

Ortsgemeinde Lötzbeuren

Stellungnahme zum Antrag auf Planstellung *Verlängerung der Start- und Landebahn Flughafen Hahn*

Die Stellungnahme basiert auf den Planunterlagen des Antrages auf Planfeststellung.

1. Planrechtfertigung

Die Flughafen Frankfurt Hahn GmbH beabsichtigt, die Start- und Landebahn des Flughafens zu verlängern um der unterstellten Luftverkehrsnachfrage im Rahmen der zivilen Mitbenutzung des Militärflughafens gerecht zu werden.

Dazu kann Sie in den vorliegenden Unterlagen an keiner Stelle den tatsächlichen Bedarf deutlich machen.

Die bisherigen fehlgeschlagenen Ansiedlungsversuche (MNG Air Cargo, Malaysian Air Cargo, Coyn-Airways, Express Airways, u.v.a.) und die damit verbundene Schaffung von Transportkapazitäten haben deutlich gemacht, dass ein echter Bedarf nicht besteht.

In den Planunterlagen wird an keiner Stelle nachgewiesen, wo die Fracht, die nicht als Luftersatzfracht mittels LKW transportiert wird, herkommen soll.

In Stellungnahmen der FRAPORT AG heißt es, dass der Hahn lediglich für „nicht anschlussgebundene Fracht“ in der Größenordnung von ca. 30.000 t/a interessant ist. Auch haben in einem Hearing namhafte Integrator und Cargo-Unternehmen festgestellt, dass der Hahn für Sie wegen der fehlenden Drehscheibenfunktion und der ungünstigen Wetterbedingungen ungeeignet ist.

Die Post AG hat einen Wechsel vom Standort Frankfurt zum Standort Hahn kategorisch abgelehnt.

Gemäß EU-Verordnung Nr. 2408/92 wird die Anerkennung als Flughafensystem der beiden Flughäfen FfM und Hahn angestrebt. Dies stellt u.E. einen Widerspruch dar.

An dem Flughafen Hahn besteht keine originäre Nachfrage nach Transportkapazität. Diese wird, wenn überhaupt, durch Transport von Frachtgut über die Straße künstlich geschaffen. Der Flughafen in seinem jetzigen Ausbauzustand genügt für die Nachfrage der Betreiber für Frachtcharter und Pax-Verkehre mit der vorhandenen Start-/Landestrecke von max. 3.400 m vollkommen aus. Innerhalb des angestrebten Systems ist es sinnvoller, die in Frankfurt am Main vorhandenen 3 Bahnen mit jeweils 4 km Bahnsystem für die geplanten Intercontinentalflüge zu nutzen. Dies macht innerhalb des geplanten Systems einen Sinn. Die Flüge mit einem Bedarf an langer Startstrecke können so in FfM abgewickelt werden. Die Dichte der dortigen Slots kann durch die Verlagerung von nicht an die Bahnlänge von 4 km gebundenen LFZ aufgelöst werden. Somit reicht die derzeitige Bahn auf dem Flughafen Hahn aus. Eine Erweiterung geht zu Lasten der Auslastung des bestehenden Flughafens FfM.

Somit ist der Planungsfall 2015 ohne Berücksichtigung des angestrebten Flughafensystems mit Frankfurt am Main reine Spekulation und entspricht nicht einer vernünftigen, ausgewogenen Planung. Dem Vorhaben mangelt es daher an Rechtfertigungsgründen. Es rechtfertigt nicht die Zerstörung natürlicher Ressourcen und damit die nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens auf den Mensch und die Natur.

Dies ist nach unserer Auffassung ausreichend, das Verfahren sofort einzustellen.

Wird der vorgenannten Anregung nicht entsprochen, so nehmen wir hilfsweise zu den folgenden Punkten der Planunterlagen Stellung:

2. Grundlagen

Die Genehmigung des Flughafens basiert noch auf der zivilen Mitbenutzung des Militärflughafens. Dies ist nach unserer Auffassung angesichts des Status quo aber auch des Prognosenullfalles ein unhaltbarer Zustand.

Hier wäre angesichts der im PFV beschriebenen Vorhaben eine eigenständige luftrechtliche Genehmigung an Stelle der *zivilen Mitbenutzung* erforderlich.

Es ist daher eine luftrechtliche Genehmigung ohne zivile Mitbenutzung für den Betrieb der Verkehre auf dem Flughafen Hahn zu beantragen.

3. Stellungnahme zur Berücksichtigung der Variante Südwest

Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf unsere Stellungnahmen zum Raumordnungsverfahren und der darin dargestellten Widersprüche bei der Prüfung der Varianten. Zur Verdeutlichung sind die Argumente hier nochmals aktualisiert dargestellt.

Grundlage unserer Bedenken gegen die Prüfung ist die Abwägung der Vor- bzw. Nachteile der Varianten. Zu der Aufzählung der entscheidungsrelevanten Kriterien (Siehe Planunterlagen ROV) geben wir folgendes zu bedenken:

Im Vordergrund steht einzig der wirtschaftliche Aspekt. Dies kann so nicht hingenommen werden. Insbesondere die dargestellte Realisierbarkeit des Vorhabens (A 3; Seite 25) bei gleichzeitigem Betrieb darf eine Entscheidung dieser Tragweite nicht maßgeblich beeinflussen.

Wesentliche Kriterien sind in die Abwägung nicht eingeflossen. Dies sind:

- Die Belastung durch Fluglärm wurde für die Ortsgemeinde Lötzbeuren nicht auf der Grundlage der geltenden Rechtsprechung vorgenommen (Siehe hierzu Punkt 6 unserer Stellungnahme)
- Durch die verstärkt auftretende Lärmbelastung sowohl beim Prognosenullfall als auch beim Planungsfall 2015 wird die Ortslage entgegen den Darstellungen in den Planunterlagen deutlich stärker beschallt. Dies wirkt sich vor allem auf das Bebauungsplangebiet „Hinterm Stauch“ aus. Es wird dadurch massiv in die Planungshoheit der Gemeinde eingegriffen.
- Die Abwägung der zur Beseitigung des in der Waldfunktionskartierung festgelegten Lärmschutz- und Erholungswaldes der Ortsgemeinde Lötzbeuren ist fehlerhaft, da bei Erhalt des Waldes der Prognosenullfall eine ausreichende Entwicklung des Flughafens Hahn zulässt. Der im Raumordnungsverfahren beim Planungsfall 2015 unterstellte (unbewiesene) Zugewinn an Arbeitsplätzen rechtfertigt nach unserem Verständnis nicht die Beseitigung des Lärmschutzwaldes. Die Verhältnismäßigkeit bei der Abwägung der Argumente ist nicht fehlerfrei erfolgt. Darüber hinaus ist für die Inanspruchnahme des Waldes nur ein unzureichender funktionaler Ersatz im Plan vorgesehen. Dies ist schon nach dem geltenden BNatSchG und dem LPflG ein grober Mangel.

- Der Flächenverbrauch ist fehlerhaft dargestellt, da nicht nachvollziehbar ist, wieso dieser bei der Variante Südwest geringer sein soll als bei allen übrigen Varianten. Soweit eine qualitative Prüfung, wie in den Planunterlagen unterstellt, vorgenommen ist, verliert die Annahme völlig an Glaubwürdigkeit, da die Qualität der in Anspruch genommenen Flächen (Lärmschutzwald der Ortsgemeinde Lötzbeuren, Faktisches Vogelschutzgebiet entlang der K 137) nicht berücksichtigt ist.
- Die Auswirkungen durch Erdbau sind unzureichend bedacht, da die Fläche der Variante Südwest in einem erheblichen Auftrag liegt. Dies hat wegen der höher im Gelände liegenden Emissionsquelle zusätzliche, nicht ausreichend untersuchte Lärmauswirkungen auf die Ortslage. Hier wird in diesem Zusammenhang nochmals auf das Bebauungsplangebiet der Ortsgemeinde und die dadurch erheblichen Einschränkungen der Planungshoheit hingewiesen.
- Die verstärkte Schadstoffbelastung der Ortsgemeinde durch die Abflüge in Richtung 21 in Verbindung mit der Eingliederung in die West-Ost Flugroute ist nicht untersucht.
- Durch den Bau der Wartungshalle für die AMG hat sich der Flughafenbetreiber selbst ein Hindernis für die Rollwege nach Nordost und dadurch Zwangspunkte für die Planung geschaffen. Bei öffentlichen Veranstaltungen wurde von dem Flughafenbetreiber eine sorgfältige Prüfung aller Varianten zugesagt. Dies ist unter den o.g. Gesichtspunkten ungläubwürdig.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass wie eingangs erwähnt die sogenannte Prüfung der Varianten zielgerichtet auf das Ergebnis „Verlängerung nach Südwest“ vorgenommen wurde.

4. Wertung des Vorhabens der Erweiterung Start-/Landebahn Variante Südwest durch die Ortsgemeinde Lötzbeuren

- Die Erweiterung Start-/Landebahn zerschneidet historisch gewachsene rad- und fußläufige Verbindungen der Orte Büchenbeuren und Lötzbeuren. Dies wird nicht akzeptiert. Angesichts des in den Unterlagen ermittelten Verkehrsaufkommens erscheint zumindest für die Querung der B 327 neu eine Fußgängerbrücke erforderlich.
- Die Katastergrenze mit den kulturhistorischen Grenzmarkierungen zwischen beiden Orten geht teilweise verloren. Dies ist im Plan zwar berücksichtigt. Eine Lösung im Sinne der Ortsgemeinde Lötzbeuren ist jedoch nicht erarbeitet.
- Durch die Verlegung des Anrollpunktes wird unbewiesen die Verbesserung der Lärmsituation für die Ortsgemeinde Hahn unterstellt. Dadurch jedoch werden bei Starts in Richtung Südwest die Ortsgemeinden Lötzbeuren, Hirschfeld – Bahnhof und Kleinich verstärkt belastet. Hier ist eine fehlerhafte Abwägung vorgenommen worden. Insbesondere die derzeit vorliegenden noise-reports zeigen deutlich, dass an dem Messpunkt der Ortslage Hahn derzeit deutlich geringere Werte ermittelt werden als bei den übrigen Messstellen Würrich, Bahnhof Hirschfeld und Oberkleinich.

Gleichzeitig wird der Anrollpunkt durch den neuen Rollweg bei Starts in Richtung 03 dichter an die Ortsgemeinde Lötzbeuren verlegt. Dies führt zu einer erheblichen Zunahme des Bodenlärms als auch des Lärms bei dem Startvorgang selbst. Die Untersuchung der Auswirkung von Bodenlärm ist wegen der tatsächlich wahrnehmbaren Belastung ungläubwürdig.

- Die geplante Inanspruchnahme der Waldflächen bringt erheblichen, nicht ausgleichbaren ökologischen Nachteil. In diesen Waldbereichen haben Arten der FFH- und Vogelschutzrichtlinie ihr Nahrungs- als auch Bruthabitat. Die Waldflächen sind daher von gemeinschaftlicher Bedeutung. Eine Verträglichkeitsprüfung auf der Grundlage des BNatSchG ist nicht in dem erforderlichen Umfang vorgenommen. Die bloße Behauptung, dass es sich auf Grund der quantitativen Merkmale nicht um ein faktisches Schutzgebiet im Sinne der EU- Richtlinien 92/43/EWG und 79/409/EWG handelt, ist nicht ausreichend verifiziert. Allein die Diversität der dort vorkommenden Arten (FFH Anhang II und Anhang IV (z.B. *Barbastella barbastellus* trotz eindeutiger Nachweise nicht erwähnt), VSG Anhang I) ist hinreichend Grund für eine spezielle Untersuchung der Erhaltungs- und Entwicklungsziele.

Das Artenvorkommen führt u.E. zu dem Ergebnis, dass es sich sehr wohl um ein potentiell Schutzgebiet von gemeinschaftlichem Interesse handelt. Zumindest muss im Zusammenhang mit dem Vorhaben untersucht werden, inwieweit das Vorhaben geeignet ist, die Ziele der o.a. Richtlinien erheblich zu beeinträchtigen. Auf der Grundlage der EU-Richtlinie 79/409/EWG fehlt die materielle Prüfung der Betroffenheit.

- Die Ortsgemeinde Lötzbeuren lehnt die Einleitung von kontaminiertem Oberflächenwasser aus RRB Waschbach in das die Gemarkung durchfließende Gewässer „Waschbach“ ab. In den vorgelegten Planunterlagen wird unter Ziffer 7.2.2 ausgeführt, dass erst bei einer CSB-Konzentration von 250 mg/l die Stauräume auf dem Flughafengelände selbst geflutet werden und somit kein kontaminiertes Wasser in den Waschbach gelangen kann. Dieser CSB-Wert ist zu hoch bemessen. Aus unserer Sicht, als auch aus Sicht der Verbandsgemeindewerke Traben.-Trarbach ist das gesamte anfallende kontaminierte Wasser zurückzuhalten und zur Entsorgung der Kläranlage Dill zuzuleiten. Das Ableiten des gesamten kontaminierten Oberflächenwassers in den Waschbach ist wegen der Ökologie des Fischgewässers und der damit einhergehenden Gefährdung des Ökosystems auszuschließen.
- Die Ortsgemeinde Lötzbeuren lehnt die Verlegung der B 327 wie im Plan dargestellt ab:
 1. Die Entwicklung der B 50 neu macht die B 327 zwischen den Anschlussstellen Lötzbeuren und Raversbeuren überflüssig. Diese Alternative der Aufhebung der B 327 ist nicht untersucht. Folgende Argumente werden vorgebracht:

Bei Großräumiger Umleitung der B 327 im Kreuzungsbereich Kappel B 327/421 mit Verkehrsführung über die B 421 in Richtung Kirchberg und Anschluss an die B 50 (dann 4-spurig) wäre der Landschaftsverbrauch am geringsten. Es sind auf der gesamten Führung des Verkehrs keine Ortsdurchfahrten vorhanden. Ein 4-spuriger Ausbau zwischen der

Kreuzung Kappel und der Kreuzung Kirchberg wäre dadurch ohne großen Aufwand möglich. Die Strecke ist wesentlich kürzer (nur 8 km) als der alten Trasse B 327 folgend (ca. 15 km). Gleichzeitig kann die B 327 zur Landes- oder Kreisstraße zwischen der Kreuzung Kappel und dem FP Hahn abgestuft werden. Dies spart wegen des deutlich geringeren Unterhaltungsaufwandes Kosten.

Darüber hinaus würde diese vorgeschlagene Verkehrsführung eine deutliche Stärkung des Wirtschaftsstandortes der Region Kirchberg – Sohren entlang der B 50 neu bedeuten.

2. Durch die geplante Verlegung der B 327 in Verbindung mit dem erhöhten Verkehrsaufkommen wird die Ortsgemeinde entgegen der Stellungnahme des Gutachters deutlich stärker durch die Emissionen der Fahrzeuge auf der vorgesehenen Trasse belastet.
 3. Die Streckenführung der B327 verläuft im Bereich des neu zu bauenden Abschnittes parallel zur Start-/Landebahn. Es ist in den Planunterlagen nicht untersucht, wie sich die Ausbreitung des Schalls durch Reflektion an dem Damm der Start-/Landebahn auf die Ortslage auswirkt.
 4. Durch den Bau der Straße geht Lärmschutzwald der Ortsgemeinde unwiderbringlich verloren. Dieser Wald schützt nicht nur die Ortsgemeinde vor den Lärmemissionen der B 327 alt sondern auch vor Bodenschall auf dem Flughafengelände (Enteisungen, Rollgeräusche u.a.). Die Ausgleichsmaßnahme reicht nicht aus, den Verlust zu kompensieren. Allein aus diesem Grund ist das Vorhaben unzulässig.
 5. Die Trassenverbreiterung auf RQ bedingt umfangreiche Rodungen entlang der alten Trasse. Diese sind im Plan nicht nachvollziehbar dargestellt. Darüber hinaus fehlt für diesen Bereich die materielle Prüfung der Betroffenheit der EU-Richtlinien NATURA 2000
- Durch die Erweiterung der Start-/Landebahn und den damit verbundenen Immissionen werden die Immobilien in ihrem Wert reduziert. Dadurch wird das Recht auf Eigentum der Hausbesitzer in Lötzbeuren verletzt. Für die Wertminderung ist, wie bereits in Einzelfällen in Lötzbeuren geschehen, ein angemessener Ausgleich zu zahlen

Die in der Aufzählung eingebrachten Argumente machen unserer Ansicht nach deutlich, dass die Verlängerung in Richtung Südwest mit Umverlegung der B 327 mit wesentlich mehr Problemen behaftet ist als in den Planunterlagen dargestellt. Die Ortsgemeinde lehnt daher auch aus diesen Gründen eine Verlängerung mit Umverlegung der B 327 ab.

5. Beurteilung der betroffenen Waldbestände hinsichtlich der Waldwertminderung (Band C 17)

- Die Behauptung auf Seite 10 Punkt 2.2 bzgl. der *Beförderung ausschließlich durch Landesbeamte* ist falsch.

- Die Darstellung des Maßstabes auf den Karten Seite 12 und 21 ist falsch und daher nicht nachvollziehbar.
- Die in dem Absatz *Hinweise Revierleiter* (Seite 19) vermittelte Behauptung, die Aufbereitungsverfahren seien mit den zuständigen Revierleitern abgesprochen, trifft für den Revierleiter der Ortsgemeinde nicht zu.
- Die Rodungstabelle (Seite 19/20) ist fehlerhaft.
- Die Tabelle *Bewertungsergebnis für Lötzbeuren* ist fehlerhaft.
- Die Folgeschäden für die Entnahme ganzer Bestände ist nicht berechnet. Dies ist im Hinblick mit Punkt 2.4.2. ein wichtiger wirtschaftlicher Aspekt. Hier bedarf es zusätzlicher Ermittlungen.
- Die Herleitung der Waldbewertung ist für uns nicht nachvollziehbar, da der Ortsgemeinde fehlerhafte Datenblätter zur Einsicht überlassen wurden. Wir behalten uns zu diesem Punkt ein weitergehendes Recht auf Einspruch zu der geplanten Erweiterung S-/L vor.
- Die durch die Trennung vorhandener Waldwirtschaftswege notwendige neue Wegeführung ist nicht mit der waldbesitzenden Gemeinde abgestimmt. Hier sind Nachbesserungen erforderlich.
- In dem Verfahren wird deutlich auf die Gefahr des verstärkten Windwurfes in den angrenzenden Waldgebieten der Ortsgemeinde hingewiesen. Der Gutachter hat jedoch an keiner Stelle die Konsequenzen daraus untersucht. Wir verlangen daher ein neuerliches Gutachten, das besonders diesen Aspekt berücksichtigt.
- Die Entnahme von ca. 160 Einzelbäumen zur Herstellung der Hindernisfreiheit stellt sowohl ein ökologisches als auch ein wirtschaftliches Problem dar. Es ist an keiner Stelle untersucht, wie sich die Bestandsentwicklung auf die Hindernisfreiheit und auf die Bestandssicherheit des gemeindeeigenen Waldes auswirkt. Die Entschädigung dieser Einzelbäume ist ebenfalls nicht untersucht.
- In den Tabellen Grunderwerb, Entschädigung des Holzwertes und Entschädigung durch Nutzungsbeschränkungen sind eklatante Fehler enthalten, die der Gemeinde suggerieren, dass der wirtschaftliche Nachteil ausgeglichen wird. Bei genauer Betrachtung stellt sich jedoch heraus, dass dies nicht der Fall ist.
- Abschließend zu dem Band C 17 beanstanden wir das Berechnungsverfahren für die Entschädigung. Entgegen der Ermittlung auf der Basis der *Hiebsunreifeberechnung* verlangen wir die Berechnung nach dem *Alterswertverfahren*.

6. Lärmschutz

Bedenken gegen die Ermittlungen des Fluglärms

Im Gutachten sind eine Reihe von Lärmgrenzen berechnet worden. Diese müssen sich notwendigerweise auf die für den Flughafen Hahn vorgegebenen Grenzwerte beziehen. Dies ist jedoch nicht der Fall.

Wie im Band B 3 Kartenteil *Querprofile* dargestellt wird die Erweiterung der Start-/Landebahn im Auftrag zum Urgelände gebaut. Dies bewirkt eine Dammschüttung zwischen 11 m und 16 m Höhendifferenz zum ursprünglichen Geländeverlauf. Da das Gelände zur Ortslage fast gleichmäßig abfällt, wirkt sich dadurch der Lärm der startenden und landenden

LFZ stärker auf die Wohnlage in Lötzbeuren aus. Dies ist in dem Planwerk nicht berücksichtigt.

Das gleiche gilt für die Umverlegung der B 327. Auch diese liegt teilweise in einem Auftrag zum Urgelände. Gleichzeitig wirkt der Damm der geplanten Start-/Landebahn wie ein Reflektionskörper, der die Emissionen des fließenden Verkehrs gerade in Richtung der Ortslage reflektiert. Dies bei gleichzeitiger Reduzierung des Waldes, der in der Waldfunktionskartierung als *Lärmschutzwald* aufgenommen ist. Ein bereits im ROV geforderter Ausgleich für diesen Funktionsverlust wird auch im vorliegenden Plan nicht bedacht.

In der Genehmigung für den Flughafen Hahn ist festgelegt, dass im Rauminnern der Einzelschallpegel den Wert von 55 dB(A) nicht überschreiten darf. Diese Grenze gilt sowohl für den Tag als auch für die Nacht. Diesem Grenzwert liegt eine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes aus dem Verfahren um den Flughafen München zu Grunde. Nach damaligem Kenntnisstand war die Aufweckschwelle bei etwa 60 dB(A) anzusetzen, weshalb das Bundesverwaltungsgericht sicherheitshalber die Grenze auf 55 dB(A) absenkte, gleichzeitig jedoch maximal die sechsmalige Überschreitung dieses Grenzwertes zuließ (Überschreitungen müssen dann aber unter 60 dB(A) bleiben!).

Zunächst ist zu bemängeln, dass in dem Gutachten für den Tagbereich überhaupt keine Einzelschallpegel untersucht wurden. Dies ist ein grober Mangel.

Für die Nacht sind eine Reihe von Lärmgrenzen untersucht worden (D 3.1 Seite 6 und 7), darunter auch Einzelschallpegel. Diesen Grenzlinien werden mit der Angabe von "Häufigkeit mal Lärmgrenzwert" bezeichnet, also bspw. 6 mal 70 dB(A). Dies bedeutet, dass innerhalb der Kontur, die das Gebiet umschließt, pro Nacht (zwischen 22.00 und 6.00 Uhr) ein A-bewerteter Maximalschallpegel von 70 dB mindestens sechs mal erreicht oder überschritten wird. Solchen Konturen gemeinsam ist jedoch ein Darstellungsmangel, der am Beispiel des Gebietes 6 mal 70 dB(A) erläutert werden soll.

Innerhalb dieser Kontur 6 mal 70 dB(A) kann sowohl die Häufigkeit (z.B. 9 mal 70 dB(A)) als auch der Grenzwert (z.B. 6 mal 80 dB(A)), oder auch beides (z.B. 10 mal 85 dB(A)) überschritten werden. Über Häufigkeiten und Spitzenpegel innerhalb dieses Gebietes werden also keine präzisen Aussagen gemacht.

Die Gemeinde Lötzbeuern liegt teilweise außerhalb solcher Gebiete. Daraus kann jedoch nicht gefolgert werden, dass sie nicht kritisch lärmbelastet wird. Die Lage außerhalb besagt lediglich, dass Häufigkeiten und Lärmgrenzen nicht beide gleichzeitig erreicht oder überschritten werden. Außerhalb können trotzdem durchaus kritische Schallereignisse vorliegen, beispielsweise

15 mal 69 dB(A) (Grenzwert nicht überschritten) oder auch

5 mal 80 dB(A) (Häufigkeit nicht überschritten).

Da man bei der Lärmbewertung davon ausgeht, dass ein gekipptes Fenster ca. 15 dB(A) dämmt, wären im Rauminnern im ersten Fall Lärmpegel von 15 mal 54 dB(A), im zweiten Fall 5 mal 65 dB(A) zu erwarten). Im zweiten Fall ist demnach die in der Genehmigung festgelegte Grenze von 55 dB(A) überschritten, und zwar mehrfach.

Aus der teilweisen Lage außerhalb der berechneten Lärmgebiete kann nicht gefolgert werden, dass die Gemeinde Lötzbeuren nicht unzulässig mit Lärm belastet ist.

Ergänzend muss erwähnt werden, dass im Verwaltungsrechtsstreit um den Flughafen Hahn, das Oberverwaltungsgericht 1997 die nächtliche Lärmgrenze auf 52 dB(A) abgesenkt hat. Neuere Untersuchungen, die in der Rechtsprechung allerdings noch keinen Niederschlag gefunden haben, gehen sogar von Grenzwerten von 48 dB(A) aus (Umweltgutachten 2002 des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen, Seite 445). In diesem Gutachten wird auch ausgeführt, dass Frachtflugzeuge (Cargo), die im Wesentlichen den Nachtverkehr ausmachen, allein durch die Art ihres Geräuschs eine größere Belästigung hervorrufen als die meisten Passagierflugzeuge (ebenda, Seite 446).

Für Windenergieanlagen hat das OVG NRW den Lärm neu beurteilt. Es legt dabei einen Grenzwert für den Tag von 60 dB(A) und für die Nacht von 45 dB(A) fest. Dieser Wert darf auch in der lautesten Nachtstunde nicht überschritten werden. Er somit ein Spitzenpegel (OVG NRW vom 18.12.2002 Az.: 7 A 2127/2002).

Hieraus muss gefolgert werden, dass für die Gemeinde Lötzbeuren die Lärmbelastung

- für den Tag nicht,
- für die Nacht nur unzureichend untersucht wurden und
- neuere Lärmmedizinische Erkenntnisse nicht berücksichtigt wurden.

Die Gemeinde Lötzbeuren fordert daher lärmtechnische Nachermittlungen.

Dies könnte etwa derart aussehen, dass nachermittelt werden :

- 1 mal 63 dB(A) (aus 48 + 15) neueste Erkenntnisse
- 1 mal 67 dB(A) (aus 52 + 15) gemäß Oberverwaltungsgerichtsurteil
- 1 mal 70 dB(A) (aus 55 + 15) gemäß Genehmigung.

Abschließend beantragen wir, dass der Regelungsvorbehalt (Band B, Punkt 2.8, Seite 61) dahingehend geändert wird, dass nicht mit der Einschränkung „mehr als 40 Flugbewegungen mit zivilen **strahlgetriebenen** Flugzeugen“ operiert wird sondern das der Vorbehalt **alle** Flugzeuge, somit mindestens auch die Propellermaschinen der Klasse P2.1 mit einschließt. Dies vor dem Hintergrund, dass in der Tabelle 2.7-2 (Seite 61) im Planungsfall 2015 rund 3.000 Bewegungen im verkehrsreichsten Halbjahr zu einer nächtlichen Belastung zwischen 1 Uhr und 6 Uhr von 16 Bewegungen/Nacht führen. Es ist derzeit bereits erkennbar, dass die Flugzeuge dieser Klasse P2.1 zu einer erheblichen zusätzlichen Belastung in der Nacht führen.

Weiter beanstanden wir

1. Für den Flugplatz Hahn wird die Lärmauswirkung eines prognostizierten Verkehrsaufkommens rechnerisch ermittelt. Dies ist jedoch nur sinnvoll, wenn der zugelassene Verkehr auf die untersuchte Anzahl von Flugbewegungen beschränkt wird. Es ist aber davon auszugehen, dass, wie auch in der Vergangenheit, die Genehmigungsbehörde diesen Verkehr zahlenmäßig nicht festschreiben wird. Damit ist die Lärmprognose jedoch Makulatur.

2. Der in dieser Prognose untersuchte Luftverkehr ist in einzelne Flugzeugtypen gemäß AzB 99 aufgeschlüsselt worden. Damit wird die Lärmprognose abhängig von der Flugzeugzusammensetzung. Wie bei den Bewegungszahlen ist dies ebenfalls nur sinnvoll, wenn der Flugzeugmix in dieser Zusammensetzung festgeschrieben wird. Auch hier kann davon ausgegangen werden, dass die Genehmigungsbehörde diese Verkehrszusammensetzung nicht festschreiben wird. Damit ist, selbst wenn die Gesamtzahl der Flugzeuge eingehalten wird, bei einer anderen Zusammensetzung eine andere Lärmauswirkung zu erwarten, die Prognose also ebenfalls hinfällig.
3. Ähnlich verhält es sich mit der zeitlichen Aufteilung der Flugbewegungen auf Tag und Nacht. Wenn bspw. von 200 Flugbewegungen der Klasse S7 im verkehrsreichsten Halbjahr 178 am Tag und 22 in der Nacht für die Berechnung zugrunde gelegt werden, so ergibt sich eine ganz andere Lärmbelastung für die Nacht als wenn bspw. 100 am Tag und 100 in der Nacht fliegen. Da auch diese Aufteilung nicht festgeschrieben wird, hat die berechnete Lärmbelastung mit der tatsächlichen u.U. wenig gemein. Diese besonders schweren und lauten Flugzeuge würden bei einer höheren Zahl von nächtlichen Flugbewegungen die Lärmkonturen jedoch sehr stark ausweiten.
4. Es erhebt sich insgesamt die Frage, ob es zulässig ist, eine solche Lärmuntersuchung auf der Basis der AzB 99, die ja nur einen Entwurf darstellt, durchzuführen. Dieser Entwurf hat bislang keine Rechtskraft und sein Inkrafttreten in naher Zukunft ist auch nicht zu erwarten. Korrekterweise hätten diese Untersuchungen nach der AzB 75 mit der Erweiterung von 1984 durchgeführt werden müssen. Die AzB 99 hat jedoch für den Betreiber gegenüber der AzB 75/84 den Vorteil, dass einige Flugzeugmuster wie B 737/300, B 757 oder A 320 wesentlich leiser berechnet werden als mit der AzB 84 (s. C 4 Seite 18). Daraus ergeben sich unstrittig Vorteile in Form eines kleineren Schutzgebietes.
5. Auffällig ist, dass im Planungsfall relativ hohe Bewegungszahlen, nämlich 11.568 in den sechs verkehrsreichsten Monaten mit propellergetriebenen Flugzeugen abgewickelt werden, 2.948 davon nachts (s. C4 Seite 27). Bei den insgesamt angegebenen 42 Flugbewegungen pro Nacht bleiben somit nur rund 26 Bewegungen strahlgetriebener Flugzeuge übrig, da die restlichen 16 Bewegungen von Propellerflugzeugen herrühren. Damit ist die Bewegungsgrenze von 40 nächtlichen Flugbewegungen mit strahlgetriebenen Flugzeugen unterschritten, bei der die Genehmigungsbehörde eine neue Entscheidung hätte treffen müssen (Regelungsvorbehalt). Es darf unterstellt werden, dass die hohe Anzahl von Flugbewegungen mit Propellerflugzeugen genau aus diesem Grund in die Prognose eingebracht wurde.
6. Es bleibt unklar, ob die 1456 Hubschrauber bei der Lärmbetrachtung mit eingerechnet wurden, da sie in der Tabelle 5-3 auf der Seite 24 Band C 4 nicht mehr auftauchen. Hubschrauber verursachen jedoch besonders lauten und unangenehmen Lärm!
7. Das technische Lärmgutachten zum Fluglärm weist große Untersuchungsdefizite auf. So wird zum Beispiel für den Tag überhaupt keine Einzelpegeluntersuchung durchgeführt. Für den Tag ist jedoch wie auch für die Nacht in der bislang bestehenden Genehmigung als Schutzziel im Rauminnern ein Einzelpegel von 55dB(A) festgeschrieben. Das Einhalten eines solchen Schutzzieles kann man jedoch nicht mit einem Mittelungspegel überprüfen. Von daher sind sämtliche zur Tagbelastung gemachten Aussagen irrelevant. Es muss darauf hin gewiesen werden, dass schon im Verfahren vor dem OVG solche Untersuchungen nachgefordert wurden!

8. Für die Nacht sind eine Reihe von Einzelschallpegel untersucht worden:

NATNacht 13 x 68 dB(A)

NATNacht 6 x 75 dB(A)

NATNacht 6 x 67 dB(A)

Die unter diesen Vorgaben ermittelten Grenzlinien (Isophonen) werden mit der Angabe von „Häufigkeit mal Lärmgrenzwert“ bezeichnet. Dies bedeutet, am Beispiel 13 x 68 dB(A) erläutert, dass innerhalb der Kontur pro Nacht zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr ein A-bewerteter Maximalschallpegel von 68 dB(A) mindestens dreizehn mal erreicht oder überschritten wird. Solche Konturen sind jedoch sehr irreführend. Sie suggerieren, dass man innerhalb den Lärm kennt und dass außerhalb der Lärm geringer ist. Dies ist jedoch nicht der Fall. Dies sei am gleichen Beispiel erläutert:

Innerhalb der Kontur 13x68 dB(A) kann sowohl die Häufigkeit als auch der Grenzwert oder auch beides überschritten werden. Innerhalb kann man also beispielsweise 20 x 68 dB(A) (Häufigkeit überschritten), 13 x 75 dB(A) (Pegel überschritten) aber auch 30 x 80 dB(A) (Pegel und Häufigkeit überschritten) finden. Über Häufigkeiten und Spitzenpegel innerhalb des Gebietes liefern diese Einzelpegeluntersuchungen also keine präzisen Aussagen. Aber auch außerhalb dieser Lärmkonturen können durchaus die genannten Lärmpegel überschritten werden. Die Lage außerhalb besagt lediglich, dass Häufigkeiten und Lärmgrenzen nicht beide erreicht oder überschritten werden. Es können jedoch die Lärmpegel überschritten werden, sofern die Häufigkeiten nicht erreicht werden.

Andererseits können bei geringfügig geringeren Pegeln die Häufigkeiten weit über den genannten liegen. Außerhalb einer solchen Kontur können also durchaus 20 x 67 dB(A) (Pegel nicht erreicht), aber auch 12 x 80 dB(A) (Häufigkeit nicht erreicht) auftreten. Assoziiert wird jedoch die Vorstellung, dass weder Pegel noch Häufigkeit erreicht werden.

Wie man sieht, lassen solche Untersuchungen auch für die Lärmbelastung außerhalb der Grenzlinien keine präzisen Angaben zu. Somit taugen diese Einzelpegeluntersuchungen in der hier durchgeführten Methode „Pegel mal Häufigkeit“ nicht zur Beurteilung der Lärmbelastung der Flughafenanwohner. Ein ungefähres Bild ließe sich nur dadurch gewinnen, dass man für die einzelnen Flugzeugtypen sowohl für Start als auch für Landung in beiden Bahnbetriebsrichtungen eine Lärmkontur ermittelt (sog. Footprint). Dieser würde dann, soweit die Rechnungen denn überhaupt aussagekräftig sind, eine Bewertung der Betroffenheit und somit eine fundiertere Festlegung eines Schutzgebietes zulassen. Dieser Hinweis auf die methodischen Mängel der Untersuchung wurde bereits zum Raumordnungsverfahren vorgebracht, jedoch von den planenden Stellen nicht umgesetzt. Auch damit lässt sich das Schutzgebiet zu Lasten der Anwohner minimieren.

9. Die Berechnungsverfahren nach der AzB berücksichtigen eine Reihe von äußeren Einflüssen bei der Lärmausbreitung nicht.

a) So wird beispielsweise das Vertragen des Lärms durch den Wind nicht in die Betrachtung mit einbezogen. Die Auswirkungen sind jedoch extrem. Bei Wind aus Südosten hört man im Nordwesten Starts auf Bahn 21 als sehr lautes Grollen auch bei sehr leisen Flugzeugen (B 737-800). In der Untersuchung wird lediglich erwähnt, dass es diesen Effekt gibt, Konsequenzen werden nicht daraus gezogen.

Bei Wind aus südöstlichen Richtungen trägt der Wind den Schall in nordwestliche Richtungen. Solche Windverhältnisse liegen, wie Grafik 9-1 zeigt, in rund 25% aller Zeiten vor.

Grafik 9-1: Verteilung der Windrichtungen nach C 12 Seite 40

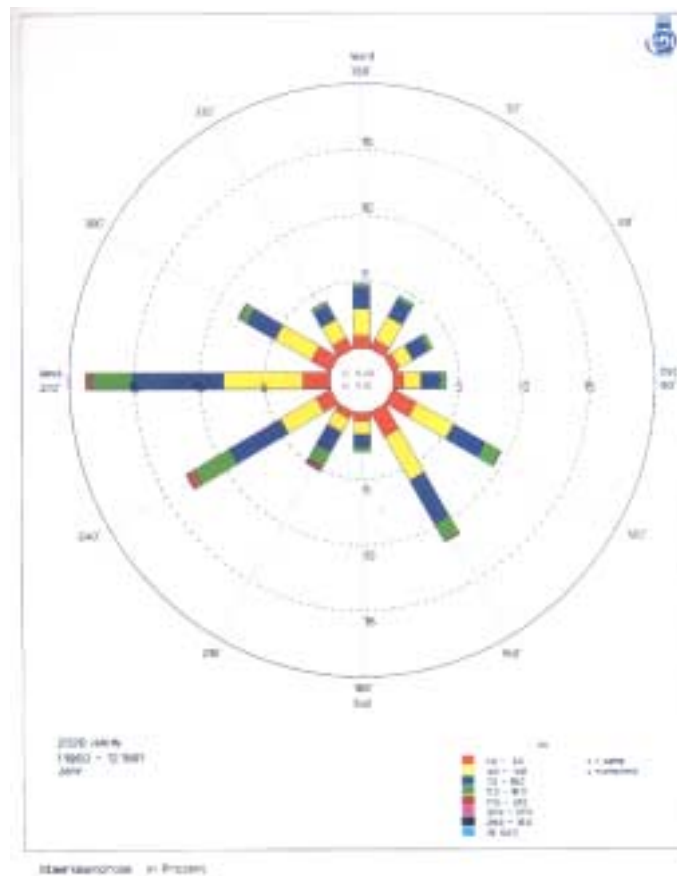
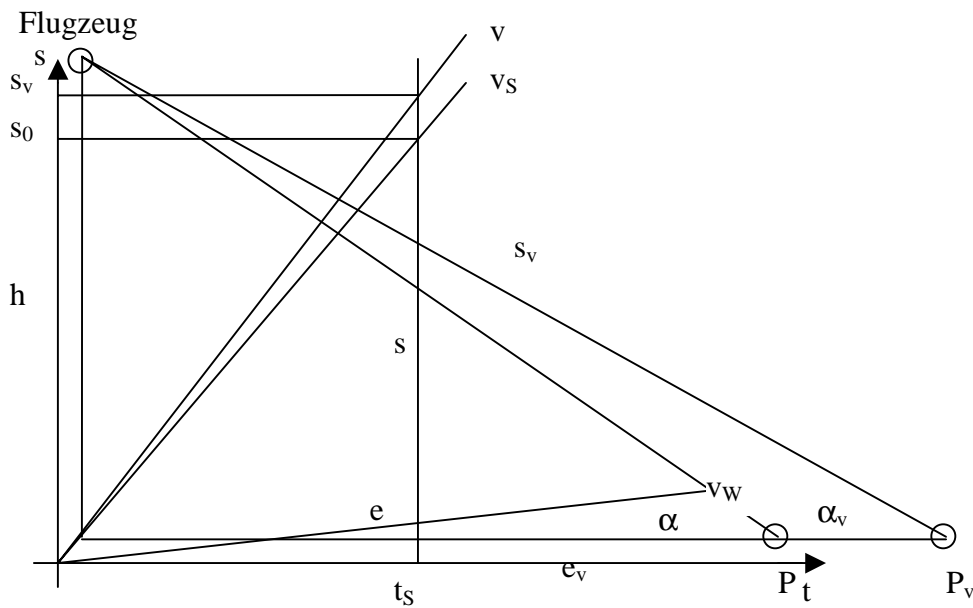


Abbildung 5: Stärkewindrose in Prozent Auswertzeitraum 1960 bis 1991 (vgl. Tabelle 12)

Durch den Wind erhält der Schall zusätzlich zu seiner Ausbreitungsgeschwindigkeit $v_S = 331\text{m/s}$ einen Geschwindigkeitszuwachs infolge der Windgeschwindigkeit v_W . Seine Ausbreitungsgeschwindigkeit v in Windrichtung ist die Summe beider Geschwindigkeiten.

$$v = v_S + v_W$$

Benötigt der Schall mit der Geschwindigkeit v_S für eine Transmissionsstrecke s_0 die Zeit t_S , so legt er bei Wind in dieser Zeit die Transmissionsstrecke s_v (virtuelle Transmissionsstrecke) zurück. (s. Grafik 9-2)



Grafik 9-2: Überlagerung von Wind- und Schallgeschwindigkeit, schematisch

Die nach den Algorithmen der AzB/DES errechneten Transmissionsstrecken s müssen demzufolge auf diese virtuellen Transmissionsstrecken s_v korrigiert werden.

$$s_v = s * k_v$$

$$k_v = 1 + (v_W / v_S)$$

k_v - Korrekturfaktor

Für die Lagekorrektur der Isophonen ist die projizierte Länge e_v (virtueller Immissionspunkt P_v) maßgebend (siehe Grafik 9-3). Sie lässt sich bei kleinen Winkeln α , wie sie im Nahbereich des Flughafens vorliegen, in guter Annäherung mit dem gleichen Korrekturfaktor k_v aus dem nach AzB/DES ermittelten Abstand e eines Isophononpunktes (Immissionspunkt P) zur Bahnachse berechnen.

$$e_v = s_v * \cos\alpha_v = (s * k_v) * \cos\alpha_v \approx e * k_v ; \quad \alpha_v \approx$$

α

Grafik 9-3: virtuelle Transmissionsstrecke s_v und seitliche Lage e_v des virtuellen Immissionspunktes P_v , schematisch.

b) Ebenfalls unberücksichtigt bleibt die Streuung des Schalls an Wolken sowie die Berücksichtigung anderer als mittlere Temperaturen und mittlere Luftfeuchtigkeit. Beide beeinflussen jedoch die Immissionswerte.

c) Der bereits im Raumordnungsverfahren vorgetragene Einwand, dass auch die Topografie des Geländes unberücksichtigt bleibt wurde aufgegriffen. Es ist offenbar zumindest im engeren Flughafenbereich die Topografie mit eingeflossen. Nähere Angaben zur Vorgehensweise wurden allerdings nicht gemacht. Insgesamt wurde die Topografie aber offenbar nur so weit mit einbezogen, als dass höher liegende Immissionspunkte dadurch eine kürzere, tiefer liegende Immissionspunkte eine größere Schalllaufstrecke (Transmissionsstrecke) aufweisen und sich damit im ersteren Fall etwas erhöhte, im zweiten Fall etwas verringerte Schallimmissionswerte ergeben. Dies ist optisch gut erkennbar an dem Einbeulen der Isophonen im Bereich der Taleinschnitte (s. C8 Anhang A6). Die Topografie hat jedoch das Schwergewicht ihrer Auswirkung in völlig anderer Hinsicht. Die sehr tief eingeschnittenen Talkerben entwickeln mit ihren Hängen eine schallbündelnde Wirkung ähnlich wie man das in der alltäglichen Erfahrung von den Fernsehparabolantennen her kennt. Eine Parabolantenne ohne die eigentliche „Schüssel“ ist eben gerade nicht in der Lage, die Fernsehsignale, die ebenfalls Wellen sind, zu empfangen, da das Signal zu schwach ist. Mit der Bündelung durch die reflektierende „Schüssel“ ist das Eingangssignal jedoch stark genug. Genau so verhält es sich an bestimmten Stellen dieser bereits angesprochenen Tallagen. Auch dort wird der Schall gebündelt, die Immissionswerte steigen an. Auch dieser Effekt ist unberücksichtigt geblieben, obwohl es im Raumordnungsverfahren bereits vorgetragen wurde.

10. Bei der Ermittlung der NATNacht Isophonen nach der 100 Prozent Regelung wird grundsätzlich davon ausgegangen, dass bei einer bestimmten Anzahl von Flügen in der Nacht jeweils die Hälfte als Anflug und die Hälfte als Abflug rechnerisch behandelt werden. Auf der Seite 33 des Bandes C 4 wird am Beispiel von 11,96 nächtlichen Flugbewegungen erläutert, dass in solch einem Fall halt keine Isophonen mit sechs

Ereignissen entstehen können, weil in jeder Richtung nur 5,98 Flugbewegungen stattfinden (Häufigkeit nicht erreicht!). In diesem Fall kann es demzufolge (außer im Überlappungsbereich beider Bahnbetriebsrichtungen) keine Isophonen geben, selbst wenn die Lärmereignisse über 100 dB(A) lägen! Damit fallen 2152 Flüge im verkehrsreichsten Halbjahr unter den Tisch!

In Wirklichkeit ist es jedoch oftmals so, dass kurz vor Beginn der Nacht eine Anzahl von Maschinen hereinkommt, die zum größten Teil in der Nacht wieder starten. Denkbar wäre also bei diesem Zahlenbeispiel, dass (im Mittel) bis 22 Uhr 11,96 Maschinen landen, die danach alle in der Nachtzeit starten. In diesem Falle entstünden auch bei nur 11,96 Flugbewegungen Isophonen (da Häufigkeit überschritten), bei der 100%-Regelung sogar in beide Bahnbetriebsrichtungen. Die Mittelungsbetrachtung führt auch in diesem Fall wieder zu starken Verzerrungen der Wirklichkeit. Auch hier geht die schematische Behandlungsweise zu Lasten der Flughafenanwohner.

11. Bei der Lärmbetrachtung bleiben insgesamt alle Anflüge unberücksichtigt, die nach Sichtflugregeln stattfinden. Diese sind jedoch nach der gültigen Genehmigung zulässig und zahlenmäßig nicht begrenzt. Insbesondere werden bei solchen Anflügen Ortschaften überflogen, die querab von der Hauptflugrichtung liegen. Damit sind die für solche Ortschaften berechneten Pegel unrealistisch. Ein Zahlenbeispiel möge dies verdeutlichen: Wird im Immissionspunkt X ein Immissionspegel von 70 dB(A) im Mittel 5,9 mal erreicht, so liegt X außerhalb der Isophone 6×70 dB(A). Findet nur einmal pro Woche ein Sichtanflug über X statt mit einem Immissionspegel von mindestens 70 dB(A), so liegt der Ort innerhalb dieser Isophonen (schon 18 solcher Pegel im verkehrsreichsten Halbjahr würden ausreichen!).
12. Ähnliches gilt für den Platzrundenbetrieb und ähnliche Flugmanöver (NDB-Anflüge oder auch ILS-Anflüge zu Übungszwecken). Solcher Flugbetrieb hat in der Vergangenheit exzessiv stattgefunden und ist nach der Genehmigung auch zahlenmäßig nicht begrenzt. Auch hier werden die querab liegenden Ortschaften belärmt, was ebenfalls in die gerechneten Immissionswerte nicht mit eingeflossen ist. Hier ist auch insbesondere der häufig stattfindende Übungsflugbetrieb mit militärischen Flugzeugen zu berücksichtigen (Herkules C130).
So waren bspw. im Gutachten vom 18. März 1997 (Dorsch-Consult) im verkehrsreichsten Halbjahr 3.387 Platzrunden berücksichtigt, also 18,8 täglich!
13. Grundsätzlich ist bei der Betrachtung des Lärms zu kritisieren, dass er nur auf der Basis eines Modells errechnet wird ohne dass anschließend, wie wissenschaftlich üblich und erforderlich, dieses Modell validiert, also mit Messungen überprüft wird. Der Betreiber hat es in all den Jahren nicht für notwendig befunden, die von ihm berechneten Immissionswerte mit den von ihm gemessenen Immissionswerten zu vergleichen, um daraus Rückschlüsse auf den Modellansatz zu gewinnen. Vergleicht man Lärmschutzberichte des Flugplatzes Hahn beispielsweise mit aktuell gerechneten Immissionswerten, so muss man feststellen, dass tatsächlich weitaus höhere Pegel auftreten, als sie das Rechenmodell liefert bzw. dass das Rechenmodell sie wegmittelt. So weißt das Gutachten C 8 auf den Seiten 166 ff für den Immissionspunkt Bahnhof Hirschfeld für die Nacht einen maximalen Pegel von 89 dB(A), für den Tag einen von 92 dB(A) aus. Tatsächlich werden aber heute schon höhere Pegel erreicht, obwohl der Verkehr sehr viel geringer ist als der prognostizierte. Gemäß dem Lärmbericht für Juli 2003 liegt der maximale nächtliche Pegel am 4.7.03 bei 98 dB(A) und im Juni 2003 (12.6.03) der am Tage bei ebenfalls 98 dB(A). Man sieht also deutlich, wie sehr die

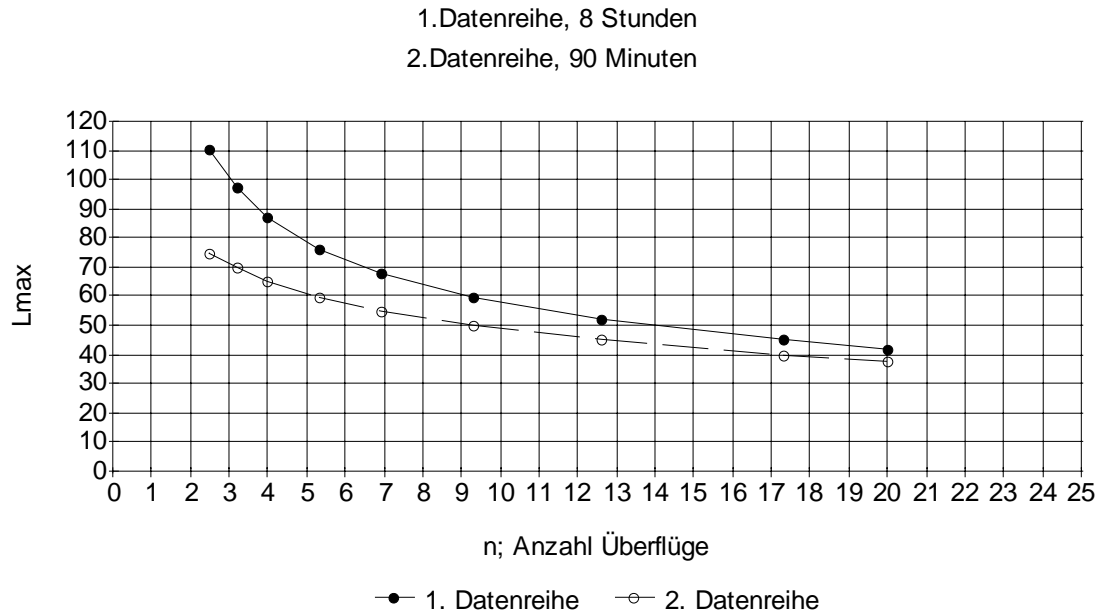
Rechnung neben der Wirklichkeit liegt!

14. Es ist begrüßenswert, dass im lärmmedizinischen Gutachten ein Modell entwickelt wurde, das einen der Hauptverursacher gesundheitlicher Risiken, nämlich das Cortisol, in seiner Wirkung modellhaft versucht zu erfassen. Der Gutachter Spreng entwickelt zur Beschreibung dieses Modells eine implizite Funktion, die die Bewegungshäufigkeiten und die Lärmpegel miteinander verknüpft. Sie erlaubt nach seiner Ansicht eine Aussage über die quantitative Beziehung zwischen Maximalpegeln im Innenraum und der Anzahl der tolerablen Lärmereignisse (Überflüge). Der Gutachter hat dies für eine Achtstundennacht berechnet (C8, Seite 89 ff). Auch hier gibt es zur Methodik des Vorgehens einige kritische Anmerkungen:

Stellt man das Modell zunächst einmal überhaupt nicht in Frage, so ist es ganz sicher unstrittig, dass die Wirkung des Cortisols, so wie sie das Modell beschreibt, nicht um Punkt 22.00 Uhr einsetzt und um Punkt 6.00 Uhr aufhört. Es müssen hierbei insbesondere also die zeitlichen Randzonen mit einbezogen werden, da gerade diese sehr intensive Verkehre aufweisen. Davon kann man sich mit einem Blick in die Lärmmessaufzeichnungen des Flugplatzes Hahn überzeugen.

Ein zweiter methodischer Fehler ist, dass das Modell in seinen mathematischen Zusammenhängen nur taugt zur Beschreibung zeitlich äquidistanter Lärmereignisse. Dies aber genau ist völlig unrealistisch! Schon ein Blick in die Unterlagen C1, Seite 91 hätte dem Gutachter zeigen müssen, dass die Verkehre sehr ungleich aufgeteilt sind. Im Zeitraum zwischen 22.00 und 1.00 Uhr werden dort 2.114 Flüge im verkehrsreichsten Halbjahr, also 3,91 pro Stunde genannt, im Zeitfenster zwischen 1.00 Uhr und 6.00 Uhr jedoch 5.388, damit also 5,99 pro Stunde genannt. Selbst dies zeigt schon, dass eine Gleichverteilung überhaupt nicht in Frage kommen kann! Aber auch innerhalb dieser beiden Zeitbereiche ist eine Gleichverteilung völlig unrealistisch. Es ist vielmehr davon auszugehen, dass sich die Hauptlast der ankommenden Verkehre auf etwa 90 Minuten konzentrieren wird, die Hauptlast der ausgehenden Verkehre sich auf ein eben solches Zeitfenster konzentrieren wird. Zu welchen Uhrzeiten diese Zeitfenster innerhalb der Nacht liegen, spielt für das Modell Spreng keine Rolle. Wendet man daher das Modell Spreng auf ein Zeitfenster von 90 Minuten an, so erhält man zumindest ansatzweise ein realistischeres Bild der rein auf das Cortisol bezogenen gesundheitlichen Auswirkungen. Nachfolgend eine tabellarische Gegenüberstellung dieser Werte. Eine grafische Gegenüberstellung zeigt Grafik 14-1.

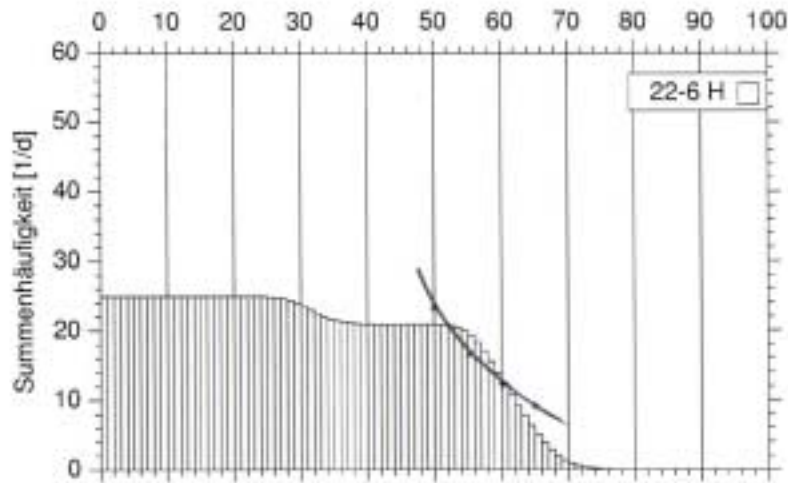
Äquidistant über 8 Stunden		Äquidistant über 90 Minuten	
Maximalpegel	Tolerable Überflugzahl	Maximalpegel	Tolerable Überflugzahl
80	4	80	2
70	6	70	3,1
65	7	65	4
60	8	60	5,2
55	11	55	6,9
50	14	50	9,3
45	18	45	12,6
40	23	40	17,3
		35	23,9
		30	33,2
		25	46,3



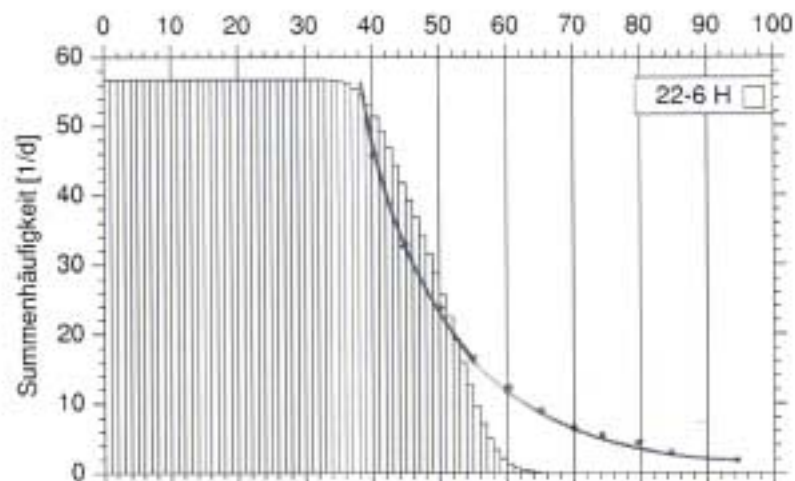
Grafik 14-1: Maximalpegel-Häufigkeitsverteilung nach Spreng bei äquidanter Verteilung in einem 8 Stunden (Datenreihe 1) und in einem 90 Minuten (Datenreihe 2) Zeitraum.

Erwartungsgemäß reduziert sich die Zahl der tolerablen Überflüge nicht unerheblich. Diese Verteilungsannahme ist zweifelsohne realistischer als die vom Gutachter vorgenommene, da diese, wie oben bereits ausgeführt, schon mit den Vorgaben der Planungsunterlagen im Widerspruch steht. Analog zu der Vorgehensweise des Gutachters Spreng kann man die so berechnete Beziehung zwischen Maximalpegeln im Innenraum und der Anzahl der tolerablen Lärmereignisse in einem 90 Minuten Zeitfenster bei äquidanter Verteilung benutzen, um die im Lärmgutachten C4 auf den Seiten 55 ff dargestellten Summenhäufigkeiten als Funktion des Immissionspegels auszuwerten. Dies wurde beispielhaft für den Messpunkt 30 durchgeführt. Im Gegensatz zu den im Gutachten errechneten Werten erhält man mit den bei realistischer Betrachtung ermittelten Werten für beide Bahnbetriebsrichtungen ein Anschneiden der Summenhäufigkeitskurve durch die Maximal-Pegel-Häufigkeitskurve (MHP-Kurve)! Die Graphiken 14-1 und 14-2 zeigen diesen Sachverhalt exemplarisch für den Messpunkt 30.

Hinzu kommt, dass bei dieser realistischen Betrachtungsweise der Einfluss anderer Stresshormone wie Adrenalin oder Noradrenalin mit ihren relativ kurzen Abbauzeiten nicht mehr unberücksichtigt bleiben können, da die Flugbewegungen schon bei nur 20 Flügen in 90 Minuten im zeitlichen Abstand von 4,5 Minuten stattfinden und somit der Stresshormonpegel bei einer ungefähren Abbauzeit von 5-6 Minuten permanent bestehen bleibt bzw. leicht kumuliert.



Grafik 14-1: Modellmäßig berechnete Maximal-Pegel-Häufigkeitskurve, korrigiert um 15 dB(A) auf Außenpegel, berechnet für ein 90-Minuten Zeitfenster bei äquidistanter Verteilung, im Vergleich zur prognostizierten Summenhäufigkeit nach der 100%-Regelung für den Immissionspunkt 30 bei Bahnbetriebsrichtung 03.



Grafik 14-2: Modellmäßig berechnete Maximal-Pegel-Häufigkeitskurve, korrigiert um 15 dB(A) auf Außenpegel, berechnet für ein 90-Minuten Zeitfenster bei äquidistanter Verteilung, im Vergleich zur prognostizierten Summenhäufigkeit nach der 100%-Regelung für den Immissionspunkt 30 bei Bahnbetriebsrichtung 21.

Der dritte methodische Fehler, der trotz realistischer Zeitfenster verbleibt ist der, dass das Modell keine realen Pegelabfolgen, sog. Pegelkollektive verwerten kann. Es wäre zwar möglich, bspw. Ein 90-Minuten-Zeitfenster in drei 30-Minuten Zeitfenster zu unterteilen, die dann mit 3 unterschiedlichen Maximalpegeln belegt werden könnten. Selbst dies wäre nur ein Versuch einer Annäherung, der dann wieder neue Probleme bei der Verknüpfung der Einzelbereiche aufwerfen würde. Es bleibt die Erkenntnis, dass fundierte Aussagen mit diesem Modell nicht gemacht werden können. Abschätzungen sind allenfalls in der oben erläuterten Weise möglich. Daran ändert auch die Tatsache nichts, dass der Gutachter Spreng scheinbare Übereinstimmungen von Ergebnissen seines Modells mit anderen Forschungsergebnissen anführt. Es lassen sich ebenso viele Ergebnisse anführen, die mit seinem Modell kollidieren.

Als vierter Kritikpunkt sei angeführt, dass das Modell des Gutachters Spreng Pegel-Häufigkeiten am Ohr des Schlafers zulässt, die in bezug auf ungestörtes Schlafen absurd sind. Nach seiner Rechnung sind 4x80 dB(A), 3x90 dB(A), 2x104 dB(A) oder 1x130

dB(A) im Rauminnern noch tolerable Pegel-Häufigkeitskombinationen!!

Dies mag bezüglich der Beurteilung Cortisol bedingter Gesundheitsschädigung durchaus zutreffen. Unter dem Gesichtspunkt des Aufwachens sind diese Angaben völlig indiskutabel. Bei den von Griefahn 1976 beschriebenen Aufweckreaktionen liegen solche Pegel im Bereich von 6x55 dB(A) bis 1x60 dB(A) am Ohr des Schläfers. Bei neueren Untersuchungen hat Maschke 2001 herausgefunden, dass die der Griefahn-Kurve zugrunde liegende Literaturlauswertung einer fehlerhaften statistischen Datenaufbereitung unterlag. Das Ergebnis seiner umfangreichen Revision ist ein Maximalpegel (innen) von höchstens 48 dB(A) als Aufweckschwelle an Stelle der seinerzeit ermittelten 60 dB(A). Im Rahmen des Mediationsverfahrens am Flughafen Frankfurt haben Maschke, Griefahn, Spreng et al. nach heutigem Kenntnisstand als minimales Schutzziel gefordert, dass ein Innenpegel von 52 dB(A) am Ohr des Schläfers vermieden werden sollte! Bei den ganzen gesundheitlich relevanten Ausführungen im Hinblick auf das Cortisol darf daher der Blick dafür nicht verloren gehen, dass Innenpegel über 52 dB(A) nicht überschritten werden sollten. Die in Bild 3.8 im Band C8 (S.90) dargestellte Kurve muss ab 52 dB(A) in eine waagrechte, den Pegel begrenzende Gerade übergehen!

Die Gutachten zum Lärm sind im Hinblick auf die gemachten Ausführungen neu zu erstellen.

7. Zusammenfassung

Die Erweiterung der Start-/Landebahn und der damit verbundene Planungsfall 2015 wird seitens der Ortsgemeinde Lötzbeuren wegen der erheblichen und nachhaltigen Beeinträchtigung abgelehnt. Die darin beabsichtigte Entwicklung ist nicht im Sinne des Gemeinwohls sondern dient einzig der Erhöhung der Gewinne der Flughafenbetreiber. Die Auswirkungen des Nachtfluges mit LFZ der Klassen S 6 und S7 auf die vorhandenen Arbeitsplätze im Bereich Tourismus und Gastronomie der touristischen Zentren der Mosel und des Hunsrücks und damit, wie viele Arbeitsplätze durch den unsinnigen nächtlichen Flugverkehr im Umfeld verloren gehen, ist an keiner Stelle in den Plan enthalten.

Die prognostizierte Steigerung der Arbeitsplätze um 1280 gegenüber dem Prognosenullfall rechtfertigt nicht

- die erhebliche Störung der Nachtruhe und der Lebensqualität der hier lebenden Menschen,
- die Eingriffe in die Natur; hier insbesondere die Beseitigung des Lärmschutzwaldes der Ortsgemeinde
- die Vernichtung der gerade erst begonnen touristischen Entwicklung des Hunsrücks

Soweit die dem Antrag der Ortsgemeinde Lötzbeuren auf Einstellung des Planfeststellungsverfahrens nicht entsprochen wird, bitten wir um Abänderung der Planung bzw. der Berücksichtigung der vorgenannten Punkte.