



BAYERISCHER LANDTAG
ABGEORDNETER
Dr. Hans Jürgen Fahn
Fraktion FREIE WÄHLER

Dr. Hans Jürgen Fahn, MdL – Justin-Kirchgäßner-Str. 11,
63906 Erlenbach am Main

Bayerischer Landtag
Frau Präsidentin Barbara Stamm
Maximilianeum

Maximilianeum
Max-Planck-Straße 1
81675 München
Telefon: 089 / 4126-2876

Justin-Kirchgäßner-Str. 11
63906 Erlenbach am Main
Telefon: 09372 / 6985
hans-juergen.fahn@fw-landtag.de

81627 München

Erlenbach am Main, den 08.12.2014

**Schriftliche Anfrage gem. § 71 GO
(mit Drucklegung)**

Fluglärm am Bayerischen Untermain

Vorbemerkung: Zur Verdeutlichung des Sachverhalts wird auf Unterlagen der „Bürgerinitiative Bayerischer Untermain – Ein Himmel ohne Höllennärm“ verwiesen. Die entsprechende Präsentation findet sich unter <http://www.bi-hoellenlaerm.de/news/items/treffen-mit-der-dfs-in-langen-36.html> unter „Anhang Folien Stellungnahme zu der Praesentation der DFS am 27.01.2014.pdf (1,3 MB)“. Auf die jeweiligen Foliennummern wird verwiesen.

Für die Inbetriebnahme der Nord-West-Landebahn am 20.11.2011 hat die Deutsche Flugsicherung (DFS) die Flugverfahren am Flughafen Frankfurt neu geordnet. Dabei wurde der südliche Gegenanflug nicht nur in Richtung Süden in bayerisches Gebiet verschoben, sondern gleichzeitig auf 4000 Fuß (1219 m) über NN abgesenkt, so dass die Höhenorte im Spessart in 800 – 900 m überflogen werden. Diese Absenkung des südlichen Gegenanfluges um 1000 Fuß (305 m) hat zu einer Verdoppelung des Fluglärms geführt.

Bei den bisherigen Maßnahmen der DFS zur Reduzierung des Fluglärms wurde Bayern stets ausgespart. Bei der Anhebung des südlichen Gegenanflugs ab dem 18.10.2012 wird von der DFS verschwiegen, dass diese Anhebung nur über Hessen erfolgte. Über dem Bayerischen Untermain wird weiterhin in 4000 Fuß über NN geflogen, wie in Folie 25 der o.g. Präsentation dargestellt ist.

Wenn man bedenkt, dass durch den international praktizierten und in ICAO Doc 9931 (Folie 32) definierten, kontinuierlichen Sinkflug CDO/CDA der Fluglärm über dem Bayerischen Untermain deutlich reduziert werden könnte, ohne andere Regionen zu belasten, stellen sich einige Fragen.

Ich frage die Staatsregierung:

1. Warum führt die DFS das kontinuierliche Sinkflugverfahren nicht so ein, dass dieses ohne Tiefflug über dem Bayerischen Untermain direkt in den Endanflug mündet, wie es in ICAO Doc 9931 (Folie 32) beschrieben ist?

2. Warum hat die DFS den südlichen Gegenanflug am 18.10.2012 nur über Hessen und nicht auch über Bayern angehoben?
3. Über dem Bachgau musste der Anflug aus Sicherheitsgründen neu organisiert werden. Dabei wählte die DFS die Radarführungsstrecke PSA 25S-1 (rot), wodurch eine permanente Lärmbelastung bei beiden Betriebsrichtungen auf der Achse PSA – CHA entsteht (Folien 19 und 20). Welche zwingenden Gründe sprechen gegen die Wahl der Radarführungsstrecke PSA 25S-3 (grün), wodurch die permanente Lärmbelastung bei beiden Betriebsrichtungen auf der Achse PSA – CHA vermeidbar wäre, zumal sich die Anzahl der Betroffenen nur geringfügig unterscheidet?
4. Warum wird über dem Bachgau bei Betriebsrichtung BR 25 West in einem Anflugfächer und bei Betriebsrichtung BR 07 Ost nur auf der Achse PSA – CHA geflogen?
5. Wie beurteilt die Staatsregierung die Annahme dass der als Steeper Approach bekannte, steilere Anflugwinkel für Bayern keine Entlastung bringen kann, da Anflug und Endanflug, nach dem Eindrehen aus dem Gegenanflug über Bayern, über Hessen stattfinden?

Dr. Hans Jürgen Fahn, MdL