



---

## Partner

Image not found or type unknown

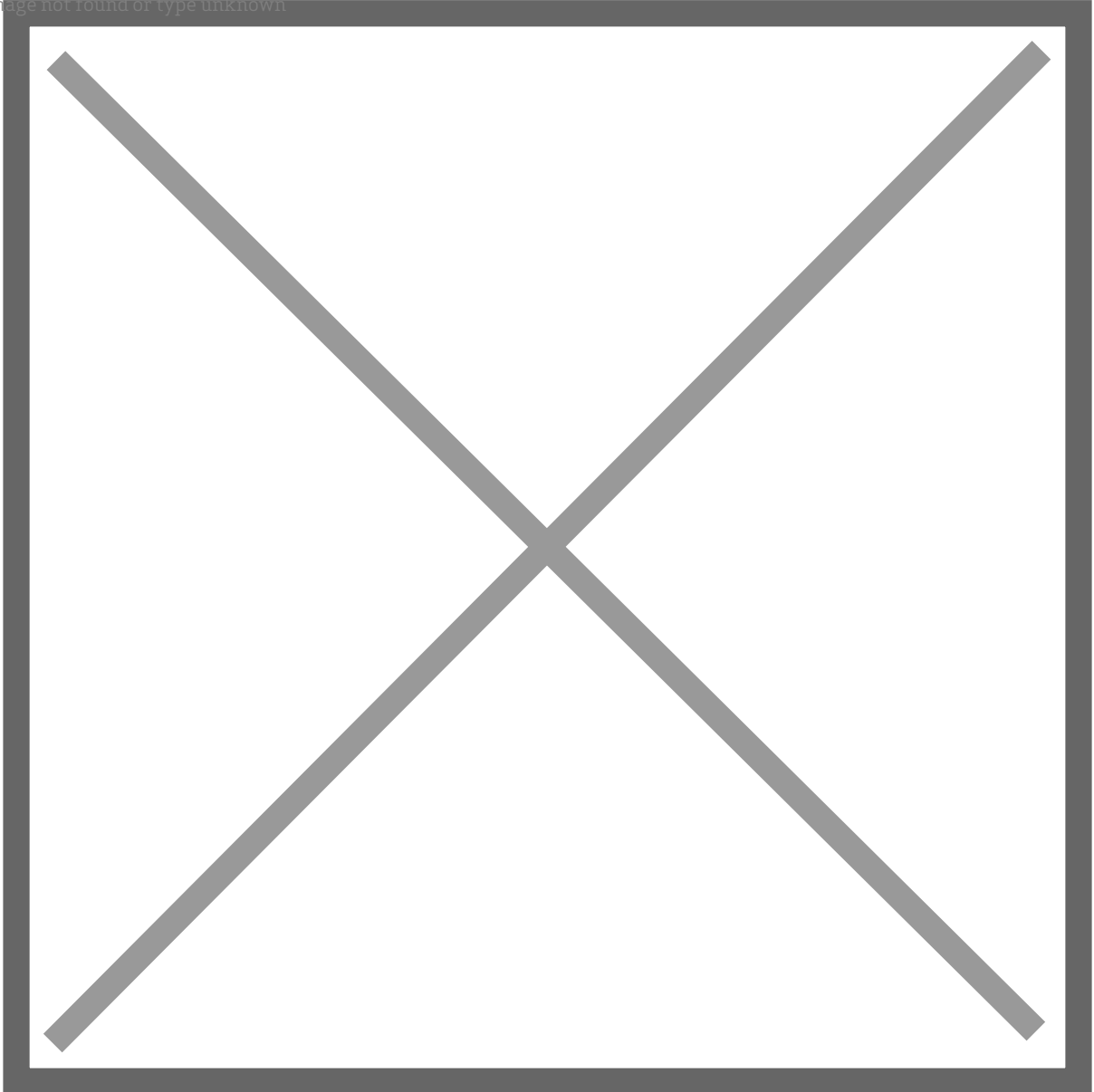
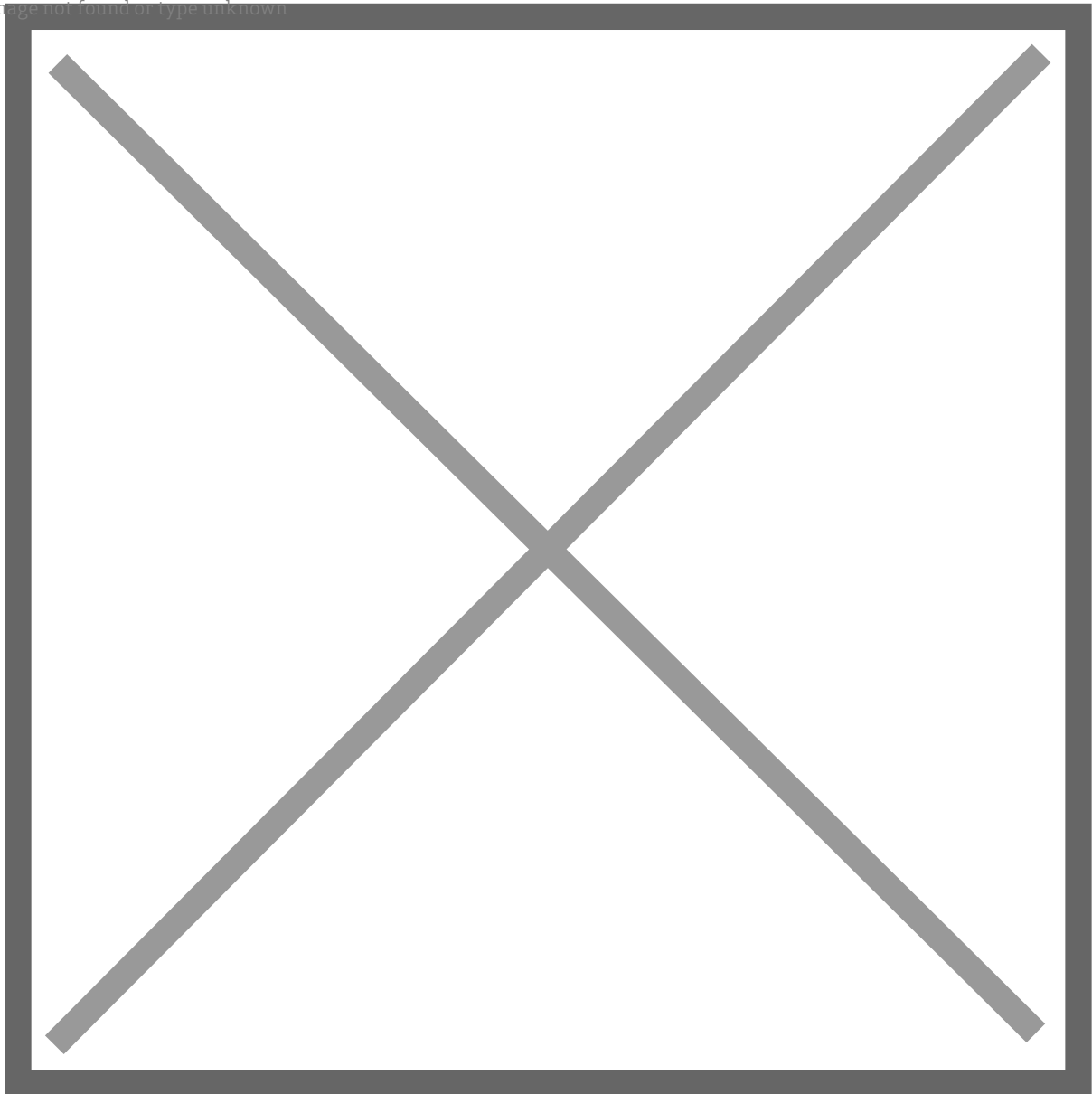




Image not found or type unknown



## Thematischer Fokus der Konsultation

*Im Fokus der Konsultation stand die angedachte Verlagerung der Flugroute AMTIX-kurz nach Norden, so die Vorgabe von FFR und FLK.*

In allen Gruppen und bei allen Veranstaltungen wurde jedoch deutlich: Eine Verlagerung von Routen und damit von Fluglärm – auch wenn sie in Summe zu einer deutlichen Reduzierung der Anzahl der Belästigten führt – ist nur akzeptabel, wenn vorher alle anderen Anstrengungen zur Verringerung von Fluglärm unternommen wurden. Dies umso mehr, da die absehbare Wachstumsperspektive des Flughafens zu einem Mehr an Fluglärm führen wird.

Das FFR wies darauf hin, dass es aufgrund der rechtlichen Situation nur freiwillige Maßnahmen im Konsens aller Akteure (also auch der Luftverkehrswirtschaft) empfehlen kann. Unter Beachtung Geschäftsstelle des Forum Flughafen & Region: - Gemeinnützige Umwelthaus GmbH - Rüsselsheimer Str. 100 - 65451 Kelsterbach

Tel. +49 6107 98868-0 - Fax. +49 6107 98868-19

dieser Bedingung haben FFR und FLK gemeinsam bereits eine Vielzahl von lärmreduzierenden Maßnahmen auf den Weg gebracht bzw. zur Prüfung vorgeschlagen (Verweis Maßnahmenprogramm).

---

## **Themen, die über die Verlagerung von AMTIX-kurz hinausgehen: Startverfahren, Ultrafeinstäube und Gesamtlärmbetrachtung**

Im Rahmen der Konsultation forderten viele Beteiligte eine Erweiterung des Fokus – um Startverfahren, um das Thema Klimaschutz, um mögliche Wertverluste von Immobilien, um Gesamtlärmbetrachtungen oder auch um Ultrafeinstäube. Auch wenn FFR und FLK die zentrale Bedeutung dieser Themen genauso sehen, lehnten sie den Einbezug dieser Themen in die Diskussion über eine mögliche Nordverschiebung der Flugroute AMTIX-kurz ab. Der Grund: Das sind grundsätzlich richtige und sinnvolle Debatten, die aber an anderer Stelle geführt werden. Sie sind für die konkrete Verlagerungsdiskussion nicht von Relevanz:

- Ein Startverfahren vorschreiben kann nur das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Dieses hat seine Vorgaben vor mehreren Jahren zurückgezogen. FFR und FLK können Empfehlungen aussprechen. Über das tatsächlich genutzte Startverfahren könnten nach aktueller Rechtslage gleichwohl Airline bzw. der Pilot frei entscheiden.
- Klimaschutz ist nicht zuletzt seit dem Pariser Abkommen ein zentrales Politikfeld. Und der zunehmende Luftverkehr droht Einsparungen in anderen Sektoren aufzuzehren. Allerdings unterscheiden sich die verschiedenen Routen nur unwesentlich im Hinblick auf Kerosinverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen (1 Tonne Kerosin bedeutet 3 Tonnen CO<sub>2</sub>). Da die Veränderungen aus Lärmgründen lediglich den Nahbereich um einen Flughafen betreffen, fallen die hier stattfindenden Veränderungen gegenüber der Gesamtflugstrecke kaum ins Gewicht.
- Flugverkehr führt im Nahbereich der Flughäfen zu Immissionen von Luftschadstoffen. Allerdings misst die FLK in diesem Nahbereich dem Lärmschutz eindeutig Priorität vor dem Schutz vor Schadstoffen bei. Hintergrund hierfür ist, dass durch die Verkürzung der Flugrouten im

Nahbereich eines Flughafens im Verhältnis zur Gesamtflugstrecke nur wenige Schadstoff-Emissionen vermieden werden können. Die bisherigen Untersuchungen von Luftschadstoffen im Nahbereich von Flughäfen haben zudem bisher keine Grenzwertüberschreitungen ergeben. Demgegenüber kann der Fluglärm zumindest im Nahbereich von Flughäfen gesundheitsbeeinträchtigende Wirkungen entfalten. Diese ebenfalls vom Umweltbundesamt getragene Einschätzung kann geändert werden, wenn sich eine neue Erkenntnislage ergeben sollte.

- Die Methodik, wie man unterschiedliche Lärmbelastungen addiert, ist noch nicht sehr ausgereift und mit großem Aufwand verbunden. Hierzu laufen momentan Forschungsvorhaben, z. B. beim Umweltbundesamt. Dazu kommt: Überall in der betreffenden Region gibt es Hintergrundbelastungen. Nicht nur in den möglicherweise zusätzlich belasteten Gebieten, sondern auch in den potenziell zu entlastenden Gebieten. Und aus der Lärmwirkungsforschung weiß man, dass Fluglärm – bei gleichem Lärmpegel - im Vergleich zu anderen Verkehrslärmarten besonders störend wirkt. Daher ergibt es dennoch Sinn, diesen gesondert zu betrachten.

[mehr erfahren](https://konsultation.aktiver-schallschutz.de/konsultation-zu-amtix-kurz/bericht-zur-beteiligung-der-oeffentlichkeit/thematischer-fokus-der-konsultation/startverfahren-ultrafeinstaeube-und-gesamtlarmbetrachtung/) (<https://konsultation.aktiver-schallschutz.de/konsultation-zu-amtix-kurz/bericht-zur-beteiligung-der-oeffentlichkeit/thematischer-fokus-der-konsultation/startverfahren-ultrafeinstaeube-und-gesamtlarmbetrachtung/>)