



Partner

Image not found or type unknown

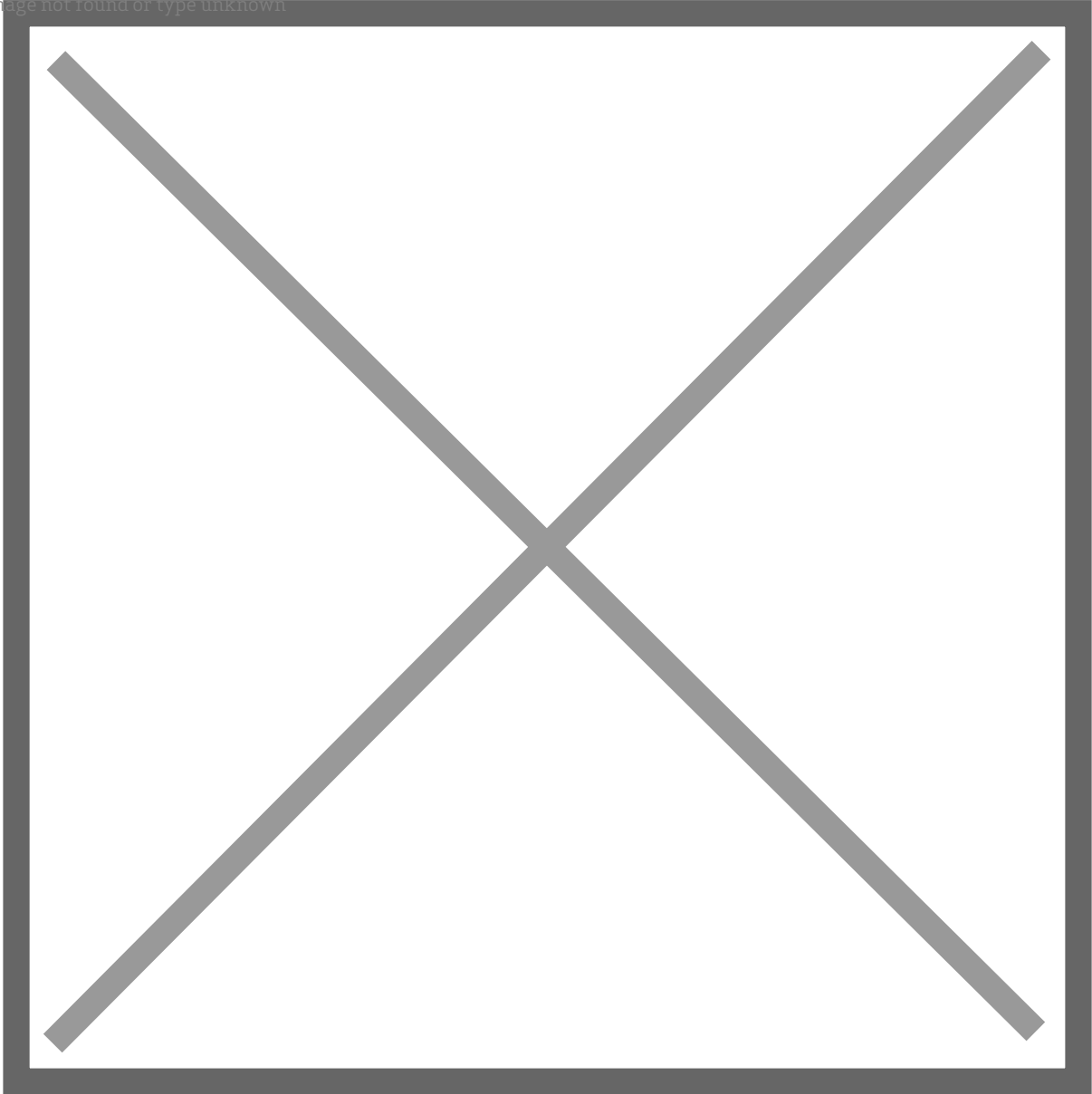
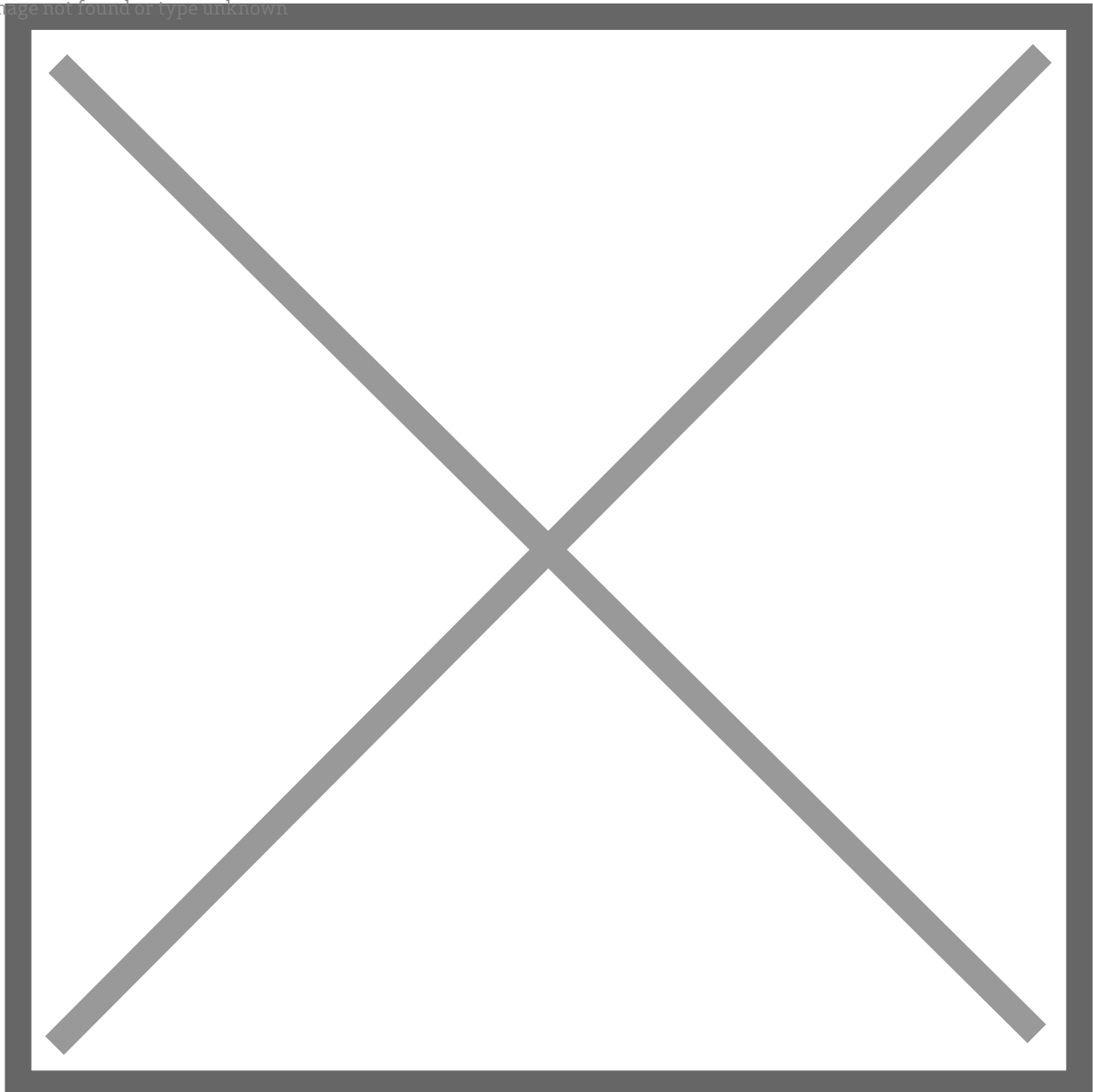




Image not found or type unknown



5.4. Konstruktion und Rahmenbedingungen der Varianten

= neu hinzugekommen

**Warum sind die Varianten, die mittig zwischen Erzhausen
und Darmstadt-Wixhausen hindurchgeführt werden,**

lärmetechnisch ungünstiger als die Variante 4?

Für den Bereich Darmstadt-Wixhausen und Erzhausen bedeutet jede über Variante 4 hinausgehende Nordverschiebung einen Gesamt-Anstieg der Zahl der Hochbelästigten (siehe zum Begriff Antworten in Kap. 5.1). Ursache hierfür ist, dass Darmstadt-Wixhausen bereits heute größtenteils im Indexgebiet liegt und sich das durch eine Nordverschiebung nicht wesentlich ändern würde – in Erzhausen aber eine deutliche Zunahme stattfände. Eine noch größere Entfernung zur neuen Route würde meist keine weitergehende Reduzierung der Hochbelästigten bewirken. In der Summe zeigt sich bei Variante 4 (Route über dem Norden von Darmstadt-Wixhausen) die geringste Zusatzbelastung: etwa 1.000 zusätzliche Personen weniger als bei den mittleren liegenden Variante 1 bis 3.

Der Grund dafür: Die Zahl der Hochbelästigten in Erzhausen steigt bei einer Nordverschiebung schnell an, von ca. 500 bei Variante 4 auf über 1.700 bei den mittleren Varianten (1–3). Gleichzeitig nimmt die Anzahl von hoch belästigten Wixhäuser Bürgern bei einer Verschiebung nach Norden nicht in gleichem Maße ab (Bei Variante 4 wären es 2.000 und bei den mittleren Varianten (1–3) etwa 1.900 Hochbelästigte. Eine Verbesserung um 100 Hochbelästigte in Darmstadt-Wixhausen stünde mithin einer Verschlechterung um 1.200 Hochbelästigte in Erzhausen gegenüber.^[1] Diese Bilanzierung beruht auf den Zahlen für den Tagindex und auf einer Zahl an Flugbewegungen, die um 13% höher liegt als 2015. Sowohl für eine deutlich höhere Anzahl an Flugbewegungen als auch für den Nachtindex sind die relativen Unterschiede zwischen den Varianten im Hinblick auf Wixhausen und Erzhausen vergleichbar. Dies gilt gleichermaßen für die Variante 5.



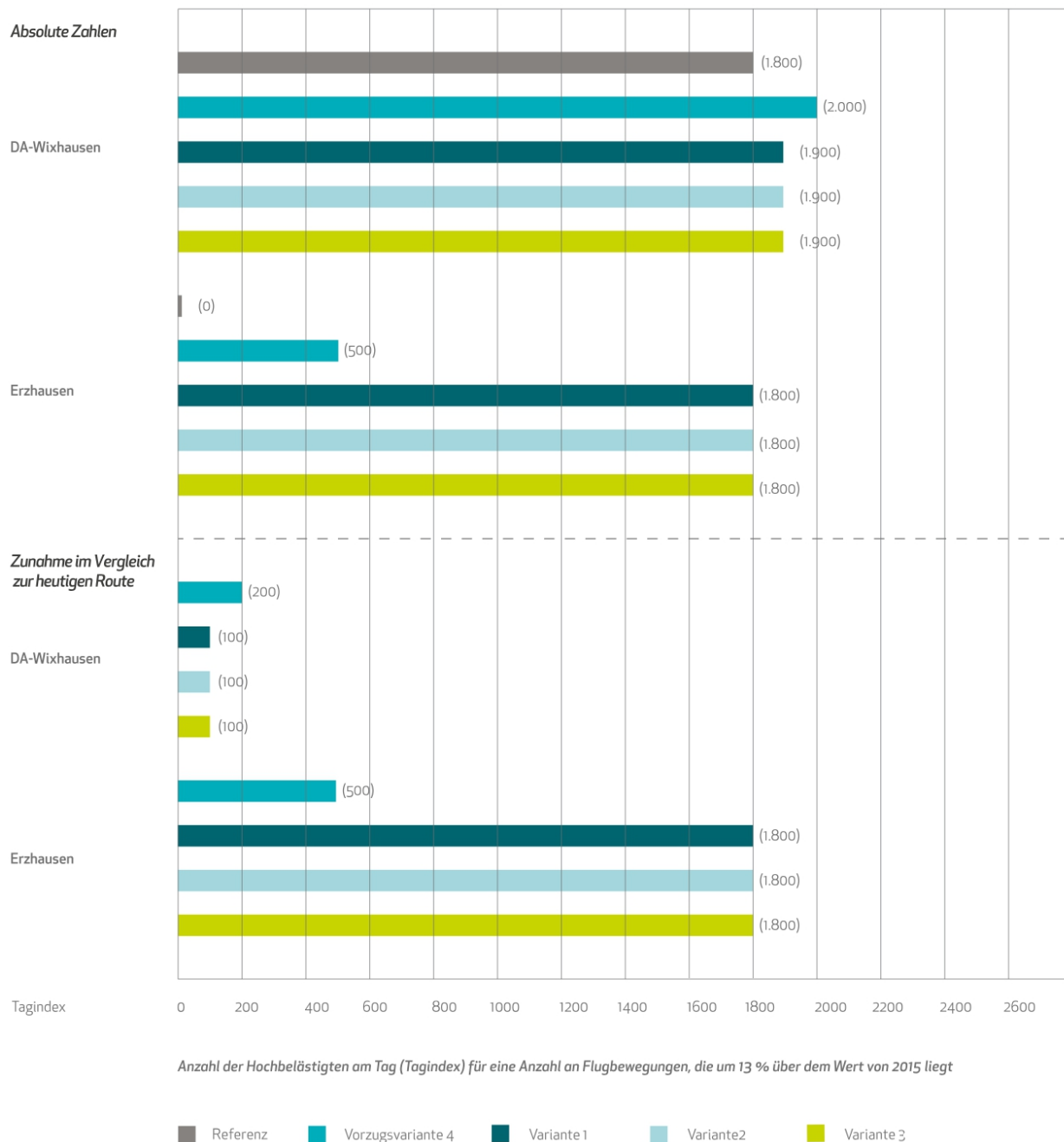
Konsultationsverfahren

Forum Flughafen und Region
Fluglärmkommission Frankfurt



https://konsultation.aktiver-schallschutz.de/media/hochbelaestigte_tag.svg

https://konsultation.aktiver-schallschutz.de/media/hochbelaestigte_tag.svg

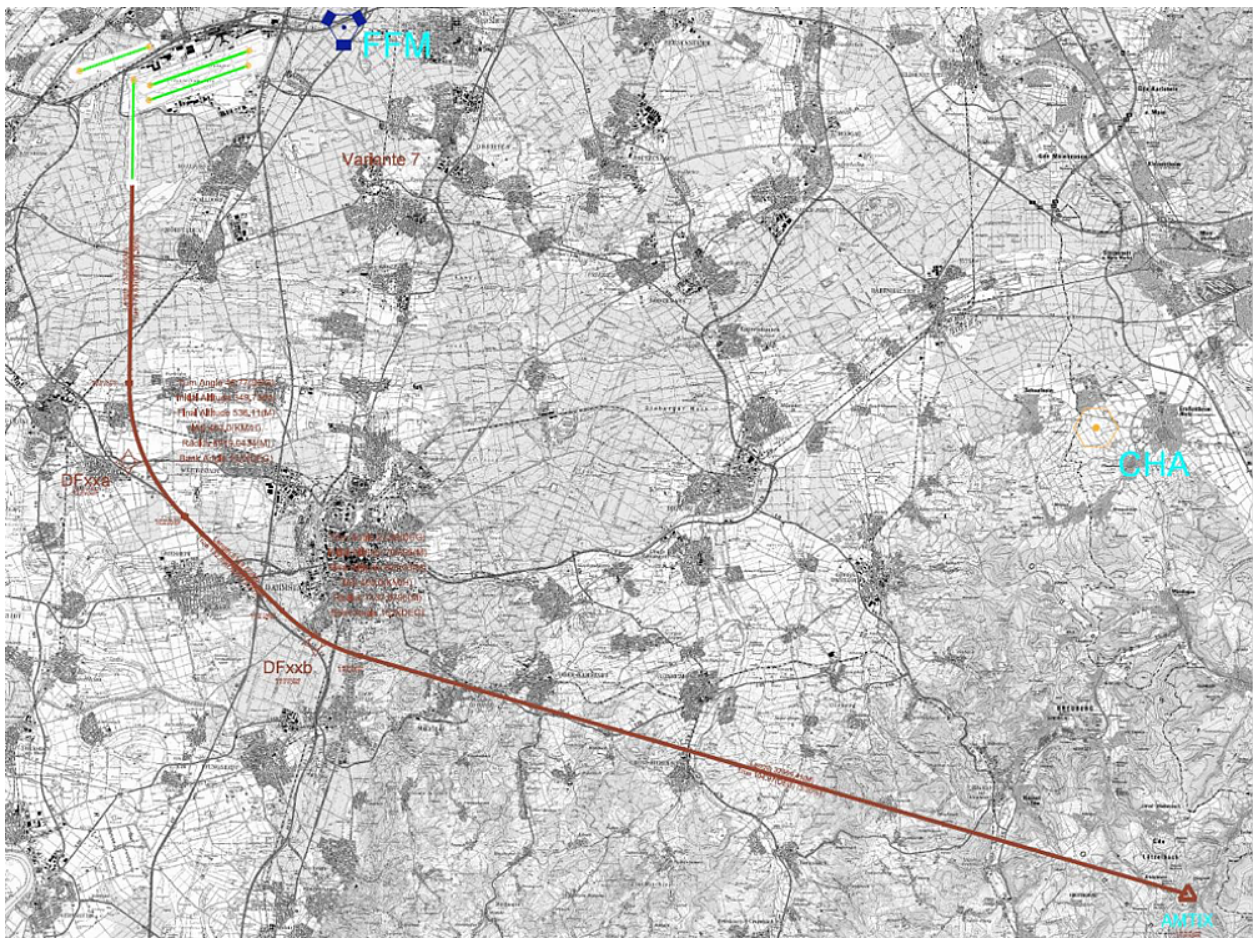


https://konsultation.aktiver-schallschutz.de/media/hochbelaestigte_tag_2.svg
https://konsultation.aktiver-schallschutz.de/media/hochbelaestigte_tag_2.svg

Kann man eine neue AMTIX-kurz auch dergestalt zwischen den Darmstädter Stadtteilen Wixhausen und Arheilgen konstruieren, dass sie in etwa den gleichen Abstand von beiden Stadtteilen hält?

Kann man eine neue AMTIX-kurz auch dergestalt konstruieren, dass sie erst zwei nautische Meilen weiter südlich nach Südosten abdreht?

Wenn man erst zwei nautische Meilen weiter südlich abdreht, ist eine nördliche Umfliegung von Darmstadt nicht mehr möglich (siehe Grafik unten). Stattdessen müsste Darmstadt dann im Süden umflogen werden – so wie bei AMTIX lang. Dies ist, wie bei der stärkeren Nutzung AMTIX lang, aus Kapazitätsgründen nicht möglich – denn auch hier müsste länger geradesaus geflogen werden. Auch hinsichtlich der Lärmwirkungen sind die gleichen negativen Lärmwirkungen im Bereich der Hochbetroffenen zu erwarten wie bei der stärkeren Nutzung AMTIX lang.



(https://konsultation.aktiver-schallschutz.de/media/amtix_konsultation_5.5.4.png)

Kann die Streckenführung zwischen Erzhausen und Darmstadt-Wixhausen dazu führen, dass Flugzeuge verstärkt „abkürzen“, dabei über den Westen und teilweisen Süden von Mörfelden fliegen und noch mehr Lärmbelastung

erzeugen?

Antworten in Kapitel 2 beschreiben, welche Abweichungen von der vorgegebenen Route heute stattfinden und wie damit umgegangen wird.

Im Probetrieb würde das Flugverhalten der Flugzeuge über etwa ein Jahr intensiv beobachtet, um genau solche Effekte rechtzeitig zu erkennen (siehe Antworten in Kapitel 6).

Ist bei den Kurven der Variante 4 nicht zu befürchten, dass die Spurtreue leidet?

Es ist richtig, dass in Kurven grundsätzlich weniger genau die Spur eingehalten werden kann. Deshalb wurden auch die Simulatorflüge durchgeführt. Diese haben für Variante 4 aber keine Probleme aufgezeigt. Wie genau sich die Praxis auswirken würde, würde aber im Probetrieb überprüft. Sollte sich hier Bedarf ergeben, Änderungen zu veranlassen, wird das im ExpASS besprochen.

Kann man eine Verlegung von AMTIX-kurz nicht mit dem Steilstartverfahren kombinieren?

Im konkreten Fall von AMTIX-kurz ist davon auszugehen, dass die Auswirkungen der Startverfahren im Vergleich zu anderen Strecken eher gering sein dürften. Denn bereits heute schränkt die Höhenvorgabe auf der Abflugroute die Flexibilität hinsichtlich der Startverfahren ein. Belastbare Informationen über mögliche Änderungen der Steig- und Geschwindigkeitsprofile bei der Nutzung der verlegten AMTIX-kurz-Route lassen sich letztlich erst im Probetrieb erheben. Die entsprechenden Untersuchungen sind Gegenstand des Monitorings.

Warum endet auf den veröffentlichten Kartendarstellungen das Tagindex-Gebiet für Variante 4 in kürzerer Entfernung von der Landebahn als bei der jetzigen Route, obwohl für Variante 4 eine Kurve geflogen werden muss und damit der realisierbare Steigwinkel niedriger sein müsste?

Die Berechnung nimmt immer das gleiche Steigverhalten an – Kurven werden dabei nicht in dem Sinne berücksichtigt, dass sie zu einem niedrigeren Steigverhalten führen. Deshalb enden die Konturen immer bei etwa der gleichen Gesamtflugstrecke. Dadurch erscheint das Gebiet bei einer Route mit Kurve kürzer.



Können Sie die maßstabsgerechten Korridore zu den Varianten auf einer Karte darstellen?

Der für AMTIX-kurz heute geltenden Korridor findet sich auf Seite 5 in der zum Download bereitstehenden Datei „Übersicht_Abflugspuren.pdf“ unter der Überschrift „Flugspuren“ auf der Seite [Zahlen / Daten / Fakten](#) (<https://konsultation.aktiver-schallschutz.de/konsultation-zu-amtix-kurz/daten-zahlen-fakten>). Bei den zukünftigen Varianten sind gleich breite Korridore – nur nach Norden verschoben – zu erwarten. Wie bei den Fragen unter Kap. 2 dargelegt, sagen die möglichen Korridore wenig über das tatsächliche Flugverhalten aus. Die Flugzeuge dürften theoretisch heute auch über die Darmstädter Innenstadt fliegen, de facto tun sie das praktisch nicht (siehe die Flugspuren).

Wie hoch ist die benötigte Mindestkapazität auf den betrachteten Routen bei welchen Abflugscenarien und wie hoch ist die realisierbare Kapazität auf der entsprechenden Route?

Für einzelne Routen lässt sich keine Mindest- oder Maximalkapazität angeben. Die Kapazität ergibt sich aus dem System der Routen und ihrer Nutzung.

Können die Varianten nicht so gelegt werden, dass sie nicht mehr genau über Roßdorf-Gundernhausen, sondern vielleicht einige hundert Meter seitlich, z.B. zwischen Gundernhausen und Groß-Zimmern fliegen und erst hinter Gundernhausen wieder auf die alte AMTIX-kurz-Route treffen?

Eine Verschiebung der Route in diesem Bereich erscheint nicht sinnvoll. Die Route würde dann entweder näher an Roßdorf oder Groß-Zimmern vorbei führen. Beide Gebiete sind jeweils dichter besiedelt als Gundernhausen. Es kann somit nicht von einer positiven Lärmwirkung ausgegangen werden.

Kann man vom Boden aus halbwegs genau feststellen, welche Routen die Flugzeuge genau fliegen?

Nein, dies ist selbst für erfahrene Beobachter kaum möglich. Belastbare Aussagen lassen sich nur über die radargestützte Flugspuren-Aufzeichnung treffen. Diese kann jederzeit online im Netz Geschäftsstelle des Forum Flughafen & Region: - Gemeinnützige Umwelthaus GmbH - Rüsselsheimer Str. 100 - 65451 Kelsterbach



Konsultationsverfahren

Forum Flughafen und Region
Fluglärmkommission Frankfurt

verfolgt werden (siehe unter inaa.umwelthaus.org (<http://inaa.umwelthaus.org>)).

[1] Dieses Verhältnis würde sich auch nur unwesentlich ändern, wenn die 70 zusätzlichen Hochbelästigten aus dem Neubaugebiet Wixhausen-Nord hinzukämen (siehe dazu Antworten unter 5.5).