

Warum die Flugroute AMTIX-kurz nach Norden verschoben werden soll

Kurz-Information für die Konsultationsgremien, 27. August 2018

Fluglärm beeinträchtigt die Lebensqualität – die Menschen müssen entlastet werden.

Der Flugbetrieb in Frankfurt und die damit einhergehenden Belastungen durch Fluglärm erfolgen in dem hierfür vorgesehenen rechtlichen Rahmen. Dennoch beeinträchtigt der Fluglärm die Lebensqualität vieler hier lebender Menschen. Das Forum Flughafen und Region (FFR) und die Fluglärmkommission (FLK) möchten deshalb ein höheres Schutzniveau für die Menschen erreichen.

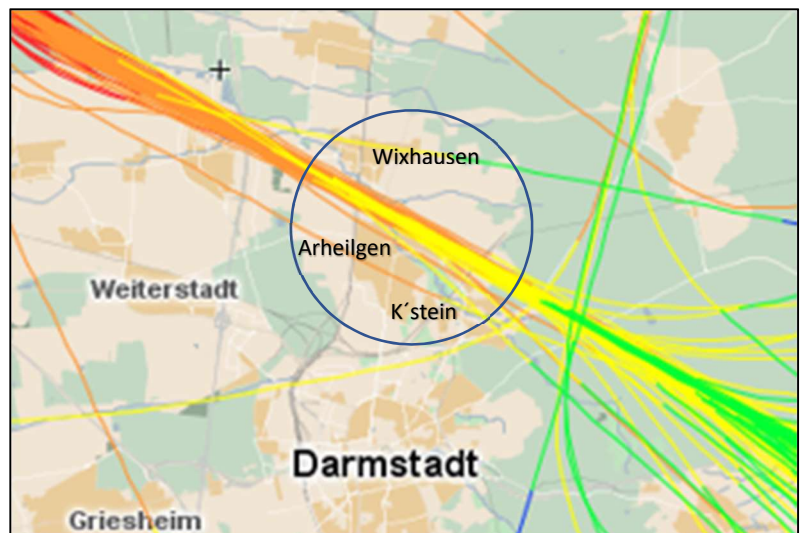
Aufgrund des Gesetzes zum Schutz vor Fluglärm bezahlt der Flughafenbetreiber in besonders stark verlärmten Gebieten z.B. Schallschutzfenster. Wo es zu laut ist, werden keine neuen Wohnhäuser gebaut. Das FFR arbeitet aber zusätzlich auf freiwilliger Ebene daran, dass insgesamt weniger Lärm bei den Anwohnern ankommt. Dazu gehört, gezielt Lärmquellen am Flugzeug zu vermindern oder die Flugzeuge länger in größeren Höhen fliegen zu lassen. Diese Aspekte werden vom Fluglärmschutzgesetz nicht adressiert.

Im Konsens der Beteiligten haben FFR und FLK bereits eine Vielzahl solcher Maßnahmen auf den Weg gebracht und arbeiten an weiteren. Eine wichtige Kategorie von Maßnahmen, um die Anzahl der von Lärm belästigten Menschen weiter zu vermindern, stellt das Umfliegen von Siedlungszentren dar. Hierfür muss man Flugrouten verlegen. Das bedeutet aber auch eine Verlagerung von Lärm.

1

Die Flugroute AMTIX-kurz ist eine der großen Verursacher von Belästigungen durch Fluglärm

Mehr als die Hälfte aller Flugzeuge aus Frankfurt starten über die Startbahn-West. Die Route AMTIX-kurz ist mit ihren 63.000 Starts im Jahr eine der meist beflogenen Routen (im Durchschnitt alle sechs Minuten ein startendes Flugzeug). Und sie führt in einem schmalen Korridor zwischen den Darmstädter Stadtteilen Arheilgen, Kranichstein und Wixhausen. Zehntausende von Menschen sind dadurch starkem Fluglärm ausgesetzt. Die dicht besiedelten Stadtteile Arheilgen und Kranichstein sollen durch eine andere Routenführung entlastet werden.



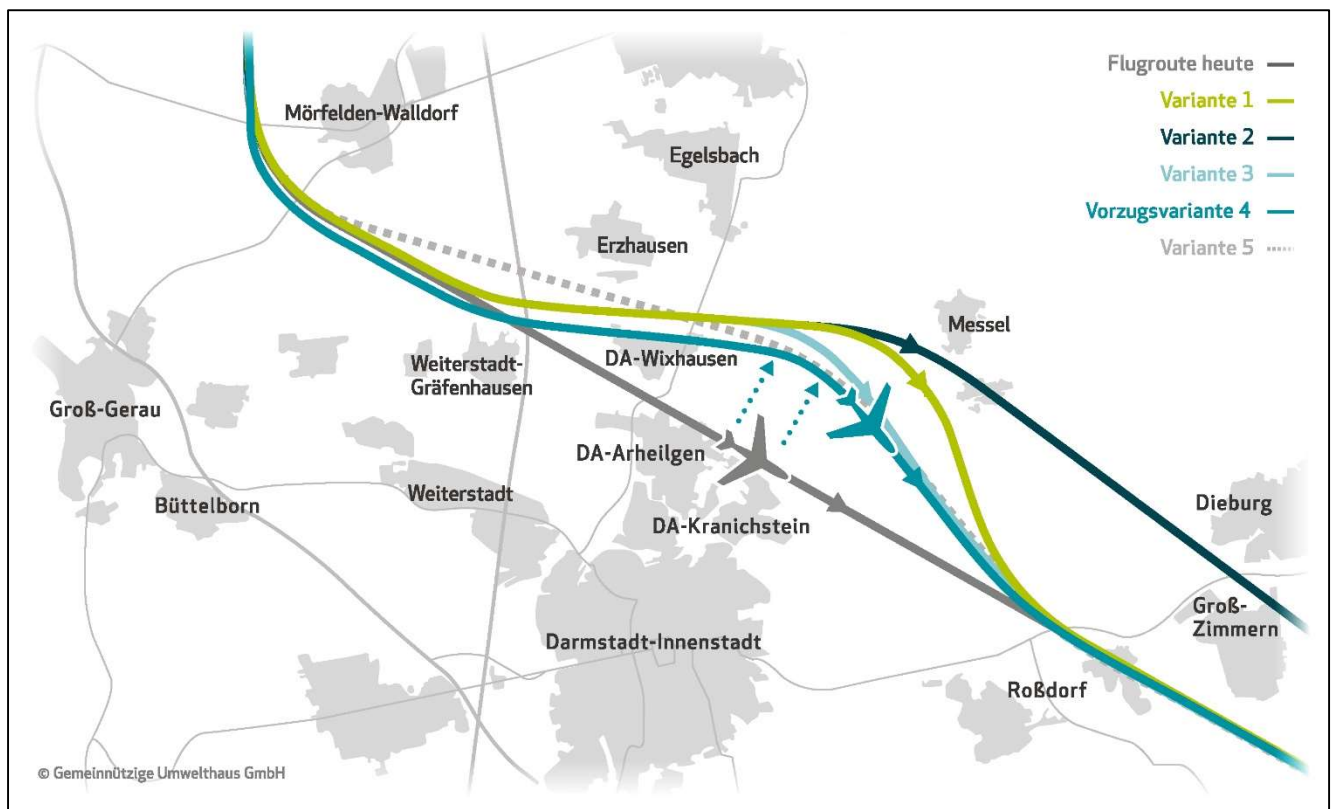
Kurzinfo Konsultationsgremien, 27. August 2018

Entlastung an einem Ort bedeutet auch Mehrbelastung an einem anderen Ort

Das Problem beim Umfliegen dicht besiedelter Siedlungszentren: Es gibt keine größeren unbewohnten Flächen im Rhein-Main-Gebiet. Es gibt nur dünner oder dichter besiedelte Flächen. Eine Route zu verändern, bedeutet also immer Entlastung in einem aber auch Belastung in einem anderen Siedlungsgebiet. Verlagerungsoptionen müssen daher sorgfältig geprüft und mit dem Status-Quo verglichen werden – und zwar nicht nur auf Lärm, sondern auch im Hinblick auf Sicherheit und Kapazität (wie viele Flüge lassen sich auf der Route abwickeln?):

- Die Flugzeuge, die im Wesentlichen auf den Balkan, in den Nahen und den Fernen Osten fliegen, drehen südlich von Mörfelden nach Südosten. Ein kleiner Teil (2017 etwa 2 %) kommt nicht rechtzeitig auf die Höhe, die nötig ist, um den Flugplatz Egelsbach sicher zu überfliegen. Diese Maschinen nehmen die Route AMTIX-lang. Mehr Flugzeuge auf diese Route zu verlagern, würde zwar den Darmstädter Norden entlasten, dafür aber eine andere schon intensiv geflogene Route treffen – mit Folgen für Kapazität und Lärm.
- Vielfach wird gefordert, die fliegenden Flugzeuge über den gesamten Raum Darmstadt streuen – oder auch zwischen zwei alternativen Routen für AMTIX-kurz wechseln. Allerdings geht das aus Sicherheitsgründen nicht. Jede zusätzliche Flugroute erhöht die Komplexität am Flughafen – und nach einem gefährlichen Ereignis im Jahr 2011 ist die Deutsche Flugsicherung (DFS) aufgerufen, die Komplexität für die Lotsen zu reduzieren.
- Bleibt die Alternative, die Flugroute AMTIX-kurz in gebündelter Form zu verlagern. Hierfür hat das Expertengremium Aktiver Schallschutz, das zum FFR gehört, fünf Varianten untersucht und verglichen.

2



Auch bei dieser Prüfung wurden zunächst Sicherheit und Kapazität bewertet. Wichtigster Punkt wiederum: Die Sicherheit. Bei Variante 5 hat sich im Simulator gezeigt, dass Flugzeuge den nötigen Höhenabstand zum Flugplatz Egelsbach zum Teil unterschreiten würden, so dass diese Variante aus der weiteren Betrachtung weggefallen ist.

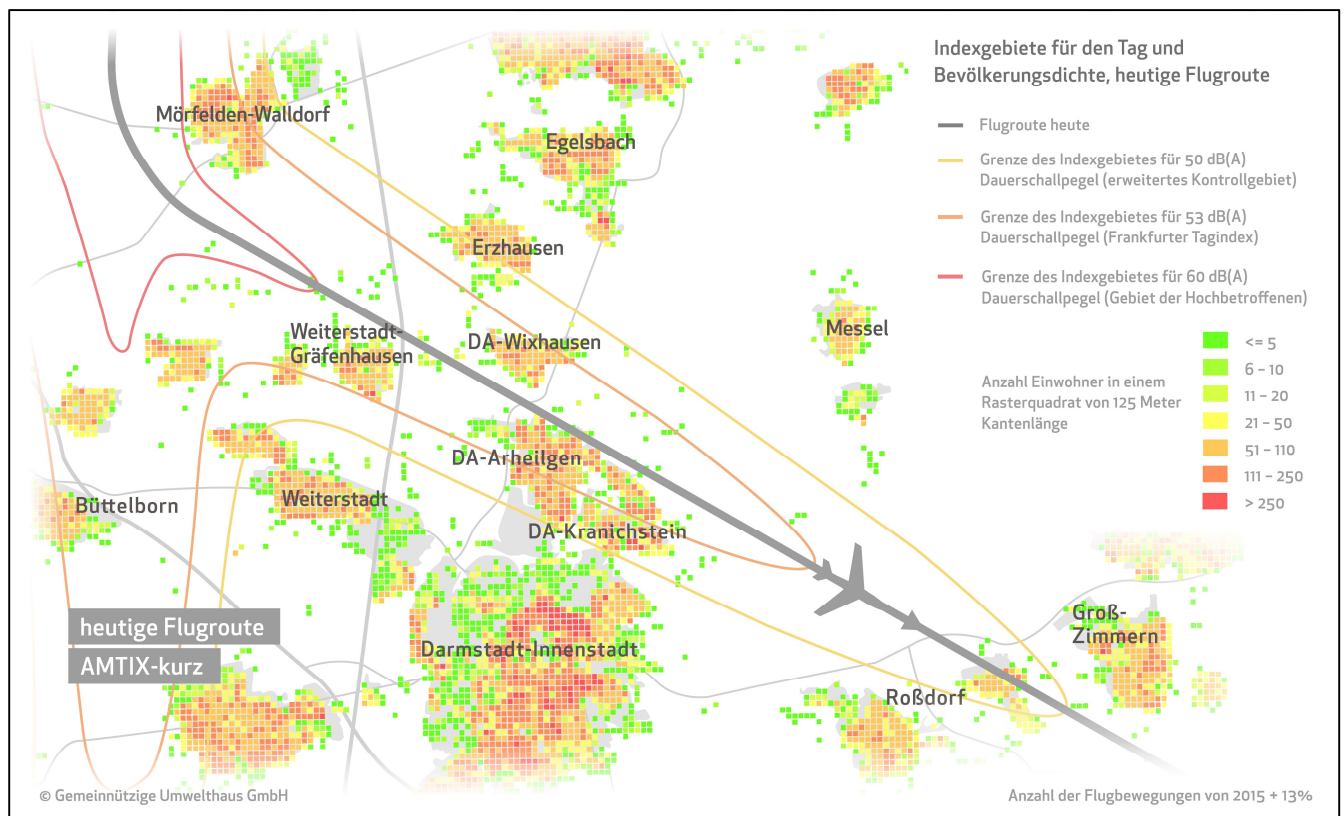
Um vergleichen zu können, benötigt man ein Maß

Das FFR hat sich 2009 auf den Frankfurter Fluglärmindex geeinigt, um Vergleiche anstellen zu können. Dieser berücksichtigt die Lautstärke des Lärms, die diesem Lärm ausgesetzte Bevölkerungsdichte sowie die Wirkung des Lärms auf den Menschen. Hierfür wurden wissenschaftliche Studien genutzt:

- Für den Tag (6 bis 22 Uhr) werden Hochbelastigte in einem Gebiet mit bestimmten Mindestlärmmerten berechnet. Das sind Personen, die sich stark oder sehr stark durch den Fluglärm belästigt fühlen, was sich negativ auf die gesundheitliche Lebensqualität auswirkt.
- Für die Nacht (22 bis 6 Uhr) werden im EEG messbare durch Fluglärm verursachte zusätzliche Aufwachreaktionen ebenfalls in einem nach Lärmkriterien abgegrenzten Gebiet ermittelt. In einer ruhigen nicht von Fluglärm gestörten Nacht treten im Durchschnitt etwa 24 dieser EEG-Aufwachreaktionen auf, an die sich die Menschen nicht unbedingt erinnern können.

Fluglärm stört die Menschen auch in weiter vom Flughafen entfernten Gebieten. Damit man sich aber auf die Schwerpunktregionen konzentrieren kann, wird der Index im engeren Raum ermittelt. Die Karte zeigt u.a. das Tagindex-Gebiet (orangene Linie) für die heutige Flugroute und für eine Anzahl an Flugbewegungen, die um 13 % höher ist als im Jahr 2015. Gezeigt wird auch die Bevölkerungsdichte.

3



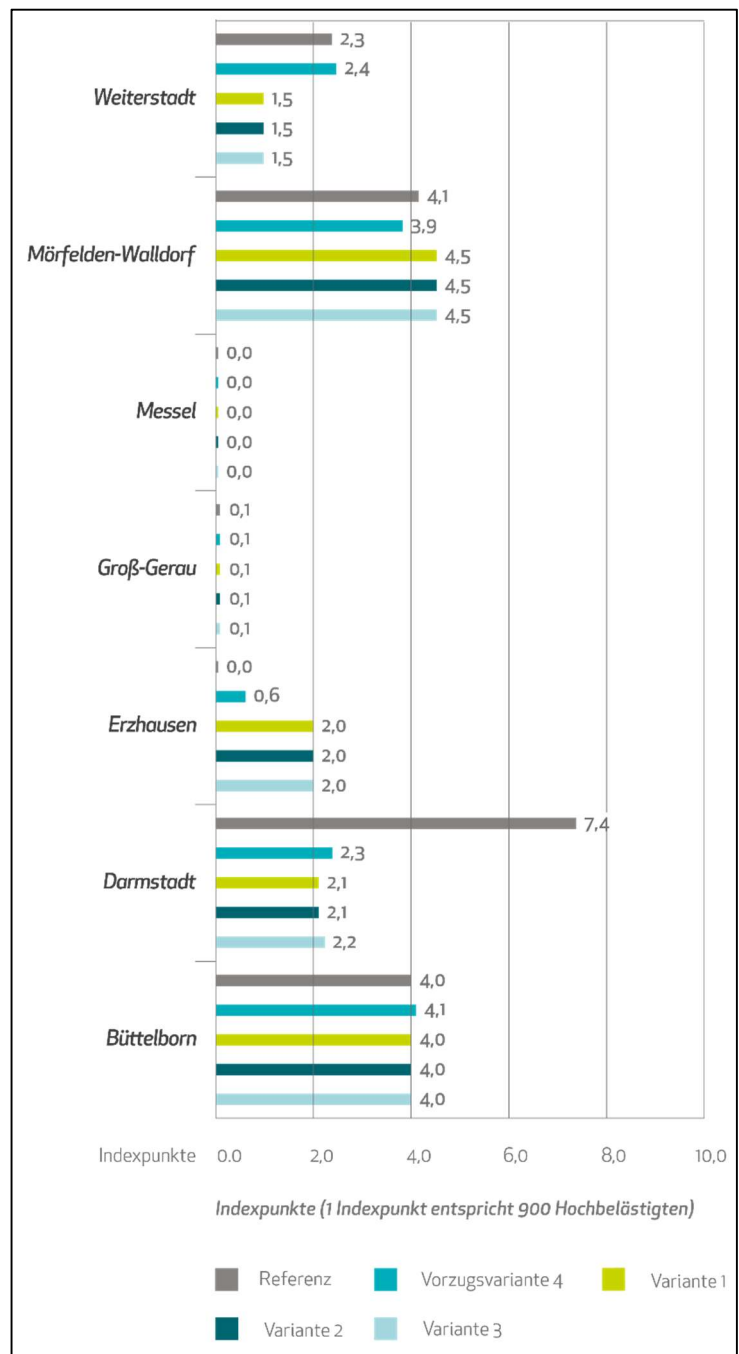
Ergebnisse des Vergleichs

Die Varianten 1 bis 4 wurden im Hinblick auf die Lärmwirkungen verglichen. Dabei wurden die Zahl der Hochbelästigten und die Zahl der zusätzlichen Aufwachreaktionen bei unterschiedlichen Lärmniveaus für die Nacht und für den Tag sowie für unterschiedlich hohe Zahlen an Flugbewegungen in der Zukunft berechnet (12 verschiedene „Szenarien“).

Die entscheidenden Veränderungen betreffen Darmstadt und Erzhausen. Zwar wären auch andere Gemeinden durch eine Verlagerung von AMTIX-kurz betroffen, aber in erheblich geringerem Ausmaß:

- In Mörfelden-Walldorf, und Büttelborn führt AMTIX-kurz zwar zu erheblichen Belästigungen. Diese würden sich bei einer Verlagerung der Route aber nur in relativ kleinem Ausmaß ändern.
- Weiterstadt würde durch die Varianten 1 bis 3 entlastet, Variante 4 würde aber wenig im Vergleich zum Status-Quo ändern.
- In Egelsbach, Messel, Roßdorf, Groß-Zimmern und Groß-Gerau sind zwar ebenfalls Belästigungen durch Fluglärm aufgrund von AMTIX-kurz zu verzeichnen. Das Ausmaß der Belästigung ist aber deutlich geringer, als im Darmstädter Norden derzeit.

Das nebenstehende Balkendiagramm zeigt die Anzahl der Hochbelästigten im Tagindexgebiet bei einer Flugbewegungszahl, die um 13 % über den Wert von 2015 liegt.



Im Ergebnis zeigt sich:

1. Eine Verschiebung von AMTIX-kurz nach Norden würde viele Menschen entlasten. Die Zahl in dem ausgewerteten Gebiet läge etwa um das Fünffache höher als die Zahl der zusätzlich Belasteten.
2. In den meisten Rechengängen ergab sich Variante 4 als die Variante, die im Vergleich zu den Entlastungen am wenigsten zusätzliche Belastungen mit sich bringen würde. In Darmstadt sank der Tagindex (bei Flugbewegungszahlen von 2015+13%) von 7,4 auf 2,3 (Rückgang von 6.700 auf 2.100 Hochbelästigte), in Erzhausen stieg er von 0 auf 0,6 (entsprechend 500 Hochbelästigte). Die zusätzliche Belastung von Erzhausen wäre bei allen anderen Varianten deutlich größer.

3. In Darmstadt muss man weiter differenzieren. Denn während die Ortsteile Arheilgen und Kranichstein durch Variante 4 entlastet würden, würde Darmstadt-Wixhausen durch Variante 4 zusätzlich belastet.

Eine schwierige Entscheidung

Im Rahmen der Konsultation ergeben sich möglicherweise neue Aspekte, die zu prüfen sind. So ist z.B. vorstellbar, dass die vorgeschlagenen Flugrouten noch weiter optimiert werden.

Das FFR sowie die FLK müssen sich nach der Konsultation entscheiden, ob sie die Verlegung von AMITX-kurz empfehlen. Wenn ja, und wenn das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung diese Verlegung beschließt, würde es erst einmal einen einjährigen Probetrieb geben. Dann würde z.B. untersucht, wie genau die Flugzeuge die Kurven fliegen können und wie sich die Lärmbelastung tatsächlich verändert.

Eine solche Entscheidung ist nicht einfach, und aus den Kreisen der Betroffenen kommen eine Vielzahl an Fragen:

- Ist es vertretbar, 500 (oder auch 5.000) Menschen zusätzlich mit Lärm zu belasten, um 2.500 (oder auch 25.000) zu entlasten?
Die Frage kann man auch umdrehen: Ist es vertretbar 25.000 Menschen weiterhin mit Lärm zu belasten, obwohl man sie entlasten könnte auf Kosten von nur 5.000 Menschen? Um zu möglichst nachvollziehbaren Ergebnissen zu kommen, hat sich das FFR Kriterien gegeben, nach denen sämtliche Maßnahmen gleichermaßen bewertet werden. Hier ist zum Beispiel festgelegt, dass stärker vom Lärm betroffene Menschen Vorrang vor weniger stark betroffenen haben.
- Wussten die Menschen, die nach Arheilgen und Kranichstein gezogen sind, worauf sie sich mit Blick auf den Fluglärm einlassen? Sind Menschen in den Wixhäuser Norden und nach Erzhausen auch aufgrund des geringeren Fluglärms gezogen?
Für die Lärmbewertung des FFR und FLK spielt es keine Rolle, wer aus welchen Gründen und wann wohin gezogen ist, sondern jeder Mensch wird gleich bewertet.
- Was ist z.B. mit der Hessenwaldschule, die nach einer Verschiebung genau unter der Flugroute liegen würde?
Auch die Frage kann man umdrehen. Immer dann, wenn Flugrouten über besiedeltes Gebiet führen sind davon auch Schulen und andere lärmsensible Einrichtungen, etwa Krankenhäuser, betroffen. So gibt es auch in Darmstadt Arheilgen und Kranichstein natürlich Schulen.
- Warum betrachtet man nicht auch die sonstigen Lärmquellen wie Zugstrecken, Autobahnen, den Flugplatz Egelsbach?
Letzteren hat man in einer Sonderauswertung einbezogen – mit keinem anderen Ergebnis. Die anderen Lärmquellen sind im dicht besiedelten Rhein-Main-Gebiet – wenn auch in unterschiedlichen Ausprägungen - überall präsent. Allerdings fehlen für eine Gesamtbetrachtung bislang auch wissenschaftlich fundierte Methoden. Deshalb gibt es momentan keine bessere Alternative als den Fluglärm einzeln zu betrachten. Gleichzeitig weiß man aber aus der Lärmwirkungsforschung: Von allen Lärmarten fühlen sich die Menschen von Fluglärm am meisten gestört.