend vorhanden sind. Insgesamt mehr als 80% der Frankfurt anfliegenden A320-Flotte. Es bleibt aber noch einiges zu tun. Eine aktuelle Anfrage läuft z. Zt.

Hubschrauberflüge (und Kleinflugzeuge). – Dabei geht es nicht um Rettungs- und Sanitätsflüge zum Sana-Klinikum. Es geht in erster Linie um knatternde Hubschrauberflüge quer zur sonstigen Einfugschneise insbesondere an Wochenenden. Dabei sind sie bei Betriebsrichtung 07 am Flughafen besonders nervend, denn bei den sonst auftretenden Startpausen des Flughafens über Offenbach (somit bedingte Ruhepausen) zerstören die Hubschrauber genau diese „Ruhe“. – Bislang ist es der Stadt Offenbach und der BIL nicht gelungen – trotz Einschaltung des RP Darmstadt – hier regulierend einzugreifen, Es bleibt ein Ärgernis.

Nato Manöver „Air Defender 23“. – In dem Bericht der OP vom 26.05.23 heißt es, dass das Ministerium wegen der Großflächigkeit des Manövers verspätete Starts nach 23:00 großzügig genehmigen werde, da sie nicht von den Luftverkehrsgesellschaften zu verantworten seien. Und die DFS sagt, dass man die Probleme durch „mildere Nachtflugverbote“ lösen könne. - Wieder einmal zeigt sich die Prioritätensetzung bei der

²⁰ Wie bereits in Fußnote 10 dargelegt ist das auf den logarithmischen Maßstab zurückzuführen. Bei einer Verdoppelung der Flugbewegungen nimmt der äquivalente Dauerschallpegel um 3 dB(A) zu. D. h. in OF sinkt er kaum, während er in den fluglärmarmen Gemeinden scheinbar deutlich zunimmt.



Interpretation des Planfeststellungsbeschlusses. Nicht die FluglärmBetroffenen werden geschützt, sondern die Interessen der Fluggesellschaften²¹.
Tatsächlich wurden an der DFLD-Messstelle OF01-Leibnizschule in der Zeit vom 12. bis 23. Juni keine vermehrten Nachtlandungen in der Kernnacht registriert.

Abweichende Starts.

Immer wieder kommt es vereinzelt zu krassen Abweichungen von den festgelegten Flugrouten über Offenbach. Die BIL beanstandete insbesondere Starts am 12.05. und 20.05.2023, die im direkten Geradeausflug die mittleren Stadtteile von Offenbach überflogen und leitete entsprechende Verfahren bei der Luftverkehrsbehörde ein. Die Verfahren sind noch nicht abgeschlossen, denn die DFS begründete diese Abweichungen mit Wettereinflüssen. Die von der BIL ausgewerteten Wetterdaten im Internet und Daten des Deutschen Wetterdienstes widerlegen allerdings die DFS. Bereits früher hatte die DFS versucht, eine Geradeaus-Abflugroute über Offenbach einzuführen, wobei sie allerdings am heftigen Widerstand scheiterte. Insofern ist Aufmerksamkeit geboten und „vermeidbarer Lärm“ zu unterlassen.

10. Glossar / Quellen

Glossar

BBI	Bündnis der BürgerInitiativen rund um den Frankfurter Flughafen
BIL	Bürgerinitiative Luftverkehr Offenbach
DFS	Deutsche Flugsicherung
Fbw.	Flugbewegungen
FFI	Frankfurter Fluglärmindex
HMWVEW	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Energie und Wohnen
ICAO	International Civil Aviation Organization
PFB	Planfeststellungsbeschluss
Segmented Approach	gekrümmter Anflug statt Geradeausanflug, um Siedlungsschwerpunkte zu umfliegen
UNH	Umwelt- und Nachbarschaftshaus in Kelsterbach
WHO	Weltgesundheitsorganisation

Quellen

- Planfeststellungsbeschluss Ausbau Flughafen Frankfurt (PFB)
- W. Heubner, BBI, der monatlich Berichte auf der Grundlage von Fraport-Daten erstellt
- DFLD, Daten aus dem Messnetz Flughafen Frankfurt, Messstelle Offenbach 1-Leibnizschule (Neubau)
- Stabsstelle für Fluglärmschutz Frankfurt, die sich ebenfalls u. a. auf die Daten des DFLD bezieht.
- Verschiedene Ausführungen und Daten des HMWVEW
- Verschiedene Ausführungen und Daten der FLK
- Gemeinnütziges Umwelthaus GmbH, Kelsterbach (UNH)
- RP DA, Lärmaktionsplan (3. Runde) Verkehrsflughafen Frankfurt Main, 11.04.2022

Der Bericht ist eingestellt auf der internet-Seite der BIL: <https://www.bil-of.de>. Ebenfalls eine Zusammenfassung.

²¹ Aktuell ist eine ähnliche Diskussion zur Fußball-EM 2024 zu beobachten. Die FLK hat dagegen klar Stellung bezogen.