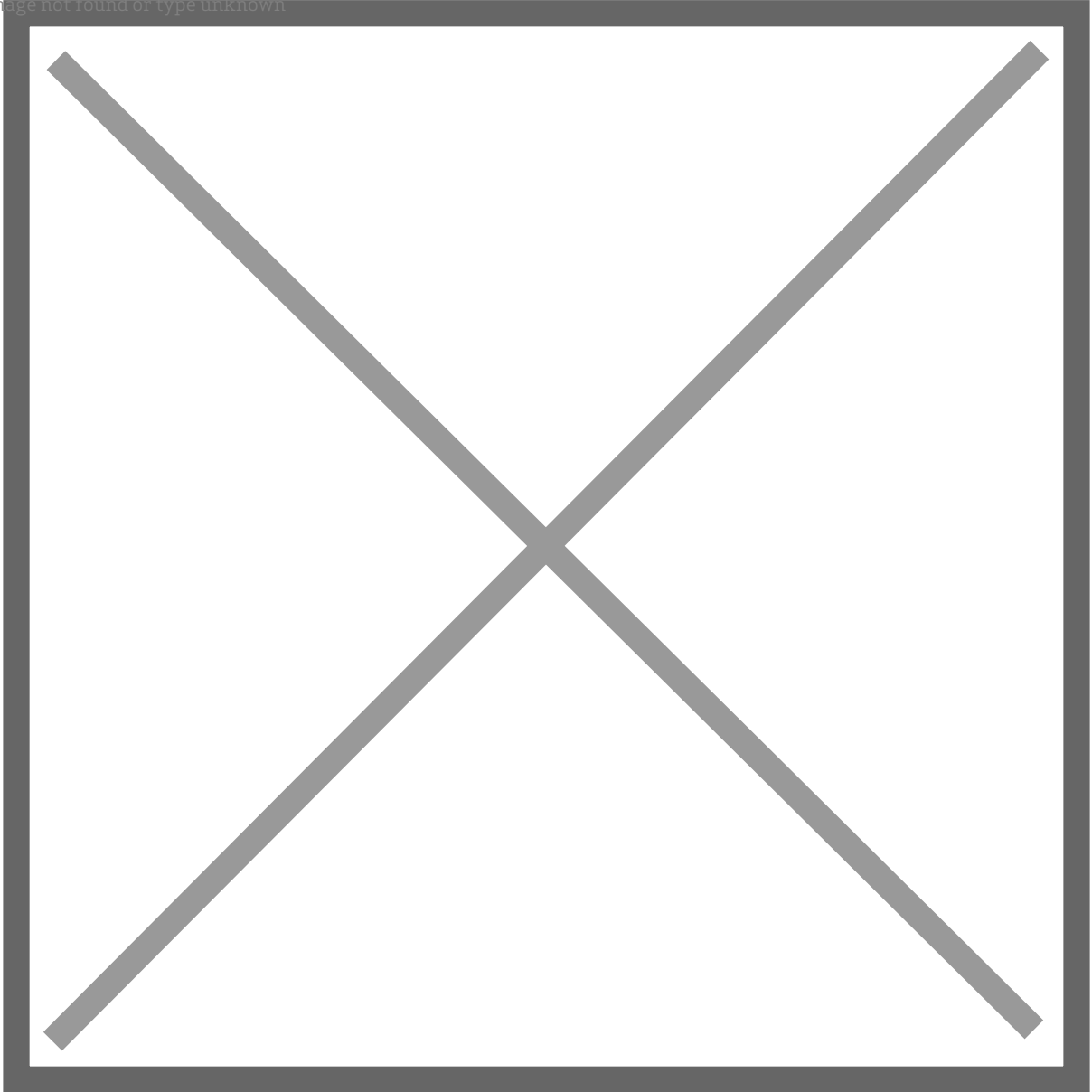




---

## Partner

Image not found or type unknown

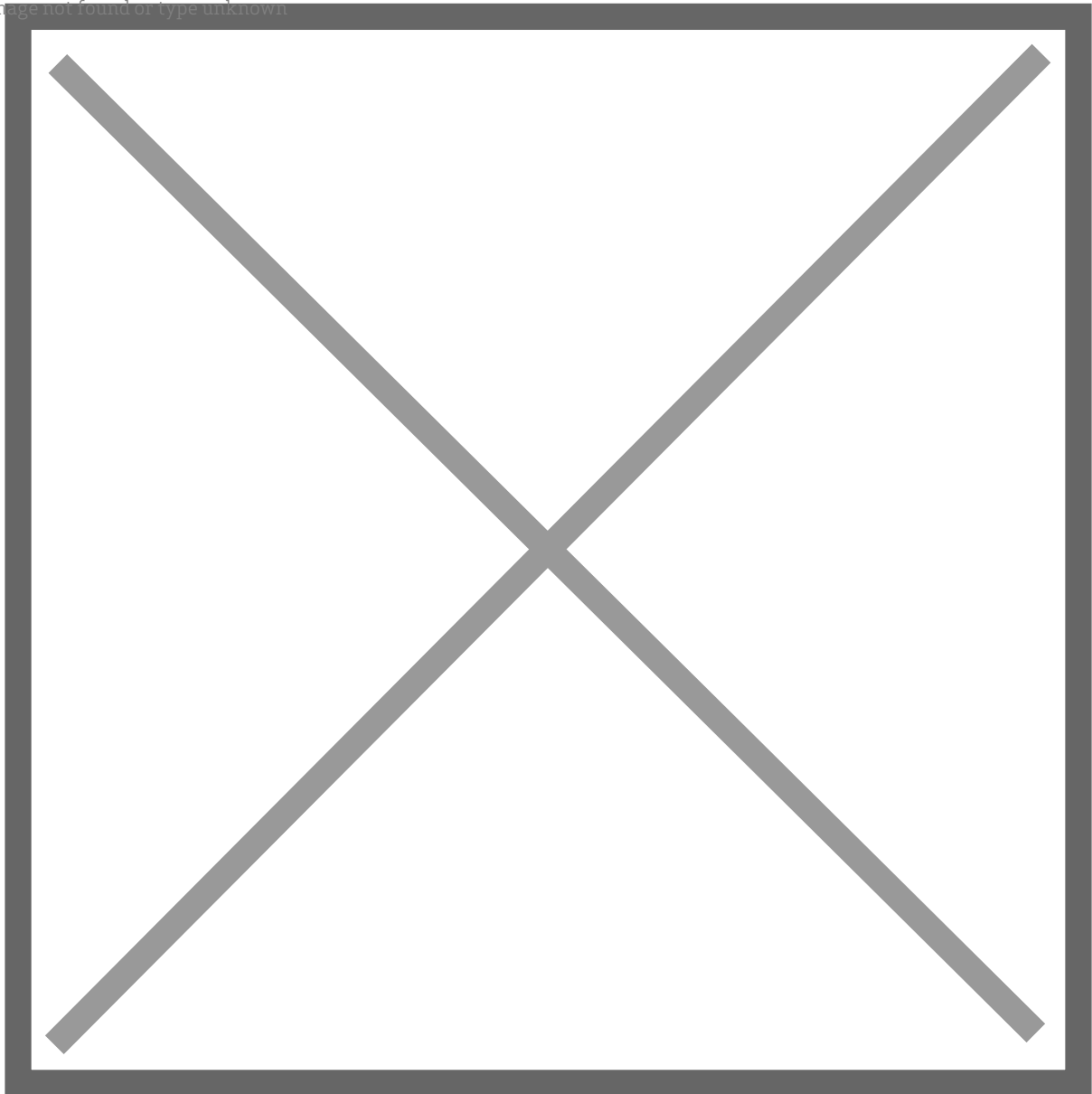


bewertung/



**Konsultationsverfahren**  
Forum Flughafen und Region  
Fluglärmkommission Frankfurt

Image not found or type unknown



# Kriterien der Bewertung

## Gewährleistung von Sicherheit Kapazität sowie Lärmentlastung

Das FFR folgt bei der Bewertung von Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, wie z.B. neuer Flugrouten, festen Kriterien. Dabei geht es um die Sicherheit, die Kapazität sowie um die Lärmwirkungen. Auch Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Luftverkehrsakteure werden in den Blick genommen.

Abgesehen von den Varianten 5 und 8 und der Streuung sieht das Expertengremium Aktiver Schallschutz (ExpASS) die Kriterien Sicherheit, Kapazität und Wettbewerbsfähigkeit bei den Varianten 1 bis 4 und 6 als eingehalten.

- Bei Variante 5 hat ein beispielhafter Flugsimulatortest gezeigt, dass es hier bei schwierigen Windverhältnissen zu Unterschreitungen der Mindestflughöhe kam. Dies sieht das ExpASS als Hinweis dafür, dass mit dieser Variante das erforderliche Sicherheitsniveau nicht gehalten werden kann. Aus den Reihen der Gruppe der politischen Vertreter und ihrer Experten wurde die Stichhaltigkeit dieser Aussage in Frage gestellt. Um die von Teilen der Beteiligten aus Lärmschutzgründen für interessant erachtete Variante dennoch weiter betrachten zu können, wurde eine Variante V5neu auf einen Vorschlag eines Teilnehmers der Gruppe der politischen Vertreter konstruiert, deren Sicherheit allerdings noch im Simulator zu testen sein wird (die Ergebnisse eines solchen Tests werden nicht mehr in die Konsultation einfließen können, da Simulatorslots kurzfristig nicht verfügbar sind).
- Eine Verlagerung von Flugbewegungen von AMTIX-kurz auf AMTIX-lang führt nach Aussage des ExpASS zu einer eingeschränkten Kapazität. Auch diese Aussage stellten Experten aus der Region in Frage. Die Vertreter der DFS räumten zwar ein, dass in nachfrageschwächeren Tageszeiten durch Einzelanweisung auch eine etwas stärkere Belegung der Flugroute AMTIX-lang theoretisch denkbar sei, allerdings könne insofern keine generelle Festlegung getroffen werden, da diese stets zu Kapazitätseinschränkungen führen würde. Das gelte erst recht im Hinblick auf den prognostizierten Anstieg der Flugbewegungen.
- Wie oben ausgeführt, lehnte das ExpASS die Zunahme der zu bedienenden Flugrouten aus Komplexitäts- und damit Sicherheitsgründen ab. Damit wurden Varianten einer Streuung nicht weiterverfolgt.

## Lärmwirkungen

Wenn die Kriterien Sicherheit und Kapazität eingehalten sind, geht es darum, zu betrachten, welche Variante aus Lärmschutzgründen am besten bzw. am wenigsten belastend ist. Hier sieht ExpASS die folgenden Kriterien für seine Abwägung unterschiedlicher Vor- und Nachteile vor:

- Der Frankfurter Fluglärmindex soll möglichst substanziell gesenkt werden, wobei dabei die Zahl von Neubelasteten möglichst gering sein soll.
- Priorität hat das Gebiet des Frankfurter Fluglärmindexes. Zusätzlich finden in einem „Kontrollgebiet“ außerhalb dieses Bereichs Untersuchungen statt (Grenze des Gebiets: Dauerschallpegel von mindestens 50 dB (A)).
- Die Entlastung von Hochbetroffenen hat Priorität gegenüber weniger stark Betroffenen (Grenze des Gebiets: Dauerschallpegel von mindestens 60 dB (A)). Ebenso ist zu vermeiden, dass sich zusätzliche Belastungswirkungen bei bereits heute Hochbetroffenen ergeben, um Entlastungswirkungen bei geringer Belasteten zu erhalten. Die Zahl der Hochbetroffenen soll insgesamt möglichst gesenkt werden, und darf jedenfalls in Summe nicht ansteigen. Dies kann jeweils auch bedeuten, dass nicht die maximal mögliche Senkung der Indizes umgesetzt wird.

Geprüft wird auch, ob eine Maßnahme möglicherweise Auswirkungen hat, die eine Änderung des Lärmschutzbereichs erforderlich machen.

Die ursprünglichen Berechnungen des ExpASS betrachteten jeweils unterschiedlich den Tag (hier ist der Dauerschallpegel entscheidend für die Ermittlung des FFI) und die Nacht (hier fließen Einzelschallereignisse ein). Während das ExpASS noch drei Szenarien (diese enthalten Annahmen zur Anzahl der Flugbewegungen, dem Flottenmix sowie der Verteilung der Bewegungen auf die Routen) gerechnet hatte (eines mit den für 2015 erhobenen Werten, eines mit einer Bewegungszahl die 13% über 2015 lag und eines mit den in der Planfeststellung angenommenen 701.000 Bewegungen, die nach aktuellen Schätzungen frühestens 2035 relevant werden), konzentrierte sich die Konsultation auf das Szenario, das sich ergibt, wenn die im Jahr 2015 gezählten Flugbewegungen um 13% zunehmen (in etwa die derzeitige Situation).

Für das Szenario 2015+13% errechnete das Umwelt- und Nachbarschaftshaus (UNH) auf Hinweis aus der Konsultation zusätzlich die Anzahl der Hochbelästigten am Tag in einem Gebiet, das durch den Dauerschallpegel von 55 dB(A) abgegrenzt wird (das Kontrollgebiet beginnt bei 50 dB(A), das Indexgebiet bei 53 dB(A) und das Gebiet der Hochbetroffenen bei 60 dB(A)).

Außerdem legte das UNH auf Nachfrage aus der Konsultation Zahlen vor, um wie viele dB(A) sich der Dauerschallpegel für wie viele Menschen durch eine Verlagerung auf die Route V4 im Bereich



Darmstadt und Erzhausen ändern würde – und zwar in dem Gebiet, das durch eine der möglichen Varianten eine Belastung von 53 dB(A) und mehr erfahren würde.

In den öffentlichen Veranstaltungen wurde intensiv darüber diskutiert, ob man die Anzahl der durch eine Routenverlagerung neu bzw. zusätzlich Belasteten nicht anders werten müsse, als die Anzahl der Entlasteten. Der Fluglärmindex unterscheidet nicht, welche Personen einer Lärmbelastung ausgesetzt sind. Die Frage der Neubetroffenheit ist dennoch ein Prüfkriterium für die Bewertung einer Maßnahme.

In den Diskussionen im Rahmen der Konsultation wurden immer wieder auch lärmsensible Einrichtungen wie Schulen, Kindergärten, Krankenhäuser oder Pflegeeinrichtungen angesprochen. Diese wurden in der Abwägung nicht berücksichtigt, da eine Übersicht zeigt, dass in allen betrachteten Siedlungsgebieten auch entsprechende sensible Einrichtungen liegen.

Zudem wurde diskutiert, dass Kapazität und Wettbewerbsfähigkeit nicht wichtiger sein dürften als Lärmschutz. Dagegen verwiesen die Vertreter des FFR daraufhin, dass es sich bei ihrer Institution um einen freiwilligen Zusammenschluss handele, er nur im Konsens über das gesetzliche Maß hinausgehende Entlastungen umsetzen könne.

**mehr erfahren** (<https://konsultation.aktiver-schallschutz.de/konsultation-zu-amtix-kurz/bericht-zur-beteiligung-der-oeffentlichkeit/kriterien-der-bewertung/frankfurter-fluglaermindex-ffi/>)