

**Leserbrief zum Artikel „Geschäftsflieger bringen Geld“ im Fürstenfeldbrucker Tagblatt
vom Dienstag, 28. März 2006, veröffentlicht am Wochenende, 1./2. April 2006**

Der letzte Satz in der fett hervorgehobenen Einleitung des Artikels, der wie folgt lautet: „*Ein klarer Definitionsvorschlag für den umstrittenen Geschäftsreiseflugverkehr, ein eigens für diese Verkehrsart beantragtes Lärmgutachten und ein strenges Nachtflugverbot nahmen Kritikern allerdings Wind aus den Segeln.*“, erweckt den unzutreffenden Eindruck, Herr Grabherr habe dies uneingeschränkt zugesagt. Richtig ist folgendes:

Nach Inkrafttreten der Regelungen des Landesentwicklungsprogramms 2006 würde die EDMO-Flugbetrieb GmbH – so hat dies Herr Grabherr ausdrücklich ausgeführt – ein Genehmigungsverfahren nach § 6 LuftVG für die Zulassung des Geschäftsreiseflugverkehrs beantragen und **für dieses Verfahren** werde ein Lärmgutachten vorgelegt. Meine Frage an ihn, warum er das Lärmgutachten nicht bereits jetzt vorlege, hat Herr Grabherr nicht beantwortet und zwar aus gutem Grund:

Hätte im Planfeststellungsverfahren die EDMO-Flugbetrieb GmbH eine Lärmprognose oder ein Lärmgutachten vorgelegt und dabei einen bestimmten Flugverkehr zugrunde gelegt, z.B. eine bestimmte Anzahl von Flugbewegungen bei einem bestimmten Flugzeugmix, so hätte man eine Lärmberechnung für den Fluglärm vornehmen können. Würde zu einem späteren Zeitpunkt der Flugverkehr entsprechend ansteigen, so hätte ein Anwohner, wenn er davon betroffen ist, das Recht entsprechende Lärmschutzmaßnahmen nachträglich zu verlangen. Dabei würde der zukünftige Lärm der Lärmprognose gegenübergestellt werden. Dadurch, dass die EDMO-Flugbetrieb GmbH bislang keine Lärmprognose für das Planfeststellungsverfahren vorgelegt hat, gibt es keinen Vergleichsmaßstab! Ein späteres Lärmgutachten im Bescheidsverfahren würde – sehr hohe Flugbewegungen unterstellt – dazu führen, dass die Anwohner erst bei einem weiteren starken Anstieg von Flugbewegungen die Möglichkeit bekämen, Lärmschutzmaßnahmen zu verlangen.

Unter anderem aus diesem Grund habe ich das Vier-Schritte-Programm der EDMO *) in dieser Weise vorgestellt.

Weiter bleibt in dem Artikel leider unberücksichtigt, dass Herr Grabherr auf meine Rüge hin die EDMO-Flugbetrieb GmbH würde keine Kapazitätsberechnung des Flughafens vorlegen, keine Stellungnahme abgab. Dies geschah aus seiner Sicht ebenfalls aus gutem Grund:

Ohne eine Kapazitätsberechnung ist eine Lärmprognose nämlich nicht möglich. Deswegen konnte auch der Sachverständige Christian Burkhart keine Lärmprognose in der Informationsveranstaltung abgegeben.

Es bleibt also dabei, dass die EDMO-Flugbetrieb GmbH die entscheidenden Informationen der Öffentlichkeit vorenthält:

- Wer ist Treugeber der Contor Treuhand GmbH, die die Geschäftsanteile an der EDMO-Flugbetrieb GmbH treuhänderisch hält?
- Wie groß ist die tatsächliche Kapazität des Flughafens im jetzigen Zustand und im Zustand nach Ausbau gemäß Planfeststellungsbeschluss (ohne Kapazitätskalkulationen keine Lärmprognosen!)?
- Keine Vorlage von Lärmprognosen und/oder Fluglärmgutachten und keine Durchführung von Umweltverträglichkeitsprüfungen, um Einwendungen schon zum jetzigen Zeitpunkt vorzubeugen.
- Die EDMO ist bestrebt, Ziele im Landesentwicklungsprogramm 2006 festsetzen zu lassen, um sich später bei einem nachfolgenden Bescheidsverfahren auf diese Festsetzungen berufen zu können.

Andreas Burnhauser
1. Vorsitzender
Fluglärm e.V. Gilching

*) Anmerkung der Fluglärm e.V.-Redaktion: im [Vortrag](#) „Vom Sonderflughafen zum Verkehrsflughafen?“ unter Hintergrund-Info als „Die vier Schritte der EDMO zum gesteckten Ziel“ bezeichnet