

Liebe Mitstreiterinnen und Mitstreiter

Flachstart - News aus Büttelborn

Drei aktuelle Widerstandsnester: Eins in Büttelborn, eins im Bereich der Abflugroute Cindy-S und eins im Bereich der NW-Abflugrouten. Drei unterschiedliche Gebiete aber gemeinsame Betroffenheiten und Ziele.

Wir in Büttelborn sammeln schon seit 13 Jahren Erfahrungen, mit welchen unsauberen Methoden von Seiten des Vorstandes der Kommission zur Abwehr von Fluglärm, kurz FLK genannt, versucht wird, uns auszuhebeln bzw. stillzustellen. Es wird für uns deutlich, dass das was in Büttelborn seit Jahren praktiziert wird auch im Zusammenhang mit Cindy-S und mit der Verlagerung von Abflügen auf die NW-Abflugrouten beobachtbar ist. Eine durchschaubare Methodik wird sichtbar.

Derzeit versucht die FLK noch, diese drei aktuellen Widerstandsnester getrennt voneinander ruhig zu stellen. Das dürfen wir nicht zulassen. Denn

1. das Flachstartverfahren bedeutet nicht nur mehr unnötigen Fluglärm für Büttelborn, sondern, egal bei welcher Anzahl der Flugbewegungen, mehr Lärm für alle Siedlungen im Bereich von Abflugrouten ohne Höhenbeschränkungen.
2. das geplante Wachstum auf jährlich 560.000 Flugbewegungen bedeutet nicht nur mehr Fluglärm für NW-Abflüge, sondern mehr Belastung für alle Ab- und Anflugrouten d.h. für die gesamte Region.

Die perfiden Methoden, mit denen man unserem Widerstand in Büttelborn von Seiten des FLK-Vorstandes begegnet, zu analysieren und zu erkennen, ist eine Voraussetzung, dem menschenverachtenden Gebaren der mächtigen Flugverkehrswirtschaft in dieser Region überhaupt entgegenwirken zu können.

Ich möchte daher heute mit einem Überblick über unsere Erfahrungen die Systematik verdeutlichen, die hier zur Anwendung kommt. Ich hoffe dabei, dass neue Betroffene für ihren Widerstand aus diesen Erfahrungen ihren Nutzen ziehen können. Es wäre sinnvoll, unseren Widerstand zu koordinieren mit dem Ziel, dass die gesamte Region gemeinsam den Wachstumsplänen und der Anwendung unnötig lauter Startverfahren entgegentritt.

Die Struktur der FLK als Teil des Übels

Wir haben eine Kommission zur Abwehr von Fluglärm, deren Vorsitzender Herr Weiß sich letzts in einer Pressemitteilung mit großen Worten brüstete, seit Jahrzehnten die Minderung von Fluglärm durchzusetzen. Gemessen an den Taten entpuppt sich diese FLK jedoch eher als Kommission zur Erhaltung und Verlagerung von Fluglärm. Ein Widerspruch der sich mit politisch installierten Strukturen erklären lässt.

Fachlich beraten wird der Vorstand der FLK durch das im Umwelt- und Nachbarschaftshaus Kelsterbach UNH angesiedelte Forum Flughafen und Region, das FFR. Diesem FFR ist die so genannte Expertenkommission Aktiver Schallschutz ExpASS angegliedert. Aus zuverlässiger Quelle habe ich die Information, dass man die Fachexpertise der Mitglieder dieser Expertenkommission in Frage stellen kann, jedoch deren Nähe zur Flugverkehrswirtschaft offensichtlich nicht. Dazu kommen personelle Überschneidungen zwischen dem Vorstand der FLK, dem FFR und ExpASS. Alle 3 Institutionen werden zudem aus Landesmitteln direkt oder indirekt finanziert. Wen wundert also, wenn in den Beschlussvorschlägen des FLK-Vorsandes deutliche Orientierungen an den Interessen der hessischen Landesregierung und der Flugverkehrswirtschaft sichtbar werden und die Interessen der Bevölkerung hinsichtlich des Lärm- und Gesundheitsschutzes hinten anstehen.

Mechanismen zur Durchsetzung von Interessen

Am Beispiel der seit 2013 anhaltenden Auseinandersetzung zum Thema Startverfahren möchte ich hier an einem 4-Phasen-Modell die Mechanismen erläutern, die hier zur Anwendung kommen. Den Betroffenen von Cindy-S werden diese Mechanismen bereits bekannt vorkommen und die zukünftig von den Northwest-Abflügen Betroffenen können erfahren, was auf sie zukommt.

- Phase 1

In einer **1. Phase** werden die Mitglieder der FLK und die Öffentlichkeit über anstehende Maßnahmen informiert. Das sind
in Büttelborn: Probetrieb Flachstartverfahren
bei Cindy-S: Probetrieb Verlegung der Flugroute Amtix kurz
bei NW-Abflüge: Verlagerung von Abflügen in betriebsstarken Zeiten.

- Phase 2

In einer **2. Phase** wird die Notwendigkeit oder auch Unvermeidbarkeit der geplanten Maßnahmen von Vertretern der Luftverkehrswirtschaft gegenüber der Öffentlichkeit legitimiert. Beim Flachstartverfahren wurden z.B. lächerlich geringe Kerosineinsparungen und damit mickrige CO₂-Einsparungen genannt. Durch die Lärmschutzbeauftragte unserer hessischen Landesregierung Frau Regine Barth und bis heute durch den Vorstand der FLK wird folgende Theorie verbreitet: Durch einen vom Flugzeug ausgehenden Lärmkegel entstehe bei flachen Starts in der Nähe der Flugpfade eine geringe Mehrbelastung. Dagegen trete für weiter vom Flugpfad entferntere und wesentlich größere Gebiete, im Vergleich zu Steilstarts, bei flachen Starts eine deutliche Lärminderung ein. Dass sich diese Aussage durch die Betrachtung relevanter Messwerte und bei Berücksichtigung mathematischer und physikalischer Gesetze der Akustik nicht bestätigen lässt, wird ignoriert und massiv vertuscht.

Was beobachtet man in Phase 2 für

Cindy-S: Die Nutzung der neuen Flugroute wird ebenfalls mit einer fragwürdigen Lärminderung begründet.

für NW-Abflüge: Die intensivere Nutzung der NW-Abflugrouten wird bei dem prognostizierten Wachstum auf 560 000 Flugbewegungen im Jahr mit Sicherheitsmaßnahmen begründet.

- Phase 3

In einer **3. Phase** wird die Maßnahme in den Flughafenalltag integriert. Für das Integrieren des Flachstartverfahrens sorgten dann vom FFR betreute Messungen. Auffällig sind hier gravierende Unzulänglichkeiten. Es wurden keine Messwerte in der Nähe des Flugpfades, wo es richtig laut ist, erfasst. Das erklärt zwangsläufig das Ergebnis, dass das Flachstartverfahren für die Gesamtregion lärmgünstiger sei als das Steilstartverfahren. Lufthansa hat dann alleine auf Grund dieses Ergebnisses im Sommer 2014 ohne Beschlussfassung der FLK den Probetrieb Flachstartverfahren in den Regelbetrieb übernommen. Dies gilt bis heute. Passiert so etwas nun auch bei Cindy-S?

Aufgrund aufkommender Kritik wurde das FFR 2014 von der FLK beauftragt, die eigenen Messungen durch Berechnungen selbst zu überprüfen. Diese Berechnungen wurden bis 2018 verschleppt und dauerten dann bis 2024. 10 Jahre, in denen Lufthansa und z.B. auch Condor unbehelligt flach starten. Wir leiden unter unnötigem Lärm.

- Phase 4

In einer **4. Phase** findet die Etablierung der Maßnahme statt. Die Umsetzung eines Plans, das Flachstartverfahren auf Basis dieser selbstüberprüfenden FFR-Berechnungen als Standardstartverfahren zu etablieren, ist wohl an unserer hartnäckigen, massiven und unwiderlegbaren Kritik bzgl. dieser Berechnungen bis jetzt gescheitert. Eine berechtigte Empfehlung für das Steilstartverfahren NADP1-10, das international für dichtbesiedelte Gebiete als lärm mindernd anerkannt ist, wird vom Vorstand der FLK mit unsauberen Methoden verhindert.

Die Inszenierungen zur Verhinderung steiler Starts in und rund um die Sitzungen der FLK, auf die ich für das Jahr 2024 an dieser Stelle schon einmal eingegangen bin, erinnern an ein übles Schmierentheater, das in unverminderter Härte bis jetzt weiter geht. Hier die Fortsetzung allerdings nur in Kurzfassung. Alle Details würden den Umfang dieses Vortrags sprengen.

Überblick zur Methodik des Vorstandes der FLK am Beispiel Thema Startverfahren

Uns weiterhin, wie in der Dezembersitzung 2024 „unhaltbare Behauptungen“ vorzuwerfen, hat man wohl nach unserer Präsentation in der November-sitzung 2025 aufgegeben. Es ist halt nicht möglich zu widerlegen, dass das in der Realität verwendete lärmgünstigste Steilstartverfahren NADP1-10 bei den Berechnungen ausgelassen wurde und das FFR, obwohl dazu aufgefordert, diese Berechnungen nicht nachliefert. Beim Flachstartverfahren wurde mit Schubreduktionen gerechnet, die es in der Realität nicht gibt. Dass der Lärm des Flachstartverfahrens damit runtergerechnet wurde, ist halt auch nachweisbar. Nur durch diese und weitere Trickserien, die durchaus mit dem Begriff Betrug korrelieren, konnte die 2014 in die Welt gesetzte falsche Beurteilung des Flachstartverfahrens als das lärmgünstigere für die Region aufrechterhalten werden.

Und wenn es fachlich nicht geht, denkt sich der Vorstand der FLK andere Methoden aus, um eine Empfehlung für das Steilstartverfahren zu verhindern. Hier einige Kostproben.

- Präsentationen und Anträge zum Thema Startverfahren werden am Ende von Tagesordnungen platziert und dann wegen Zeitmangels auf die nächste Sitzung verschoben. Das schafft Zeitfenster, in denen unbehelligt weiter flach gestartet wird.

- Es werden Gründe gefunden, unsere konkreten Anträge zum Thema Startverfahren zurückzustellen. Abgestimmt wird dann über vom Vorstand der FLK umformulierte, weichgespülte und unverbindliche Beschlussvorlagen. Im Beschluss der Novembersitzung 2025 wird allen Ernstes nur darum gebeten zu prüfen, ob *„bei Messungen mit unterschiedlichen Startverfahren belastbare empirische Daten zum Vergleich der jeweiligen Lärmwirkungen gewonnen werden können.“* Dagegen wirkt es wie ein Hohn, dass nach dem Probetrieb 2013/14 die Aussagen unzulänglicher Messungen für die Erfüllung des Anspruchs von Lufthansa flach zu starten ausreichen. Für den Anspruch der Bevölkerung auf Gesundheitsschutz durch Lärminderung kommen offensichtlich andere Maßstäbe zur Anwendung. Ist dieses Messen mit zweierlei Maßstäben gar eine Rechtsbeugung auf Kosten der Gesundheit der Anwohner?
- Beschlüsse, die darauf hinaus laufen mit Messungen erst zu prüfen ob Messungen überhaupt ein Ergebnis liefern können, sind zudem eine reine Verzögerungstaktik für die Etablierung des Steilstartverfahrens. Hinzu kommt, dass beim Thema Startverfahren vom Vorstand der FLK akzeptiert wird, dass die Umsetzungen von Beschlüssen oder von s.g. Prüfbitten vom FFR jahrelang verschleppt werden oder gar nicht erfolgen.
- Die Beschlussfassung zur Sitzung vom November 2025 ist auf der Homepage der der FLK unter der Rubrik Sitzungsunterlagen seltsamerweise nicht auffindbar. Es wirkt wie das Verstecken von Informationen, wenn sich ein Beschluss dann nur innerhalb des Protokolls finden lässt und dort noch nicht mal durch eine eigene Unterkategorie gekennzeichnet wird.
- In dieser Novembersitzung hat Condor heftig abwertend gegen unseren Antrag das Steilstartverfahren zu etablieren gewettert.

Da hat es schon ein gewisses Geschmäcke, wenn man weiß, dass eine Frau Ilona Germes

1. bis mindestens bis 2024 Managerin bei Condor ist.
 2. derzeit als Lobbyistin der IATA (International **A**ir **T**ransport **A**ssociation) beim Deutschen Bundestag eingetragen ist und
 3. die Ehefrau des FLK-Vorsitzenden Paul Gerhard Weiß ist.
- In den Protokollen und Beschlussvorlagen finden subtile Bewertungen statt. Bsp.: Das FFR und ExpASS werden 2024 für den mehr als fragwürdigen Bericht Startverfahren in höchsten Tönen gelobt. Die berechtigten Kritikpunkte der Lärmbetroffenen werden als unbegründete Behauptungen diskreditiert.

- Protokolle wirken nicht objektiv. Präsentationen werden im Protokoll in zusammengefasster Form inhaltlich wiedergegeben. Eine willkürliche Selektion von Informationen für diese Zusammenfassungen bildet eine Basis für Manipulationen des Lesers. Die Zusammenfassung unserer Präsentation vom Dezember 2025 ist wesentlich kürzer gehalten als die Zusammenfassung der Erwiderung des FFR. Damit erfolgt schon rein optisch eine Bewertung des jeweiligen Stellenwerts.
- In der Pressemeldung der FLK zur Dezembersitzung 2024 erhalten die Ergebnisse des FFR-Berichts durch die Unterschlagung unserer Kritik den Stellenwert eines unangefochtenen Absolutheitsanspruchs. Ein Jahr später in der Pressemeldung zur Novembersitzung 2025 erfolgt in einem Halbsatz nur noch ein Hinweis zur Behandlung des Themas. Alle inhaltlichen Aspekte zu dem Thema werden so unter den Teppich gekehrt. Will man hier gezielt vermeiden, dass unsere gravierende und berechtigte Kritik am FFR-Bericht Startverfahren doch noch öffentlich wird?
- Und last but not least aktuelle erschreckende Parallelen zu den Machenschaften des FLK-Vorstandes bei den Themen Flachstart und neues Betriebskonzept.
 - Am 6. September 2024 Veröffentlichung des FFR-Berichts Startverfahren. 4 Wochen später, am 2. Oktober 2024 war das Thema bereits als Gegenstand der FLK-Sitzung geplant.
 - Am 6. Mai 2026 Veröffentlichung von Unterlagen zum neuen Betriebskonzept. 5 Wochen später, am 10. Juni 2026 ist das Thema Gegenstand einer Sondersitzung der FLK
 - In beiden Fällen hat der Vorstand der FLK durch die Festlegung kleiner Zeitfenster dafür gesorgt, dass wir von den BI's nur wenige Tage Zeit für die Sichtung und Analyse umfangreicher Unterlagen vom FFR bzw. von Fraport und der DFS haben.
 - In beiden Fällen ist es uns trotzdem gelungen, gewaltig nach Betrug riechende Machenschaften aufzudecken.

Es stinkt bis zum Himmel. Und wenn das zu einem koordinierten Handeln der Bevölkerung und von kritischen Mitgliedern der FLK, wie Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern führt, kann ein fruchtbarer Widerstand gegen die Fortführung flacher Starts und die Umsetzung des Wachstumswahnsinns entstehen.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit