

## ANLAGE II: Gruppe der politischen Akteure

Die Gruppe der politischen Akteure bestand aus jeweils zwei Vertretern und Vertreterinnen der folgenden Kommunen: Darmstadt, Erzhausen, Weiterstadt, Büttelborn, Mörfelden-Walldorf, Groß-Gerau, Egelsbach, Roßdorf, Messel und Groß-Zimmern sowie zusätzlich dem Ortsvorsteher von Darmstadt-Wixhausen. Eingeladen war jeweils der Bürgermeister / die Bürgermeisterin / die Umweltdezernentin sowie eine weitere sachkundige Person aus der Kommune.

Die Gruppe traf sich zwischen August und November 2018 viermal. Dazu kam ein Fach-Workshop mit von den Kommunen benannten Experten und Vertretern des Expertengremiums Aktiver Schallschutz sowie ein Besuch der Deutschen Flugsicherung auf dem Tower am Frankfurter Flughafen. Die Sitzungen und der Workshop wurden jeweils dokumentiert, die Dokumentationen und die gezeigten Präsentationen finden sich im Internet unter [www.konsultation.akiver-schallschutz.de/termine](http://www.konsultation.akiver-schallschutz.de/termine).

Die Gruppe verzichtete auf die Erarbeitung gemeinsamer Positionen. Die einzelnen Kommunen haben aber die Möglichkeit, eigene Positionen zur Frage einer Verlegung der Flugroute AMTIX-kurz abzugeben.

Hauptanliegen der Mitglieder der Gruppe waren ein besseres Verständnis der möglicherweise zu erwartenden zusätzlichen Belästigungen sowie die Möglichkeit, die Verminderung der Belastung durch andere Varianten, durch Streuung und Rotation oder vor allem durch lärmärmere Flugzeuge und Startverfahren zu erreichen. Dazu kamen Prüfaufträge (neue Varianten) sowie der Hinweis darauf, weitere Kriterien für die Beurteilung der Varianten hinzuzuziehen.



Neben Verlauf und Bewertung von Varianten diskutierte die Gruppe insbesondere über die Themen Streuung und Startverfahren. Im Hinblick auf die Möglichkeit einer Streuung und die Fliegbarkeit der Variante 5 zeigte sich die Gruppe gegenüber der Argumentation des Expertengremiums Aktiver Schallschutz zum Teil skeptisch. Aus der Gruppe heraus wurde dann aber eine alternative Variante 5a eingebracht, die möglicherweise eher fliegbar ist.

Am Ende des Prozesses gaben die Mitglieder an, dass man einbezogen worden sei, dass viele Fragen beantwortet worden seien, dass neue Varianten aufgenommen worden seien und vor allem auch, dass man sich in einem konstruktiven und sachlichen Gespräch befunden habe. Die Zeit für die Konsultation sei gut investiert gewesen.

Kritisch wurde von Teilen der Gruppe hervorgehoben, dass sich im Vergleich zu der Situation vor der Konsultation wenig verändert habe. Themen wie Ultrafeinstäube seien nicht behandelt worden, und bezüglich der Streuung habe man die Position der DFS und des ExpASS nicht aufweichen können. Die Prämissen seien gesetzt gewesen, der Spielraum der Beteiligung sei eng. Der Fokus sei auf der Verlagerung von Lärm geblieben.

## Überblick über bislang abgegebene Stellungnahmen von Kommunen

Derzeit liegen Stellungnahmen aus Darmstadt, Erzhausen, Egelsbach, Messel und Büttelborn sowie ein eigenes Votum aus Darmstadt-Wixhausen vor. Außerdem hat die Stadt Weiterstadt im Vorgriff auf ein ausführlicheres Votum eine Variantenempfehlung abgegeben. Weitere bzw. aktualisierte Stellungnahmen gehen möglicherweise ein, wenn die aktualisierten Berechnungsergebnisse zu den jeweiligen Lärmbelastungen vorliegen.

Grundsätzlich begrüßen die Kommunen die Durchführung einer Konsultation.

Die Kommunen stellen fest, dass sie sich in der Konsultation ein nachvollziehbares Bild davon machen konnten, wie die Empfehlung des ExpASS zustande gekommen ist. Die vom FFR angewendeten Bewertungskriterien und –ergebnisse seien nachvollziehbar dargelegt worden. Während Darmstadt die Bewertungskriterien auch für passend hält, sehen andere Kommunen das differenzierter. Darmstadt-Wixhausen lehnt den Frankfurter Fluglärmindex explizit als ungeeignet ab.

Den Forderungen nach einer Bereitstellung von Daten, nach Prüfung offener Fragen und nach Betrachtung weiterer Varianten sei ihrer Meinung nach in hohem Maße nachgekommen worden. Die Menge der Informationen war allerdings, so die Kommunen Erzhausen, Egelsbach und Messel, für Nichtfachleute in der zur Verfügung stehenden Zeit kaum zu bewältigen. Die Streuungsvarianten hätten, so Darmstadt-Wixhausen, differenzierter betrachtet werden sollen.

Im Gegensatz zu Darmstadt, Büttelborn und Weiterstadt sehen Erzhausen, Messel, Egelsbach und Darmstadt-Wixhausen das Konsultationsverfahren trotzdem sehr kritisch. Man hätte nicht nur über einzelne Routen-Varianten und ihre Lärmwirkungen, sondern auch Streuungsvarianten und lärmärmere Startverfahren diskutieren sollen – hier liegen nach Meinung der drei Kommunen Lösungsansätze. Darüber hinaus habe eine ausführliche Behandlung von Themen wie Schadstoffemissionen und Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung aus Sicht von Erzhausen, Egelsbach und Messel in der Konsultation gefehlt.

Darmstadt, Büttelborn und Weiterstadt empfehlen eine Verschiebung der Abflugroute AMTIX-kurz. Während die Stadt Darmstadt die Variante 2 empfiehlt, sprechen sich Büttelborn und Weiterstadt für die Variante 5neu aus. Da diese noch hinsichtlich ihrer flugtechnischen Machbarkeit zu untersuchen ist, spricht sich Büttelborn hilfsweise ebenfalls für Variante 2 aus. Im Gegensatz dazu sprechen sich Egelsbach, Erzhausen, Messel und Darmstadt-Wixhausen generell gegen eine Verschiebung der Flugroute aus.

Darmstadt und Büttelborn sehen durch das geplante Monitoringkonzept die maßgeblichen Aspekte abgedeckt. Egelsbach sieht einen objektiven Vergleich der Lärmbelastung Vorher-Nachher mangels ausreichender Messungen als nicht möglich.

## Abgegebene Stellungnahmen von Kommunen

### Darmstadt-Wixhausen

- *Konnten Sie sich in der Konsultation ein **nachvollziehbares Bild** davon machen, wie die **Empfehlung von ExpASS** zustande gekommen ist?*

An diesem Punkt muss zwischen einer Nachvollziehbarkeit der Prämissen und einer Nachvollziehbarkeit des Vorgehens auf Basis dieser Prämissen unterschieden werden.

Betreffs der Prämissen ist zunächst grundsätzlich zu nennen, dass es aus Wixhäuser Sicht sinnvoller wäre Kreativität und Engagement in die Konstruktion und Optimierung von Streuungsvarianten zu investieren, anstatt in die Bündelung von Flugrouten. Das erscheint auch mit Blick auf die – im Prozess leider nur gestreifte – Frage der Luftschadstoffe sinnvoll.

Es ist in diesem Zusammenhang zu konstatieren, dass eine reine Verschiebung gebündelter Routen kein Fortschritt auf dem gesetzlich verankerten Weg zu einer Verhinderung und Vermeidung von Fluglärm darstellt. Das Erfordernis, die Bevölkerung vor Gefahren, erheblichen gesundheitlichen Nachteilen und Belästigungen zu schützen bezieht sich auf alle Bürgerinnen und Bürger. Minderheiten gebündelt und gezielt stärker zu belasten widerspricht diesem Grundsatz.

Zudem erscheint der Frankfurter Fluglärmindex als hauptsächliche Bezugsgröße für die Bewertung von Routenvarianten als wenig geeignet. Eine eingehende Kritik erfolgt weiter unten.

Akzeptiert man hingegen diese Prämissen, dann konnte ein weitgehend nachvollziehbares Bild gezeichnet werden.

- *Ist den Forderungen nach einer **Bereitstellung von Daten, nach Prüfung offener Fragen und nach Betrachtung weiterer Varianten in ausreichendem Maße nachgekommen worden? Falls nein, welche **zusätzlichen Betrachtungen** sollten im Nachgang der Gruppenphase noch erfolgen?***

Es ist positiv, dass Indexberechnungen auf Grundlage unterschiedlicher Dauerschallpegel (bspw. 50, 53 und 55 dB(A)) und die Berechnung abweichender Routenvorschläge angefragt werden konnten.

Insbesondere bei den Streuungsvarianten gibt es aber noch Optimierungspotenzial. So führt die berechnete Variante einer 3-Routen Streuung etwa direkt über Klein-Gerau. Dies führt dort zu hohen Belastungen im Pegelbereich von 57 bis 60 dB(A). Es besteht aber die Möglichkeit, die Route weiter nordöstlich von Klein-Gerau zu führen. Dies sollte in Absprache bspw. mit Herrn Ollier weiter untersucht werden.

Die Frage, warum zusätzliche Routen ein nicht akzeptables Sicherheitsrisiko darstellen wurde nicht überzeugend beantwortet.

Wie angekündigt sollte im Jahr 2019 die Ultrafeinstaubbelastung einer intensiven Prüfung (auch unter Einbeziehung der Expertise bspw. von Herrn Prof. Geissel) unterzogen werden. Erste Erkenntnisse sollten möglichst rasch ihren Eingang in die Diskussion finden.

- *Sind die vom FFR angewendeten **Bewertungskriterien** und – **ergebnisse nachvollziehbar** dargelegt worden und empfinden Sie die Kriterien als **objektiv**? Sollten zusätzliche Bewertungskriterien überprüft werden?*

Die Nachvollziehbarkeit der Ergebnisse leidet zuerst darunter, dass kein Abgleich zwischen Messungen und Modelle stattgefunden hat. Viele Parameter der Lärmberechnungen (Mindesthöhe bei Egelsbach, zusätzliche Kurven, usw.) sind generisch und passen ggf. nicht zu den Gegebenheiten vor Ort. Auch die Lärmemissionsmodelle können von der Realität abweichen, wie die Aktualisierung der Lärmschutzbereiche zeigt. Abweichungen von mehreren Dezibel sind durchaus möglich. Die absoluten Pegel spielen außerdem eine entscheidende Rolle, denn die Entscheidung zwischen V1 und V4 fällt abhängig von dem gewählten Mindestpegel (50, 53, oder 55dB) anders aus. Die 60 dB-Grenze wurde ebenfalls verwendet, um eine Verschiebung auf AMTIX-Lang abzulehnen. Ohne genaueren Bezug auf die Realität sind aber die Kriterien der FLK nicht anwendbar, deshalb ist es erforderlich, nach dem Abgleich zwischen Messwerte und Modelle die Bewertungskriterien neu zu rechnen und die Ergebnisse im Rahmen der Konsultation zu besprechen.

Der Frankfurter Fluglärmindex erscheint als maßgebliches Entscheidungskriterium ungeeignet.

Zunächst erschwert er dem Laien das Verständnis der sowieso komplizierten Fluglärmproblematik erheblich. Anstatt die tatsächliche Betroffenheit klarer herauszuarbeiten und vergleichbar zu machen, verstellt der Index den Blick auf die tatsächlichen Auswirkungen.

Beispielsweise zeigen die detaillierten Berechnungen zur Variante 4, dass in Wixhausen 4000 Bürgerinnen und Bürger zukünftig mehr Fluglärm abbekommen. Teilweise reicht die Mehrbelastung bis zu vier dB(A). Am Nordrand von Wixhausen werden nach Variante 4 zukünftig Dauerschallbelastungen deutlich über 55 dB(A) zu erwarten sein. Diese enorme Mehrbelastung eines Großteils des Ortes wird dann lapidar als ein Anstieg des Tagindexwertes um 0,2 Punkte zusammengefasst – von 2,0 auf 2,2.

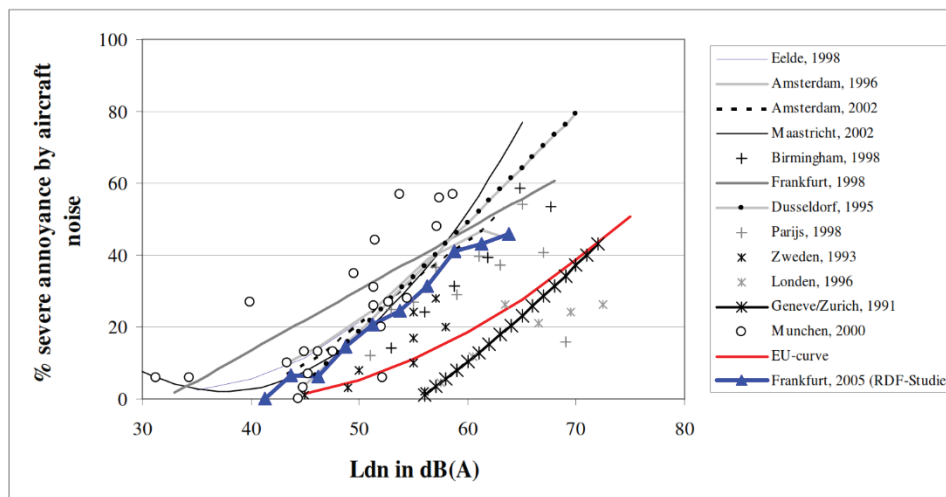
Offensichtlich ist der Index zu flach, um einen Anstieg der dB(A) Werte adäquat abzubilden. Für eine sinnvolle Differenzierung wäre es deshalb notwendig, mindestens das Kontrollgebiet (50dB(A)) und das Gebiet mit 55 dB(A) stärker in den Blick zu nehmen. Für eine stärkere Gewichtung des Gebiets mit 55 dB(A) spricht auch die Tatsache, dass die BAF im Gutachten zur Festlegung von Flugverfahren für BER vom 26.01.2012 die Unzumutbarkeitsschwelle bei 55 dB gesetzt hat. (Siehe:

[https://www.baf.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Publikationen\\_BAF/BAF\\_Abwaegungsvermerk\\_BER.pdf? blob=publicationFile&v=3](https://www.baf.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Publikationen_BAF/BAF_Abwaegungsvermerk_BER.pdf?blob=publicationFile&v=3))

Darüber hinaus ist auch die sonstige Systematik des Frankfurter Fluglärmindex durchaus umstritten.

So sieht die gewählte Methode vor, dass direkt aus dem Dauerschallpegel die Anzahl der Hochbelasteten abgeleitet wird. Dabei werden viele Parameter außer Acht gelassen: Beispielsweise wird die Höhe und Dichte der Bauweise und die daraus resultierenden Reflektionen ignoriert. Die Struktur der Wohnhäuser (Anzahl Fassaden, die zur Lärmquelle zeigen, Güte der Schalldämmung usw.) wird ebenfalls ignoriert. So wird nicht adäquat dargestellt, welche Belastung tatsächlich am Ohr des Belasteten ankommt.

Durch diese Vereinfachungen ist eine große Unsicherheit auf die Belästigungskurve zu erwarten. So ist es nicht erstaunlich, dass europäische Belästigungsstudien sehr unterschiedliche Ergebnisse geliefert haben (Quelle: RDF-Studie). Für ein Leq-Pegel von 53dB variiert zum Beispiel der Anteil Hochbelastigte von 5% bis 60%. Es besteht durchaus die Möglichkeit, dass andere Kennzahlen (z.B. NAT50) die Belastung besser widerspiegeln als der Dauerschallpegel, und dass die erwartete Entlastung aufgrund der Vereinfachungen und Unsicherheiten in den Belästigungsmodellen kleiner ausfällt als gedacht.



Quelle: van Kempen, und van Kamp (2005, S. 25, Fig 3b; ergänzt um Daten der RDF-Studie). Die aus dem Original stammende niederländische Schreibweise der in der Legende aufgeführten Orte wurde hier beibehalten.

Abbildung 2-2: Belästigung durch Fluglärm im internationalen Vergleich

Die verwendeten Kriterien berücksichtigen zudem lediglich die Anzahl der Hochbelastigten oder die Anzahl der Aufwachreaktionen. Weitere gesundheitliche Auswirkungen, wie zum Beispiel die Erhöhung des Bluthochdruckes, des Schlaganfallrisikos oder die erhöhte Medikamentenverschreibung werden ignoriert.

Bei den durch Fluglärm Belästigten und hoch Belästigten handelt es sich überall nicht nur um gesunde Erwachsene, sondern auch um Kinder, kranke und alte Menschen, die eines erhöhten Schutzes bedürfen.

Die Entscheidungskriterien ignorieren darüber hinaus schutzbedürftige Einrichtungen. Betroffenenzahlen zu diesen Einrichtungen wurden zwar separat angegeben, ohne dass jedoch klar wird, wie sich diese Zahlen auf die Entscheidung auswirken. Unter anderem ist hervorzuheben, dass die Zahl der schutzbedürftigen Personen, die mit 55 dB oder mehr

belastet werden, bei der empfohlenen Variante 4 um 37% steigt (Quelle: Folien zum 3. Treffen der politischen Gruppe).

- ***Sollte aus Ihrer Sicht eine Verschiebung der Abflugroute AMTIX-kurz erfolgen? Welche Variante würden Sie empfehlen?***

Besser geeignet und vor allem gerechter als eine Verschiebung der Flugroute AMTIX-kurz wäre eine Streuung der Flugrouten. Dass die jetzt geplante Nordverschiebung (Variante 4) direkt über die Dächer des Stadtteils Wixhausen weder gerecht ist, noch das größte Entlastungspotenzial hat, zeigt sich mit Blick auf die Hochbelastigten die mit 55 dB(A) belastet sind, besonders deutlich. Sie ist deshalb abzulehnen.

- ***Sind die aus Ihrer Sicht wichtigsten Aspekte im Monitoringkonzept eines möglichen Probetriebs aufgegriffen? Falls nein, welche zusätzlichen Aspekte sollten untersucht werden?***

Besonders wichtig wäre es zu untersuchen, wie hoch die Belastung durch die ggfs. verschobene Flugroute tatsächlich ist, ob ggfs. Personen mit über 60 dB(A) belastet werden. Daneben sollten jedoch auch Prognosen unternommen werden, wie sich die Belastung bei einem Anstieg der Flugbewegungen entwickelt. Auch diese Prognosen sollten als Material für die Entscheidungsfindung herangezogen werden. So erscheint es wenig sinnvoll, eine Flugroute so zu verlegen, dass Menschen bereits mit 58 oder 59 dB(A) real belastet werden, wenn abzusehen ist, dass damit auch die 60 dB(A) kurzfristig überschritten wird – was nach den Kriterien ja zu einem Ausschluss dieser Route führen würde.



Egelsbach, Erzhausen, Messel

## **Gemeinsame Positionierung zur möglichen Verlegung der Startroute „AMTIX kurz“ nach Abschluss des Konsultationsverfahrens**

der Gemeinden Egelsbach, Erzhausen und Messel

Im Januar 2018 wurde durch das „Forum Flughafen und Region“ (FFR) das Maßnahmenpaket „Aktiver Schallschutz“ öffentlich vorgestellt. Das Maßnahmenpaket besteht aus 17 Einzelmaßnahmen, von denen 14 unstrittig aktiv zur Fluglärmreduzierung beitragen. In drei Fällen jedoch wird der Lärm nicht reduziert, sondern durch Verlegung von Flugrouten lediglich verlagert, d.h. es handelt sich bei diesen nicht um aktive Schallschutzmaßnahmen im eigentlichen Sinne. Diese drei – ihrer Natur nach strittigen – Maßnahmen sollen gemäß Beschluss der Frankfurter Fluglärmkommission in sogenannten „Konsultationsverfahren“ behandelt werden, deren erstes für die angedachte Verlegung der Startroute „AMTIX kurz“ nun abgeschlossen wurde.

Fachlicher Ausgangspunkt des Konsultationsverfahrens waren fünf neu konzipierte Startvarianten für die Abflugroute „AMTIX kurz“, von denen eine (die sog. „Variante 4“) vom FFR für die Umsetzung empfohlen wurde. Im Zuge der Konsultation kamen neue Vorschläge hinzu (Varianten 6 und 7), die Varianten 4 und 5 wurden durch kleinere Modifikationen ergänzt.

Den Beschluss, dieses Konsultationsverfahren durchzuführen, haben wir nachdrücklich begrüßt, da es eine Beteiligung der betroffenen Kommunen vorsieht und damit die Möglichkeit zu einem regionalen Kompromiss öffnet. Als positiv ist zu bewerten, dass die Entscheidungsfindung des FFR, die Variante 4 vorzuschlagen, sehr detailliert und umfänglich erläutert wurde. Auch die Bewertungskriterien und – ergebnisse wurden in den meisten Fällen transparent erläutert. Der Bitte nach weiteren Informationen wurde in vielen Fällen nachgekommen. Die Menge der Informationen war allerdings für Nichtfachleute in der zur Verfügung stehenden Zeit kaum zu bewältigen.

Wir plädieren auch nach Abschluss des Verfahrens dafür, dass dies ein Ansatz ist, der weiterverfolgt werden muss. Im Ergebnis sehen wir das nun beendete „AMTIX kurz“-Konsultationsverfahren jedoch sehr kritisch, unter anderem aus folgenden Gründen:

1.) Die Erläuterungen für die Entscheidung zur Variante 4 waren sehr umfangreich, gleichzeitig war aber der Diskussionsrahmen viel zu eng gesteckt. Faktisch konnten lediglich einzelne Starttrouten-Varianten debattiert und verglichen werden. Dabei wurde immer wieder vom Ergebnis aus argumentiert, d.h. es wurde erläutert, warum andere Varianten nicht umsetzbar seien und Variante 4 die einzig sinnvolle Lösung sei. Die Analyse selbst einfachster Variantenkombinationen (z.B. monatlicher Wechsel zwischen zwei Varianten) wurde nicht zugelassen. Ebenso wurden steilere Startverfahren nicht zum Gegenstand gemacht, obwohl dadurch ein erheblich anderes Lärmbild für alle diskutierten Varianten entstehen würde. Ebenfalls außer Betracht gelassen wurde der gegenüber der Status Quo-Route erhöhte Schadstoffausstoß durch fast alle neu diskutierten Varianten.

Kompromissvorschläge scheiterten an diesem eng gesteckten Rahmen, bevor sie überhaupt ausführlich diskutiert werden konnten.

2.) Es wurden offenbar nicht alle betroffenen Kommunen in gleichem Maße einbezogen. Nach Beendigung der Konsultation hat sich der Magistrat der Stadt Darmstadt öffentlich für die Umsetzung der „Variante 2“ ausgesprochen. Diese Variante würde zu erheblichen Neubelastungen in Erzhausen, Egelsbach, Messel, Dieburg und Groß-Zimmern führen. Die Gemeinden Egelsbach, Messel und Groß-Zimmern waren jedoch in der Konsultation nur am Rande beteiligt (in der Politikergruppe, nicht aber in der Bürgergruppe), die Stadt Dieburg war überhaupt nicht vertreten.

3.) Ebenfalls thematisch nicht zugelassen war die Fragestellung, in welcher Weise die betrachteten Starttrouten die Entwicklungsfähigkeit der betroffenen Kommunen beeinflussen. Dies ist bedeutsam, denn im Vorfeld wurde sowohl durch den Darmstädter Oberbürgermeister als auch durch den Weiterstädter Bürgermeister öffentlich geäußert, dass durch eine AMTIX kurz-Verlegung und die resultierende Verschiebung der Siedlungsbeschränkungen neue Entwicklungsmöglichkeiten für ihre Kommunen entstünden. Die Möglichkeit, im Rahmen der Konsultation nach Lösungen zu suchen, die die Entwicklung aller beteiligten Kommunen bzw. der gesamten Region im Auge hat, war nicht gegeben.

4.) Der Wunsch Egelsbachs und weiterer Kommunen nach einer begleitenden Lärmmessung vor, während und nach dem Probetrieb der neuen AMTIX kurz Variante wurde auf Grund von beschränkter Verfügbarkeit von mobilen Messstationen, derzeit drei, zurückgewiesen. Ein objektiver Vergleich der Lärmbelastung ist hiermit aus unserer Sicht nicht mehr gegeben.

Wir, die unterzeichnenden Kommunen, kommen nach Ende des Konsultationsverfahrens zu folgendem Ergebnis:

1.) Bezüglich der Routenverschiebung präferieren wir eine Nutzung von zwei oder mehr Varianten im monatlichen Wechsel, so dass längere Lärmpausen entstehen. Dadurch wird eine gerechtere Verteilung des Lärms in der Region möglich und aufgrund der flächenhaften Lärmverteilung würde ein Großteil der heute bestehenden Siedlungsbeschränkungen wegfallen und neue Siedlungsbeschränkungen vermieden werden. Kapazitätseinbußen am Frankfurter Flughafen entstünden bei einem solchen Ansatz nicht. Die Aussage der Deutschen Flugsicherung, dass es nicht möglich sei, auch nur eine einzige zusätzliche Starttroute einzurichten, ist für uns nicht plausibel.

2.) Noch in diesem Jahr 2019 startet das FFR eine Analyse, in der die Auswirkung eines steileren Startverfahrens untersucht wird. Steilere Starts würden das Lärmbild für alle in der Konsultation behandelten Starttrouten verändern, auch der Vergleich zwischen den Starttrouten würde anders aussehen. Es ist unseres Erachtens ein Fehler, einen Vergleich anzustellen auf Basis des aktuellen Startverfahrens, dessen Zukunft fraglich ist. Wir regen an, das Ergebnis der Untersuchung abzuwarten und in die Entscheidung mit einzubeziehen.

3.) Die Varianten 1 bis 5 führen zu Neubelastungen in erheblichem Umfang. Eine reine Verschiebung aller Flüge von der bisherigen Route auf eine der Varianten halten wir für unzumutbar, mit den Zielen eines „aktiven Schallschutzes“ nicht vereinbar und lehnen dies deshalb entschieden ab.

4.) Neben Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm hat die Fluglärmkommission den gesetzlichen Auftrag, die Schadstoffemissionen der Flugzeuge bei ihren Beratungen zu betrachten. Dass die Varianten 1 bis 6 aufgrund der zusätzlichen Kurven zu einem gegenüber dem Status Quo erhöhten



Schadstoffausstoß führen, ist unmittelbar klar. Eine Begutachtung dieser möglicherweise entscheidungsrelevanten Schadstoffzunahme wurde jedoch nicht durchgeführt. Eine Entscheidung ohne eine solche Untersuchung halten wir für ungenügend substantiiert.

5.) Mit Verwunderung haben wir zur Kenntnis genommen, dass die Nähe der Varianten 1-3 und 5 zum Flugverkehr des Verkehrslandeplatzes Egelsbach unter Sicherheitsaspekten keinerlei Rolle gespielt hat.

Wir halten den Ansatz, die betroffenen Kommunen in einem Beteiligungsverfahren anzuhören, für grundsätzlich richtig und gut. Allerdings sollte dies nicht nur zur Rechtfertigung einer vorher bereits festgelegten Entscheidung dienen, sondern eine offenere und thematisch breitere Debatte unter fairen Rahmenbedingungen ermöglichen, wie sie auch in der „Resolution zum Fluglärmenschutz“ zahlreicher Kommunen des Rhein-Main-Gebiets am 25.09.2018 gefordert wurde. Eine reine Umverteilung der Lasten kann nicht die Lösung für die Lärmproblematik sein.

Alle vorgeschlagenen Varianten belasten einseitig die unterzeichnenden Kommunen, die durch den Pendlerverkehr (z.B. Autobahnen, Bundesstraßen, Bahnstrecke) auch aus Darmstadt, den Gegenanflug des Flughafens Frankfurt, den Verkehrslandeplatz in Egelsbach sowie die zukünftige ICE-Schnellstrecke bereits über die Maßen belastet sind. Neueste Erkenntnisse über die Auswirkung von Verkehrslärm auf die Bevölkerung im Rhein-Main-Gebiet in Form der NORAH-Studie wurden nicht berücksichtigt.

Deswegen sprechen wir uns für eine faire Verteilung aus. Bevor hier keine bessere Lösung gefunden ist, sollte die Flugroute gar nicht verlegt werden.

Für den Gemeindevorstand der Gemeinde Egelsbach: Tobias Wilbrand, Bürgermeister

Für den Gemeindevorstand der Gemeinde Erzhausen: Claudia Lange, Bürgermeisterin

Für den Gemeindevorstand der Gemeinde Messel: Andreas Larem, Bürgermeister

## Büttelborn

1. Konnten Sie sich in der Konsultation ein nachvollziehbares Bild davon machen, wie die Empfehlung von ExpASS zustande gekommen ist?

Antwort: grundsätzlich ja

2. Ist den Forderungen nach einer Bereitstellung von Daten, nach Prüfung offener Fragen und nach Betrachtung weiterer Varianten in ausreichendem Maße nachgekommen worden? Falls nein, welche zusätzlichen Betrachtungen sollten im Nachgang der Gruppenphase noch erfolgen?

Antwort: ja

3. Sind die vom FFR angewendeten Bewertungskriterien und –ergebnisse nachvollziehbar dargelegt worden und empfinden Sie die Kriterien als objektiv? Sollten zusätzliche Bewertungskriterien überprüft werden?

Antwort: dargelegt ja - objektiv nur bedingt da kleine und kleinere Kommunen grundsätzlich bei dieser Betrachtungs- und Bewertungsweise im Vergleich zu großen und größeren Kommunen grundsätzlich immer schlechter gestellt werden. Begrüßenswert wäre wenn der Grad der Betroffenheit, hier der Hoch- und Höchstbetroffenen, Eingang finden könnte in die Bewertungsweise.

4. Sollte aus Ihrer Sicht eine Verschiebung der Abflugroute AMITX-kurz erfolgen? Welche Variante würden Sie empfehlen?

Antwort: ja - erstrangige Empfehlung Variante 5-neu, nachfolgende Empfehlung Variante 2

5. Sind die aus Ihrer Sicht wichtigsten Aspekte im Monitoringkonzept eines möglichen Probetriebs aufgegriffen? Falls nein, welche zusätzlichen Aspekte sollten untersucht werden?

Antwort: ja

Dezernat V  
Stadträtin Barbara Akdeniz

Postfach 11 10 61  
64225 Darmstadt

Wissenschaftsstadt  
Darmstadt



team ewen GbR  
-per E-Mail-

Stadträtin

**Barbara Akdeniz**

Neues Rathaus am Luisenplatz  
Luisenplatz 5a  
64283 Darmstadt  
Telefon: 06151 13-2854, 13-2855 o. 13-2954  
Telefax: 06151 13-23 09  
Internet: [www.darmstadt.de](http://www.darmstadt.de)  
E-Mail: [dezernatV@darmstadt.de](mailto:dezernatV@darmstadt.de)

Datum

14.01.2019

Sehr Damen und Herren,

wir danken Ihnen für die Möglichkeit eine Stellungnahme zum Bericht über die Öffentlichkeitsbeteiligung im Konsultationsverfahren zur Verlagerung AMTIX kurz abzugeben und machen von dieser Möglichkeit gerne Gebrauch.

Generell begrüßt die Wissenschaftsstadt Darmstadt das Konsultationsverfahren als erstmalige Anwendung eines erweiterten Beteiligungsformats bei einer lärmverlagernden Schallschutzmaßnahme. Aktuell ist bei der Festlegung oder Änderung von Flugverfahren und Flugrouten, über die Beteiligung der betroffenen Kommunen in den jeweils zuständigen Fluglärmkommissionen hinaus, keine Öffentlichkeitsbeteiligung auf gesetzlicher Basis vorgesehen. Aus Sicht der Wissenschaftsstadt Darmstadt ist es eindeutig besser, die sich insbesondere durch lärmverlagernde Schallschutzmaßnahmen ergebenden Konflikte und Diskussionen gesteuert und geordnet im Vorfeld und nicht erst im Nachgang zu führen. Den am Verfahren beteiligten Institutionen und Personen spricht die Wissenschaftsstadt Darmstadt für ihren sichtbar hohen Einsatz ihren Dank aus.

Vor Beginn der Öffentlichkeitsbeteiligung hatte sich der Magistrat der Wissenschaftsstadt Darmstadt aufgrund der bereits veröffentlichten Zahlen, welche die eindeutigen Entlastungseffekte einer möglichen Verlagerung der Abflugroute AMTIX kurz aufzeigten, grundlegend für eine Verlagerung ausgesprochen. Damit folgt er dem Auftrag der Stadtverordnetenversammlung, welche mit Beschluss vom 02.02.2018 den Magistrat beauftragte, sich unter anderem für eine Umsetzung des 2. Maßnahmenpaketes aktiver Schallschutz zur Entlastung möglichst vieler Bürgerinnen und Bürger Darmstadts von Fluglärm, sowie für die Umsetzung des Konsultationsverfahrens einzusetzen. Der zweite Handlungsauftrag wurde auch durch den Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 30.08.2018 bestärkt, der den Magistrat beauftragt, sich unter anderem dafür einzusetzen, dass aktive Schallschutzmaßnahmen mit lärmverteilender oder lärmverschiebender Wirkung nur mit einer möglichst früh vorgeschalteten Beteiligung von betroffenen Bürgerinnen und Bürgern und Kommunen umgesetzt werden.

Wie im Entwurf des Berichts zur Öffentlichkeitsbeteiligung festgehalten wird, bringen alle Varianten einer Verlagerung der Abflugroute AMTIX kurz eine signifikante Entlastung des Darmstädter Nordens mit sich. Aus diesem Grund gilt weiterhin, dass sich die Wissenschaftsstadt Darmstadt grundlegend für eine Verlagerung ausspricht.



Aufgrund der offenen Prüfaufträge ist eine abschließende Bewertung der verschiedenen einzelnen Routenvarianten noch nicht möglich, gleichwohl können aus Sicht der Wissenschaftsstadt Darmstadt auf Basis der bereits bekannten Lärmberechnungen bereits jetzt indikative Aussagen zu den bekannten Routenvarianten getroffen werden.

So stellen die im Verlauf des Konsultationsverfahrens eingebrachten Routenvarianten V6b und V6unh aus Sicht der Wissenschaftsstadt Darmstadt keine sinnvollen Optionen dar, da diese im Vergleich mit den zwischen Wixhausen und Erzhausen verlaufenden Routenvarianten V1 bis V4 eine eindeutig geringere Entlastungswirkung für den Darmstädter Norden haben und dem erwähnten Auftrag der Stadtverordnetenversammlung vom 02.02.2018 widersprechen. Zudem entsprechen V6b und V6unh nicht dem Bewertungskriterium des FFR, mit Schallschutzmaßnahmen eine möglichst substanzielle Senkung der Fluglärm-Indizes zu erreichen. Gemäß den aktuell vorliegenden Berechnungsergebnissen zu den Werten des Tag- und Nachtindex, sowie der 55 dB (A)-Sonderauswertung folgt aus Sicht der Wissenschaftsstadt Darmstadt die Routenvariante V2 der Maßgabe, möglichst viele Bürgerinnen und Bürger Darmstadts von Fluglärm zu entlasten. Für eine endgültige Positionierung ist die endgültige Berechnung abzuwarten.

Die für die Stellungnahme zum Bericht der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Verfügung gestellten Fragen beantwortet die Wissenschaftsstadt Darmstadt wie folgt:

**Konnten Sie sich in der Konsultation ein nachvollziehbares Bild davon machen, wie die Empfehlung von ExpASS zustande gekommen ist?**

Diese Frage kann aus Sicht der Wissenschaftsstadt Darmstadt mit ja beantwortet werden. Die Empfehlung des ExpASS für die Routenvariante V4 zu Beginn des Konsultationsverfahrens ist hinsichtlich ihrer Entlastungswirkung für die Gesamtregion bei den Werten des Frankfurter Fluglärmindex plausibel und nachvollziehbar. Gleiches gilt für die generelle Empfehlung einer Verlagerung der Abflugroute in nördliche Richtung.

Ist den Forderungen nach einer Bereitstellung von Daten, nach Prüfung offener Fragen und nach Betrachtung weiterer Varianten in ausreichendem Maße nachgekommen worden?

Diese Frage kann aus Sicht der Wissenschaftsstadt Darmstadt mit ja beantwortet werden. Die durch die Wissenschaftsstadt Darmstadt eingebrachten Fragen und Anregungen z.B. nach der Auswirkung eines möglichst weit im Norden des Korridors verlaufenden Routenvariante wurden im Rahmen der Sitzungen beziehungsweise über die auf der Homepage der Konsultation bereitgestellte Fragen- und Antwortenliste aufgegriffen.

Mehrere neu oder verändert eingebrachte Routenvarianten bzw. die Streuung der Abflugroute wurden, bzw. werden aktuell ohne Vorbehalte untersucht. Eine eventuelle Absage an Prüfaufträge wurde aus Sicht der Wissenschaftsstadt Darmstadt nicht erteilt.

Im Rahmen der Konsultation wurden auch Themen wie beispielsweise Abflugverfahren (Flach- oder Steilstartverfahren) oder Ultrafeinstaub-Emissionen durch startende Flugzeuge angesprochen, welche über den Betrachtungsrahmen einer einzelnen Abflugroute weit hinausgehen. Beide Fragen wurden bereits in den zuständigen Gremien des FFR und in der FLK aufgegriffen. Insbesondere die anstehenden Untersuchungen zur Entstehung, Ausbreitung und Wirkung von Ultrafeinstäuben müssen aus Sicht der Wissenschaftsstadt Darmstadt möglichst schnell vorangetrieben werden.

**Falls nein, welche zusätzlichen Betrachtungen sollten im Nachgang der Gruppenphase noch erfolgen?**

**Sind die vom FFR angewendeten Bewertungskriterien und –ergebnisse nachvollziehbar dargelegt worden und empfinden Sie die Kriterien als objektiv? Sollten zusätzliche Bewertungskriterien überprüft werden?**

Diese Frage kann aus Sicht der Wissenschaftsstadt Darmstadt mit ja beantwortet werden. Die Bewertungskriterien des Frankfurter Fluglärmindex, ihr Zustandekommen, sowie die Vor- und Nachteile haben im Konsultationsverfahren einen breiten Raum eingenommen. Die Wahrnehmung von Fluglärm und der von ihm ausgehenden Belastung, bzw. Belästigung ist naturgemäß subjektiv, der Frankfurter Fluglärmindex stellt aber ein taugliches Werkzeug zur Objektivierung der Belastung z.B. anhand wissenschaftlich erarbeiteter Dosis-Wirkung-Beziehungen dar. Bei einer möglichen Überarbeitung des Frankfurter Fluglärmindex sollten aktuelle Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung (z.B. NORAH-Studie) eingearbeitet werden.

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt setzt sich zusammen mit vielen anderen betroffenen Kommunen in Deutschland und im Einklang mit der Position der Fluglärmmmission Frankfurt dafür ein, dass der aktive Schallschutz auf gesetzlicher Ebene deutlich mehr Berücksichtigung erhält und so der Schutz der betroffenen Bevölkerung zumindest mit den wirtschaftlichen Interessen des Flughafens und der ihn nutzenden Fluggesellschaften gleichgestellt wird.

Da dies aktuell nicht der Fall ist, erkennt die Wissenschaftsstadt Darmstadt an, dass die gemeinsame Arbeit am aktiven Schallschutz zwischen den Beteiligten im FFR (Luftverkehrswirtschaft, betroffene Kommunen) derzeit auf freiwilliger Basis erfolgt, da der aktive Schallschutz auf bundesgesetzlicher Ebene keine ausreichende Berücksichtigung hat. Aus dieser Sicht ist es faktisch leider so, dass Maßnahmen mit kapazitiver Einschränkung durch das Expertengremium Aktiver Schallschutz nicht behandelt werden. Bei der Frage nach der Gewichtung von Entlastung und Neubelastung plädiert die Wissenschaftsstadt Darmstadt gemäß des Gleichbehandlungsgrundsatzes dafür, hier keine Ungleichbehandlung anzuwenden (wie auch in der Veröffentlichung des Umweltbundesamtes „Bewertung von Flugrouten unter Lärmwirkungsaspekten“

[https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1/publikationen/2017-01-11\\_texte\\_03-2017\\_fl\\_ugrouten-laerm\\_endbericht.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1/publikationen/2017-01-11_texte_03-2017_fl_ugrouten-laerm_endbericht.pdf) erwähnt).

Die im Konsultationsverfahren zusätzlich erstellten Berechnungen zu den Lärmauswirkungen im Gebiet mit einem Dauerschallpegel von größer bzw. gleich 55 dB (A) ist aus Sicht der Wissenschaftsstadt Darmstadt ein weiteres geeignetes Kriterium zur Bewertung der einzelnen Routenvarianten. Hierfür spricht einerseits die Maßgabe höhere Belastungen in den Fokus zu nehmen, als auch, dass das Kriterium 55 dB (A) z.B. bei der Festlegung von Lärmschutzbereichen für Flughäfen gemäß dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm angewendet wird.

**Sollte aus Ihrer Sicht eine Verschiebung der Abflugroute AMTIX-kurz erfolgen? Welche Variante würden Sie empfehlen?**

Wegen der maßgeblichen Entlastungswirkung für die nördlichen Stadtteile spricht sich die Wissenschaftsstadt Darmstadt grundsätzlich für eine Verlagerung aus. Die größtmögliche Entlastung für Darmstadt bringt gemäß den derzeit vorliegenden Berechnungen die Routenvariante V2.

**Sind die aus Ihrer Sicht wichtigsten Aspekte im Monitoringkonzept eines möglichen Probetriebs aufgegriffen? Falls nein, welche zusätzlichen Aspekte sollten untersucht werden?**

Mit dem geplanten Monitoring der Überflughöhen, sowie der möglichen seitlichen (lateralen) Abweichungen von der potentiell verlagerten Abflugroute, sowie den Vorher- und Nachher-Messungen der resultierenden Lärmauswirkung sind aus Sicht der Wissenschaftsstadt Darmstadt die maßgeblichen Aspekte durch das Monitoring-Konzept abgedeckt.

Nach Abschluss eines möglichen Probetriebs sollten angesichts des hohen Informationsbedürfnisses der betroffenen Bevölkerung die Mess- und Monitoringergebnisse aufbereitet werden und beispielsweise in einer Broschüre der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden. Ggf. könnte anhand von Befragungen eines repräsentativen Querschnitts der betroffenen Bürgerinnen und Bürger (eine solche Befragung wurde beispielsweise bei der Einführung der Lärmpausen am Frankfurter Flughafen durchgeführt) die subjektive Wahrnehmung der Be- und Entlastung festgestellt werden, um diese mit den gemessenen Ergebnissen vergleichen zu können.

Mit freundlichen Grüßen

Barbara Akdeniz  
Stadträtin