

Absender:

Name _____

Str. Hausnr. _____

PLZ Wohnort _____

An das
Regierungspräsidium
Luisenplatz 2
64283 Darmstadt

Datum: _____

Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplanes Hessen – Teilplan Flughafen Frankfurt/Main

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit nehme ich wie folgt Stellung zum Entwurf des Lärmaktionsplanes Hessen, Teilplan Flughafen Frankfurt a. M., weil ich direkt von den negativen Auswirkungen an meinem Wohnort betroffen bin:

1. Ablehnung der „Optimierung“ der Abflugstrecke „König kurz“

Die unter 7.2.2.1 (S. 75) dargestellte Optimierung der Abflugstrecken „König kurz“ (Startbahn West) soll zwar den Darmstädter Norden entlasten, dadurch wird aber u.a. der Bereich um Egelsbach, Erzhausen und Messel stärker belastet. Auf Seite 75 heißt es: „...*Mit einer Optimierung...soll eine Entlastung des Darmstädter Nordens erfolgen. Ziel ist die Einführung einer konventionell fliegbaren Umgehung des dichtbesiedelten Darmstädter Nordens durch laterale Verschiebung der Abflugstrecke 18-KNG (kurz) über **unbesiedeltes** Gebiet.*“

Nördlich von Darmstadt handelt es sich allerdings nicht um unbesiedeltes Gebiet, sondern es liegen Egelsbach, Erzhausen und Messel direkt im Einwirkungsbereich dieser „Optimierung“. Es geht bei dieser „Optimierung“ offenbar lediglich darum, möglichst wenig Geld für passiven Lärmschutz ausgeben zu müssen.

Neben den Belastungen durch den VLP Egelsbach sowie den Bahn- und BAB-Lärm soll auch noch die Lärmbelastung durch den Flughafen Frankfurt gesteigert werden. Das ist für uns nicht hinzunehmen.

Aus diesem Grund ist die „Optimierung“ der Abflugstrecke 18 KNG (kurz) mit einer lateralen = seitlichen Verschiebung nach Norden abzulehnen.

Es fehlen als Lärminderungsmaßnahmen bezüglich dieser Abflugstrecke auch konkrete Maßnahmen zum Schutz vor Lärm, z.B. ein steileres Abflugverfahren und/oder die Streuung der Abflüge über dem Darmstädter Stadtgebiet.

2. Unzureichende Entlastung durch Anhebung des Gegenanflugs um 1000 Fuß

Die unter 7.3.1.4 (S. 81 f) dargestellte Lärminderungsmaßnahme - die Anhebung des südlichen Gegenanflugs um 1000 Fuß (von 4000 Fuß auf 5000 Fuß bzw. von 1.220 m auf 1.540 m) reicht nicht aus, um den Bereich zu entlasten, der seit der Südverschiebung des südlichen Gegenanflugs durch Fluglärm stärker betroffen ist. Dies gilt vor allem deshalb, weil in den nächsten Jahren mit bis zu 40 % zusätzlichen Flugbewegungen zu rechnen ist und die schweren, großen Flugzeuge, die nicht auf der Landebahn Nordwest landen dürfen, auf den Gegenanflugstrecken zu den Parallelbahnen geführt werden. Bereits die im Januar 2011 festgelegte Südverschiebung des südlichen Gegenanflugs ist rechtswidrig erfolgt.

Die Südverschiebung des südlichen Gegenanflugs führt dazu, dass die Gemeinden Egelsbach, Erzhausen, Dreieich, Rödermark und Rodgau entweder direkt überflogen werden bzw. der Gegenanflug sich in der Nähe der Gemeinden befindet und dadurch eine starke Lärmbelastung verursacht. Diese Südverschiebung war im Planfeststellungsverfahren zum Bau der Landebahn Nordwest nicht geplant. Durch diese Verschiebung ist eine Lärmquelle entstanden, die vermeidbar gewesen wäre, wenn vor der Änderung des südlichen Gegenanflugs die Alternativen richtig geprüft worden wären. So sind Abwägungs- und Planungsfehler bezüglich der Lärmauswirkung entstanden. Außerdem ist die Doppel-Lärm-Belastung durch die bereits vorhandene Lärmquelle Verkehrslandeplatz Egelsbach und dem dort drohenden Ausbau nicht hinreichend berücksichtigt.

Ich schlage daher vor, dass im Lärmaktionsplan die Alternativen, die für den jetzt per Rechtsverordnung festgelegten südlichen Gegenanflug vor der Südverschiebung von der DFS in das Verfahren eingebracht wurden, zukünftig als Lärminderungsmaßnahmen geprüft werden.

Außerdem rege ich an, dass als Lärminderungsmaßnahme parallel dazu zusätzlich erneut geprüft wird, ob eine weitere erhebliche Veränderung in der Höhe beim südlichen Gegenanflug erreicht werden kann.

Weitere Mängel des Entwurfs des Lärmaktionsplanes

- Datenbasis und Lärmkartierung stammen weitgehend aus den Jahren 2005/2007. Damit sind die berechneten Prognosen falsch.
- Die dargestellten „Lärminderungsmaßnahmen“ tragen nicht zur Lärminderung bei, da es auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses zum Bau der Landebahn Nordwest tatsächlich immer lauter wird.
- Die Berechnungsgrundlagen für die Lärmberechnung tragen der tatsächlichen Belastung der Betroffenen keine Rechnung, insbesondere durch die Berechnung des Dauerschallpegels (Bildung von Mittelwerten ohne die Berücksichtigung von häufigen, kurzfristigen und stresserzeugenden Einzelschallereignissen).
- Die empfohlenen Lärmobergrenzen der WHO, des Umweltbundesamtes und des Dt. Ärztetags werden nicht berücksichtigt.
- Die Auswirkungen von weniger als 6 Stunden effektiver Nachtruhe werden nicht berücksichtigt, zumal diese Nachtruhe noch durch Ausnahmegenehmigungen tatsächlich verkürzt wird und womöglich durch die geplante EU-Betriebsbeschränkungs-Verordnung bald wieder Nachtflüge von 23-5 Uhr auf dem Flughafen Frankfurt gestattet sein könnten.

Mit freundlichen Grüßen
