



Kreisverwaltung GG | Postfach 1464 | D-64504 Groß-Gerau

Regierungspräsidium Darmstadt  
Dezernat III 33.3  
Wilhelminenstr. 1 - 3  
64283 Darmstadt  
beteiligung-lap@rpda.hessen.de

Geschäftsstelle der  
Initiative Zukunft Rhein-Main  
und der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft  
Flughafen Frankfurt/Main  
bei der Kreisverwaltung in Groß-Gerau  
Fachbereich Regionalentwicklung,  
Wirtschaft + Umwelt  
Wilhelm-Seipp-Straße 4  
64521 Groß-Gerau  
Ansprechperson:  
Lisa-Marie Peters  
Tel.: 06152-989-680  
Email: l.peters@kreisgg.de  
Fax: 06152-989-99680  
www.zukunft-rhein-main.de  
www.kag-flughafen.de

19.04.2023

## **Gemeinsame Stellungnahme der Initiative Zukunft Rhein-Main (ZRM) und der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Flughafen/Frankfurt (KAG)**

### **4. Runde Lärmaktionsplanung RP Darmstadt Teilplan Verkehrsflughafen Frankfurt Main – 1. Öffentlichkeitsbeteiligung**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für Ihr Anschreiben vom 20.02.23 und die Möglichkeit, zum aktuellen Entwurf der Lärmaktionsplanung/Lärmkartierung Stellung zu beziehen.

Hiermit übersenden wir Ihnen eine gemeinsame Stellungnahme der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Flughafen Frankfurt/Main (KAG) und der Initiative Zukunft Rhein-Main (ZRM), die sich als Zusammenschlüsse der von Fluglärm betroffenen Kommunen seit Jahrzehnten mit dem Flughafen-ausbau und den Auswirkungen auf die Rhein-Main-Region, mit dem Ziel des Schutzes der Anwohner\*innen, auseinandersetzen.

Wir bitten die nachfolgenden Argumente der Initiativen zu würdigen und in der weiteren Planung zu berücksichtigen.

Die Lärmaktionsplanung geht in die nächste (4.) Runde. Obwohl der LAP 3. Runde erst im April letzten Jahres vorgelegt worden ist, soll der im Bundesimmissionsschutzgesetz festgelegte Rhythmus nunmehr eingehalten werden, so dass termingerecht in 2024 der LAP 4. Runde erstellt sein soll. Hierzu findet derzeit die 1. Öffentlichkeitsbeteiligung statt. Grundlage ist die Lärmkartierung aus dem Jahr 2019.

Bereits der LAP, 3. Runde, wurde vom Kreis Groß-Gerau, der KAG und der ZRM bewertet. In unserer damaligen Stellungnahme hatten wir 25 Anregungen aufgeführt, an denen wir weiter festhalten. Darin kritisierten wir zum Beispiel, dass der Lärmaktionsplan lediglich ein verwaltungsinternes Instrument mit Anstoßfunktion ist, dem eine Rechtsgrundlage für Lärminderungsmaßnahmen fehlt. Weitere wichtige Forderungen waren die nach einem erweiterten Nachtflugverbot, einer Reduktion der Flugbewegungen und die Abschaffung von Anreizprogrammen für Billig-Airlines sowie die stärkere Berücksichtigung wissenschaftlicher Studien zu den gesundheitlichen Auswirkungen des Flugverkehrs.

Dem Lärmaktionsplan Teilplan Flughafen 4. Runde geht die Lärmkartierung des Frankfurter Flughafens durch das HLNUG auf der Grundlage einer neuen Berechnungsvorschrift der EU voraus.

Das HLNUG wirft bei den Berechnungsergebnissen die Frage nach der „Realitätsnähe“ der Ergebnisse der neuen Berechnungsmethode (BUF) in flughafenfernen Bereichen auf, deren Ergebnisse nicht durch geeignete Dauermessungen validiert werden können. Allerdings konnten die vorherigen Ergebnisse der Lärmkartierung (nach VBUF) ebenfalls nicht in flughafenfernen Bereichen durch Dauermessungen validiert werden.

Daher wäre es falsch, die Ergebnisse der Lärmkartierung 2022 zu unterschätzen und ihnen keine Bedeutung bei der Lärmaktionsplanung beizumessen. Im Gegenteil muss die erhöhte Anzahl an Lärmbelasteten durch Fluglärm zusammen mit den in der aktuellen Lärmkartierung erstmals ermittelten gesundheitlichen Auswirkungen in dem Lärmminderungskonzept des Lärmaktionsplans zum Ausdruck kommen. Die aufstellende Behörde sollte dies bei der Ausübung ihres Ermessens bei der Abwägung von Maßnahmen und der langfristigen Lärmminderungsstrategie berücksichtigen.

Zur Aufstellung des Lärmaktionsplanes, 4. Runde, wird wie folgt Stellung genommen:

## **1. Betroffenheiten in der Region**

Wir sehen uns in Auswertung der Betroffenenzahlen, die nach der neuen Berechnungsmethode ermittelt worden sind, darin bestätigt, dass auch die weiter entfernt lebenden Menschen in der Metropolregion Rhein-Main vom Fluglärm stark belästigt werden, bzw. erheblichen Schlafstörungen ausgesetzt sind. Die ermittelten Zahlen und Daten erfordern für den Flughafen Frankfurt am Main weitaus mehr Anstrengungen zur Fluglärmreduzierung, als dies bisher der Fall war.

### **1.1 Neue Berechnungsmethode**

Die aktuelle Lärmkartierung basiert auf dem Vor-Corona-Jahr 2019, in dem die bislang höchsten Flugbewegungszahlen (ca. 514.000 p.a.) erfasst wurden. Die Berechnung erfolgte mit der neuen Berechnungsmethode BUF (Berechnungsmethode für die Berechnung von Umgebungslärm an Flugplätzen), die sich in ihren Ergebnissen stark von der vorläufigen VBUF, die für die Lärmkartierung 2016 verwendet wurde, unterscheidet. Die BUF basiert auf dem EU-weit einheitlichen Berechnungsverfahren CNOSSOS sowie auf neuen Vorgaben, die Lärmwerte in der Berechnungssoftware für verschiedene Flugzeuggruppen bei Starts und Landungen jeweils in bestimmten Abständen vom Flughafen unterstellen. Die BUF ist europarechtlich festgelegt und ins nationale Recht umgesetzt worden.

Aus der BUF ergeben sich neue lärmbeeinträchtigte Gebiete westlich und insbesondere östlich des Flughafens, die bislang in der Lärmkartierung nicht dargestellt wurden. Erstmals werden Mainz, Mühlheim a. Main und Hanau in der Lärmkartierung dargestellt (vgl. Abb. 1). Dies deckt sich mit der Wahrnehmung

der von Fluglärm betroffenen Anwohner\*innen. Des Weiteren wird mit der BUF die neue, um 0,5 dB(A) niedrigere Pegelklasse 54,5 dB(A) erfasst und dargestellt, was wir prinzipiell begrüßen.

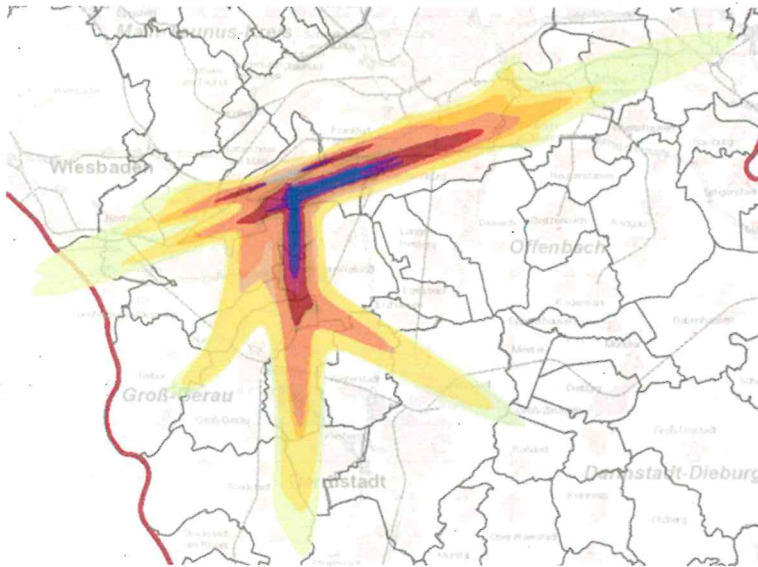


Abb. 1: Lärmkartierung „Fluglärm Großflughafen“ 2017 vs. 2022 (Quelle: Lärmviewer Hessen): In grün ist die Ausweitung der Lärmkonturen durch die BUF dargestellt.

## 1.2 Betroffenheiten

In den veröffentlichten Unterlagen befindet sich auch die Tabelle, die die Anzahl der „Belasteten“ in den verschiedenen Isophonenbändern mit der dazugehörigen Kategorisierung nach der Umgebungslärm-RL darstellt.

Im Folgenden werden die Ergebnisse für Hessen und die Stadt Mainz dargestellt:

Betroffene Bevölkerung					
L <sub>den</sub>					
Flugverkehr	ab 55-59	ab 60-64	ab 65-69	ab 70-74	ab 75
Hessen ohne Ballungsräume	137.254	27.873	37	40	49
Darmstadt	26.939	0	0	0	0
Frankfurt a. Main	35.492	3.694	0	0	0
Offenbach a. Main	93.778	16.555	0	0	0
Wiesbaden	0	0	0	0	0
Hanau	31.480	0	0	0	0
Kassel	-	-	-	-	-
Mainz	25.159	-	-	-	-
<b>Summe</b>	<b>350.102</b>	<b>48.122</b>	<b>37</b>	<b>40</b>	<b>49</b>
L <sub>night</sub>					
Flugverkehr	ab 50-54	ab 55-59	ab 60-64	ab 65-69	ab 70
Hessen ohne Ballungsräume	39.871	1.375	52	37	0
Darmstadt	41	0	0	0	0
Frankfurt a. Main	2.773	0	0	0	0
Offenbach a. Main	38.212	0	0	0	0
Wiesbaden	0	0	0	0	0
Hanau	0	0	0	0	0
Kassel	-	-	-	-	-

Mainz	-	-	-	-	-
<b>Summe</b>	<b>80.897</b>	<b>1.375</b>	<b>52</b>	<b>37</b>	<b>0</b>

### Zahl der Fälle starker Belästigung / starker Schlafstörungen

Hessen ohne Ballungsräume	52.856	9.194	
Darmstadt	8.184	9	
Frankfurt a. Main	12.251	610	
Offenbach a. Main	35.071	8.408	
Wiesbaden	0	0	
Hanau	9.564	0	
Kassel	-	-	
Mainz	7.644	-	
<b>Summe</b>	<b>125.570</b>	<b>18.221</b>	

### Flächen km<sup>2</sup> mit L<sub>den</sub> in dB(A)

Flugverkehr	ab 55	ab 65	ab 75
Hessen ohne Ballungsräume	241,2	20,7	1,3
Darmstadt	22,8	0	0
Frankfurt a. Main	56,5	17,7	3,1
Offenbach a. Main	29,2	0	0
Wiesbaden	0,1	0	0
Hanau	14	0	0
Kassel	-	-	-
Mainz	7,9	-	-
<b>Summe</b>	<b>372,7</b>	<b>38,4</b>	<b>4,4</b>

### Wohnungen mit L<sub>den</sub> in dB(A)

Flugverkehr	ab 55	ab 65	ab 75
Hessen ohne Ballungsräume	79.369	75	23
Darmstadt	12.828	0	0
Frankfurt a. Main	18.659	0	0
Offenbach a. Main	52.539	0	0
Wiesbaden	0	0	0
Hanau	14.990	0	0
Kassel	-	-	0
Mainz	11.980	-	0
<b>Summe</b>	<b>190.365</b>	<b>75</b>	<b>23</b>

### Krankenhaus- und Schulgebäude mit L<sub>den</sub> in dB(A)

Flugverkehr	Krankenhäuser			Schulgebäude		
	ab 55	ab 65	ab 75	ab 55	ab 65	ab 75
Hessen ohne Ballungsräume	17	0	0	365	0	0
Darmstadt	0	0	0	78	0	0
Frankfurt a. Main	0	0	0	34	0	0
Offenbach a. Main	187	0	0	533	0	0
Wiesbaden	0	0	0	0	0	0
Hanau	12	0	0	25	0	0
Kassel	-	-	-	-	-	-
Mainz	-	-	-	16	-	-
<b>Summe</b>	<b>216</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.051</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## 2. Forderungen der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft und der Initiative Zukunft Rhein-Main

Die im Jahr 2021 gegebenen Anregungen und erhobenen Forderungen sind weitgehend im LAP 2022 aufgegriffen worden. Jedoch fehlen jegliche Verbindlichkeit und der Wille zur Umsetzung.

Nochmals wird betont, dass der Fluglärmschutz in der Nacht aufgrund der hohen Zahl an Betroffenen erheblich erweitert werden muss. Dies gilt entsprechend auch für den Fluglärmschutz für den gesamten Tag - hierbei spielt die Anordnung von Betriebsbeschränkungen und damit der Änderung des Planfeststellungsbeschlusses eine zentrale Rolle.

### 2.1 Fluglärmschutz in der Nacht

Eine der wichtigsten Forderungen ist die Ausweitung des Nachtflugverbots auf 22 bis 6 Uhr. 18.221 Menschen, die von starken Schlafstörungen betroffen sind und 117.926 Menschen, die stark belästigt sind, erfordern eine Prüfung durch die zuständige Planfeststellungsbehörde, ob von dem Auflagenvorbehalt im Planfeststellungsbeschluss 2007 Gebrauch gemacht wird, um den Nachtflugbetrieb weiter einzuschränken.

Da bislang keine Realisierung dieser Forderung vorgesehen ist, schließen wir uns vorerst der Empfehlung der Fluglärmkommission für die Verankerung eines Lärmminderungszieles für die Nacht im Lärmaktionsplan an. Dieses umfasst ergänzend zur bestehenden Nachtflugbeschränkung ein weiteres Lärmminderungsziel für die Nachtrandstunden, welches bis 2030 im Lärmaktionsplan verankert werden soll. Mit diesem weiteren Lärmminderungsziel sollen gesundheitliche Auswirkungen der nächtlichen Flugbewegungen verringert und in den Tag verlagert werden.

Das Lärmminderungsziel umfasst die Durchführung von Nachtflügen nur mit lärmarmen (mindestens Kap. 14-Flugzeuge) durchzuführen, höhere Entgelte für die lautesten Flugzeuge zu erheben, Verspätungslandungen von 23-0 Uhr nur mit Einzelfallerlaubnis durchzuführen und nur aus Gründen, die nicht im Einflussbereich der Fluggesellschaft liegen. Des Weiteren soll das An- und Abschwelen der Flugbewegungen in Richtung Mediationsnacht mithilfe einer Lärmpunkteregelung sowie der Beschränkung auf 133 Flüge pro Nacht auf die Sommer- und Winterflugplanperiode beschränkt werden.

Die höhere Betroffenenzahl gibt Anlass zur Forderung, die Nachtrandstunden nochmals zu betrachten. Insoweit halten wir auch den diesbezüglichen Beschluss der FLK für nicht hinreichend.

### 2.2 Fluglärmschutz für den gesamten Tag

Der Planfeststellungsbeschluss lässt ein massives Wachstum an Luftverkehr zu. Sollten sich die Flugbewegungszahlen erhöhen, beinhaltet der Planfeststellungsbeschluss keine Begrenzung der Flugbewegungszahlen. Da hier mit einer deutlich höheren Zahl an Lärmbetroffenen zu rechnen ist, fordern wir den (Teil-)Widerruf des Planfeststellungsbeschlusses. Es muss eine Anpassung anhand von aktuellen Prognosen, die u.a. die Problematik der Treibhausgasemissionen beinhaltet, geben.

Die Frage nach der Erweiterung des aktiven Schallschutzes müsste viel mehr in den Fokus gerückt werden. Die Grenzwerte im aktuellen FLSG sind aus Sicht der KAG und ZRM viel zu hoch. Jeder Wert hängt von der Berechnungsmethode ab. Legt man die BUF zugrunde, resultieren daraus die nunmehr vorliegenden sehr hohen Betroffenenzahlen.

Wenn man im LAP von der Lärmkartierung 2019 ausgeht und die EU-Umgebungslärm-RL Standards setzen soll, muss die Frage nach den im Planfeststellungsbeschluss prognostizierten 701.000 Flugbewegungen gestellt werden. D. h. wenn die Betroffenenzahlen im Istzustand nach der neuen Berechnungsmethode bereits unterschätzt werden, ist ausgehend von den Flugbewegungen des Jahres 2019 mit rund 514.000 Flugbewegungen eine mögliche Steigerung um weitere 200.000 Flugbewegungen Anlass genug, erneut die Frage nach der Öffnung des Planfeststellungsbeschlusses zu stellen. Denn laut

Nebenbestimmung zum Planfeststellungsbeschluss kann dieser „aufgemacht“ werden, wenn sich die Situation grundlegend ändert.

Nach der BUF sind heute schon viel mehr Menschen von Fluglärm betroffen als bisher angenommen. Zum Vergleich:  $L_{den}$  55-66: 350.102 (inkl. Stadt Mainz) bzw. 324.943 (ohne Stadt Mainz) nach Lärmkartierung 2019 versus 170.882 (ohne Stadt Mainz) nach Lärmkartierung 2016 oder  $L_{night}$  50-55: 80.897 versus 36.347 (jeweils ohne Stadt Mainz). Eine noch stärkere Lärmbelastung durch weitere Flugbewegungen muss dringend vermieden werden!

### 2.3 Forderungen zum gültigen LAP 2022

Bereits zum gültigen LAP 2022 wurden eine Reihe von Anmerkungen eingebracht und Maßnahmen gefordert. Die Anmerkungen sind zwar im LAP 2022 an der ein oder anderen Stelle dargestellt, jedoch wurden die sich hieraus ergebenden grundlegenden Konsequenzen nicht gezogen. Deshalb gelten die Forderungen an den nächsten LAP, 4. Runde weiterhin fort. Eine vertiefte Auseinandersetzung mit dem LAP 2022 bleibt vorbehalten.

Bereits der gültige LAP enthält Aussagen zum Fly-Quiet-Programmen an internationalen Flughäfen. So sollen neben den priorisierten Maßnahmen weitere Maßnahmen, wie ein Fly-Quiet-Programm ergriffen werden. Hierfür werden im LAP Empfehlungen ausgesprochen (S. 11 LAP 2022). Allerdings soll dies nur ein Blick auf weiter in die Zukunft liegende Maßnahmenideen sein (S. 12 LAP 2022). Unter der Rubrik „perspektivische Maßnahmen“ – Ökonomische Anreize (Ziffer 10.7.1, S. 223) werden sodann Empfehlungen ausgesprochen. Hierzu wird nochmals betont, dass wir eine Aufnahme unter „in Zukunft liegenden Maßnahmen“ nicht für ausreichend erachten. Wir würden es begrüßen, ein Fly-Quiet-Programm wie es am Flughafen London-Heathrow angeboten wird, auch am Frankfurter Flughafen einzuführen ([Fly quiet and green | Heathrow](#)).

### 3. Rechtliche Anforderungen an die Lärmaktionsplanung nicht erfüllt

Der gültige Lärmaktionsplan (3. Runde, 11. April 2022) entspricht nicht den unionsrechtlichen und nationalen Regelungen zur Ermittlung der Belange und den Inhalten des Lärmaktionsplans. Die Defizite müssen im Rahmen der 4. Runde beseitigt werden.

Der aktuelle Bericht der EU-Kommission<sup>1</sup> über die Durchführung der Richtlinie über Umgebungslärm macht deutlich, dass auf der Ebene der EU weiterhin an der Reduktion von Verkehrslärm festgehalten wird. Im Rahmen des europäischen Green Deals habe sich die EU zur Umsetzung eines Null-Schadstoff-Ziels für eine schadstofffreie Umwelt verpflichtet. Der Aktionsplan sehe vor, dass die Zahl der Menschen, die einer chronischen Belastung durch Verkehrslärm ausgesetzt ist, bis 2030 gegenüber dem Jahr 2017 um 30% zu senken sei. Luftfahrzeuge sollen durch Lärmschutz an der Quelle leiser werden. Die EU-Kommission soll überlegen, ob in der Umgebungs-lärm-RL Lärmreduzierungsziele festgelegt werden müssen (S. 2, S. 18). Der Bericht beruft sich auf die „starken Empfehlungen der WHO für die Reduzierung von Lärm“. Für den Fluglärm werden Pegel von  $L_{den} = 45$  dB(A) und  $L_{night} = 40$  dB(A) genannt und gleichzeitig festgestellt, dass gemäß der Richtlinie für die Mitgliedstaaten erst ab  $L_{den}$ - und  $L_{night}$ -Schwellenwerten von 55 dB bzw. 50 dB eine Meldepflicht an die Kommission besteht. Wenn die Mitgliedsstaaten Daten vorlegen müssten, die auf den WHO-Empfehlungen basieren, wären die Betroffenen noch viel höher, als dies bisher den Lärmschutzmaßnahmen zugrunde gelegt worden ist.

<sup>1</sup> BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT über die Durchführung der Richtlinie über Umgebungslärm gemäß Artikel 11 der Richtlinie 2002/49/EG [resource.html \(europa.eu\)](#)

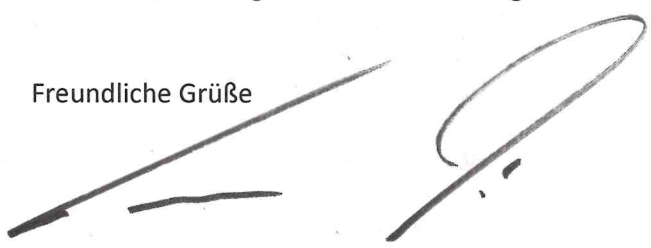
Wie eine Fluglärmreduzierung mit den im Bericht genannten Maßnahmen gelingen soll, wenn nach wie vor von einem erheblichen Luftverkehrswachstum ausgegangen wird, ist dem Bericht nicht zu entnehmen. Damit entsteht, ebenso wie auf nationaler Ebene ein Widerspruch zwischen den ambitionierten Zielen der Lärminderung anhand des Status Quo und der Fluglärmzunahme aufgrund des Wachstumspfad.

In dem Bericht wird die zentrale Bedeutung der Lärmaktionspläne hervorgehoben. Die Mitgliedstaaten müssen, so der EU-Bericht, ihre Anstrengungen für die Einhaltung der Vorgaben beschleunigen und sicherstellen, dass ihre Lärmaktionspläne systematisch die folgenden Punkte umfassen. Dies sind neben den Punkten zum Straßen- und Schienenverkehr für den Luftverkehr: „Festlegung angemessener Lärminderungsziele im Einklang mit der Verordnung 598/2014<sup>2</sup> über Flughafenlärm, kombiniert mit wirksamen Maßnahmen für deren Umsetzung.“

Bislang legt der Lärmaktionsplan für den Frankfurter Flughafen keine angemessenen Lärminderungsziele fest, die mit wirksamen Maßnahmen umgesetzt werden sollen, damit es weniger Belastete im Rhein-Main-Gebiet in Zukunft geben wird.

Wir bitten, die vorgenannten Anmerkungen zu berücksichtigen.

Freundliche Grüße



Thomas Will  
(Landrat)  
(Vorstandsvorsitzender der KAG und der ZRM)

---

<sup>2</sup> Betriebsbeschränkungsrichtlinie

Die Stellungnahme wird getragen von den Mitgliedskommunen der KAG und der ZRM.

**KAG-Mitgliedskommunen:**

Gemeinde Biebesheim  
Gemeinde Bischofsheim  
Gemeinde Büttelborn  
Stadt Darmstadt  
Stadt Dreieich  
Gemeinde Egelsbach  
Gemeinde Erzhausen  
Stadt Flörsheim am Main  
Stadt Griesheim  
Stadt Groß-Gerau  
Stadt Hanau  
Stadt Hochheim am Main  
Stadt Kelsterbach  
Stadt Maintal  
Stadt Mainz  
Stadt Mörfelden-Walldorf  
Stadt Mühlheim am Main  
Gemeinde Nauheim  
Gemeinde Niedernhausen  
Stadt Neu-Isenburg  
Stadt Offenbach  
Stadt Raunheim  
Stadt Riedstadt  
Stadt Rödermark  
Gemeinde Roßdorf  
Stadt Rüsselsheim  
Gemeinde Trebur  
Gemeinde Walluf  
Stadt Weiterstadt  
Stadt Wiesbaden  
sowie die Landkreise:  
Darmstadt-Dieburg  
Groß-Gerau  
Offenbach

**ZRM-Mitgliedskommunen:**

Gemeinde Bischofsheim  
Gemeinde Budenheim  
Gemeinde Büttelborn  
Stadt Flörsheim am Main  
Stadt Frankfurt am Main  
Stadt Ginsheim-Gustavsburg  
Stadt Hattersheim  
Stadt Hochheim am Main  
Stadt Kelsterbach  
Stadt Mainz  
Stadt Mörfelden-Walldorf  
Stadt Mühlheim am Main  
Gemeinde Nauheim  
Stadt Neu-Isenburg  
Stadt Riedstadt  
Stadt Rüsselsheim  
Gemeinde Trebur  
Stadt Wiesbaden  
BUND LV Hessen  
sowie die Landkreise:  
Groß-Gerau  
Main-Taunus