

Eine Analyse der Fluglärmkartierungen und den erteilten Fluglärmbeschwerden ergeben folgenden Sachverhalt:

Die Entwicklung des Fluglärms am Bayerischen Untermain wurde auf der Grundlage folgender Kriterien beurteilt:

- Beschwerden die über www.DFLD.de abgesetzt wurden
- von den Fluglärmmeßstationen erfasste Überflüge
- äquivalenter Dauerschallpegel (Leq) berechnet aus den erkannten Überflügen

Die analysierten Daten sind in einer Tabelle zusammengefasst dargestellt, siehe Anhang "Entwicklung Fluglärm BU 2015 3 Tab.pdf". Der Übersichtlichkeit wegen, sind die verschiedenen Kriterien in der Tabelle und im nachfolgendem Text farblich hervorgehoben. Die Datenquelle kann unter folgendem Link aufgerufen werden: www.dfld.de

a) Beschwerden

Insgesamt wurden im Jahr 2015 - **258.856 Beschwerden** - abgegeben.

Gegenüber dem Jahr 2014 hat sich die Anzahl der eingereichten Beschwerden um 55 % erhöht (vgl. Zeile 45). Damit liegt die Zunahme der Beschwerden in unserer Region über der Zunahme im Rhein Main Gebiet (vgl. Zeile 47). Stark erhöht haben sich die Beschwerden in Großostheim (vgl. Zeile 21), Hösbach (vgl. Zeile 26), Johannesberg (vgl. Zeile 27) und Mömbris (vgl. Zeile 34).

Demgegenüber haben sich die Beschwerden in Alzenau (vgl. Zeile 7), Elsenfeld (vgl. Zeile 15), Geiselbach (vgl. Zeile 16), Großwallstadt (vgl. Zeile 24), Kahl (vgl. Zeile 30), Krombach (vgl. Zeile 33) und Schöllkrippen (vgl. Zeile 41) abgenommen. Da die Beschwerden insgesamt zugenommen haben und die Anzahl der erkannten Überflüge in etwa konstant ist, spricht dies für eine Verlagerung des Fluglärms.

b) Überflüge

Die Summe der erkannten Überflüge im Jahr 2015 beträgt 47.035 und ist nahezu konstant geblieben (vgl. Zeile 46). Dieses Auswertergebnis stimmt mit den konstant gebliebenen Flugbewegungen am Flughafen Frankfurt überein (vgl. Zeile 48). Zu- und Abnahmen sprechen für eine Verlagerung der Flugrouten (vgl. Spalte 6, rote Werte).

c) Äquivalenter Dauerschallpegel (Leq)

Die äquivalenten Dauerschallpegel haben von einer Ausnahme abgesehen (vgl. Zeile 43) stellenweise deutlich zugenommen (vgl. Spalte 6, grüne Werte). Der Fluglärm in unserer Region hat demnach insgesamt zugenommen.

Hierbei gilt zu berücksichtigen, dass eine Anhebung des Dauerschallpegels um 10 dB annähernd einer Verdoppelung des Lärms entspricht.

Die höheren äquivalenten Dauerschallpegel können durch eine geringere Anzahl sehr lauter, eine höhere Anzahl leiserer Flugzeuge oder durch niedrigere Überflughöhen verursacht werden. Der Dauerschallpegel verharmlost nicht nur den Lärm sondern verschleiert auch deren Ursachen, kann aber für die Dokumentation von Schallveränderungen herangezogen werden.

Fazit

Sowohl die Wahrnehmung der Einzelschallereignisse (Beschwerden) als auch die analysierten Meßwerte (Dauerschallpegel) zeigen, dass der Fluglärm in unserer Region merklich zugenommen hat. Dabei haben sich die Fluglärmbereiche geographisch verlagert.

Die Bandbreite der Einzelschallereignisse liegt z.B. in Mömbris/Daxberg zwischen 50 dB(A) und 94 dB(A) und entspricht mit geringen Abweichungen unserem Einzugsgebiet Bayerischer Untermain.

Wie die im Rhein-Main-Gebiet in den Jahren 2012 – 2015 durchgeführte Lärmwirkungsstudie NORAH bestätigt hatte, wird auch unsere Region durch den Fluglärm gesundheitlich beeinträchtigt. Denn in den fluglärmbelasteten Gebieten ist ein Anstieg von Depressionen und Herz-Kreislauf-Erkrankungen zu verzeichnen, auch wurde ein verzögerter Lernfortschritt bei Zweitklässlern um bis zu 3 Monate nachgewiesen.

Stark belegt mit Einzelschallereignissen sind auch die Randstunden der gesetzlichen Nacht von 22:00 – 23:00 Uhr abends und von 05:00 – 06:00 Uhr morgens. Die Nacht ist gesetzlich von 22:00 – 06:00 Uhr definiert. Eine Analyse der Überflugverteilung bezogen auf die jeweiligen Tageszeiten zeigt, dass in diesen für den gesunden Schlaf wichtigen Stunden alleine im Jahr 2015 insgesamt 6.080 Überflüge am Bayerischen Untermain erfolgt sind. Diese Ergebnisse unterstreichen einmal mehr die Bedeutung der Fluglärmmeßstationen am Bayerischen Untermain. Ohne diese wäre eine realistische und nachweisbare Dokumentation des Fluglärms nicht möglich.

Mit diesen belegbaren Ergebnissen untermauern wir unsere Forderungen nach der Einführung des kontinuierlichen Sinkflugs, die Verlängerung des Landverbotes um zwei Stunden auf die gesetzliche Nacht von 22:00 – 06:00 Uhr und die Begrenzung des Fluglärms auf gesundheitsschonende Lautstärken für jeden einzelnen Überflug.