

Resolution

als Stellungnahme im
Genehmigungsverfahren
für eine Luftfahrtveranstaltung

hier: Airshow der Aero-Messe
08 - 11. April 2010

betreffend die Anträge der Anwohner
auf Hinzuziehung zum
Genehmigungsverfahren für eine
Luftfahrtveranstaltung
am Flughafen Friedrichshafen

Friedrichshafen - Löwental
1. März 2010

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	3
Aufzählung: Gefährdungen der öffentlichen Ordnung durch	4
1. Unterfliegung der Sicherheitsmindesthöhe.....	4
2. Überschreitung des für den Flughafen Friedrichshafen vorgeschriebenen äquivalenten Dauerschallpegels von 62 dB(A).....	6
3. Bestandsschutz des Flughafens.....	7
Folgerungen aus Punkt 1 - 3.....	8
Überlegungen zur Messe.....	9
Flughöhe bei Kunstflug	12
Bewertung des Veranstaltungs-Lärms	13
Fazit	14
Anlagen- und Quellenverzeichnis	15
Adressenliste der Antragsteller, Unterschriften	16
(diese Seite 16 mit den Originalunterschriften gibt es nur in der Print-Version, die Dateiversion als PDF enthält aus Datenschutzgründen diese Seite nicht)	

Einleitung

Die Anerkennung der Belastungen, die in den Anträgen erwähnt wurden, hat dazu beigetragen, dass die Antragstellenden nun am Genehmigungsverfahren beteiligt werden. Hierfür unser ausdrücklicher Dank. So eine Situation ist für Friedrichshafener Bürger im Einflugschneisenbereich neu.

Da es sich aber nur um die Diskussion über Genehmigungen handelt, die zum normalen Flugbetrieb hinzutreten, kann und darf dieses Verfahren keinesfalls eine Umweltverträglichkeitsprüfung ersetzen, die in Friedrichshafen bislang selbst für den Flughafenbetrieb noch unterblieben ist. Unseres Erachtens greifen die derzeitigen Genehmigungskriterien für Luftfahrtveranstaltungen viel zu kurz, weil sie lediglich die Eignung des reinen Veranstaltungsgeländes prüfen und nicht die Wirkung der Veranstaltung auf die Umgebung.

Lärmprotest ist für betroffene Anwohner grundsätzlich schwierig oder extrem kostspielig, das gesamte Engagement muss ehrenamtlich erbracht werden. 20 Jahre Kämpfe innerhalb des Interessenkonflikts haben die Diskussion auf ein Niveau angehoben, das sich fast nur noch Fachleuten erschliesst. Menschen, die aus einer persönlich empfundenen Lärm-Überlastung heraus sich zu Schritten entschliessen, für die Rückgewinnung einer Lebensqualität zu kämpfen, stossen inzwischen auf unzählige Hürden und Mauern, an denen die meisten im Vorfeld scheitern, aufgeben, resignieren. Resignation jedoch ist kein Einverständnis, kein Mittragen, kein "am selben Strang ziehen". Die Sicherheit des Steuerzahlers, dass die von ihm gewählten und bezahlten Regierungsbehörden gesetzliche Mindeststandards überwachen und garantieren steht auf tönernen Füßen.

Die Belastungen, die die protestierenden Anwohner im vorliegenden Fall die Hemmschwelle überschreiten liessen, politisch zu intervenieren und als Drittbeteiligte anerkannt zu werden, mussten hoch sein. So konnte es geschehen, dass wir in dieser Resolution nun bereits Tatsachen beschreiben müssen, die die Annahme rechtfertigen, dass die öffentliche Sicherheit oder Ordnung durch die Veranstaltungen sowohl gefährdet werden kann als auch bereits gestört ist. Nach § 24 LuftVG Absatz 2 ist die Genehmigung in diesem Fall zu versagen.

Hier ergeht für die Zukunft die ausdrückliche Bitte an die zuständigen Stellen, sowohl in diesem Verfahren als auch im allgemeinen Umgang mit Lärmprotest, die Belange der Bürger früher wahrzunehmen und zu schützen, Proteste nicht im Keim zu ersticken. Die rechtliche Grundlage hierzu bietet § 25 VwVfG.

3 Haupt-Gründe, die die Annahme rechtfertigen, dass die Luftfahrtveranstaltungen in Friedrichshafen gegen die öffentliche Sicherheit und Ordnung verstossen.

1. Unterfliegung der Sicherheitsmindesthöhe:

Der Flughafen Friedrichshafen liegt so nahe an den Stadt- und Wohngebieten, dass nicht gewährleistet werden kann, dass Stadt und Wohngebiete nicht unterhalb von 300 m Sicherheitsmindesthöhe überflogen werden. Oft kann über Wohngebieten nicht einmal die Mindesthöhe von 150 m erreicht werden, die über unbebauten Flächen und Gewässern gilt. (Anlage 1, Radarplot)

Zitat aus einem Mail von Frau Schöpf, RPT vom 31.08.2009 zu dem Radarplot:

"Anhand der Angabe der Höhe des Flugplatzbezugspunkts ARP können Sie sehen, dass das Flugzeug gleichmäßig stieg. Über Ihrem Grundstück dürfte es eine Höhe von ca. 130 m über Grund gehabt haben, was einer normalen Steigrate entspricht und nicht zu beanstanden ist. Wie bereits erläutert, ist es ausgeschlossen, dass ein Flugzeug am Ende des Flughafengeländes bereits die Sicherheitsmindesthöhe erreicht hat. Da Sie nur etwas mehr als 600 m entfernt vom Ende der Startbahn wohnen, dürften alle in Richtung Süd-West startenden Flugzeuge bei einer normalen Steigrate über Ihrem Grundstück die Sicherheitsmindesthöhe noch nicht erreicht haben."

Anmerkung: hier ist nur die Steigrate nicht zu beanstanden, die den Piloten innerhalb eines potentiellen Bußgeldverfahrens straffrei setzt, solange die Unterschreitung der Sicherheitsmindesthöhe dem Start- und Landevorgang dient. Die Unterschreitung der Sicherheitsmindesthöhe über Stadt- und Wohngebieten ist und bleibt jedoch eine (hier aufgrund der Steigrate straffrei gesetzte) Ordnungswidrigkeit.

An Luftfahrtveranstaltungen müssen nun die Anwohner - zusätzlich zum normalen Flugbetrieb, bei allen Starts und Landungen diese Ordnungswidrigkeit hinnehmen, die ausserhalb von Starts und Landungen dem Gesetzgeber so schützenswert erscheint, dass der Pilot mit einer Ordnungsstrafe bis zu 100.000 Euro belegt werden kann. Mit der permanenten Unterschreitung der Sicherheitsmindesthöhe ist ein weiterer hoher Anstieg des ohnehin schon nicht mehr einschätzbaren Katastrophenrisikos verbunden.

Im Gegensatz zu zahlenden Besuchern können sich die Immobilienbesitzer und Mieter in der Einflugschneise eine Teilnahme an Luftfahrtveranstaltungen und auch das dadurch verbundene Katastrophenrisiko nicht selber aussuchen - sie werden durch die unmittelbare Nähe ihrer Wohnsitze zum Flughafen zu einer Teilnahme und damit auch zum Katastrophenrisiko - so gering es auch behauptet sein mag - gezwungen. Die aktuellen Abstürze/Amokflüge von Kleinfliegern am 15.2. in Schöna/Sachsen, am 17.2. in Palo Alto, am 18.2. in Austin/Texas, am 22.2. in St. Louis, am 25.2. bei Lima/Peru, am 27.2. in Stuttgart und am 28.2. in Waldzell bei Salzburg geben diesem Aspekt aber nochmals eine brisant-aktuelle Komponente.

Die Situation der Flugshows stellt ein Zeitungsartikel der Zeitschrift Focus vom 11.08.1997 exemplarisch dar (Quelle 1)

Die unübersichtliche Versicherungssituation (keine Deckungssummen im Antrag angegeben) muss für die Zukunft (falls in Friedrichshafen weiterhin Airshows/Luftfahrtveranstaltungen genehmigt werden können) dringend nachgebessert werden.

Zusammenfassung Punkt 1:

Deshalb sind wir der Ansicht, dass die hundertfache Unterfliegung der Sicherheitsmindesthöhe von 300 m über Stadt- und Wohngebieten, wie sie in Friedrichshafen insbesondere und fortlaufend an Luftfahrtveranstaltungen passiert, eine Tatsache ist, die die Annahme rechtfertigt, dass die öffentliche Sicherheit und Ordnung gestört ist. Kein Unbeteiligter soll darüber hinaus zu einer für den Betroffenen nicht einschätzbaren, signifikanten Erhöhung des bereits bestehenden Katastrophenrisikos gezwungen werden können.

2. Überschreitung des für den Flughafen Friedrichshafen vorgeschriebenen äquivalenten Dauerschallpegels von 62 dB(A)

Genehmigung der FFG vom 03.01.1996 (Quelle 2)

"Die FFG ist verantwortlich dafür, dass der äquivalente Dauerschallpegel von Leq 62dB(A) an den festgelegten Immissionsorten nicht überschritten wird."

In der "Berechnung der Lärmimmissionen durch den Flughafen Friedrichshafen anhand der Umgebungslärmrichtlinie" (Quelle 3) der FFG, der Stadt FN und Gemeinde Meckenbeuren für das Jahr 2006 (ein Jahr ohne Aero-Messe, eine neuere Berechnung ist in Arbeit, liegt aber noch nicht vor) - Lärmkartierung genannt - werden nach zwei Berechnungsarten (DIN 45643 - Lärmkarte 4, Leq3 - Lärmkarte 6) für die den Flughafen angrenzenden Wohngebiete (Ortsteile von FN-Löwental und Meckenbeuren-Gerbertshaus) **60 - 65 dB(A)** ausgewiesen.

Diese Zahlen sind vermutlich noch viel zu niedrig und noch immer strittig, da bislang nicht zweifelsfrei geklärt werden konnte, wie die Differenz zustande kam zwischen 36.031 Starts- und Landungen 2006 als Berechnungsgrundlage für die Lärmkartierung und die im Geschäftsbericht des Flughafens im selben Jahr angegebenen 42.595 Starts und Landungen.

Weiterhin ist strittig, ob im Lärmgutachten Leq3 oder Leq4 als Berechnungsformel zur Anwendung kommen sollte, was im Endergebnis eine weitere Erhöhung von 2 - 4 dB(A) bedeuten würde.

Ausserdem sind die Einflugschneisen partiell noch zusätzlich von hohem, belastenden Gewerbe-, Bahn- und Strassenlärm (B31, Flugplatzstrasse) betroffen.

Dass Lärm oberhalb von 62 dB(A) gesunde Menschen schädigen kann, ist durch Studien hinreichend bekannt und belegt (z. B. Prof. Greiser et al., Quelle 4). Kranke, vorgeschädigte Menschen, Schwangere, Kinder und Senioren werden bei diesem Grenzwert noch gar nicht berücksichtigt. Es mag jedoch rechtlich vertretbar sein, Lärm unterhalb von 62 dB(A) zuzulassen.

Zusammenfassung Punkt 2

Die sichere und deutliche Überschreitung der gesundheitsgefährdenden Grenze von 62 dB(A) in Stadt- und Wohngebieten westlich und östlich der Landebahn muss daher als Tatsache angesehen werden.

Dass die Luftfahrtveranstaltungen mit ihrer zusätzlichen extremen Lärmbelastung noch zu dieser bereits vorhandenen Grenzüberschreitung der Gesundheitsgefährdung hinzutreten (die Schauflug-Bewegungen innerhalb der 3 nautischen Meilen führen zu einer ununterbrochenen Verlärmung der gesamten Gegend, werden aber von Lärmberechnungen nicht einmal erfasst) sind Tatsachen, die die Annahme rechtfertigen, dass die öffentliche Sicherheit und Ordnung durch die Luftfahrtveranstaltungen noch weiter gestört wird.

3. Bestandsschutz des Flughafens

Nach der aktuellen Fassung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm § 5 Abs. 1 in der Fassung vom 31.10.2007 dürfen in Einflugschneisen neu zugelassener Flughäfen Altenheime Schulen, Kindergärten etc. nicht errichtet werden. Solche Gebäude befinden sich aber in Friedrichshafen in den entsprechenden Zonen.

Der Flughafen Friedrichshafen steht also seit dem 31.10.2007 unter Bestandsschutz. Ein Bestandsschutz soll gewährleisten, dass bestehende Genehmigungen trotz neuer, überlagernder Bestimmungen im bisherigen Rahmen weitergeführt werden können, bis die neuen Anforderungen nachgebessert sind.

Für diesen Zeitraum verbieten sich aber erweiternde, zusätzliche Genehmigungen, da der Flughafen bereits in einem Genehmigungsdefizit steht. Die Menschen in den schutzwürdigen Einrichtungen sind auch deshalb nicht weniger schutzwürdig, weil diese Einrichtungen zu früh gebaut worden sind. Nun wird diesen Menschen noch der Vorführungs-Dauerlärm zusätzlich zugemutet.

Ausserdem liegen diese schutzwürdigen Einrichtungen alle innerhalb der im Antrag angegebenen 3 nautischen Meilen um den Flughafen, z. T sogar innerhalb von nur 1 NM um den Flughafen.

Zusammenfassung Punkt 3:

Weil also das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm den Flughafen Friedrichshafen unter Bestandsschutz stellt, halten wir die Tatsache für gegeben, dass zusätzliche Genehmigungen die aktuellere Rechtslage neuerer Gesetzeswerke - was öffentliche Sicherheit und Ordnung betrifft - gefährden bzw. ausser Kraft setzen.

Folgerungen zu Punkt 1 - 3

Es ist bei objektiver Betrachtung jedes einzelnen der Punkte und insbesondere der Summe der oben ausgeführten Belastungen nicht mehr möglich, hier zugunsten der Luftfahrtveranstaltungen eine Abwägung vorzunehmen, die noch die oft zitierten Interessen der Allgemeinheit berücksichtigt.

Denn dann werden nicht nur die überlasteten Anwohner, sondern auch z. B. die Schüler in der Graf-Soden-Realschule und die Senioren im Karl-Olga-Heim oder die Kinder im Columban-Kindergarten aus einer Allgemeinheit katapultiert, deren Mindestschutzniveau für sie nun nicht mehr gelten soll.

Sowohl die 62 dB(A), die eine gesundheitsgefährdende Grenze und auch die genehmigungsrechtliche Grenze des Flughafens darstellt, als auch die Sicherheitsmindesthöhe von 300 m über Stadt- und Wohngebieten stellen Mindestschutzanforderungen dar. Es kann nicht im Interesse der Allgemeinheit sein, dass Mindestschutzanforderungen unterschritten werden.

Dass alle Mitbürger einen gesetzlich definierten Mindestschutz erhalten, ist Sinn der gesetzlichen Vorschriften. Es mag rechtlich abwägbar sein, Veranstaltungen zuzulassen, wenn der Lärm des Regelbetriebs des Flughafens weit unterhalb von 62 dB(A) liegt und keine schutzwürdigen Einrichtungen sich innerhalb der 3 NM befinden..

Würde man jedoch hier noch eine Abwägung zulassen, wäre womöglich auch in einem strafrechtlichen Verfahren eine Abwägung zulässig, ob eine Verletzung/Beseitigung eines Opfers den Belangen der Allgemeinheit diene und bei Bejahung dieser Frage den Täter freispräche bzw. eine zukünftige Tat straffrei stelle. Das würde nach unserem Verständnis nicht aktueller Rechtsprechung entsprechen.

Überlegungen zur Messe - Friedrichshafen ist für Luftfahrtveranstaltungen der falsche Standort

In diesem Kapitel wollen wir darstellen, dass die Verhinderung der Luftfahrtveranstaltungen der AERO-Messe weder Stadt noch Messe in ein finanzielles Chaos stürzen würde, das nicht auch schon ohne die Luftfahrtveranstaltungen bestünde.

Die Stadt Friedrichshafen und somit die Bürger bürgen im Haushaltsplan der Stadt für 2009 mit 53.846.379,91 Euro für die Messe (Quelle 5).

Durch die Bürgerschaft müssen die Anwohner nun für ihre eigene Gesundheitsgefährdung finanziell einstehen und das zusätzliche Katastrophenrisiko an Flugveranstaltungen mitfinanzieren.

Es gibt aber am Messestandort im Jahr 2010 noch 22 andere z. T. äusserst erfolgreiche Messeveranstaltungen, die für die Anwohner ausser einem erhöhten Verkehrsaufkommen zu keinerlei vergleichbaren Belastungen führen. Die finanzielle Einbindung der Messe in die Stadtfinanzen wird sehr gut ersichtlich auf Seite 2 einer Rede von Frau Blank (Bündnis 90/Grüne) zum Nachtragshaushalt 2009 vom 30. Juli 2009 (Quelle 6). Die AERO-Messe ist nicht der finanzielle Anker für das Messekonzept, bestenfalls ein spektakuläres Aushängeschild, das jedoch auch entsprechend risikofreudiges Klientel anzieht (Verweis auf Quelle 1).

Friedrichshafen ist zudem für ständig weiter wachsende Flugmessen aufgrund seiner stadtnahen Lage der falsche Standort, hat sich jedoch aufgrund der andernorts strenger angewandten Gesetzeslage - gepaart mit aggressiver Expansionspolitik - einen Wettbewerbsvorteil verschafft - zum Nachteil von und mit dem Risiko für Anwohner, Kindergärten, Schulen, Altenheime.

Die aktuell zur Beantragung anstehende Luftfahrtveranstaltung (zur?) AERO-Messe hat sich aus der RMF herausentwickelt und wurde von einer Rennsport-Motor-Flugsport-Messe zu einer reinen Flugmesse - vermutlich aufgrund des Attraktionseffektes der Airshows. Die gleichzeitig stattfindende IMAS (Messe für Gebrauchflugzeuge) ist eine Folge der Gewichtung, bringt zusätzlich Hunderte von Vorführflügen mit sich, die weder in Luftfahrtveranstaltungs-Genehmigungen auftauchen, noch fliesst auch deren Dauerlärm, der über Start- und Landung hinausgeht, in Lärmberechnungen ein.

Die Haltung der Messe ist uns Anwohnern aus einem Mail der Herren Wellman und Grunewald von 30.03.09 an den Bürgerverein Schutz vor Lärm, Herrn Körber, bekannt (Anlage 2).

Da dieses Mail exakt die Probleme anspricht, die unseren Anträgen zugrunde liegen sind, wollen wir an dieser Stelle exemplarisch auf die einzelnen Passagen eingehen. Die kursiven Passagen zitieren den Wortlaut des Mails:

Grundsätzlich basieren alle Aktivitäten, die innerhalb der AERO Friedrichshafen stattfinden, auf den aktuell geltenden gesetzlichen Vorschriften. Ausstellungsteile wie z.B. die Flugvorführungen sind darüber hinaus von den zuständigen Behörden genehmigt.

Auch die hier vorliegende Resolution ist völlig legal und basiert auf den gesetzlich legalen Möglichkeiten.

Alle Beschwerden in Friedrichshafen, die sich gegen die Lärmbelästigungen insgesamt richten, auch gegen die ununterbrochenen Vorführflüge von morgens bis abends, werden mit Hinweis auf gesetzliche Vorschriften und auf Genehmigung der Luftfahrtveranstaltungen durch die Luftfahrtbehörde abgeschmettert. Stadtinterne Verhandlungen in Richtung Bürgerbedürfnisse sind auf diese Art nicht mehr möglich.

Es werden seitens der Messe Friedrichshafen GmbH und der Flughafen Friedrichshafen GmbH erhebliche Anstrengungen unternommen, um die Sicherheit im Flugverkehr während der AERO zu gewährleisten.

Dieser Abschnitt ist exemplarisch für die Nichtbeachtung der Bedürfnisse der Anwohner. Die Sicherheit der Menschen am Boden wird mit keinem Wort erwähnt. Die Sicherheit im Flugverkehr zu gewährleisten, sollte für den Veranstalter eine Selbstverständlichkeit sein.

Mit dem Privatflugzeug anfliegende Besucher können und werden wir nicht von einem Besuch der AERO abhalten ? dies würde das gesamte Messekonzept ad absurdum führen.

Dieses Argument kann nicht dazu dienen, die Anwohner mehr und mehr und mehr zu belasten. An manchen Messetagen starten die Besucher-Maschinen alle 30 Sekunden über Stunden hinweg. Wenn eine Beschränkung nicht möglich ist, muss nicht nur die Luftfahrtveranstaltung unterbleiben, sondern auch die AERO verhindert oder verlegt werden. Der Zeitpunkt ist gekommen.

Durch die hervorragende Lage des Neuen Messegeländes hat die AERO gegenüber der nicht untätigen Konkurrenz einen erheblichen strategischen Wettbewerbsvorteil, den es zu nutzen gilt.

Der Wettbewerbsvorteil besteht darin, dass andere Gemeinden ihren Bewohnern eine solche extremen Belastung nicht zumuten. Es ist offensichtlich mindestens seit 1989 ministeriumsbekannt, dass sich der Flughafen "in denkbar ungünstiger Lage zur Stadt" befindet.

Um von einer "hervorragenden Lage" sprechen zu können, hätte man schon vor 20 Jahren damit anfangen sollen, betroffenen Anwohnern faire und attraktive, kapitalunschädliche Wegzugsmöglichkeiten zu bieten (z. B.

Gebäudebrandversicherungswert + Grundstück) um die Einflugschneise nach und nach den heute geltenden Gesetzeslagen anpassen zu können.

Durch das Angebot an ihre Aussteller, die ausgestellten Flugzeuge im Flug vorzuführen, grenzt sich die Messe Friedrichshafen gegenüber Konkurrenzveranstaltungen wie der ILA Berlin und der EBACE in Genf ab und baut die Wettbewerbsposition der AERO als europäische Leitmesse der allgemeinen Luftfahrt stetig aus.

Für die zumeist internationalen Aussteller der AERO ist die Möglichkeit, dem Kunden das Produkt Flugzeug in seinem Element vorzuführen, ein Verkaufsargument 1. Klasse ? in einigen Fällen Voraussetzung für die Teilnahme an der AERO.

Dass die Möglichkeit der Vorführung an anderen Standorten nicht besteht, lässt erahnen, was in Friedrichshafen den Bürgern noch zusätzlich zu den Luftfahrtveranstaltungen zugemutet wird.

Der Standort der AERO eignet sich aufgrund der stadt- und wohngebietsnahen Lage und "regionalen" Infrastruktur nicht für eine internationale Leitmesse der allgemeinen Luftfahrt.

Leider steht hier nur die Luftfahrtveranstaltung zur Debatte.

Besucherseitig ist die Air-Show tragende Säule der AERO Friedrichshafen. Speziell am Wochenende kommen Tausende Besucher allein wegen der Air-Show nach Friedrichshafen. Eine große Zahl der AERO - Besucher erwartet insbesondere die Ausstellung von Oldtimer ? Flugzeugen und deren Vorführung im Rahmen der Air ? Show. Durch einen Verzicht auf die Air-Show würde die AERO zwischen 10.000 und 15.000 Besucher verlieren ? dies wäre der Tod der Messe. Dies kann nicht in unserem, aber auch nicht in Ihrem Interesse liegen.

Wie oben bereits ausgeführt ist die Airshow lärmtechnisch zwar höchst belastend, aber durch die zeitliche Beschränkung auf 1 - 2 Stunden nur ein Teil des Problems. Ein anderes Problem ist die unkontrollierbare Zahl der Vorführflüge und der An- und Abflüge, die oft über Stunden hinweg alle 30 Sekunden starten oder landen. Die Airshows bringen mit sich, dass sie ein Klientel anziehen, das die umliegenden Wohn- und Stadtgebiete mit zusätzlichem, unerträglichem Lärm kontaminiert.

Wir möchten abschließend ausdrücklich betonen, dass die AERO die No. 1 der europäischen Fachmessen für die allgemeine Luftfahrt ist und weiterhin ein großes Wachstumspotenzial besitzt.

Wir - die Antragsteller - möchten daher mindestens mit dem gleichen Recht, mit dem uns bei Beschwerden ein Wegzug aus Friedrichshafen empfohlen wird, anregen, die AERO-Messe und alle anderen Flugveranstaltungen an einen anderen, für Anwohner weniger belastenden und weniger gefährlichen Ort zu verlegen, der auch dem Wachstumspotential der Messe gerecht wird.

Die Messe Friedrichshafen GmbH und die Flughafen Friedrichshafen GmbH stehen in der Verantwortung gegenüber Ihren Mitarbeitern und gegenüber der Wirtschaftsregion Friedrichshafen, für wirtschaftliches Wachstum der AERO zu sorgen. Dies kommt letztendlich auch Ihnen und den Mitglieder der Bürgervereinigung Schutz vor Lärm e.V. zu Gute.

Diese Behauptungen bewegen sich im Bereich unwiderlegbarer Vermutungen - bislang eher ein Privileg der Rechtswissenschaft. Da die Lärmemissionen der Veranstaltung aber die umliegenden Häuser und Gärten kontaminieren, sehen wir hier auch eine Verantwortung der Messe gegenüber den Bürgern und Anwohnern, die von Seiten der Messe völlig ignoriert wird.

Abschließend möchten wir betonen, dass die AERO Forum für neue Themen wie zum Beispiel E-FLIGHT, ökologisches Fliegen ist. Hierdurch bieten wir Herstellern neuer, leiserer Fluggeräte eine Plattform, wie es sonst bisher keine andere Luftfahrtmesse macht.

Das ist eine gute Nachricht. Wir hoffen, dass es bis 2100 gelungen sein wird, den gesamten Flugverkehr geräuschlos abzuwickeln.

Allerdings sind wir Antragsteller uns darin einig, dass wir das nicht mehr erleben werden...

Flughöhe bei Kunstflug

Gesetzestext zum Kunstflug:

§ 8 Luft VO, Abs. 2

(2) Kunstflüge in Höhen von weniger als 450 m (1.500 Fuß) sowie über Städten, anderen dichtbesiedelten Gebieten, Menschenansammlungen und Flughäfen sind verboten. Die örtlich zuständige Luftfahrtbehörde des Landes kann im Einzelfall Ausnahmen zulassen.

Hierzu ein Auszug eines Antwortmails von Frau Schöpf RPT vom 12. März 2009 aufgrund einer Beschwerde:

Bei der Genehmigung richten wir uns nach den Vorschriften des Bundes für die Genehmigung von Luftfahrtveranstaltungen, die wir Ihnen als pdf-Dokument beilegen. Diese Vorschriften sind mit die strengsten in ganz Europa und wurden unter den Eindrücken des Unfalles in Ramstein verschärft. Gefährdungen für die Bevölkerung in der Umgebung werden damit ausgeschlossen. Darüber hinaus schreiben wir abweichend von diesen Regelungen vor, dass eine Sicherheitsmindesthöhe von 150 m (zulässig wären 100 m bei Verbandsflügen und Kunstflügen mit Propellerflugzeugen) einzuhalten ist. Kunstflüge dürfen zudem nur über einem vordefinierten Flughafenareal durchgeführt werden.

Die Differenzen zwischen den beiden vorangestellten Texten mögen für Fachleute erklärbar sein. Auf den ersten Blick erschliesst sich für einen Laien nicht, dass von ein- und derselben Sache die Rede sein soll.

Das PDF-Dokument beschreibt nur Schutzbestimmungen für Zuschauer. Die Bevölkerung in der Umgebung wird nicht genannt.

Fakt ist jedoch, dass der Flughafen Friedrichshafen so nahe an den Wohn- und Stadtgebieten ist, dass die Schlaufen der meisten Schauflüge zwingend das Flughafenareal verlassen müssen und dann die angrenzenden Stadt- und Wohngebiete überqueren. (z. B. Douglas DC6, B52-Bomber, Formations-Propellerflüge; Platzrunden, Video-Aufnahmen aus dem letzten Jahr können bei Bedarf vorgelegt werden).

Der Ausdruck "vordefiniertes Flughafenareal" passt nicht zum Antrag auf Genehmigung einer Luftfahrtveranstaltung, in dem von einer seitlichen Ausdehnung von 3 nautischen Meilen gesprochen wird. Wenn die Flugzeuge diesen Raum haben, werden sie ihn auch nutzen.

Auch ist für einen Anwohner lärmtechnisch unerheblich, ob es sich bei einem herumkurvenden Flugzeug um einen Vorführflug als Verkaufsveranstaltung oder einen genehmigten Kunstflug, einen Schauflug oder lediglich um eine Platzrunde handelt. Die Lärmbelastung bleibt dieselbe. Die Sicherheitsmindesthöhe von 300 m über Stadt- und Wohngebieten muss eingehalten werden und darf nur zum Starten oder Landen unterschritten werden.

Weiterhin hat die Absenkung der Sicherheitsmindesthöhe auf 150 m für Kunstflug über dem vordefinierten Flughafenareal durch das RP dazu geführt, dass nun von den Piloten, die nicht umhin können, die Wohn- und Stadtgebiete zu überfliegen, die dort geltende Sicherheitsmindesthöhe von 300 m nicht einmal mehr angestrebt werden kann. Selbst wenn es möglich wäre, könnten die Schallemissionen nicht auf das Flughafengelände beschränkt werden. Sie sind zum Teil noch in 15 km Entfernung zu hören.

Für die Dauer der Flugmessen und Flugshows sind die Anwohner jedenfalls einem unkontrollierbaren und unzumutbaren Lärm- und Sicherheitsrisiko, z. B. auch durch ungeklärte und widersprüchliche Höhenvorschriften ausgesetzt. Ein Aufenthalt in den betroffenen flughafennahen Gebieten ist für vorbelastete Anwohner und unfreiwillig Involvierte nur mit einem stählernen Nervenkostüm für kurze Dauer möglich.

Wir stellen auch fest, dass zu den Zuschauern ein grösserer Sicherheitsabstand eingehalten werden muss, als es die Sicherheitsmindesthöhe bei Überflug der Anwohner vorschreibt.

Bewertung des Veranstaltungs-Lärms

Obwohl nun die Luftfahrtveranstaltungen der AERO-Messe einer extra Genehmigung bedürfen, und auch die Messe nicht vom Flughafen selbst veranstaltet wird, werden die diesbezüglichen Dauerschallbelastungen der Messetage und der Veranstaltung (mit einem Dauerlärm, der weit über das hinaus geht, was mit Hilfe von Starts und Landungszahlen in die aktuellen Lärmstatistiken einfließt) in den Regelbetrieb des Flughafens hineingerechnet, was nach Auskunft des Umweltamtes zu einem Anstieg von unter 1 dB(A) des äquivalenten Dauerschallpegels führt.

Diese geringe Zahl mag rechnerisch richtig sein, löst bei Betroffenen aber nur Kopfschütteln aus.

Sollte es in Friedrichshafen möglich gemacht werden, dass trotz der offensichtlichen Störung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung weiterhin Luftfahrtveranstaltungen genehmigt werden können, halten wir eine permanente, nachvollziehbare Höhenüberwachung sämtlicher Starts und Landungen über den Stadt- und Wohngebieten und der sonstigen Flugbewegungen sowie Lärm-Messung (keine Berechnung) und extra Ausweisung der Belastungen der Luftfahrtveranstaltungs-Tage einerseits und eine Rückkehr zu einem zweijährigen AERO-Turnus bis zur Verlegung der Messe für eine Mindestforderung.

Fazit

Bei objektiver Betrachtung kann

1. seit der Überschreitung der Lärmgrenze von 62 dB(A) in Wohngebieten und
2. seit der Novellierung des Fluglärmgesetzes vom 31.10.2007 keine Luftfahrtveranstaltung mehr in Friedrichshafen (Bestandsschutz) genehmigt werden.

Sicherheitsmindesthöhen sind in den verschiedenen Überflugbereichen unklar und Unterschreitungen von Mindestschutzanforderungen schon zur Selbstverständlichkeit geworden.

Aufgrund örtlicher Gegebenheiten (Unmöglichkeit, vor den angrenzenden Stadt- und Wohngebieten schon im normalen Flugverkehr bei Start und Landungen die jeweils gültige Sicherheitsmindesthöhe nicht zu unterschreiten) hätten Luftfahrtveranstaltungen unserer Auffassung nach in FN nie genehmigt werden dürfen.

Luftfahrtveranstaltungen am Flughafen Friedrichshafen sind deshalb die Genehmigungen zu versagen.

Zumindest bis der Lärm wieder so weit reduziert ist, dass er den äquivalenten Dauerschallpegel 62 dB(A) deutlich unterschritten wird, der Bestandsschutz nachgerüstet ist und Sicherheitsmindesthöhen geklärt sind und eingehalten werden können.

Anlagen- und Quellenverzeichnis

Anlage 1:

Flugweg D-EIFN vom 03.07.2009, erstellt durch das Regierungspräsidium Tübingen unter Verwendung eines Radarplots von Skyguide Zürich.

Anlage 2:

Ausdruck eines Mails der Messe Friedrichshafen als Antwort auf eine Beschwerde des Bürgervereins Schutz vor Lärm FN aufgrund von Anwohnerprotesten.

Quelle 1:

Druckversion des Focus-Artikels über Flugshows vom 11.08.1997
abrufbar: http://www.focus.de/politik/deutschland/flugshows-das-kribbeln-bleibt_aid_165598.html

Quelle 2:

Änderung der luftrechtlichen Genehmigung für den Flughafen Friedrichshafen vom 01.03.1996, Seite 7, Kap. 2, Punkt 1.1 (Innenministerium)

Quelle 3:

"Berechnung der Lärmimmissionen durch den Flughafen Friedrichshafen anhand der Umgebungslärmrichtlinie" der Flughafen Friedrichshafen GmbH, der Stadt FN und Gemeinde Meckenbeuren für das Jahr 2006, durchgeführt von Schulze Verkehrsplanungen, Markdorf

Quelle 4:

Publikationen des Umweltbundesamtes
"Beeinträchtigung durch Fluglärm: Arzneimittelverbrauch als Indikator für gesundheitliche Beeinträchtigungen" Verfasser: Prof. Eberhard Greiser et al.
abrufbar unter:
<http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/3153.pdf>

Quelle 5:

Haushaltsplan der Stadt Friedrichshafen für 2009, Band 2, Seite 97, Anlage 9: "Bürgschaften", abrufbar unter:
http://www.friedrichshafen.de/fileadmin/user_upload/images_fn/Rathaus_und_Buergerdienste/Satzungen/Haushaltsplan_2009_Band_II.pdf

Quelle 6:

Rede zum Nachtragshaushalt 2009 der Stadt FN
vom 30. Juli 2009 durch Frau Monika Blank (Bündnis90/Grüne)
abrufbar unter:
http://www.monika-blank.de/wpm/wp-content/uploads/2009/07/gruene-rede_nachtrag_2009.pdf