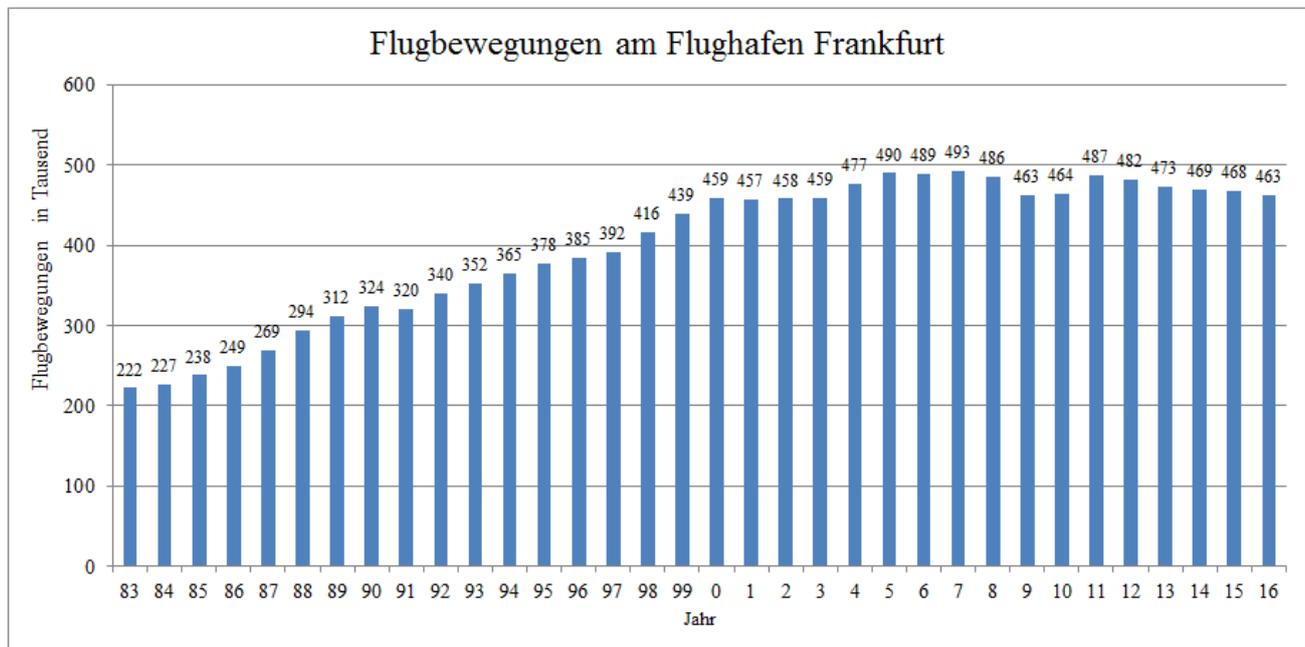


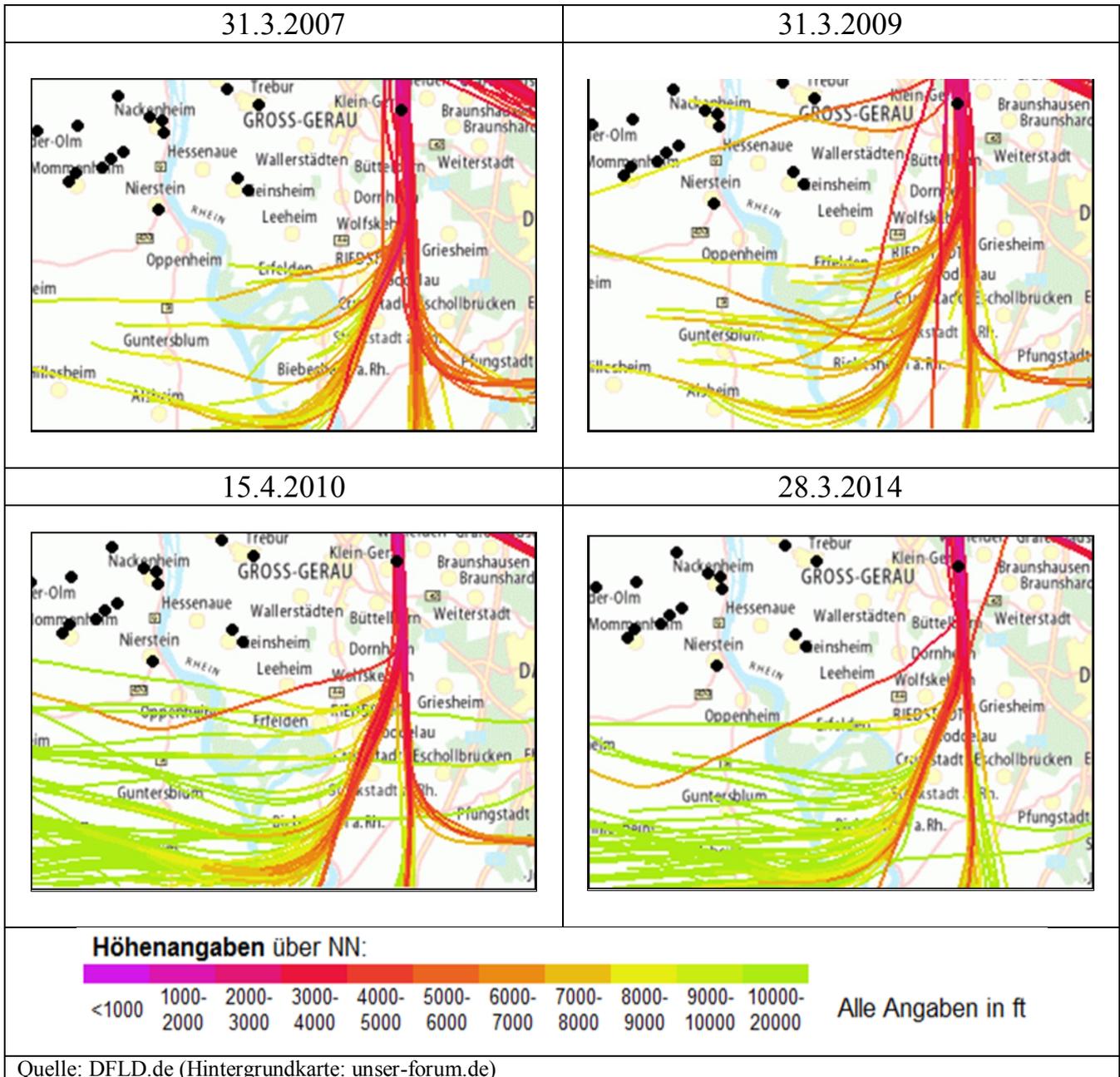
2. Die Entwicklung des Fluglärms in der Region Guntersblum



Wie in dem Schaubild zu sehen ist, nahm die Zahl der Flüge am Flughafen Frankfurt in den letzten 30 Jahren zunächst rasch zu. Mit der Entscheidung der hessischen Landesregierung die Startbahn-West zu bauen, waren die Weichen für einen Ausbau des Flughafens weit darüber hinaus gestellt. Die neue Startbahn wurde 1984 in Betrieb genommen. Für die Verkehrsbedürfnisse der Region hätte der Flughafen Frankfurt auch ohne die Startbahn-West ausgereicht. Die Startbahn-West war erforderlich geworden, weil die Lufthansa in Frankfurt ihr Drehkreuz betrieb. Aus ganz Deutschland und den benachbarten Ländern werden dabei Fluggäste nach Frankfurt gebracht, um dort in größere Maschinen zu weit entfernten Flugzielen umzusteigen. Auf den Umsteigeverkehr entfielen 2015 59 % der Passagiere des Flughafens.

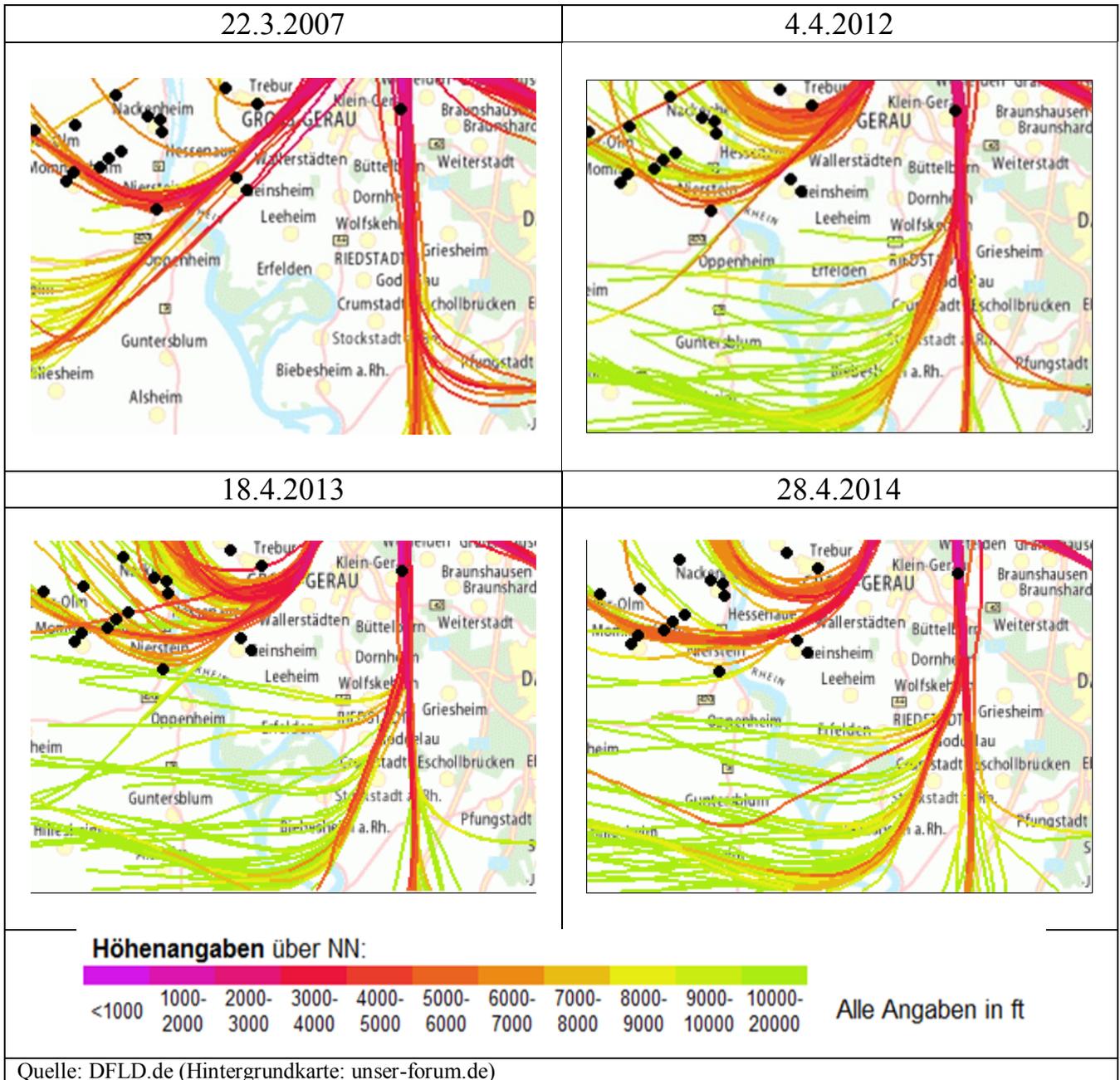
Seit dem Jahr 2007 geht die Zahl der Flugbewegungen leicht zurück. Der als Begründung für den Bau der Northwest-Landebahn genannte starke Zuwachs ist nicht eingetreten. Aufgrund einer besseren Auslastung der Flugzeuge und des Einsatzes von mehr mittelgroßen Flugzeugen ist die Zahl der Passagiere aber weiter gestiegen.

Mit der Startbahn-West kam bei Ostwind in etwa einem Viertel des Jahres Fluglärm in die Region Guntersblum



Mit der Eröffnung der Startbahn-West im Jahr 1984 kam der Fluglärm auch in die Region Guntersblum. Bei Ostwind-Lagen, die in etwa einem Viertel des Jahres zu verzeichnen sind, flogen jetzt Flugzeuge von der Startbahn-West über die Region Guntersblum. Diese Entwicklung kann nur noch bis zum Jahr 2007 zurückverfolgt werden. Wie die Darstellung der Flugspuren zeigt, flogen in diesem Jahr nur relativ wenige Flugzeuge in der Region Guntersblum. Ostwindlagen bestehen etwa in einem Viertel des Jahres. In den folgenden Jahren nahm die Zahl der Flugzeuge langsam zu und ist seit 2010 annähernd unverändert.

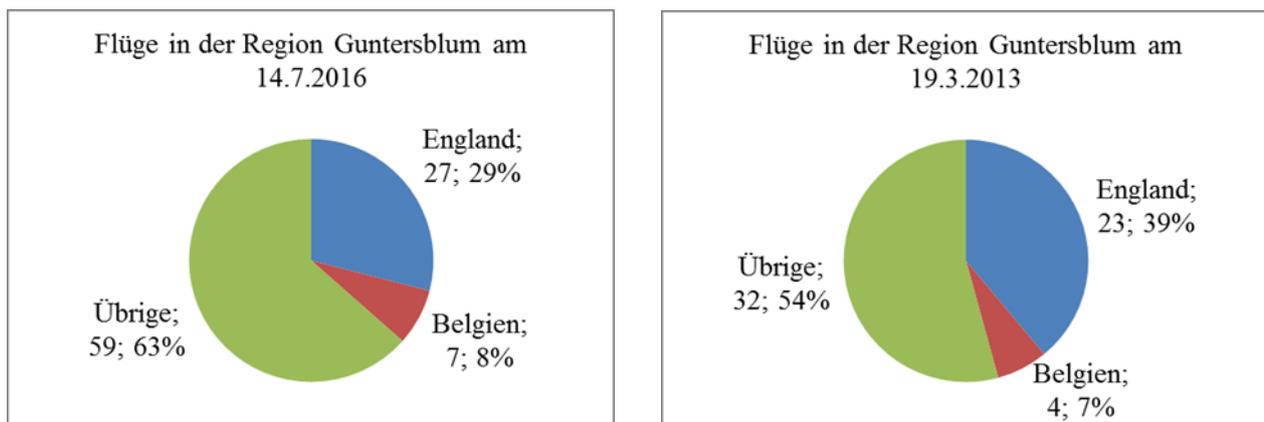
Nordwest-Landebahn und Südumfliegung brachten den Fluglärm in etwa drei Vierteln des Jahres bei Westwind in die Region Guntersblum



Die Inbetriebnahme der Nordwest-Landebahn Ende 2011 führte zu einer Vervielfachung des Fluglärms in der Region Guntersblum. Flugzeuge, die bisher bei Westwind nördlich der Region Guntersblum flogen, wurden durch die neu eingeführte Südumfliegung nach Süden verdrängt. Von 2007 bis zur Eröffnung der Nordwest-Landebahn gab es bei Westwind keinen Fluglärm in der Region Guntersblum.

Zwar fliegen die meisten Flugzeuge annähernd über Alsheim, aber der Lärm der Flugzeuge ist auch in 2 km Entfernung in den südlichen Teilen von Guntersblum nicht sehr viel geringer als in Alsheim. Erst im nördlichen Teil von Guntersblum kann man davon ausgehen, dass der Lärm nur noch halb so hoch wie in Alsheim ist.

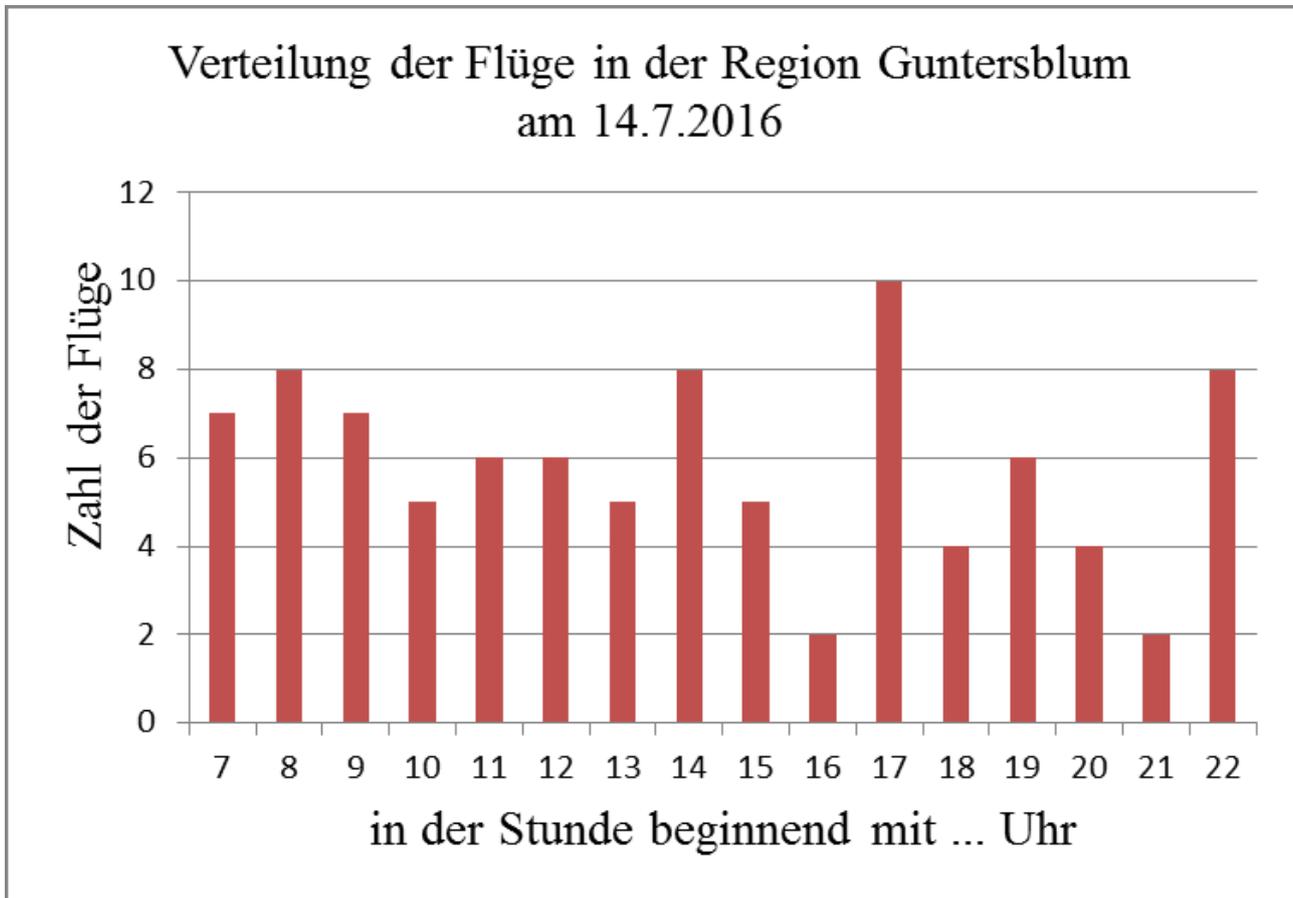
Flugzeuge mit nördlichen Zielen fliegen weite Umwege



Ein großer Teil der in der Region Guntersblum fliegenden Flugzeuge hat Ziele in England und Belgien. Am 14.7.16, einem Tag mit überdurchschnittlichen Flugverkehr, waren dies 34 Flugzeuge. Am 19.3.2013, einem unterdurchschnittlichen Tag, 27 Flugzeuge. Allerdings war der Anteil der anschließend nach Norden fliegenden Flugzeuge an dem unterdurchschnittlichen Tag mit 46 % deutlich größer als an dem überdurchschnittlichen Tag mit 37 %.

Durchschnittlich fliegen pro Tag etwa zehn Maschinen auch abweichend von der Flugroute in unmittelbarer Nähe von Guntersblum. Vor allem Flugzeuge auf dem Weg nach Norden wollen so schnell wie möglich ihren nördlicheren Kurs gewinnen. Die Fluglotsen können den Maschinen in eigener Verantwortung diese Abkürzungen genehmigen, was an Tagen mit Verzögerungen im Flugverkehr auch häufiger geschieht.

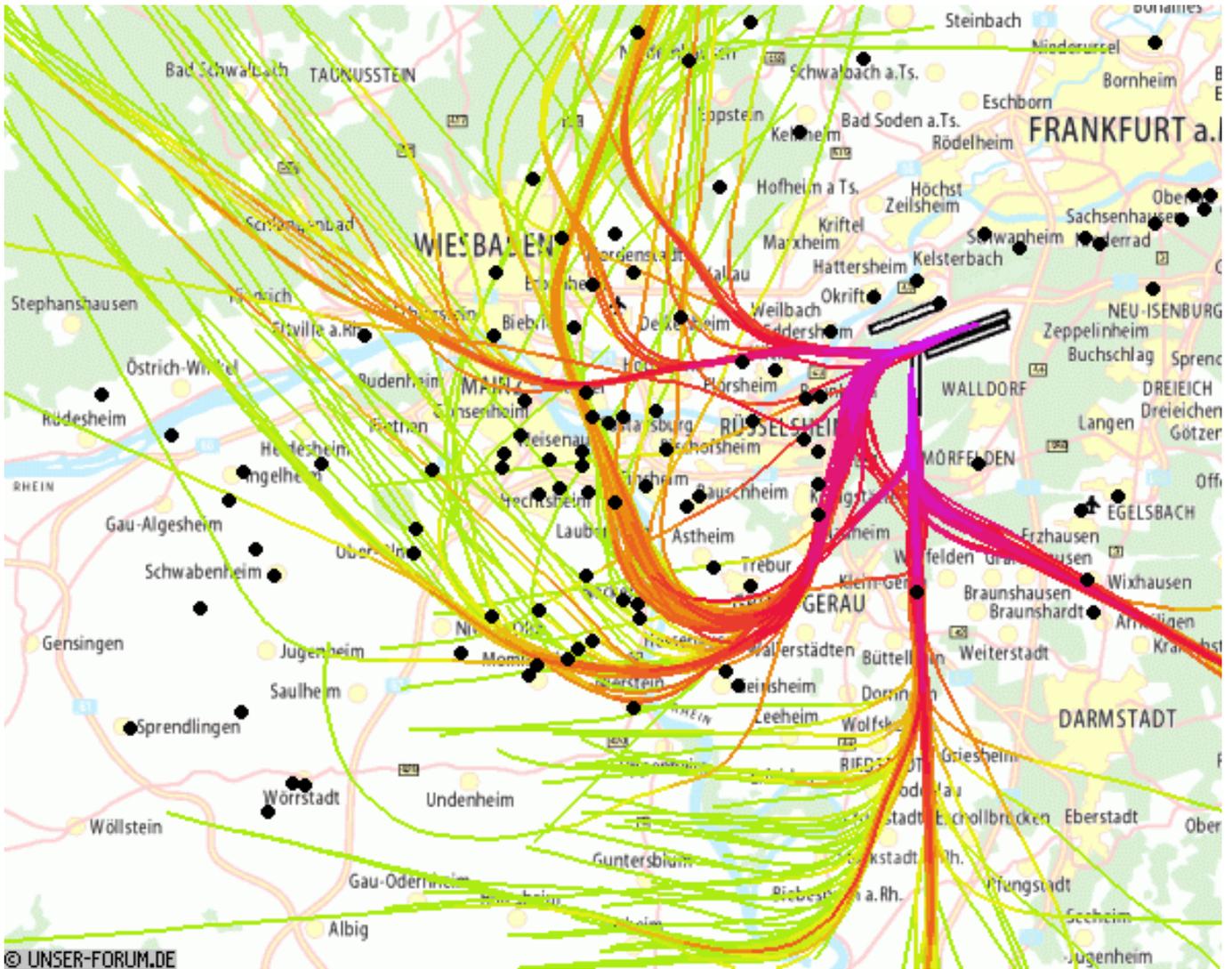
Verteilung des Fluglärms über die Tagesstunden



Fluglärm setzt in Guntersblum normalerweise erst nach 7 Uhr ein. An einem überdurchschnittlichen Tag, wie dem 14.7.16, fliegen während der meisten Tagesstunden um die 6 Flugzeuge, die in Guntersblum deutlich zu hören sind. Am Nachmittag und frühen Abend fliegen mit Ausnahme der Zeit zwischen 17 und 18 Uhr weniger Flugzeuge über Guntersblum. Am späteren Abend nach 21 Uhr ist es nicht ungewöhnlich, dass noch um die 10 Flugzeuge in Guntersblum zu hören sind. An unterdurchschnittlichen Tagen fliegen über den Tag verteilt etwa zwei Flugzeuge weniger pro Stunde, die in Guntersblum zu hören sind.

Südumfliegung seit Inbetriebnahme der Nordwest-Landebahn

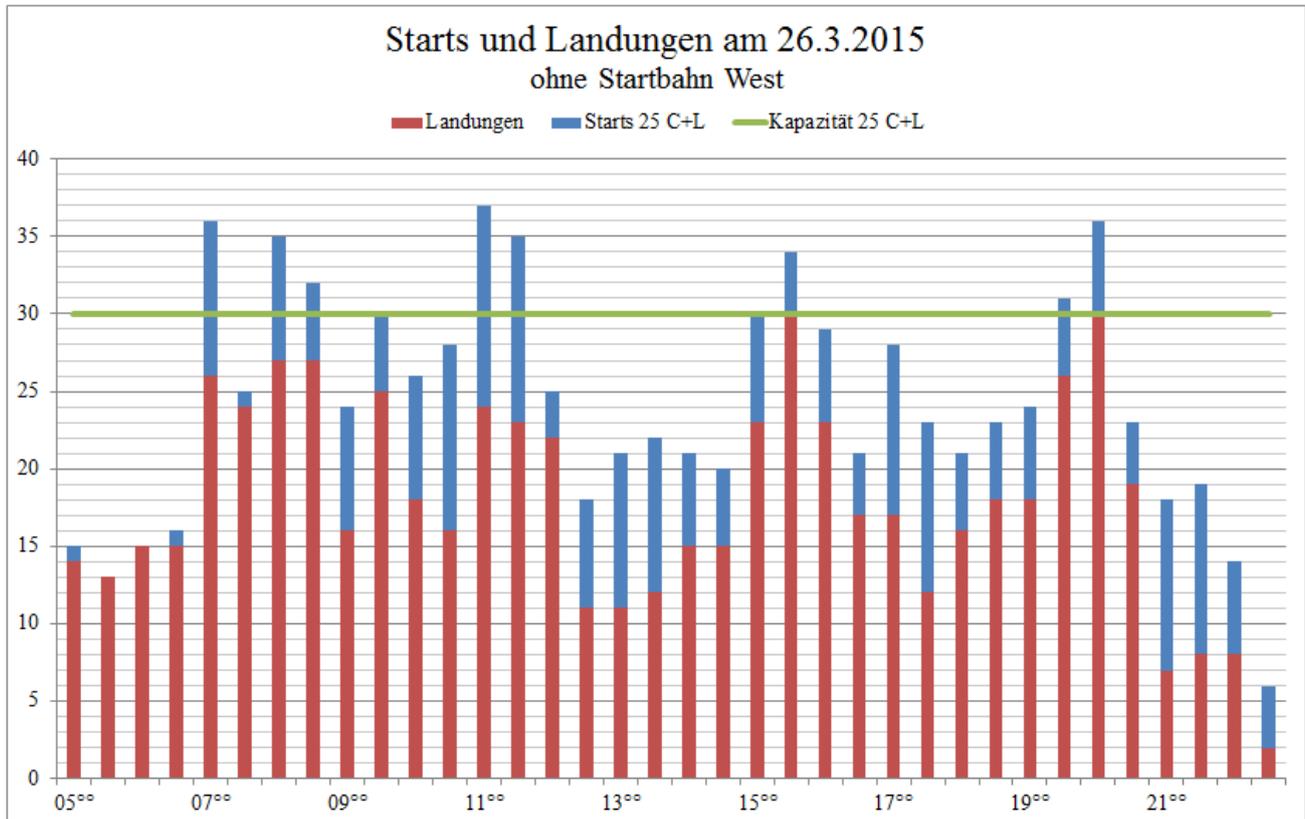
Durch die Südumfliegung wurden weite Umwege über das Rhein-Main-Gebiet fast schon zur Regel, insbesondere bei den vorherrschenden Westwindlagen. Wie das untenstehende Schaubild zeigt, fliegen heute sehr viele Flugzeuge, die eigentlich nördliche Ziele anstreben, zunächst nach Süden und dann erst weiter nach Norden. Damit wird Fluglärm von Hessen nach Rheinland-Pfalz verlagert.



Quelle: DFLD.de (Hintergrundkarte: unser-forum.de)

Südumfliegung nicht erforderlich

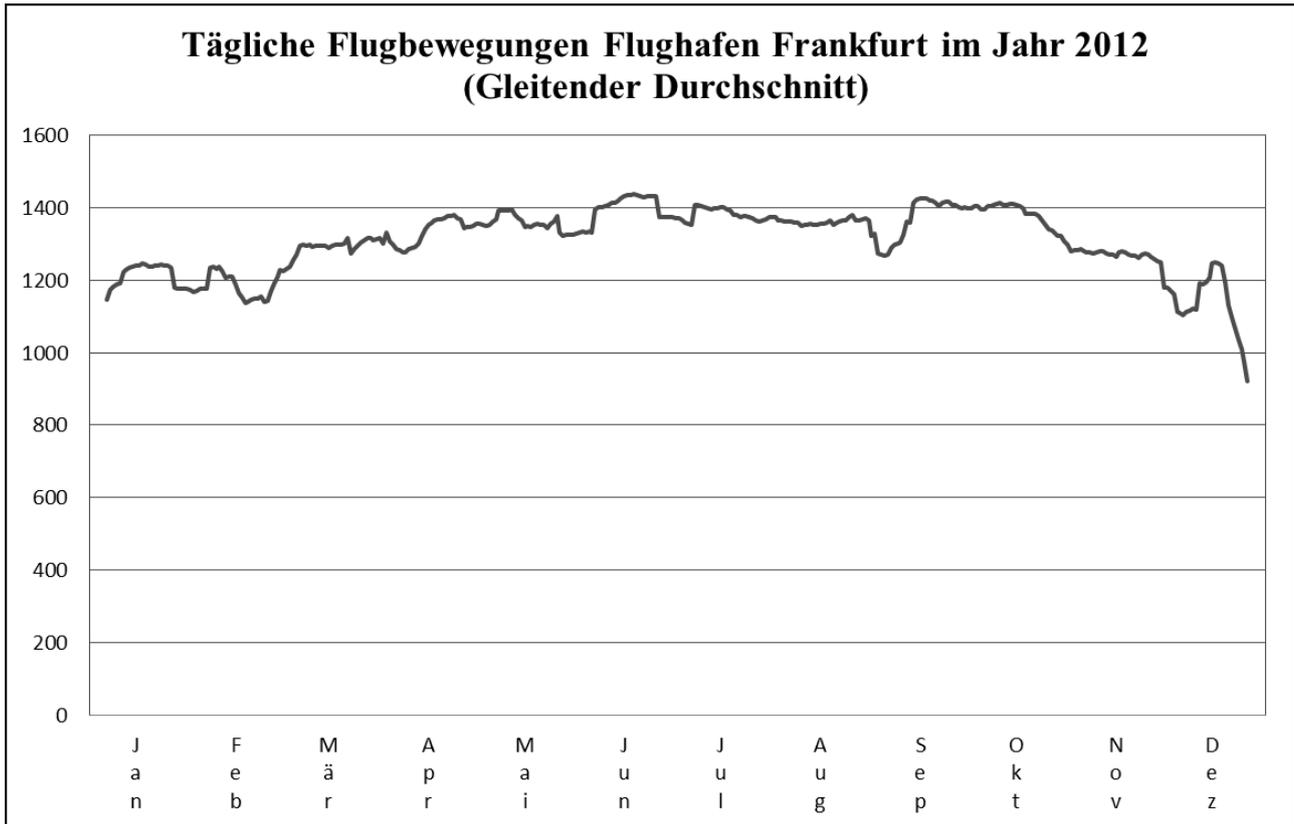
Selbst in Zeiten, in denen die Nordwest-Landebahn kaum genutzt wird und die wenigen startenden Flugzeuge problemlos direkt nach Norden fliegen könnten, werden die Umwege geflogen.



An dem Schaubild kann man ablesen, dass an einem durchschnittlichen Tag nur selten und in geringem Umfang genutzt werden muss.

In der Grafik ist die Kapazität des alten Bahnsystems (ohne Startbahn West) mit einer grünen Linie markiert. Nur in den wenigen Fällen, in denen die grüne Linie überschritten wird, muss die Landebahn Nordwest in geringem Umfang genutzt werden.

An diesem Tag mit durchschnittlichem Verkehrsaufkommen hätten alle Flugzeuge, die heute auf der Südumfliegung fliegen, wie früher direkt nach Norden fliegen können. Auch an den Spitzentagen müssen nur so wenige Flugzeuge auf der Landebahn Nordwest landen, dass die startenden Flugzeuge wie früher direkt zu ihren Zielen nach Norden starten könnten, statt einen Umweg von etwa 18 km im dichtbesiedelten Rhein-Main-Gebiet zu fliegen.

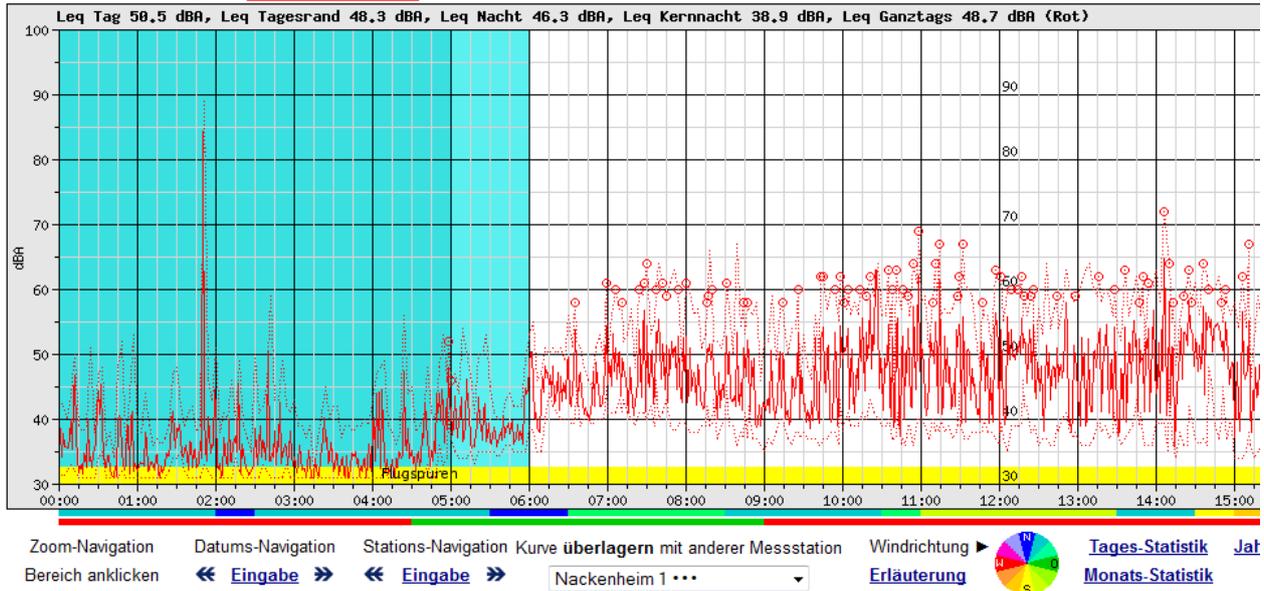


Während der Spitzenzeiten im Sommer liegt die Zahl der Flugbewegungen bei 1400 und mehr pro Tag. In den verkehrsschwächeren Wintermonaten ist die Zahl der Flugbewegungen mit 1200 und weniger deutlich geringer.

Auch in Guntersblum ist die Zahl der Flugzeuge im Sommer höher als in den Wintermonaten. Da die Flugzeuge im Sommer auch langsamer Höhe gewinnen, die Dämpfung des Schalls wegen der trockeneren Luft schwächer ist und die Menschen mehr im Freien leben, wird die Fluglärmbelastung im Sommer stärker empfunden.

Nach den gesetzlichen Regelungen ist der Fluglärm in der Region Guntersblum unbeachtlich

In Abschnitt 1 wird erläutert, wie Fluglärm durch die veralteten unangemessenen Messverfahren herunter gerechnet wird. Aller Lärm, der unterhalb eines Dauerschallpegels von 55 dB liegt, wird überhaupt nicht zur Kenntnis genommen. Es gibt zwar keine Messungen für Guntersblum, aber dies würde auch nichts bringen. Schaut man auf die Messergebnisse der Station in Nackenheim auf DFLD.de, so ergeben sich dort Werte um 60 dB. Die Flugzeuge sind in Nackenheim noch deutlich weniger hoch als in unsere Region und entsprechend auch etwas lauter.

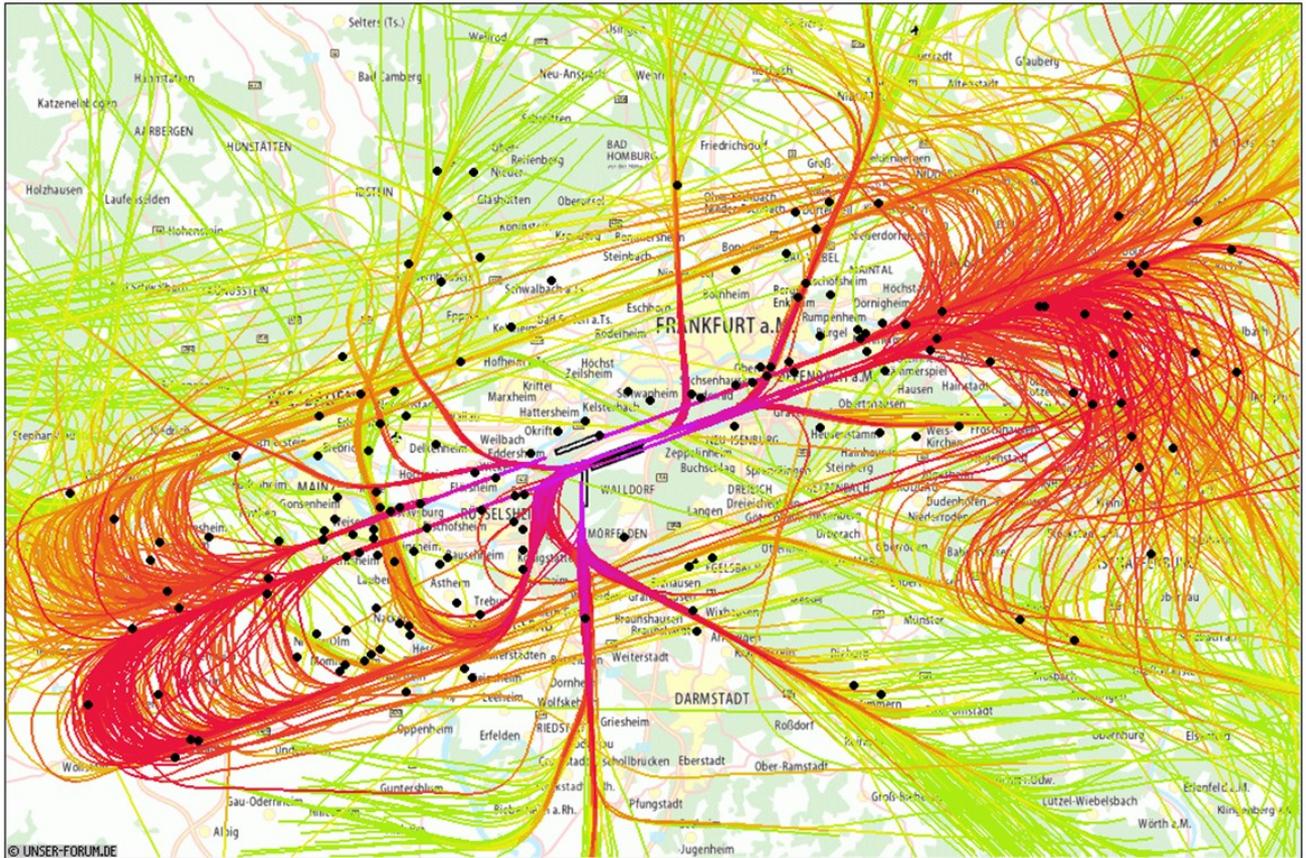
25.10.2013 (Freitag): **Nackenheim 1 ...**Ansicht: Klassisch[Wie erstelle ich eine Fluglärm-Beschwerde](#)

Minuten für 60 Überflüge	Schallpegel dB (A)	Schallpegel normale Zahl	Minuten Mal Schallpegel	18 Stunden in Minuten		Dauerschallpegel
(1)	(2)	(3)	$(1) \times (3) = (4)$	(5)	$(4) / (5) = (6)$	$10 \times \log(6)$
60	60	1.000.000	60.000.000	1.080	55.555	47 dB(A)

Unterstellt man, wie in der Tabelle angenommen, dass tagsüber ungefähr 60 Flugzeuge in Guntersblum Lärm verursachen und die Lärmereignisse jeweils 1 min andauern, so ergibt sich nur ein Dauerschallpegel von 47 dB. Die tatsächlichen Werte in Guntersblum dürften geringer sein. Diese einfache Rechnung zeigt, dass der Versuch scheitern würde, Guntersblum als von Fluglärm stark betroffen, darzustellen.

Die jüngste Untersuchung zum Fluglärm im Rhein-Main-Gebiet (NORAH-Studie) hat gezeigt, dass auch bei einer Fluglärmsituation wie in unserer Region etwa 20 % vom Fluglärm äußerst und stark belästigte Menschen leben dürften. Über den möglichen Anteil der vom Fluglärm mittel bis etwas belästigten Menschen gibt es keine Informationen. Die Fluglärmproblematik betrifft in unserer Region einen Teil der Bevölkerung, der unter dem Fluglärm stark leidet. Die sich weniger oder gar nicht belästigt fühlenden Mitbürgerinnen und Mitbürger werden dies nur schwer nachempfinden können. Das gilt aber auch umgekehrt für die stark belästigten Menschen, die sich schwertun, die geringere Lärmempfindlichkeit der anderen Menschen zu verstehen.

Der Fluglärm hat das ganze Rhein-Main-Gebiet erfasst



Quelle: DFLD.de (Hintergrundkarte: unser-forum.de)

Im Rhein-Main-Gebiet gibt es heute, wie das Schaubild vom 5.5.2014 zeigt, so gut wie keine Gebiete mehr, die vom Fluglärm völlig verschont bleiben. Das Bild zeigt, wie an einem Tag, bei dem ein Wechsel zwischen Ost- und Westbetrieb stattfand, sich die Anflüge und Abflüge über das Rhein-Main-Gebiet verteilen.