



**Flug-**

**lärm-**

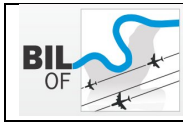
**bericht 2023**

**Offenbach**

**Zusammenfassung**



**Bürgerinitiative  
Luftverkehr  
Offenbach am Main**



## Fluglärmbericht der BIL Offenbach für die Jahre 2022 / 2023 (Stand, März. 2024)

### Nach Corona: Statt Verkehrswende am Himmel ist der Lärmteppich über Offenbach zurück

- **Der Fluglärmteppich über Offenbach ist nach der Corona-Pandemie zurück.** Die Hoffnung auf eine schnelle, nachhaltige Veränderung des Luftverkehrs auch aus klimatischen Gründen mit einem deutlichen Beitrag zur Verkehrswende am Himmel hat sich nicht erfüllt. Selbst wenn kleine Schritte wie die Reduktion von Kurzstreckenflügen stattfanden.
- Der Flugverkehr und damit auch die **Fluglärmbelastung hat von 2022 nach 2023 wieder zugenommen**, steht damit in etwa auf dem Niveau von 1999. Schlimmeres bleibt zu befürchten, wenn der Flugverkehr weiter ansteigt.
- Vor diesem Hintergrund legt die BIL einen **Fluglärmbericht 2023** vor. Seit vielen Jahren wurden solche Berichte als Grundlage für das Handeln von der BIL eingefordert. Die Stadt Offenbach kam dem jedoch nicht nach.
- Daten der Entwicklung sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

|  | 2022    | 2023    |
|--|---------|---------|
| Flugbewegungen (Fbw.) / Jahr   | 382.211 | 430.436 |
| Fbw. tags  | 350.326 | 396.000 |
| Fbw. nachts (22:00 – 06:00 Uhr)  | 28.449  | 34.436  |
| Fbw. „Kernnacht“ (23:00 – 05:00 Uhr)   | 1.216   | 1.400   |
| Betriebsrichtungsverteilung (West : Ost) (in %)  | 63 : 37 | 68 : 32 |
| Durchschnitt Dauerschallpegel / Jahr<br>(Messstelle DFLD, OF-1 Leibnizschule)  | 50,6    | 51,3    |
| Durchschnitt Dauerschallpegel / tags<br>(Messstelle DFLD, OF-1 Leibnizschule)  | 49,0    | 50,0    |
| Durchschnitt Dauerschallpegel / nachts<br>(Messstelle DFLD, OF-1 Leibnizschule)  | 40,6    | 40,8    |
| Durchschnitt Dauerschallpegel / 6 verkehrsreichsten<br>Monate (Mai – Okt.)<br>(Messstelle DFLD, OF-1 Leibnizschule) (ganztags) | 50,7    | 51,0    |
| Durchschnitt Dauerschallpegel / 6 verkehrsreichsten<br>Monate<br>(Messstelle Fraport, 01-OF-Lauterborn) (ganztags)             | 56,9    | 57,3    |
| Durchschnitt Dauerschallpegel / 6 verkehrsreichsten<br>Monate<br>(Messstelle Fraport, 02-OF-Bieber)                            | 50,4    | 53,5    |
| Einzelschallpegel (65 – 69 dB(A); Lärmklasse mit der<br>größten Besetzung) an der DFLD-Messstelle OF-1                         | 16.940  | 20.104  |
| Einzelschallpegel (Anzahl Fbw. > 60 dB(A) in der Nacht<br>pro Jahr) an der DFLD-Messstelle OF-1                                | 1.874   | 1.693   |

- Der **Dauerschallpegel** ist gestiegen. Dies liegt einerseits an der Zunahme der Flugbewegungen, andererseits ist es auch auf die Zunahme von Landungen aufgrund der Betriebsrichtungsverteilung zurückzuführen.
- Die Belastungen in der **gesetzlichen Nacht** (22:00 – 06:00 Uhr) und in der **Kernnacht** (23:00 – 24:00 Uhr + 05:00 – 06:00 Uhr) sind weiter gestiegen (vgl. Bericht S. 3f). Die Ausnahmegenehmigungen erreichten 2023 in der Kernnacht mit 1.400 einen neuen Höchststand.
- Insgesamt gibt der Dauerschallpegel nur unzureichend die Fluglärmbelastung wieder. Die Menschen nehmen die **Einzellärmpegel** wahr und diese sind nicht gesunken. Sie führen wegen der Zunahme der Flugbewegungen zu einer immer schnelleren Abfolge (z.B. am 08.07.23 zwischen 17:00 und 18:00 Uhr mit 24 Überflügen. Bei einer Störzeit von 30-35Sek. pro Überflug bleiben also weniger als 2 Min. relative Ruhe zwischen den Anflügen.) Und auch hier ist Schlimmeres von Fraport geplant und höchsttrichterlich genehmigt (vgl. Bericht S. 5f).
- Die Auswertung der **Einzelschallpegel** an der Messstation des DFLD an der Leibnizschule zeigt, dass die Hoffnung auf den „technischen Fortschritt“ (= der Einsatz lärmärmerer Flugzeuge) nicht wirklich trägt: Die Mehrzahl der Flugzeuge bleibt in der Klasse zwischen 65 und 69dB(A) – es dauert also sehr, sehr lang – und die Entlastung wird durch Zunahme der Flugbewegungen überkompensiert (vgl. Bericht S. 5f).
- Bei den **Lärmentlastungsmaßnahmen** durch **aktiven Lärmschutz** sieht es weiter schlecht aus:
  - Von den sog. **Lärmpausen** abends und morgens profitieren nur wenige Einwohner der nördlichen Stadtteile Offenbachs, während die Mitte zwischen den Anfluglinien eher stärker belastet werden. – Zudem gibt es bei den Zahlen zur Praktizierung erhebliche Zweifel an den hohen Durchführungszahlen des Hess. Ministeriums (vgl. Bericht S. 7f).
  - Die sog. **Lärmobergrenzen** werden zwar eingehalten, was beim Einbruch der Flugbewegungen in der Coronazeit nicht verwundert. Die Bewährungsprobe steht aber noch aus, sollten die Flugbewegungen deutlich über das Vorcoronajahr 2019 steigen (vgl. Bericht S. 8f).
  - Der **Segmented Approach** sorgt zwar für politische Aufregung der OF-Kreisgemeinden. In Offenbach selber hat es aufgrund der spärlichen Anwendung jedoch kaum Wirkung. Wenn er stattfindet ist es im Süden Offenbachs deutlich leiser (vgl. Bericht S. 9f).
  - Noch immer haben eine Reihe von Flugzeugen der Bauart A320 beim Landen ein pfeifendes Geräusch, das durch sog. **Wirbelgeneratoren** an den Tragflächen verhindert werden kann. Die vollständige Ausrüstung der Flugzeuge lässt zu lange auf sich warten (vgl. Bericht S.11).
- Sondereffekte:
  - Ein Ärgernis sind die lärmenden Überflüge von „**Freizeithubschraubern**“ (meist Nord-Süd bzw. umgekehrt) insbesondere an schönen Wochenenden und wenn über Offenbach gestartet wird und eigentlich mehr Ruhe sein könnte (vgl. Bericht S. 11).
  - Ebenso zu bemängeln sind von den genehmigten Flugrouten **abweichende Starts** über die Mitte von Offenbach. So am 12. und 20 Mai

2023. Bisherige Rechtfertigungen der DFS sind höchst fragwürdig (vgl. Bericht S. 12).

### **Konsequenzen:**

- Für wesentliche Fluglärmleistungen muss die Zahl der Flugbewegungen deutlicher gesenkt werden. Bei Reduktion der Inlandsflüge müssen die Slots gestrichen werden. – Währenddessen fordert Fraport: more, more, more.
- Die Entgeltordnung des Frankfurter Flughafens muss noch stärker laute und schadstoffreiche Flugzeuge belasten.
- Weiter muss an der Forderung nach einem Nachtflugverbot zwischen 22:00 und 06:00 Uhr festgehalten werden. Zwischenschritte bezüglich Reduktion der Ausnahmegenehmigungen und eine Verschärfung der Regelung von Landungen nach 22:00 bzw. 23:00 sind dringend.
- Bei den Lärmwerten müssen die Werte der Weltgesundheitsorganisation WHO umgesetzt werden (vgl. Bericht S.3).
- Wirbelgeneratoren sind bei allen Flugzeugen der A320-Klasse umgehend einzubauen. – Bei den Regelungen zum Anflug sind lärmarme Regelungen zum Ausfahren der Landeklappen und des Rollwerks **verbindlich** festzulegen.
- Fortsetzung und Intensivierung des Segmented Approach solange keine deutlichen Fortschritte bei Reduktion der Flugbewegungen erkennbar sind.

Die Zusammenfassung und der ausführliche Bericht sind eingestellt auf der internet-Seite der BIL: <https://www.bil-of.de/>