

# Lärmmessungen bei München II übertragen 6.7.4

Arbeitsgruppe „Lärm“ fürchtet: „Keine Gespräche, keine Konzentration, keine Erholung“

**Lechfeld (SZ).** „Wenn sich ein Flugzeug im geraden Landeanflug auf Lagerlechfeld befindet, müssen die Anrainer je nach Lage mit Lärm zwischen 66 und 78 Dezibel – abgekürzt dB(A) – rechnen. Bei den Starts haben wir bis zu 81 dB(A) gemessen.“ berichtet Diplomingenieur Wolfgang Reiner, Sprecher der Arbeitsgruppe Lärm des BGZL.

72 dB(A) entspreche in etwa dem Lärm, den ein alter Staubsauger macht, erläutert Reiner: „Es ist kein Gespräch, kein Telefonat mehr möglich, die Konzentration lässt nach, die Fenster müssen verschlossen bleiben, die Erholung im Garten ist dahin! Internationale Studien zeigen: Langfristig führt immer wiederkehrender Lärm zu Unruhe, Nervosität und letztendlich zu Gesundheitsschäden.“

Während die Machbarkeitsstudie davon spricht, dass die „Lärmschutzzonen deutlich innerhalb ... des Flugplatzgeländes liegen“,

kommen die Bürgerinitiativen (BI) zu ganz anderen Ergebnissen. „Wer Fluglärm realistisch beurteilen will, muss den Einzelschalldruckpegel und den äquivalenten Dauerschallpegel auseinander halten“, erläutert Reiner. Beim Einzelschalldruckpegel werde ein einzelnes Lärmereignis in Dezibel gemessen. Der äquivalente Dauerschallpegel, von dem die Machbarkeitsstudie spricht, sei ein Durchschnittswert, der die Lärmereignisse über 24 Stunden mittelt.

## „Augenwischerei!“

Für Reiner ist er „Augenwischerei! Was wir erleben, was wir hören und was den Blutdruck hochtreibt, ist der Einzelschalldruckpegel!“ Um diese Lärmspitze zu ermitteln, hat die Bürgerinitiative Königsbrunn im Erdinger Moos Fluglärm gemessen – und zwar an Orten, die der Lage Königsbrunn zur Startbahn Lagerlechfeld entsprechen. „Die ermittelten

Werte von 68 dB (A) beim Landeanflug und 81 dB(A) beim Start decken sich mit den Werten im Immissionsbericht der Flughafengesellschaft München vom Mai 2004 veröffentlicht“, so Reiner. Berechnungen der BIS Mering und Kissing bestätigen die Zahlen.

Die Starttrouten der Zivilflugzeuge sind noch völlig unklar. Sie werden von der Flugsicherung und dem Luftamt Südbayern festgelegt und können jederzeit geändert werden. „Der Landeanflug hingegen wird zu 75 Prozent von Norden her erfolgen – in gerader Verlängerung der Startbahn. Diese Haupteinflugschneise verläuft auch über unsere Naherholungsgebiete am Lech“, so Reiner – und er warnt: „Ein genehmigter Flughafen darf bis an die Grenzen seiner Kapazität genutzt werden. Wenn ein Lechfeld-Flughafen nur annähernd rentabel arbeiten will, ist mit wesentlich mehr Starts und Landungen zu rechnen, als uns die Machbarkeitsstudie weismachen will – vor allem an Sonn- und Feiertagen!“