



1. Treffen der Bürgergruppe, 08.09.2018

Empfehlung für die Verlagerung von AMTIX-kurz

C. Brunn, wiss. Begleitung des FFR (Öko-Institut)

Warum diese Idee?

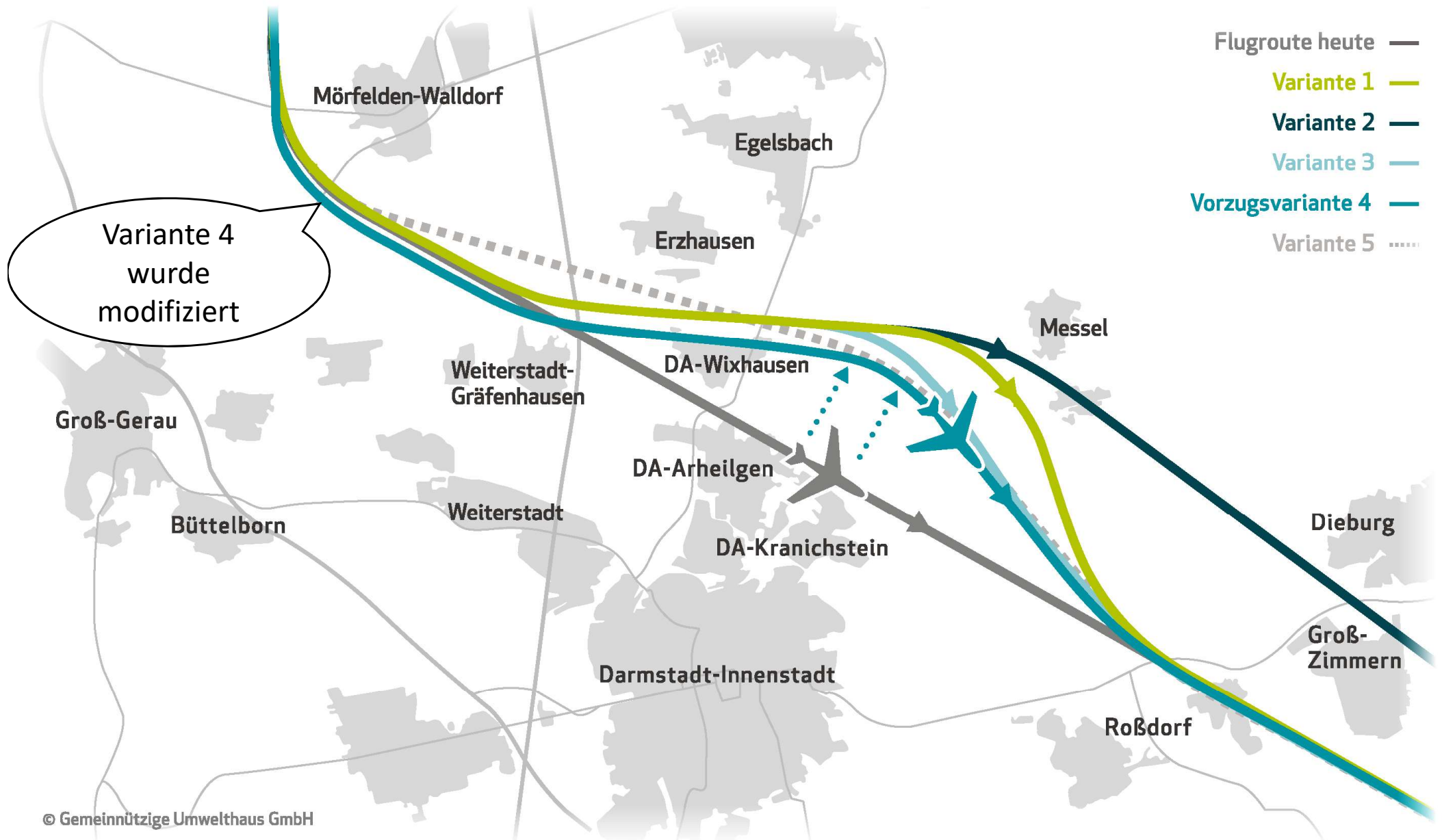
Ziel:

- Entlastung der dicht besiedelten Darmstädter Stadtteile Arheilgen und Kranichstein
- Verschiebung der Abflugroute in Richtung eines weniger dicht besiedelten Gebietes

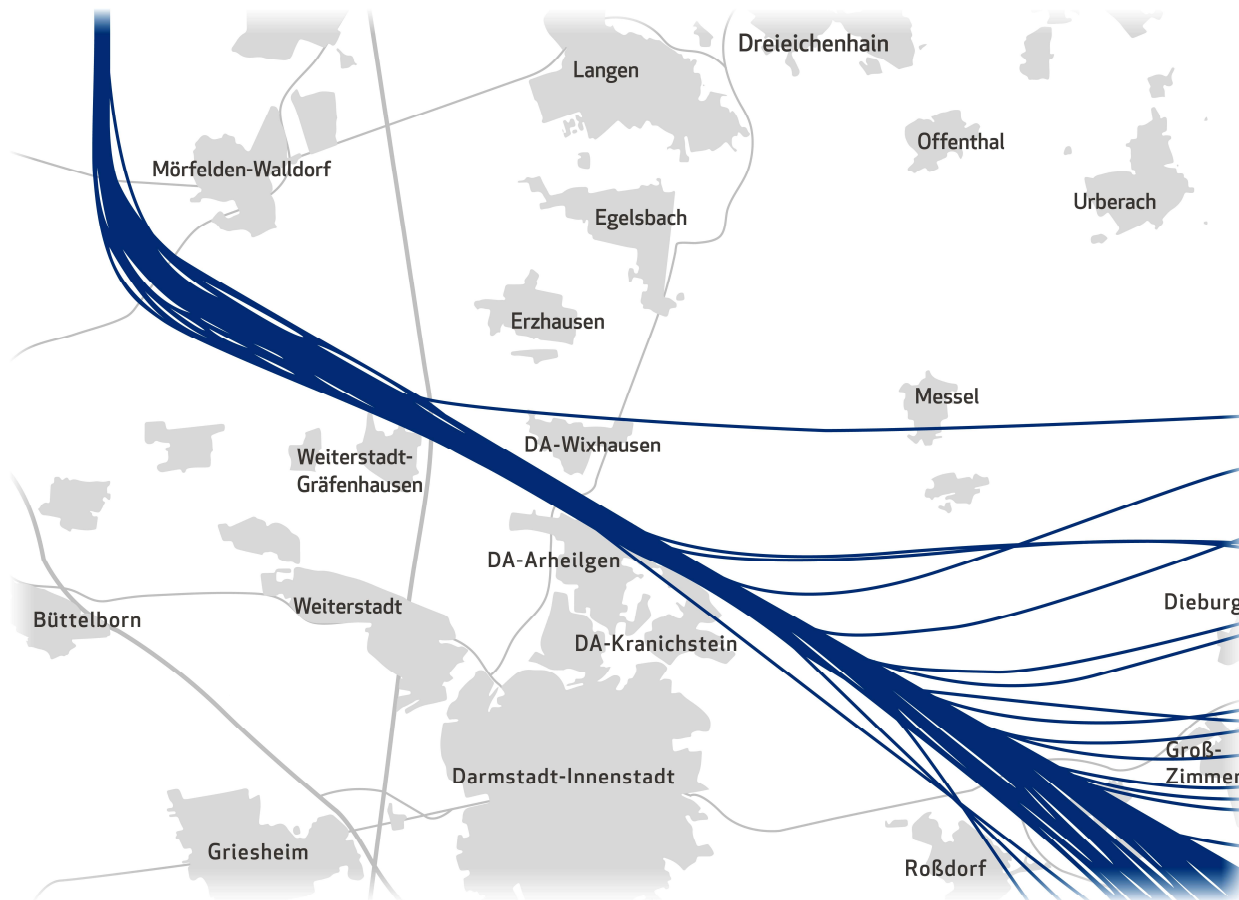
Hintergrund:

- Veränderungen des Verlaufs von Abflugrouten führen zwar idealerweise zu Lärmentlastungen, aber häufig auch zu Lärmverschiebungen. Diese gilt es abzuwägen

Varianten 1 bis 5



Aktuelle Flugspuren auf AMTIX-kurz



- Mehr Flugspuren sind auf der Internetseite der Konsultation hinterlegt.
- die Flugzeuge fliegen ziemlich spurtreu (siehe www.inaa.umwelthaus.org)
- Die geflogenen Spuren sind Basis der Lärm-Berechnungen

Flugspuren an einem beispielhaften Tag (06.03.2018, Quelle: DFS)

Im Konsens vereinbarte Bewertungskriterien

Der Gesetzgeber schreibt ein bestimmtes Schutzniveau vor (passiver Schallschutz).

Das FFR will darüber hinaus gemeinsam und im Konsens der Beteiligten weitergehende Maßnahmen umsetzen. Diese werden bewertet nach ...

1. Kapazität
2. Sicherheit
3. Wettbewerbsfähigkeit
4. Lärmentlastung

Lärm und Schadstoffe

Flugzeuge erzeugen Lärm und setzen Schadstoffe frei. Beides kann gesundheitliche Wirkungen haben.

- Bei **Fluglärm** gibt es wissenschaftlich fundierte Erkenntnisse, die zeigen, dass bei höheren Schallpegeln gesundheitliche Beeinträchtigungen ausgelöst werden können.
- Bei **Schadstoffen** ist der bisherige Wissensstand, dass im Nahbereich von Flughäfen der Lärm die wichtigere (problematischere) Komponente ist. Ob und in welchem Ausmaß Ultrafeinstäube gefährlich sind und wovon ihre Freisetzung abhängt, ist derzeit Gegenstand von Untersuchungen.

Gesundheit und Belästigung durch Fluglärm

- „erhebliche“ bzw. **„hohe Belästigung“** ist eine etablierte und in Gesetzen verwendete Beurteilungsgröße für Fluglärm.
- **hohe Belästigung** und **zusätzliche Aufwachreaktionen** sind wissenschaftlich begründete Größen, die direkt auf die Gesundheit bezogen sind.
- Sie können der Ursache (Fluglärm) direkt zugeordnet werden können. Man weiß, wie bei zunehmendem Fluglärm diese Größen zunehmen.
- Menschen, die hohem Fluglärm ausgesetzt sind, werden in den Berechnungen **stärker gewichtet**, als Menschen, die geringerem Fluglärm ausgesetzt sind

Weniger Lärm ... für wen?

Nur wenige Maßnahmen entlasten alle Betroffenen. Daher muss man genauer definieren, was man erreichen will:

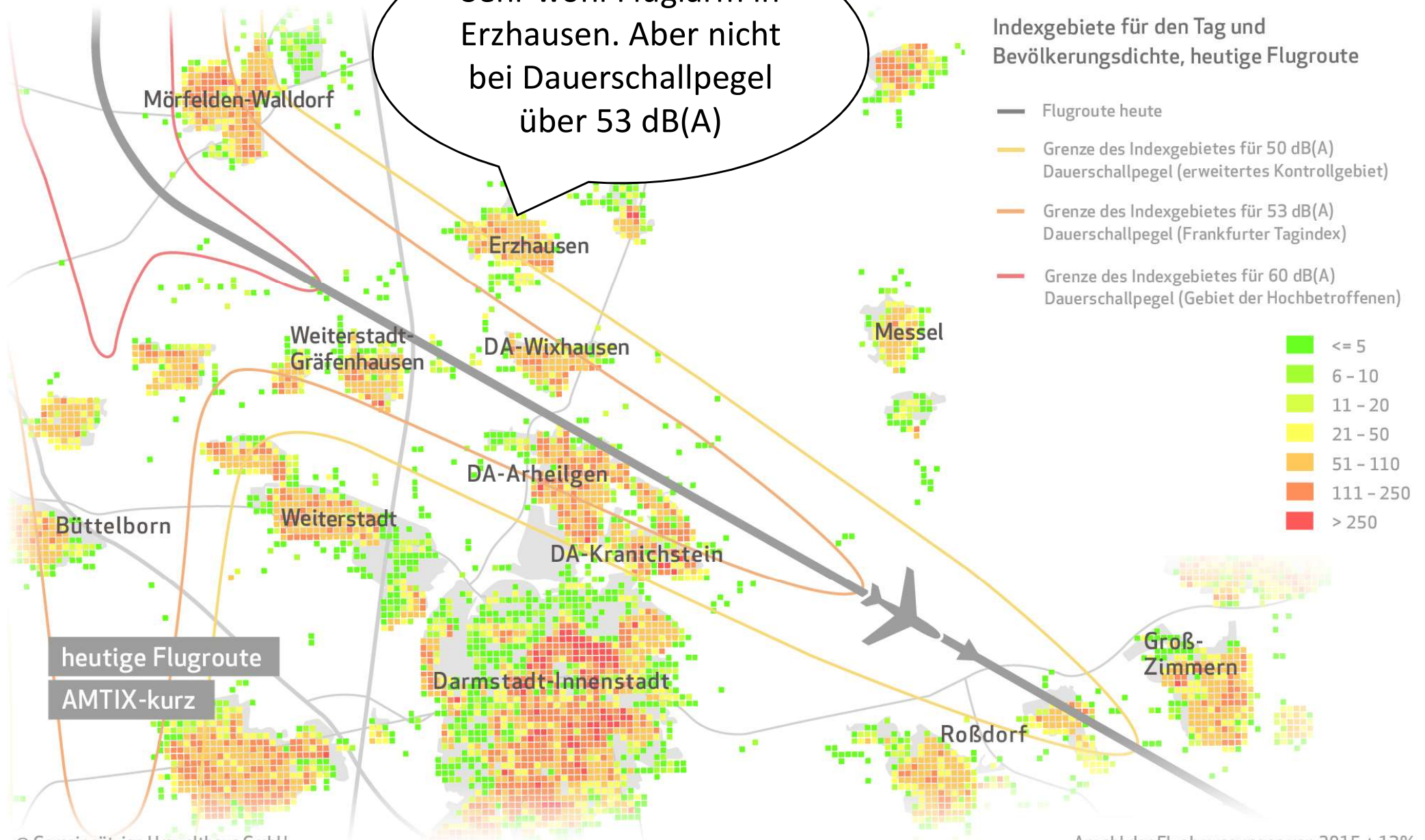
- Ziel ist eine **deutliche Senkung** der bestehenden Belastung, bei **so wenigen Neubelastungen wie möglich**.
- Priorität hat das nähere Gebiet am Flughafen (also eher Gräfenhausen als z.B. Aschaffenburg).
- Die Entlastung von hoch lärmbelasteten Personen („**Hochbetroffene**“) hat Vorrang gegenüber weniger stark Betroffenen.
- Die Zahl der Hochbetroffenen soll möglichst gesenkt werden, jedenfalls aber nicht ansteigen.

Gründe für vorgeschlagene Varianten

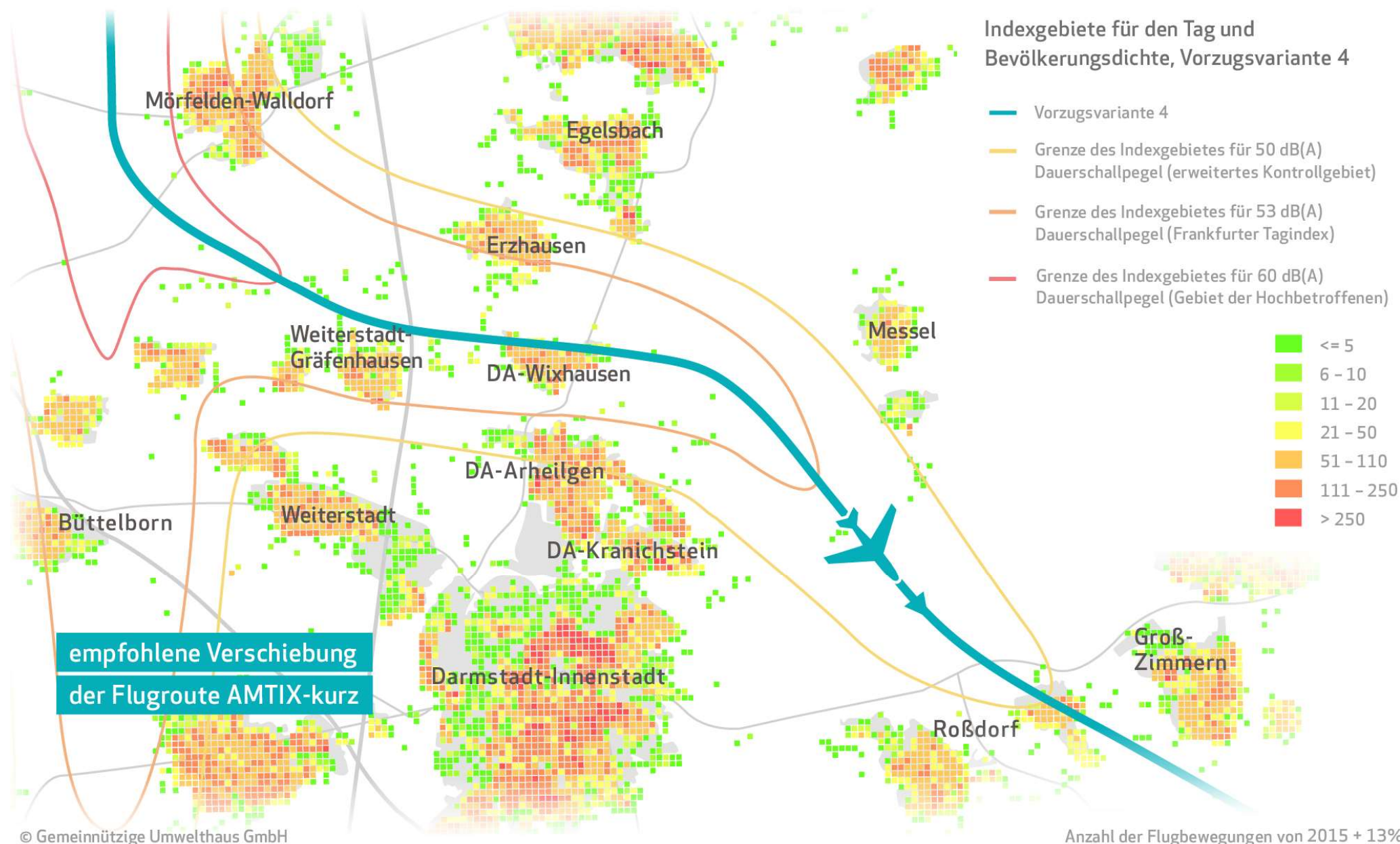
1. Kapazität und Wettbewerbsfähigkeit sind nicht beeinträchtigt.
2. Sicherheit ist bei V5 beeinträchtigt.
3. Lärmentlastung
 - Durch Abstand von dicht besiedelten Gebieten in DA-Kranichstein und DA-Arheilgen sänke dort die Belastung deutlich.
 - In Darmstadt-Wixhausen wohnt bereits heute ein Großteil der Menschen in einem Gebiet mit einem Dauerschallpegel >53 dB(A). Je nach Variante würde sich das Gebiet noch vergrößern.
 - In Mörfelden-Walldorf und Gräfenhausen ändert sich (nach einer Modifizierung der Variante 4) nichts im Vergleich zu heute.
 - In Erzhausen würde es Zusatzbelastungen geben. Derzeit ist nirgendwo in Erzhausen 53 dB(A) (Dauerschallpegel) erreicht.

Lärmverteilung bei der heutigen Flugroute (Tag), 2015+13%

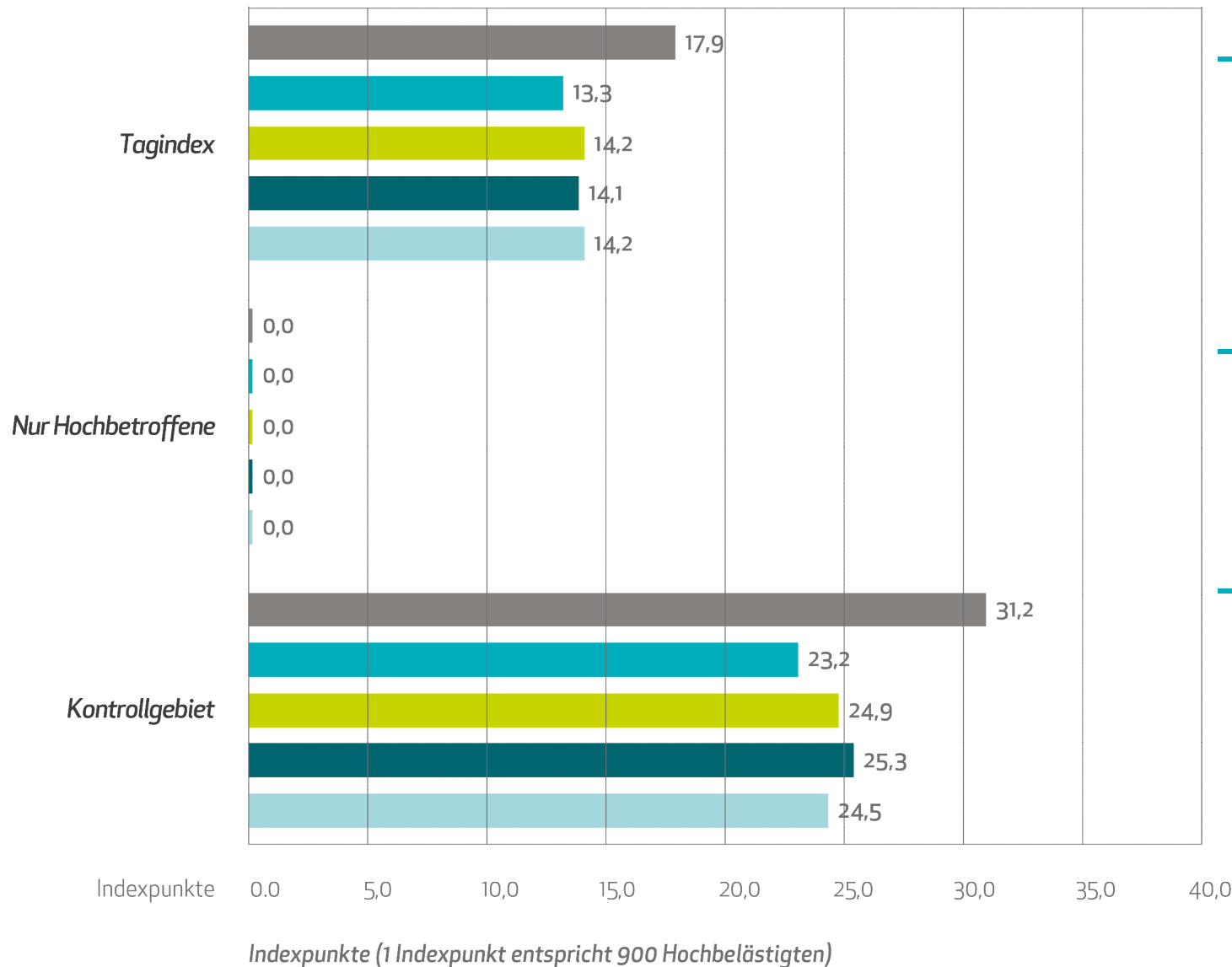
Sehr wohl Fluglärm in
Erzhausen. Aber nicht
bei Dauerschallpegel
über 53 dB(A)



Lärmverteilung bei der Flugroute V4 (Tag), 2015+13%



Lärmwirkungen von AMTIX-kurz am Tag im Gebiet >53 dB(A) Dauerschallpegel, 2015 +13%



— Variante 4 hat die größten Effekte im Gebiet >53dB(A) (Indexgebiet)

— Keine Veränderung bei Hochbetroffenen

— Variante 4 ist ebenfalls am besten im erweiterten „Kontrollgebiet“

Referenz

Vorzugsvariante 4

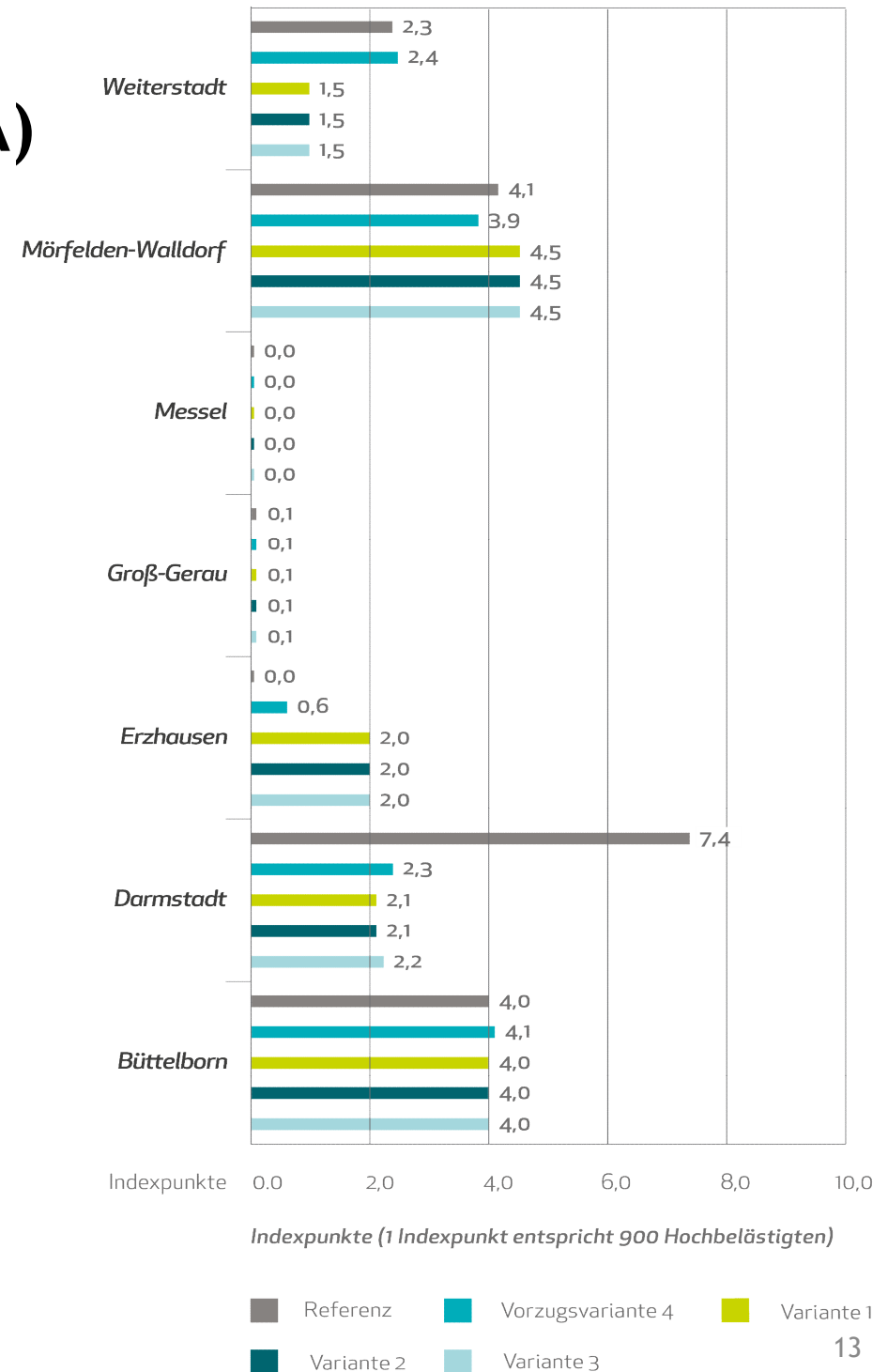
Variante 1

Variante 2

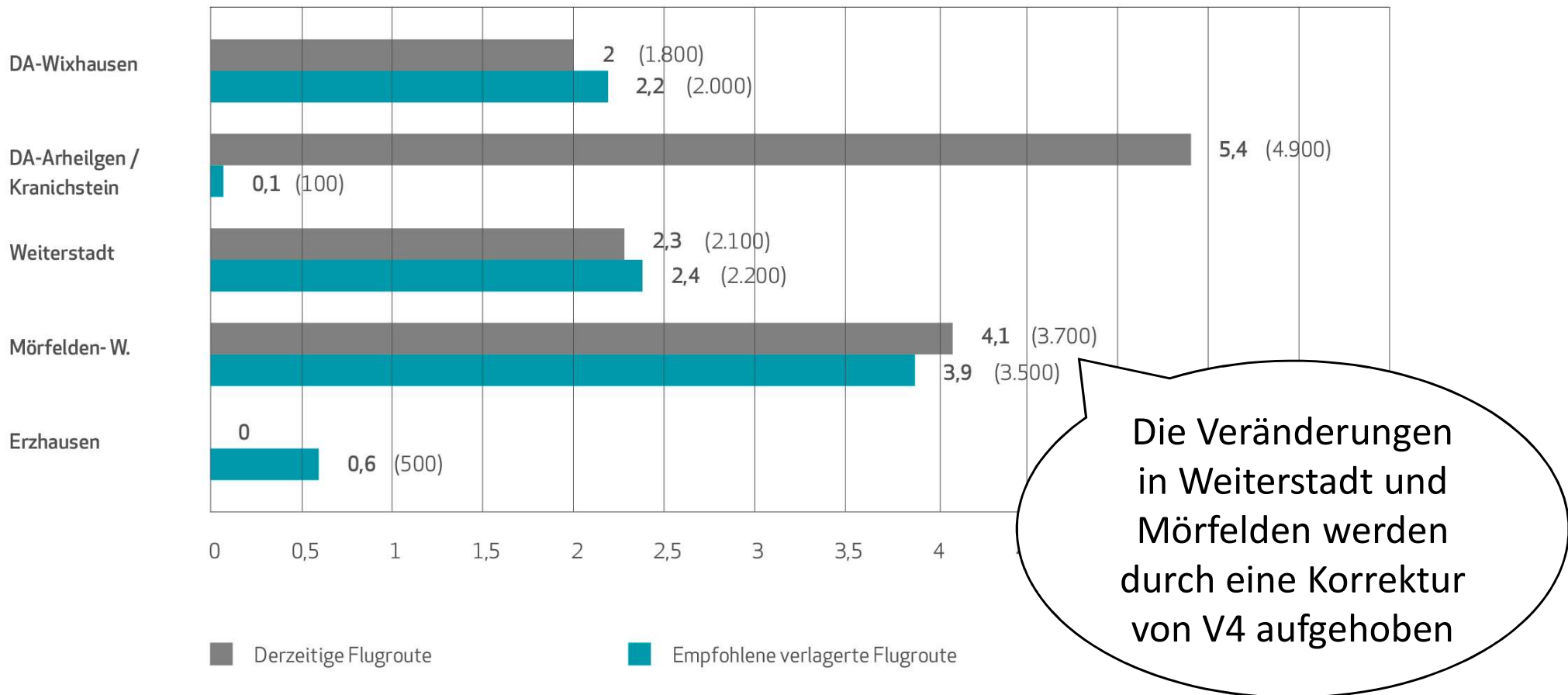
Variante 3

Lärmwirkungen von AMTIX-kurz am Tag im Gebiet >53 dB(A) Dauerschallpegel, 2015 +13%

- V4 ist für Darmstadt nicht die beste Variante
- Aber sie führt zu deutlich geringeren zusätzlichen Belastung in Erzhausen



Lärmwirkungen AMTIX-kurz, 2015 +13% - Stadtteile: V4



- Entlastungseffekt in Darmstadt ergibt sich in DA-Arheilgen & DA-Kranichstein
- Zusätzliche Belastungen in DA-Wixhausen und Erzhausen

Zusammenfassung

- Es wurden fünf Varianten der Nordverlagerung geprüft.
- Eine Variante (5) erwies sich im Simulator als nicht sicher fliegbar.
- Die anderen vier Varianten zeigten im Vergleich der Berechnungen unterschiedliche Be- und Entlastungen der Kommunen.
- Die Fachleute des Expertengremiums Aktiver Schallschutz empfehlen Variante 4.
Der Grund: Variante 4 bringt insgesamt die größten Entlastungseffekte bei einer gleichzeitig möglichst geringen Zunahme von Belastungen in Erzhausen.



konsultation.aktiver-schallschutz.de

Kommission zur Abwehr des Fluglärms (Flughafen Frankfurt am Main)

Geschäftsstelle
Postfach 600727
60337 Frankfurt am Main

www.flk-frankfurt.de

Forum Flughafen und Region

Gemeinnützige Umwelthaus GmbH
Rüsselsheimer Str. 100
65451 Kelsterbach

www.umwelthaus.org
www.forum-flughafen-region.de