Partner

Image not found or type unknown

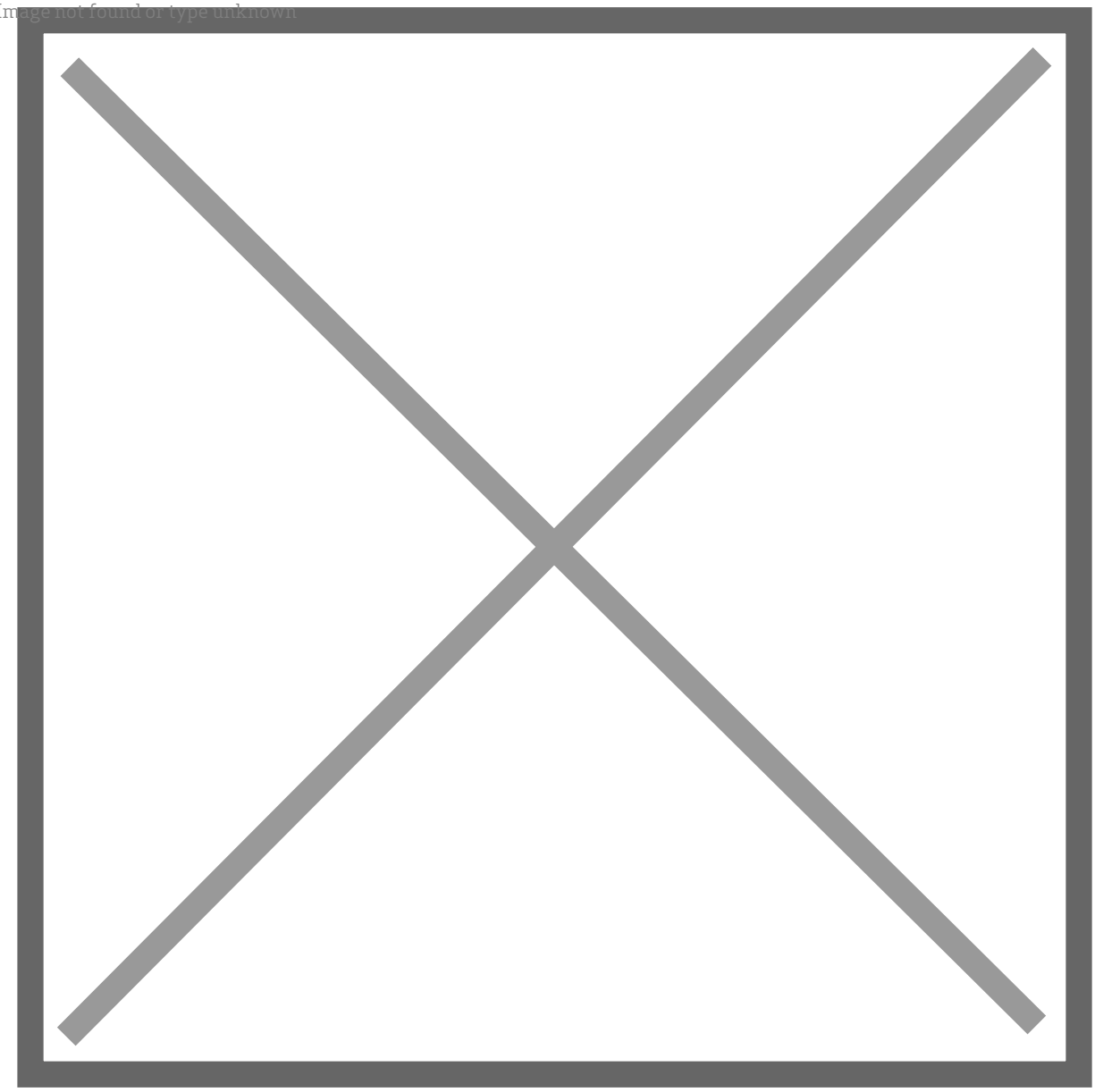
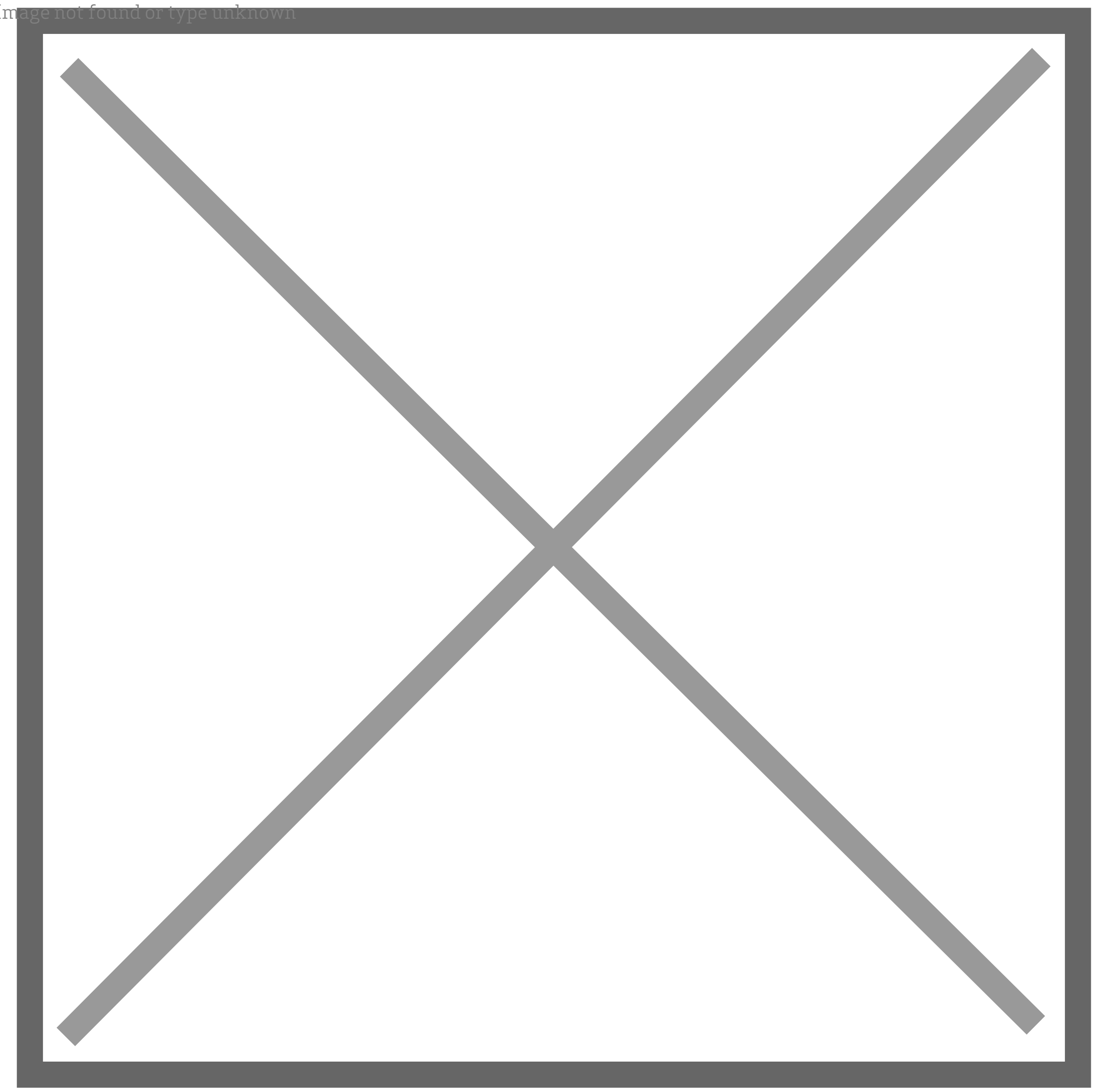


Image not found or type unknown



1. Warum schlägt man eine Änderung von Flugrouten vor?

Um wie viele Menschen geht es genau, die ent- oder belastet werden?

Um zu prüfen, ob eine Maßnahme des aktiven Schallschutzes zu empfehlen ist, wird verglichen: Wie sieht es mit Umsetzung der empfohlenen Maßnahme aus und wie ohne Umsetzung? Konkret auf AMTIX-kurz bezogen wird also die heute genutzte Flugroute mit anderen zu prüfenden Routen verglichen. Ziel ist, dass die Anzahl der Hochbelästigten deutlich reduziert wird. Gleichzeitig darf

die Zahl der Hochbetroffenen durch die Maßnahme nicht steigen, selbst wenn mit einer Maßnahme ein großer Entlastungseffekt bei vielen geringer Betroffenen entstünde (siehe dazu die Fragen und Antworten in Kapitel 5).

weiterlesen (https://konsultation.aktiver-schallschutz.de/verfahren-zu-amtix-kurz/gestellte-und-beantwortete-fragen/1-warum-schlaegt-man-eine-aenderung-von-flugrouten-vor/um-wie-viele-menschen-geht-es-genau-die-ent-oder-belastet-werden/)

Ist es wirklich der Lärmschutz in der Region, der im Vordergrund steht?

Das Expertengremium aktiver Schallschutz (ExpASS) des Forum Flughafen und Region (FFR) prüft Maßnahmen ausschließlich anhand eines objektiven Kriterienkatalogs.[2] Die Sicherheit steht immer an erster Stelle. Maßnahmen, die nicht als sicher beurteilt werden, werden nicht zur Umsetzung empfohlen.

weiterlesen (https://konsultation.aktiver-schallschutz.de/verfahren-zu-amtix-kurz/gestellte-und-beantwortete-fragen/1-warum-schlaegt-man-eine-aenderung-von-flugrouten-vor/ist-es-wirklich-der-laermschutz-in-der-region-der-im-vordergrund-steht/)

Warum haben sich FFR/FLK entschieden, einen Vorschlag zur Konsultation vorzulegen, bei dem neben deutlichen Entlastungen auch erhebliche zusätzliche Belastungen für Bürgerinnen und Bürger insbesondere in Erzhausen und Darmstadt-Wixhausen entstehen?

Weil die berechnete Zahl der Entlasteten deutlich höher ist als die Zahl der zusätzlich Belasteten. Die Bitte der Prüfung von Verbesserungsmöglichkeiten der Route AMTIX-kurz gab es bereits vor einigen Jahren z.B. durch die Fluglärmkommission.

Letztlich führen fast alle lärmmindernden Maßnahmen an der einen Stelle für andere Teile der Bevölkerung zu einer Erhöhung der Belastung. Auch höheres Starten und Landen führt beispielsweise zu Reduzierungen der Lärmbelastung direkt unterhalb des Flugpfades, jedoch zu Mehrbelastungen im entfernteren Bereich seitlich des Flugwegs. Würden nur Maßnahmen verfolgt, die ausschließlich entlastend und für niemanden belastend wirken, wäre die Arbeit des aktiven Schallschutzes stark eingegrenzt.

Nach der fachlichen Prüfung durch die Experten in der die Machbarkeit und Auswirkungen umfangreich geprüft wurden, ist jetzt der Zeitpunkt, die Vor- und Nachteile mit den Betroffenen außerhalb der Expertenrunden ausführlich zu diskutieren, bevor weitere Entscheidungen getroffen

werden. Daher führt das FFR gemeinsam mit der FLK die Konsultation durch.

= neu hinzugekommen

Warum fliegen die Flugzeuge nicht schon seit 30 Jahren auf einer weniger dicht besiedelten Route?

Eine systematische Erschließung von zusätzlichen Lärmschutzpotenzialen findet erst seit Beginn der Arbeiten des RDF und FFR (mit Beginn der Mediation also seit ca. 20 Jahren) statt. In diesem Rahmen hat sich die FLK bereits 2004 und das FFR spätestens seit 2012 mit der Abflugroute AMTIX kurz beschäftigt.

Die bestehende Route AMTIX kurz wurde in ihren Grundzügen seit der Eröffnung der Startbahn West beibehalten und basierte auf rein terrestrischer Navigation; basierend hauptsächlich auf den Funkfeuern RID und damals KNG.

Mitte der neunziger Jahre wurden im Projekt NESS („New SID and Stars“) erstmals Flächennnavigation eingeführt. Die daraus resultierenden Verfahren (sogenannte „Overlay“ Verfahren), bildeten mittels dieser neuen navigatorischen Möglichkeiten (RNAV) die konventionellen Strecken nach. Maßgeblich war und ist aber weiterhin das konventionelle Verfahren. Die zusätzlichen modernen Verfahren sollten neben den operativen Vorteilen zusätzlich für eine genauere Einhaltung der bestehenden Route sorgen.

Wie würden sich die Siedlungsbeschränkungsgebiete nach einer Verlagerung von AMTIX-kurz entwickeln?

Siedlungsbeschränkungsgebiete nach Fluglärmgesetz werden über den Lärmschutzbereich und in der Folge über den Landesentwicklungsplan (LEP) bzw. den Regionalplan Südhessen festgesetzt. Aktuell erfolgte die Dritte Novelle des LEP 2000 durch das Land Hessen im Juni 2018. Es wurde ein aktualisiertes Siedlungsbeschränkungsgebiet festgelegt. Danach ist die Regionalversammlung Südhessen am Zug, die Vorgabe im Regionalplan umzusetzen. Solange gilt das aktuelle Siedlungsbeschränkungsgebiet gem. Regionalplan Südhessen 2010 (siehe Zahlen / Daten / Fakten (https://konsultation.aktiver-schallschutz.de/daten-zahlen-fakten)) Änderungen des Landesentwicklungsplans zu Vorgaben zum Siedlungsbeschränkungsgebiet erfolgen nur in großen Abständen (ca. alle 10–15 Jahre). In der in diesem Jahr aktualisierten Vorgabe des Landesentwicklungsplans ist eine Veränderung AMTIX nicht unterstellt worden.

Bestehen für die heute von Baubeschränkungen betroffenen und durch AMTIX-kurz dann möglicherweise

freiwerdenden Baugebiete im Norden Darmstadts bereits Planungen?

Dazu ist dem FFR und der FLK nichts bekannt. Wie oben dargestellt, gelten die Siedlungsbeschränkungsvorgaben, die 2018 festgelegt wurden, in denen keine Nordverschiebung unterstellt wurde. Die Frage spielt in der Abwägung des FFR auch keine Rolle. Die Maßnahmen werden ausschließlich nach den definierten Kriterien beurteilt (siehe Kriterien).

Für wie lange wäre eine Entscheidung über die Verschiebung der Flugroute AMTIX-kurz dann getroffen?

Zunächst würde ein etwa einjähriger Probebetrieb erfolgen und ausgewertet. Je nach Ergebnis würde über die Beibehaltung oder Rückführung auf die bisherige Route entschieden. Die Verschiebung der Flugroute würde keine Befristung haben. Aber es ist nicht ausgeschlossen, dass die Frage, wo die Route entlangführt, in der Zukunft aufgrund technischer oder sonstiger Entwicklungen neu gestellt werden wird.