

Erörterungstermin
24. November 2008

Kurze Zusammenfassung
der Stellungnahme der Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.,
vertreten durch Dr. Berthold Fuld

Fehlende Unterlagen

Zu Beginn bemängelt Dr. B.Fuld, dass Unterlagen nicht vorgelegt wurden, u.a. das Datenerfassungssystem, der Planungsflugplan für das Ausgangsjahr und das Prognosejahr 2020, die Bewegungszahl nach Flugtypen und Flugrouten, die quantitative Ermittlung des Absturzrisikos, das für Attaching höher sei als das Risiko eines tödlichen Verkehrsunfalles.

Lärmschutzbereich

Die Lärmentwicklung sei für 10 Jahre prognostiziert. In der Prognose seien der Umkehrschub und der Rolllärm nicht erfasst. Nicht alle Maschinen seien eindeutig einer Lärmkategorie zugeordnet, manche zu niedrig eingestuft.

Viele Rechnungsergebnisse seien nicht überprüfbar, da die Ausgangsdaten fehlten. Durch die Berechnung ließen sich die Fluglärmzonen für den Betreiber günstig darstellen; in der Praxis seien aber große Varianten möglich und die Korridorbreiten enorm. Da die Streuung nicht dokumentiert wurde, sei sie auch nicht überprüfbar.

Der Zwischenanflug sei nicht drei Kilometer lang, sondern liege faktisch bei zwanzig Kilometern.

Frage: „Wer hat die Flugroutenplanung bezahlt? - Vermutlich der Auftraggeber, die FMG. Wer zahlt, gibt auch die Zielsetzung vor!“

Wurde die Fluglärmkommission einbezogen?. Davon ist nichts bekannt.

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. fordere eine Neuberechnung und Neuauslegung des Flugroutenplanes.

Umsteige Flughafen

Der Ausbau zu einem Umsteige Flughafen bedeutet: viel Lärm und hohe Kosten für die Anwohner für Schallschutzmaßnahmen. Herfliegen und Wegfliegen verdoppeln den Lärm. Um die Umsteiger anzulocken, sind die Gebühren niedriger angesetzt als bei Direktflügen. Die Folgen schlagen auf die Arbeitnehmer durch, die für Dumpinglöhne arbeiten müssen und angewiesen sind auf staatliche Lohnhilfe (Hartz IV). Die Überkapazität, die geschaffen wird, erzeugt einen weiteren Kostendruck, der als Drohpotential eingesetzt wird. Die Neuanschaffung der Maschinen weist auf eine andere Entwicklung hin: Größere Maschinen mit mehr Passagieren, also Steigerung der Fluggastzahlen und nicht der Flugbewegungen.

Die prognostizierten Flugbewegungszahlen im Kurzstreckenbereich seien nicht plausibel.

Forderungen

Die 3. Start- und Landebahn ist überflüssig.

Wenn sie genehmigt wird, dann unter hohen Auflagen:

- Es müsse das Vorsorgeprinzip angewendet werden, - auch bei vermutetem Risiko – wie es der EU-Vertrag fordere, nicht erst bei erwiesenen Schädigungen.
- Die Betroffenheit müsse ermittelt werden in der 45 – 50 dB (A) Zone.
- Entwicklungsmöglichkeiten des Flughafens ohne 3.Startbahn müssen dargestellt werden:
- das Absturzrisiko muss einbezogen werden;
- Auflagen zur Lärminderung sind erforderlich und müssen durchgesetzt werden, u.a. Betriebsbeschränkungen, wie z.B. Start- und Landeverbot für laute Maschinen bei Betriebsbeginn zwischen 5 und 6 Uhr.
- Die Entwicklung der Lärmemissionen müsse überwacht und bei Veränderungen neu berechnet und evtl. daraus entstehende Ansprüche auf Entschädigung der Anwohner gewährleistet werden.

Dieter Wittmann, Freising