

Autor: Herr Dr. Peter Hackenberg; Bi Bayerischer Untermain - Ein Himmel ohne Höllenlärm

Die im Fluglärmschutzgesetz vorgesehene Festsetzung von Lärmschutzbereichen wird durch die Erste Fluglärmschutzverordnung konkretisiert. In dieser wird das Verfahren zur Berechnung von Lärmschutzbereichen beschrieben. Diese Verordnung verweist auf ein Regelwerk, das aus der "Anleitung zur Datenerfassung" (AZD) und der "Anleitung zur Berechnung" (AZB) besteht

Alle im "Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm" vorgesehenen Maßnahmen, betreffen nur das Gebiet innerhalb des Beschreibungsradius der "Anleitung zur Datenerfassung" (AZD) von 25 + 5 km um den Flughafen.

Die bayerische Grenze liegt bei Seligenstadt in einer Entfernung von 28 km vom Flughafen, Mömbris und Aschaffenburg liegen in einer Entfernung von ca. 40 km und Schöllkrippen in einer Entfernung von 50 km vom Flughafen.

Für den Gesetzgeber gibt es außerhalb dieses Radius keinen unzumutbaren Fluglärm.

Der Gesetzgeber geht von der Fiktion aus, dass außerhalb des Beschreibungsradius Flughöhen vorliegen, die keinen unzumutbaren Fluglärm verursachen. Berechnungen oder Messungen sind daher nicht nötig.

Der durch das Baseline-Landeverfahren der DFS weiträumig verbreitete Fluglärm wird in diesem Gesetz nicht berücksichtigt. Die von der DFS festgelegten Flughöhen bei diesem Landeverfahren liegen über dem Bayerischen Untermain zwischen 4000 und 5000 Fuß (1200 - 1500 m) über NN. Davon muss die Geländehöhe abgezogen werden, um die fluglärmrelevanten Entfernung zur Lärmquelle zu ermitteln. Die Überflughöhe und der Fluglärm entsprechen dann der Situation in Offenbach. Offenbach liegt in den Lärmschutzzonen.

Auch der Fluglärm über Mömbris durch die Abflugstrecke 07 Ost, SULUS, wird im Gesetz nicht berücksichtigt. Dort sind es vor allem Großraumflugzeuge, die den Lärm verursachen. Hinzu kommt, dass das Forum Flughafen und Region die Verlagerung von 20 Großraumflugzeugen pro Tag von der Abflugstrecke 07 Nord auf 07 Ost plant, obwohl diese Abflugstrecke eine der bei Ostbetrieb am stärksten genutzten Strecken ist.

Obwohl auch außerhalb des Beschreibungsradius der AZD gelegenen Gebiete in der Frankfurter Fluglärmkommission (FLK) vertreten sind, ist die ADF nur auf den Nahbereich der Flughäfen fixiert.

Der oben beschriebene Sachverhalt wird von der ADF nicht thematisiert.

Abhilfe schaffen könnte eine Ausweitung des Beschreibungsradius von 25 + 5 km auf 50 + 5 km, wie sie von der Initiative Zukunft Rhein-Main (ZRM) gefordert wird.

http://www.flkfrankfurt.de/eigene_dateien/sitzungen/241b_sitzung_am_16.8.2017/top_2_pr_aes_hr_ebert_kommunales_fluglaerm-monitoring_16.8.2017..pdf

Diese Maßnahme fehlt im Fluglärmbericht vom 04.04.2018 und wird von der ADF nicht eingefordert.

Der FLK ist diese Forderung bekannt. Für die Diskussion dieses Themas wurde von der FLK eine Sondersitzung am 16.08.2017 einberufen.

http://www.flkfrankfurt.de/seite/de/fluglaerm/1406/-/Sondersitzung_am_16.8.2017.html

Mitglieder der ZMR sind Städte und Gemeinden aus Rheinland-Pfalz und Hessen der BUND und das BBI. Um unseren Forderungen Nachdruck zu verleihen, wäre es hilfreich, wenn auch bayerische Städte und Gemeinden im ZMR vertreten wären.

Eine gesetzlich vorgeschriebene Beschreibung des Fluglärms in einem Radius von 50 + 5 km um den Flughafen könnte die DFS zwingen endlich ein lärmarmes Anflugverfahren z. B. Point Merge einzuführen. und für die Abflugstrecken das Steilstartverfahren vorzuschreiben.

Auch uns betreffende Maßnahmen werden nur an wenigen Stellen von der ADF diskutiert. Auf Seite 9, Abs. 1 wird "eine ersthafte Diskussion und Abwägung" gefordert, keinen regulären Flugbetrieb zwischen 22 - 6 Uhr, wegen des vorsorgenden Gesundheitsschutzes, zuzulassen.

Auf Seite 19, Abs. 4 wird darauf hingewiesen, dass aktive Schallschutzmaßnahmen auch Anwohner entlasten, die außerhalb der Anspruchsgebiete auf passiven Schallschutz leben aber noch relevant vom Fluglärm betroffen sind.

Auf der gleichen Seite einen Absatz weiter wird kritisiert, dass die Festlegung von Flugverfahren, außerhalb der Lärmschutzbereiche lediglich mit einem vertretbaren Argument untermauert werden muss. Aus Lärmschutzgründen beanstandet werden kann ein solches Flugverfahren nur dann, wenn sich eine Alternative als eindeutig vorzugswürdig geradezu aufdrängt.