

Konsultation zur empfohlenen Verlegung der Flugroute AMTIX-kurz

Kurz-Dokumentation der 3. Sitzung der Gruppe der politischen Vertreter

am 17. Oktober, 17 bis 20 Uhr

Wixhausen, Bürgermeister Pohl Haus, Im Appensee 26, 64291 Darmstadt, Clubraum

1. Begrüßung und Rückblick auf die letzte Sitzung

Landrat Quilling begrüßte im Namen des Forum Flughafen und Region (FFR) die Teilnehmenden. Er wies daraufhin, dass man seitens des FFR und der Fluglärmkommission dabei sei, auf die gestellten Fragen und unterbreiteten Vorschläge zu reagieren. Der Moderator, Dr. Christoph Ewen, erläuterte, unter welchem Tagesordnungspunkt welche Fragen, Hinweise und Vorschläge angesprochen werden.

2. Fliegbarkeit Variante 5

Für diesen Tagesordnungspunkt war Herr Frank Lumnitzer zugegen. Er ist aktiver Pilot bei der Lufthansa und hat die Simulationen während seiner Zeit bei Condor geflogen. In seiner Präsentation ging er zum einen auf die zu erwartende Spurtreue ein und machte auf den Unterschied zwischen der absolut (auf der Landkarte) gezeichneten Flugspur und der durch die Flugzeugavionik berechneten Flugspur aufmerksam. Die Aussagen aus dem Simulator beziehen sich immer nur auf die relative Spurtreue, gegenüber der vom Flugmanagementsystem (FMS) errechneten Fluglinie. Eine Aussage zur Spurtreue gegenüber der auf Karten dargestellten Ideallinie kann nicht beantwortet werden. Anschließend erläuterte er, warum er beim Fliegen der Variante 5 im Simulator Hinweise auf ein erhöhtes Risiko erkannte.

Zu Beginn stand die grundsätzliche Problematik der Höhengabe aufgrund des Flugplatzes Egelsbach zur Diskussion. Wer die Höhe nicht schaffe, könne doch immer auch AMTIX-lang fliegen, das würde auch bei einer Variante 5 die Problemfälle entschärfen. Außerdem werde der Flugplatz Egelsbach nur am Tag genutzt, also könne man in den Tagesrandstunden auch tiefer fliegen, so ein Beitrag. In der Antwort der Vertreter von ExpASS wurde deutlich, dass man keine weitere Komplexität erhöhende Einschränkung bei den Flugrouten akzeptieren könne – also auch keine nach Uhrzeiten unterschiedliche Regelung. Bei Variante 5 bestehe das erhöhte Risiko, die Höhengabe zu unterschreiten.

In der Diskussion wurde auch die gewählte Windverteilung kritisch hinterfragt. Bei einem solchen Bodenwind dürfe auf der Startbahn 18 West nicht gestartet werden. Herr Lumnitzer erwiderte, dass bei der Simulation die Verteilung des Windprofils nur eingeschränkt eingestellt werden könne und man einen worst case modelliert hat. Das eingestellte Windprofil sei außerdem für alle geflogenen Varianten gleich gewesen – in den anderen Varianten gab es mit dem Wind kein Problem. Bei Modellvarianten mit Rückenwind betrug der am Boden modellierte Rückenwind maximal 15 Knoten und entspricht damit dem operationell erlaubten Maximum für die meisten Flugzeugtypen. Das

verwendete Windmodell mit den im Test dokumentierten Windstärken wurde bei Durchfliegen von 1000ft Flughöhe über der Platzhöhe angenommen.

Angesichts der Wortwahl, „die Variante 5 sei anspruchsvoll zu fliegen“, entzündete sich eine Debatte darüber, dass dies nicht gleichzusetzen sei mit „nicht fliegbar“. Man müsse doch von professionellen Piloten erwarten könne, dass sie anspruchsvolle Routen fliegen. In der Antwort machte Herr Lumnitzer deutlich, dass in der Luftfahrt ein sehr hohes Sicherheitsniveau gelte, bei dem für die Annahme fataler Zwischenfälle eine Wahrscheinlichkeit von besser als 10^{-8} avisiert werde. Herr Lumnitzer wies ebenso darauf hin, dass die Simulation keine statistische Relevanz besitzt und auch nur auf einem Flugzeugtyp durchgeführt wurde. Bezugnehmend auf die durchgeführte Simulation begründete er den Vorschlag, Variante 5 nicht zu präferieren. Variante 5 bietet die kürzeste Distanz zum kritischen Wegpunkt mit der Höhenvorgabe von 2500ft. Je kürzer die Distanz umso weniger Zeit bleibt dem Luftfahrzeug, die geforderte Höhe zu erreichen. Rückenwind erschwert die Situation deutlich.

Eine weitere Frage bezog sich auf das gewählte Startverfahren (Flachstart). Wenn hier nicht das Flachstartverfahren genutzt würde, dann, so Teilnehmende aus der Runde, sei die Unterschreitung der Höhenvorgabe von 2.500 ft, die bei der Simulation für Variante 5 festgestellt worden sei, nicht mehr relevant. In der Antwort macht Herr Lumnitzer deutlich, dass das jeweils heute in Benutzung befindliche Startverfahren gewählt worden sei, um eine realitätsnahe Abbildung zu erhalten. Eine Untersuchung des Einflusses von Startverfahren war nicht Bestandteil der Simulation. Herr Lumnitzer wies darauf hin, dass das Ziel der Simulation die Untersuchung des Flugzeugverhaltens auf Abflügen mit wechselnden Kurven auf kurzen Wegpunktsequenzen war. Weiterhin sollte ermittelt werden, wie Bordcomputer (Flight Management Systeme) eine Trajektorie auf solchen Abflugrouten generieren und wie genau ein Luftfahrzeug im Abflug dieser Trajektorie folgen kann.

Zusammenfassend stellte der Moderator fest, dass es möglicherweise im „Wording“ Verbesserungsbedarf gebe. Man könne nach der Diskussion nicht sagen, die Variante 5 sei nicht fliegbar. Sie sei in einer stichprobenhaften Simulation getestet worden und weise im Vergleich mit den anderen Varianten Nachteile in der Sicherheitseinschätzung auf – und zwar unter der Voraussetzung, dass man den Piloten nicht vorschreiben könne, welche Startverfahren sie wählen.

3. Neue Ergebnisse

Der Moderator, Dr. Christoph Ewen, stellte die Ergebnisse der Meldungen aus den Kommunen zu lärmsensiblen Einrichtungen vor. Er beschrieb, dass in der Summe kein eindeutiges Ergebnis zu erkennen sei. Auch die genaue Verortung der Einrichtungen sei nicht einfach. So liege z.B. der gewählte Ort für die Hessenwaldschule im gewählten Prognose-Szenario (Flugbewegungszahl aus dem Jahr 2015 + 13 %) für den Tag bei der heutigen Flugroute bei einem Dauerschallpegel von 54,8 dB(A). Bei Variante 4 rücke sie in den Bereich zwischen 56 und 57 dB(A), daher rührte die Zunahme der Schülerzahlen im Bereich größer 55 dB(A).

Einzelne Bürgermeister baten darum, sicherheitshalber noch einmal die Listen zu überprüfen. Man war sich einig darüber, dass die detaillierte Liste der Einrichtungen nicht veröffentlicht wird, sondern nur die Summe der Nutzerzahlen je nach Variante und Lärmniveau. Die Vertreter von FFR und FLK machten noch einmal deutlich, dass für die auf dem Tisch liegende Empfehlung für Variante 4 ausschließlich Zahlen über die Wohnbevölkerung zugrunde gelegt wurden und die lärmsensiblen Einrichtungen nicht eingeflossen seien.

In einer weiteren Präsentation zeigte Christoph Brunn, wissenschaftliche Begleitung des FFR, eine Übersicht über weitere betrachtete Varianten und gewünschte Auswertungen.

- Die von Mörfelden-Walldorf gewünschte Variante (Verlängerung des Geradeausflugs um 2 nautische Meilen) führt zu einem südlichen Umfliegen von Darmstadt und damit einhergehend zu einem Anstieg der Zahl der Hochbetroffenen (Büttelborn) und zu Kapazitätsproblemen (Analogieschluss AMTIX-lang). Die Variante ist nicht zu empfehlen.
- Eine Entlastung von Roßdorf-Gundernhausen durch Umfliegen würde zu einer Zusatzbelastung in Groß-Zimmern oder im Kernort Roßdorf führen. Außerdem führt auch die heutige Flugroute über Gundernhausen, es fände also keine Verschlechterung statt. Die Maßnahme kann nicht empfohlen werden.
- Ein Vorschlag aus der Konsultation war, eine weitere Variante zu prüfen, die zwischen DA-Wixhausen und DA-Arheilgen verläuft. Dies findet derzeit statt.
- Zusätzlich zu den Auswertungen für mindestens 50, 53 und 60 dB(A) Dauerschallpegel wurde eine Auswertung für mindestens 55 dB(A) durchgeführt. Die Tagindexwerte einer Nordverschiebung von AMTIX-kurz im Szenario 2015 + 13 % sind auch bei dieser Auswertung deutlich besser, als die Werte der heutigen Flugroute. Allerdings verschiebt sich die Reihenfolge: Variante 4 würde im Vergleich zu den Varianten 1 und 3 zu einer reduzierten Entlastung führen.
- Und es wurde eine Pegeldifferenz-Auswertung durchgeführt, um abschätzen zu können, welche Pegeldifferenzen durch eine Nordverschiebung für wie viele Personen zu erwarten sei. Es zeigt sich, dass Variante 4 bei 17.000 Menschen zu Entlastungen um 4 dB(A) und mehr führen würden, während nur 800 Menschen zusätzliche Belastungen in dieser Größenordnung erfahren würden. Bei Entlastungen bzw. zusätzlichen Belastungen von kleiner 4 dB(A) kehrt sich das Verhältnis um (1.500 zu 7.100).

Aus der Gruppe heraus wurde gebeten, diese Zahlen (und auch die nicht noch nicht abgeschlossenen Berechnungen) noch im Laufe des Konsultationsverfahrens zu veröffentlichen.

Anschließend erläuterte Regine Barth, die Fluglärmschutzbeauftragte des Verkehrsministeriums (HMWEVL), eine Lärmabschätzung unterschiedlicher Streuungsvarianten. Das Ministerium habe – obwohl die Streuungsvarianten betrieblich aus Sicherheits- und Kapazitätsgründen nach den Kriterien des FFR keine realisierbare Alternativen darstellen – zur Schaffung einer verbesserten Wissensbasis und Transparenz Lärmabschätzungen vorgenommen. Auch hier zeigt sich ein differenziertes Bild. Während es im Bereich mittlerer Lärmniveaus bei den Streuungsvarianten zu Vorteilen im Vergleich zu einer Nordverschiebung käme, sähe das insgesamt betrachtet und im Bereich höherer Lärmniveaus umgekehrt aus (siehe Präsentation). Sie erläutert, dass aufgrund der bereits vorhandenen starken Belastung durch Richtung Süd geführte Abflüge für die Anwohner im Süden der Startbahn West die untersuchten Streuvarianten zu einer Mehrbelastung führen würden, z.B. Büttelborn, Griesheim und Weiterstadt. Frau Barth wies darauf hin, dass aufgrund der unterschiedlichen Methodik, Referenzjahre und weil die Auswertungsgebiete nach Realverteilung definiert sind, ein direkter Vergleich der Zahlen mit Berechnungen des FFR nicht möglich ist.

4. Arbeit an möglichen Empfehlungen der Gruppe

Der Moderator fragte, ob es Ideen, Hinweise gibt, ob es eine gemeinsame Empfehlung geben könne und wenn ja wie diese aussehen könnte.

Grundsätzlich war man sich einig, dass der Expertenworkshop am 30. Oktober abgewartet werden müsse, bevor man zu Ergebnissen komme.

In der Gruppe herrscht Skepsis hinsichtlich einer gemeinsamen konsensualen Empfehlung. Zu unterschiedlich seien die Interessen. Wenn überhaupt könne man gemeinsame Positionen hinsichtlich der Kriterien für eine Variantenbewertung erarbeiten.

Letztlich, so die Vertreter des FFR und FLK, sei ja der Anspruch an die Konsultation gewesen, zu klären, ob die Herangehensweise des ExpASS nachvollziehbar sei.

5. Weitere Termine, Exkursion

Die Gruppe war sich einig, dass ein weiterer Termin erforderlich ist. Der Moderator sagte zu, einen neuen Termin anzubieten und sprach das Thema „Probetrieb, Monitoring“ an, dass bei einem weiteren Termin auf die Tagesordnung kommen könne. Aus der Runde der Teilnehmenden kam dazu die Forderung, die bereits durchgeführten Lärmmessungen des UNH unterhalb von AMTIX-kurz zu veröffentlichen, damit man Berechnungen und Messungen vergleichen können. Die Mitglieder von ExpASS erläuterten, dass man Messungen und Berechnungen nicht vergleichen könne (Messungengenauigkeiten, Fremdgeräusche, etc.). Messungen seien wichtig, damit man vorher-nachher Vergleiche bei einer Verlagerung durchführen könne. Es wurde zugesagt, dass die bisher durchgeführten Messungen noch während der Konsultation veröffentlicht werden.

Michael Charalambis, Geschäftsführer des Umwelt- und Nachbarschaftshauses (UNH), erläuterte den geplanten Ablauf der Exkursion zum Tower am 13. November. Man treffe sich um 14 Uhr beim UNH in Kelsterbach und fahre dann mit dem Bus zum Tower. Man müsse mit insgesamt 3 bis 4 Stunden rechnen. Im Vorfeld werde auf Wunsch eine Führung durch die Ausstellung des UNH angeboten.

Dr. Christoph Ewen sprach den geplanten Fachworkshop an und kündigte an, dass zur Abarbeitung der Tagesordnung eine strikte zeitliche Regulierung erforderlich sei. Mehrere Teilnehmende aus der Gruppe forderten, das Thema Ultrafeinstäube (UFP) auf die Tagesordnung zu nehmen. Die Bürgerinnen und Bürger unterhalb der Flugrouten machten sich dazu Sorgen, das müsse man thematisieren. Die Vertreter von FFR und FLK machten deutlich, dass dies aus ihrer Sicht verfrüht sei. Man wisse noch zu wenig über den Zusammenhang von Fluggeschehen und Freisetzung von UFP. Es gebe keinerlei Erkenntnisse, die belastbar einen Input zum hier zur Diskussion stehenden Vergleich von Nordverschiebungsrouten liefern könnten.

Da UFP aber ein Thema von hoher Relevanz auch aus Sicht von FFR und FLK sei, werde man sich im kommenden Jahr intensiv und auch im Dialog mit der Region mit dem Thema beschäftigen. Man werde einen Workshop dazu durchführen.

Die bisher vorliegenden Erkenntnisse werde man der Gruppe der politischen Vertreter zugänglich machen.

6. Themen der nächsten Sitzung

Man vereinbarte ein weiteres Treffen der Gruppe im November 2018. Der Moderator sagte zu, möglichst bald mit Terminvorschlägen auf die Gruppe zuzukommen. Hier sei u.a. das Thema des Probetriebs zu besprechen.