

Liebe Mitstreiterinnen und Mitstreiter,

Wir sind heute hier, weil wir alle in irgendeiner Form vom Fluglärm und anderen Auswirkungen des Flughafens betroffen sind.

Die Einen mehr die Anderen weniger.

Zu den am meisten Betroffenen gehört Büttelborn und vor allem der Ortsteil Klein Gerau vergleichbar mit Raunheim.

In diesem Sommer bedeutete das für uns bei hohen Schallpegeln bis 85 dB am Tag im Mittel mehr als 200 Überflüge.

Und das unabhängig von den Betriebsrichtungen jeden Tag. Ausnahme nur bei wirklich starkem Nordwind. Das ist extrem selten.

Ursache für die hohen Schallpegel bei uns in Klein Gerau ist das Flachstartverfahren.

Man kann sich nun fragen, warum kaum jemand weiß, dass Büttelborn eine der am höchsten von Fluglärm belasteten Gemeinden der Region ist.

Dies wäre bekannt, wenn Fraport für seine Veröffentlichungen Messwerte dort erfassen würde, wo es laut ist.

Oder wenn Fraport die vorhandenen und zutreffenden Messwerte des UNH nicht systematisch ignorieren würde.

Die von Fraport für Klein Gerau verwendete Messstation ist 900m vom Flugpfad entfernt und liefert zu niedrige und damit nichtzutreffende Messwerte.

Und genau diese nichtzutreffenden Messwerte für Klein Gerau wurden vom Forum Flughafen Region FFR in der Probephase 2013/14 verwendet, um Steil- und Flachstartverfahren bezüglich ihrer Lärmwirkung zu untersuchen.

Das Ergebnis ist bekannt:

Das Flachstartverfahren bedeute für Büttelborn nur eine gering erhöhte Lärmbelastung, jedoch in der Region werde es insgesamt leiser.

Aufgrund dieser Analyse hat man 2014 die FLK überzeugt, der von Lufthansa geforderten Einführung des Flachstartverfahrens zuzustimmen.

In Büttelborn wurde es durch das Flachstartverfahren aber nicht nur geringfügig lauter. Es wurde vor allem durch schwere Vierstrahler und Zweistrahler, die mit hoher Triebwerksleistung oft mit weniger als 400m Höhe über Klein Gerau donnern, richtig laut. Dass es sich dabei um Schallpegel bis über 85dB handelte, wurde erst nach der Installation einer Lärmmessstelle in Klein Gerau deutlich. Man stellte durch die Messwerte erst jetzt fest, dass sich der Fluglärm durch das Flachstartverfahren nicht nur geringfügig erhöht, sondern annähernd verdoppelt hatte.

Spätestens nach dieser Erkenntnis hätte die Entscheidung für das Flachstartverfahren auf den Prüfstand gemusst, da unzumutbarer und vermeidbarer Lärm nach §29 b Luftverkehrsgesetz und §23 Abs. 5 Luft VO rechtswidrig sind.

Alle Versuche hier etwas zu erreichen haben gezeigt, dass bis hin zur Landesregierung die wirtschaftlichen Interessen der Fluggesellschaften (insb. der Lufthansa) und des Flughafens ganz eindeutig über die Interessen der Bevölkerung an Lärminderung gestellt werden und sind ins Leere gelaufen.

Allerdings gab es ja von der FLK bei der Empfehlung für die Einführung des Flachstartverfahrens die Auflage, dass die Aussage des FFR zu Gunsten von NADP2 (Flachstartverfahren) rechnerisch überprüft werden solle.

Mit den Berechnungen zu unterschiedlichen Startverfahren wurde erneut das FFR und somit ExpASS, ein Expertengremium, beauftragt. Subgutachten dazu wurden von der GfL (Gesellschaft für Luftverkehrsforschung) erstellt.

ExpASS hat für diese Berechnungen unglaubliche 10 Jahre benötigt und in diesem Jahr am 6. September wurde das Ergebnis veröffentlicht.

Unsere Hoffnung:

Das Ergebnis passt zu den hohen Messwerten und zur Aussage der Internationalen Organisation für zivile Luftfahrt ICAO. Diese sagt eindeutig: Das beste Verfahren für Lärminderung in dicht besiedelten Gebieten ist das Steilstartverfahren mit Schubrücknahme in 1000 ft Höhe.

Ernüchternde Realität

die Berechnungen, für die man so lange gebraucht hat, lieferten das gleiche Ergebnis wie vor 10 Jahren

Durch das Flachstartverfahren werde es bei geringer Mehrbelastung von Büttelborn in der Region insgesamt leiser.

Beim BBI

- fragen wir uns, warum man Berechnungen Glauben schenkt und veröffentlicht, die zwar nach wie vor mit unzutreffenden Messwerten von Fraport korrelieren, jedoch nicht mit den für Klein Gerau realen Messwerten.
in den Wissenschaften, und Lärmberechnungen sind angewandte Physik, ist es eine eiserne Regel, Berechnungen nur zu glauben, wenn sich diese durch objektiv erfasste Messungen bestätigen lassen.
- wir fragen uns, ob eine Empfehlung der FLK für das Flachstartverfahren dieses Mal nicht mehr aufgrund **nichtzutreffender Messwerte**, sondern aufgrund **nichtzutreffender Berechnungen** erfolgen soll.
- wir fragen uns, ob das mit den Berechnungen so lange gedauert hat, weil man viel Zeit brauchte, um Berechnungen zu erfinden, mit denen sich die falschen Aussagen von vor 10 Jahre belegen und die Wünsche von Lufthansa hinsichtlich des Flachstarts erfüllen lassen.

Und für diese Fragen gibt es Gründe.

Alleine das Procedere um die Präsentation der Ergebnisse am 6. September 24 macht stutzig.

1. Mit dem Argument, es gebe noch Bearbeitungsbedarf und Änderungen, wurde das Ergebnis, bis zum 6.9.24 absolut geheim gehalten. Und das bei 10 Jahren Bearbeitungszeit.
2. Zwei Monate zuvor, Anfang August war bezüglich der Öffentlichkeitsbeteiligung am Lärmaktionsplan (LAP) des RP Darmstadt der Abgabetermin für eine Stellungnahme.

Für eine Stellungnahme zum LAP konnte daher von Seiten der Öffentlichkeit kein Bezug auf den FFR-Bericht genommen werden.

3. Am 2. Oktober war der Termin der nächsten FLK Sitzung, auf der das Thema Startverfahren behandelt werden sollte. Spätestens am 18. September musste daher von Büttelborn für diese FLK-Sitzung ein Redebeitrag einschließlich Präsentation zum Thema Flachstart angemeldet werden.

Das waren nur 12 Tage Zeit für uns, um zur Unterstützung des Bürgermeisters den 68 Seiten umfassenden FFR-Bericht einschließlich von Subgutachten

- **inhaltlich zu sichten,**
- **herauszufinden warum das Ergebnis von ExpASS nicht zu den objektiven Messwerten und zu unserer Lärmwahrnehmung passt,**
- **und eine Präsentation**
zu verfassen.

Das BBI fragt sich:

Sollte durch diese knappe Terminierung verhindert werden, dass es bis zur Sitzung der FLK gelingt, eine Gegendarstellung zu dem FFR-Bericht auf die Beine zu stellen?

Jedoch genau das haben wir geschafft. Der großen Kompetenz unseres Mitstreiters Dr. Berthold Fuld ist es zu verdanken, dass es uns gelungen ist, das Unmögliche möglich zu machen.

Wir sind auf eine Reihe von Ungereimtheiten, Auslassungen sowie fragwürdigen und falsche Ansätze gestoßen, welche die Aussage des FFR-Berichts zugunsten des Flachstartverfahrens NADP2 mehr als in Frage stellt.

Hier einige Kostproben:

1. Vor 10 Jahren wurde von der FLK und dem BVF gefordert 5 Startverfahren zu untersuchen.
ExpASS hat jedoch nur 3 Startverfahren untersucht. Ausgerechnet das von der ICAO empfohlene und für eine Lärminderung in dicht besiedelten Gebieten relevanteste Steilstartverfahren mit einer Schubrücknahme in 1000 ft Höhe wird **nicht** untersucht. Dafür ein Steilstartverfahren mit einer späteren Schubrücknahme in 1500 ft Höhe.

Laut Dr. Fuld ist das eine von vielen Stellschrauben mit denen es beispielsweise gelungen ist, für Mörfelden eine nicht vorhandene Mehrbelastung durch das Steilstartverfahren zu berechnen und Flachstartverfahren dadurch zu begünstigen. Diese nicht vorhandene Mehrbelastung wird zudem in eindrucksvollen Graphiken durch rot markierte Flächen dramatisiert.

Aus Gesprächen weiß ich persönlich, dass genau diese Graphiken bei Lesern des FFR-Berichts ihre Wirkung nicht verfehlen. Bei stimmberechtigten Mitgliedern der FLK wurde der Eindruck ausgelöst,

- dass durch das Steilstartverfahren keine Lärminderung, sondern nur eine Lärmverschiebung von Büttelborn nach von Mörfelden stattfindet.
 - dass Mörfelden durch eine Entlastung von Büttelborn zu einem neuen Lärmhotspot werde.
- dass man aus diesem Grund, so wie vom FFR vorgeschlagen, einer Weiterführung des Flachstartverfahrens zustimmen würde.
2. Ein vom FFR bzw. ExpASS in beauftragtes Subgutachten der GFL zu Intersection-Starts, also es wird nicht am Anfang der Startbahn, sondern erst ab der Mitte gestartet, wurde **nicht** in den Bericht des FFR übernommen.
- Wir fragen uns:
- Hat das Gutachten bezüglich einer Lärminderung gegen das Flachstartverfahren gesprochen?
 - Hat man es aus diesem Grund weggelassen.

Alleine diese beiden Auslassungen haben beim BBI zu dem Verdacht geführt, dass Manipulationen zu Gunsten der Beibehaltung des Flachstartverfahrens erfolgt sind.

Dieser Eindruck wird durch die folgenden Beispiele noch verstärkt.

1. Man geht davon aus, dass nach der Take-off Phase beim s.g. Cutback die Schubrücknahme beim Flachstartverfahren größer als beim Steilstartverfahren ist. Flachstartende Flugzeuge würden somit weniger Lärm emittieren. Langjährige Lufthansapiloten schütteln hier nur den Kopf. Die Schubrücknahme ist bei Flach- und Steilstart identisch und damit auch die Lärmemission. Beim Flachstart fliegen die Flugzeuge mit hoher Beschleunigung tiefer und der Krach am Boden ist größer. Die falsche Annahme zur Schubrücknahme begünstigt jedoch beim Rechnen das Flachstartverfahren.
2. Für die Berechnung von Lärmemissionen benötigt man laut Aussage von Herrn Dr. Fuld Zusatzpegel. Diese Werte liegen beim Umweltbundesamt in Tabellenform offiziell vor. Diese Werte werden bei den Rechnungen von ExpASS jedoch nicht verwendet. Man rechnet mit nicht validierten Werten aus Tabellen der von ExpASS beauftragten GfL. Diese Tabellen enthalten für das Flachstartverfahren niedrigere Werte als die offiziellen Tabellen vom UBA. Laut Aussage unseres Fachmanns Dr. Fuld hat die Verwendung dieser niedrigeren Werte einen großen Einfluss bei Lärmemissionsberechnungen. Die Lärmemissionen beim Flachstartverfahren würden dadurch klein- also schöngerechnet.

3. Von ExpASS berechnete Werte für Dauerschallpegel werden im FFR-Bericht mit Hilfe von Konturen in Landkarten dargestellt. Aus diesen kann entnommen werden kann, wie groß die Dauerschallpegel in den von Fluglärm betroffenen Gebieten im Jahr 2019 war. Eine dieser Abbildungen wurde für den Start schwerer Flugzeuge erstellt. Dieser Abbildung kann man entnehmen, dass Klein-Gerau in einem Bereich mit unter 55 dB Dauerschallpegel liegt.

Für den gleichen Zeitraum hat das UNH für alle Flugzeugtypen die Messwerte der für Klein Gerau relevanten Messstation monatsweise ausgewertet. Alle 12 Werte für Dauerschallpegel liegen hier deutlich über 55 dB (bei 57,7 dB bis 63,9 dB). Wir fragen uns, was und wie wurde vom FFR gerechnet, um für das gesamte Jahr auf einen Wert unter 55 dB zu kommen.

Es zeigt sich hier eine große Diskrepanz zwischen der Auswertung objektiver erfasster Messwerte und den auf Annahmen beruhenden Berechnungen von ExpASS.

Wir fragen uns, ob alleine schon diese Diskrepanz erfordert, den FFR-Bericht samt Ergebnis komplett in Frage zu stellen?

Wie Sie sicher erkennen, beinhalten die Ergebnisse unserer Analyse einiges an Brisanz für das Forum FFR, für das Expertengremium ExpASS und für den Vorstand der FLK, der auf Grund der Ergebnisse des FFR-Berichts die Beibehaltung des Flachstartverfahrens priorisiert.

Es verwundert daher nicht, dass unsere Präsentation beim Vorstand der FLK im Vorfeld der Sitzung vom 2. Oktober einige Reaktionen ausgelöst hat.

Wir hatten es geschafft, termingerecht am 18. September für Büttelborn einen Redebeitrag zu beantragen und eine Präsentation einzureichen, die das FFR-Gutachten in wesentlichen Punkten widerlegt.

Dass dies irgendwie nicht zupasse war, wurde uns schon klar, als unser Redebeitrag erst durch Nachhaken in die Tagesordnung aufgenommen wurde.

Eine termingerecht eine Woche vor der Sitzung, also am 25. September nachgereichte ergänzte Version der Präsentation wurde erst einen Tag vor der Sitzung, also am 1. Oktober in den Mitgliederbereich der FLK hochgeladen. Sollte damit erreicht werden, dass das vor der Sitzung keiner mehr liest?

Dafür hat Herr Ockel im Auftrag des FLK-Vorsitzenden Herrn Weiß am Freitag 27. September, den Bürgermeister von Büttelborn angerufen.

Er wollte unseren Bürgermeister dazu überreden, diese Präsentation am 2. Oktober nicht vorzutragen und das auf die nächste FLK-Sitzung im Dezember zu verschieben.

Auf der Tagesordnung war jedoch bereits die Präsentation des FFR-Berichts vorgesehen. Wir hatten die Befürchtung, dass direkt danach eine Empfehlung der FLK für die Weiterführung des Flachstartverfahrens erfolgen könnte. Damit würde eine Gegendarstellung von Büttelborn zu einem späteren Zeitpunkt keinen mehr interessieren und wirkungslos verpuffen. Wir haben diesen Vorschlag abgelehnt.

Herr Ockel hat in dem Telefonat am Freitag, den 27.9 unserem Bürgermeister zudem vorgeschlagen sich am Morgen vor der FLK-Sitzung zu einer kurzen Besprechung zu treffen. Zusätzlich solle dann nochmal am **11.11. um 11 Uhr** im Büttelborner Rathaus ein Treffen stattfinden. Hier soll dann in einem kleinen Kreis über unsere Präsentation gesprochen werden.

Das Treffen vor der Sitzung am 2. Oktober fand statt.

- Sowohl der Vorsitzende Herr Weiß und auch sein Stellvertreter Herr Ockel haben unserem Bürgermeister dort falsche Annahmen in unserer Gegenrede vorgeworfen. Unser Bürgermeister hat daraufhin der

vorgeschlagenen Verschiebung der Präsentation auf die nächste Sitzung doch noch zugestimmt, zumal er noch einen anderen wichtigen Termin hatte und absehen konnte, nicht bis zum Ende der Sitzung bleiben zu können.

- Der gesamte Tagesordnungspunkt FFR-Bericht zu Startverfahren wurde dann für diesen Tag aus der Tagesordnung entfernt.
- Unser Bürgermeister hat jedoch keine Informationen erhalten, was in unserer Präsentation falsch sein soll.
- Erst in dem geplanten Gespräch am 11.11 will man uns mitteilen, welche Annahmen bei uns angeblich falsch sind. Motto: Wir wissen was, was ihr nicht wisst, lasst Euch mal überraschen. Transparenz geht anders.

Aufgrund der Schilderungen des Bürgermeisters von Büttelborn nehmen wir an, dass das Gespräch beim Treffen am 11.11. wohl das Ziel haben soll, eine gemeinsam abgestimmte Version unserer Gegenrede verfassen. Wir befürchten, dass dann **diese** Version auf die Agenda der FLK-Sitzung im Dezember gehoben und vorgetragen werden soll.

Wir vom BBI fragen uns:

- Soll die für Büttelborn erstellte Präsentation in einer Hinterzimmerverhandlung weichgespült werden?
- Oder noch gravierender, kann man hier gar den Versuch einer Zensur vermuten?
- Im Nachgang hat Herr Dr. Fuld darum gebeten, ihm die Information, was in der Präsentation falsch sein sollte, zukommen zu lassen. Ihm wurde von Herrn Ockel mitgeteilt, dass er nur dann eine schriftliche Information bekomme, wenn er an der Sitzung am 11.11. nicht teilnehmen könne, jedoch nicht, wann man gedenke ihm diese Auskunft zu erteilen. Man hütet diese angeblich falschen Annahmen von uns bis jetzt als Geheimnis. Was soll diese Geheimnistuerei? Was möchte man vor uns verbergen?

Welche Schlüsse aus diesen Vorgängen gezogen werden können, möchte ich jedem von Ihnen selbst überlassen.

Für uns ist die Verschiebung ein Zeitgewinn, den wir genutzt haben, um weitere gravierende, manipulative Ansätze zu finden, mit denen das Flachstartverfahren schön gerechnet werden kann und zu Unrecht behauptet werden kann, dass Mörfelden durch das Steilstartverfahren zum neuen Lärmhotspot der Region wird. Für uns ist der FFR-Bericht, wie man früher sagte, das Papier nicht wert auf dem er gedruckt wurde. **Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.**