

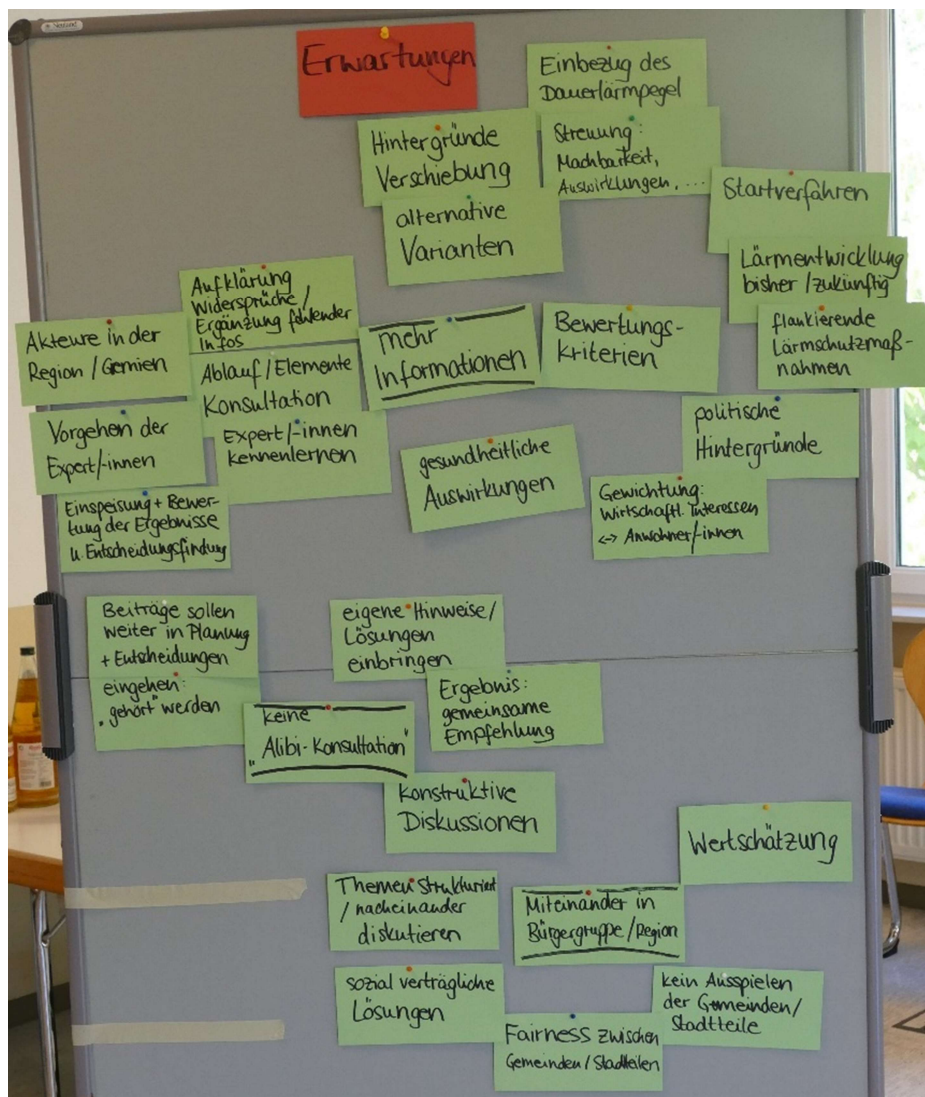


Konsultation zur empfohlenen Verlegung der Flugroute AMTIX-kurz

Kurz-Dokumentation der 1. Sitzung der Bürgergruppe

am 8. September 2018, 10 bis 17 Uhr im Bürgerhaus Darmstadt-Kranichstein

Insgesamt nahmen 22 der insgesamt 30 Mitglieder an der Sitzung teil. Als fachliche Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner standen der Bürgergruppe in dieser Sitzung Fachleute aus der Expertengruppe Aktiver Schallschutz zur Verfügung: Anja Wollert (Geschäftsführerin der Fluglärmkommission), Jochen Schaab (Stadt Kelsterbach), Olaf Glitsch (Deutsche Flugsicherung), Christoph Brunn (Öko-Institut) sowie Regine Barth (Fluglärmschutzbeauftragte des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung). Das Moderationsteam vom Büro team ewen aus Darmstadt, Carla Schönfelder, Dr. Christoph Ewen und Annkatrin Jünger führten durch die Sitzung.



Nach einer Begrüßung, Vorstellung und Einführung ins Konsultationsverfahren brachten die Mitglieder der Bürgergruppe ihre Erwartungen ein.

Es folgte ein Vortrag von Herrn Brunn zur vom Expertengremium Aktiver Schallschutz (ExPASS) vorgeschlagenen Verschiebung der Abflugroute AMTIX-kurz und zum weiteren Entscheidungsprozess (vgl. Präsentation). Frau Barth ging in ihrem Vortrag auf gesundheitsrelevante Punkte ein mit Fokus auf die Situation in der Region rund um den Frankfurter Flughafen (vgl. Präsentation). In mehreren Arbeitsgruppen brachten die Bürgerinnen und Bürger am Nachmittag ihre Fragen, Hinweise und Einschätzungen ein.

In der Arbeitsgruppe, die sich mit den untersuchten Varianten beschäftigte, lag der Dialogschwerpunkt in den der Routenuntersuchung zugrundeliegenden fachlichen und technischen Hintergründen. Die Mitglieder der Bürgergruppe brachten Gestaltungshinweise zu den vorbereiteten Informationsmaterialien und weitere Variantenvorschläge ein.

Konsultation für lärmverlagernde Maßnahmen in Zukunft als Standard

Lärm-Berechnung:
- Fluglärm Einzelflugzeug
- Bew.zahl
- Wirkung-Bez. (Norm-Lärm)
↳ Reihung der Varianten verändert sich nicht
(i. d. Regel: Lärm beibehaltung pro dB-Schritt)

Variante 5:
- je nach Wind + Gewicht schaffen Flugzeuge Höhenvorgaben nicht

Kerosinverbrauch:
- schläft höhere Nutzung von AMTIX-lang aus
- Steilflugverfahren: im Nahbereich wird nicht auf Kerosinverbrauch geachtet

Wie wird neue Flugroute entwickelt?
- Kommunen / FFR / FLK: Ideen
- DFS: Konstruktion
- AG Monitoring/Lärmber.: lärm berach.
- FFR / FLK: Empfehlung
- Bundesverkehrsamt

Warum wird Arheilgen ganz entlastet (< 53 dB) durch Var. 4 und Erzhausen Hw.?
→ **Vorschlag:**
- V4 weiter nach Süden verschieben!
- nördl. Rand Wixhausen: beste Lösung für Höchstbelastigten. Zahlen für Erz. + Wix. + Arh.

Die Zahlen u. Abbildungen sind zu ungenau. z.B.
- Abbildung: Warum bei Variante 4 Erzhausen 0,6 und Arheilgen 0,1 Indexwerte?
- Erzhausen 0,6 ≈ 500 neuen Höchstbelastigten
- Lärmveränderung für DA: Wixhausen wird Hw. mit in DA mitausgewertet, Hw. einzeln

Wie ist das Kriterium "Kapazität" zu bewerten?
- gesetzlich festgelegt: bei Bedarf bis zu 700.000 Flugbewegungen/Jahr

Stärkere Nutzung von AMTIX kurz?
- geht aus Kapazitätsgrenzen nicht + Lärmberechnung: neg. Auswirkungen

Wieso unterschiedl. Länge der einz. Lärmschwellen?
- längeres Flugweg und Infografik nicht maßstabsgerecht (DFS-Graphiken) verfügbar?
- gleiches Startverfahren wird bei Berechnungen (V0-V5) vorausgesetzt

Höhenvorgaben zum Startverfahren statt Verschiebung - gleicher/ähnlicher Mehrwert?

Variantenuntersuchung für untersch. Startverfahren
- aktuelles Forschungsvorhaben zum Steilstartverfahren

Welche anderen Varianten standen zur Diskussion?
- Streuung über DA: nach DFS-Sicht ausgeschlossen
- in Prüfung: Variante zw. Arheilgen u. Wixhausen (Vorschlag Internaldialog)

Wer sind die Profiteure in der FLK von der Flugroutenverschiebung?
- Ja, es gibt Kommunen, die profitieren werden, andere, die Nachteile haben werden

Rohdaten u. Experte, der rechnet, müssen einsehbar sein!
- AG Monitoring kontrolliert
- Rohdaten online zugänglich

In der Arbeitsgruppe zu den gesundheitsrelevanten Auswirkungen von Fluglärm wurden die bestehenden gesetzlichen Schutzmaßnahmen und die Auswirkungen verschiedener Varianten thematisiert. Die Teilnehmenden brachten darüberhinausgehende Vorschläge zur Verminderung der Fluglärmbelastung ein, wie räumliche und zeitliche Streuung des Flugverkehrs oder eine Veränderung der Startverfahren. Die Auswirkungen von Feinstaub beschäftigten die Mitglieder ebenfalls. Ausblickend brachten die Mitglieder Wünsche zum Informationsmanagement in einer möglichen Probetriebszeit.

Thema Probetrieb/Monitoring → am 22.9. behandeln!

aktive Info geben, wenn sich etwas ändert.

Zeitplan in etwa?
FFR/FLK → Bundesaufsichtsbau → Probetrieb

Grenzwerte für @ pass. Schallschutz
→ homepage HAWERH
Kopplungsprädiktion

Info zu Flugspuren → wie genau wird geflogen? @
[Linkerhanden]

Delta zwischen 701.000 und Flugbewegung ist → mehr Kapazität bei ATIX-lang

DFS rechnet?! Kapazitätspotenzial bei ATIX-lang? Ergebnisse? 1/2

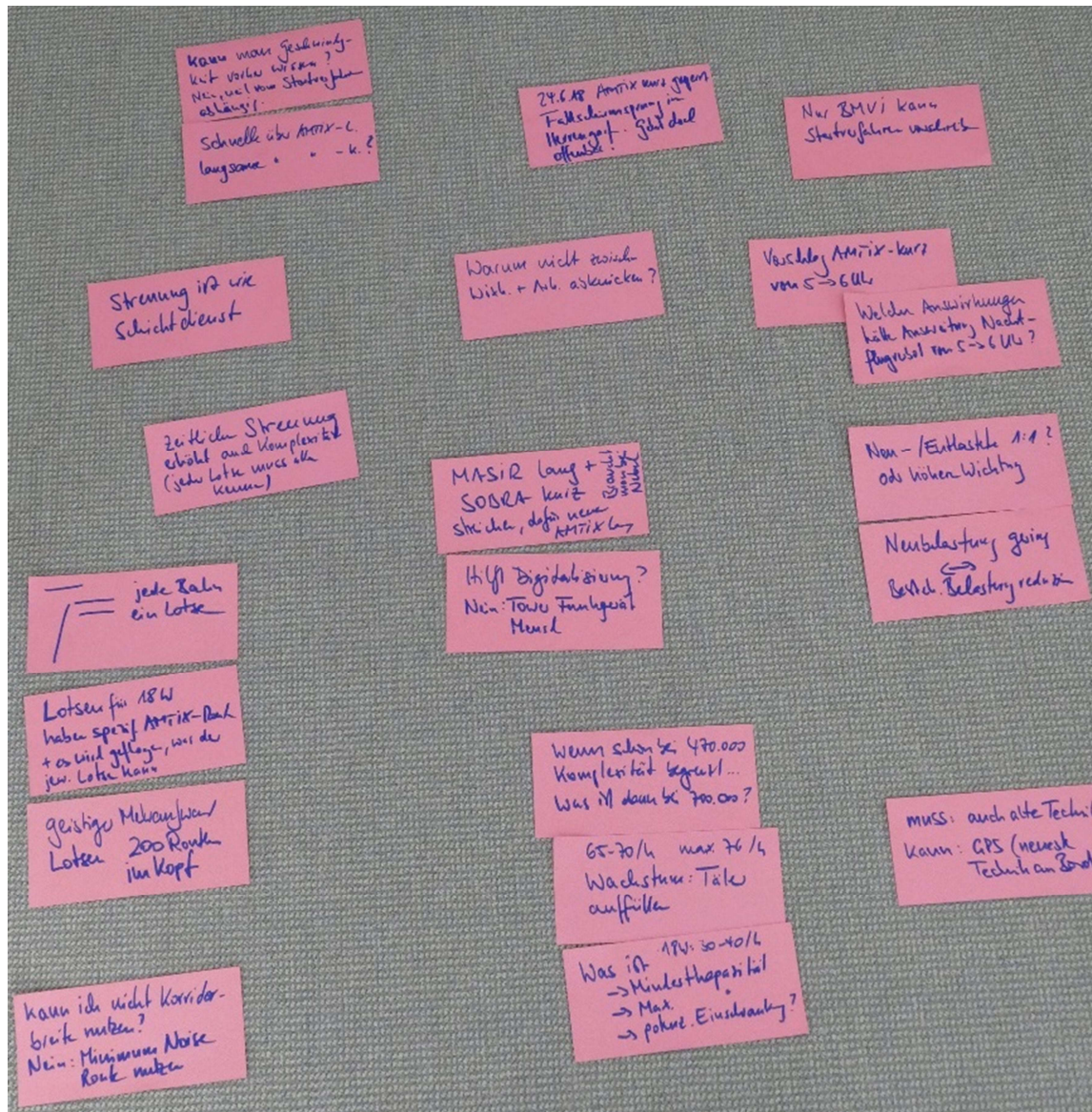
Ergebnisse Auswirkung Startverfahren auf Siedlungsgebiete - Wann?

Kopplung Entgelte stärker an Fluglärm orientieren → gesetzl. Rahmen beachten 1/2
Steuerungswirkung ist aber eher gering 1/2

Zeitliche Streuung (z.B. nach Kalenderwochen auf Routen)?

„Strecke um des Kaisers Bart?“ → Bei 701.000 Flugbewegungen ist Lärm deutlich höher.

In der Arbeitsgruppe, die sich mit den Themen Streuung, Rotation und Lärmpausen beschäftigte, drehte sich die Diskussion um die gesetzlichen Vorgaben und organisatorischen und technischen Abläufe bei der Flugsicherung.



Die Diskussionen in den Arbeitsgruppen hatten gemeinsam, dass die Teilnehmenden neben fachlichen und inhaltlichen Fragen auch ethische und politische Themen eine Rolle spielten. Allgemein wichtig erachtet wurden ein transparentes Vorgehen in Hinblick auf die Untersuchungsergebnisse (einschl. zugrundeliegender Daten) und im Falle eines Probetriebs in Hinblick auf die Ergebnisse des Monitorings. Weiterhin forderten die Bürgerinnen und Bürger, dass aktive Schallschutzmaßnahmen über die empfohlene Routenverlegung hinaus diskutiert und weiterentwickelt werden sollten.

Mit Blick auf die zweite Konsultationssitzung wurde der Wunsch eingebracht, die eingebrachten Themen vertieft zu diskutieren und dabei weitere Expertinnen und Experten hinzuzuziehen.