

Konsultation zur empfohlenen Verlegung der Flugroute AMTIX-kurz

Kurz-Dokumentation der 4. Sitzung der Gruppe der politischen Vertreter

am 30. November 2018, 17 bis 20 Uhr

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

1. Begrüßung, Rückblick auf die letzte Sitzung und auf den Experten-Workshop

Landrat Quilling begrüßte im Namen des Forum Flughafen und Region (FFR) die Teilnehmenden. Er erläuterte die Tagesordnung und wies auf den weiteren Verlauf des Verfahrens hin. Der Moderator, Dr. Ewen, sprach den Experten-Workshop an, bei dem ja bereits die Lärmwerte der beiden Varianten zu V6 gezeigt worden seien, heute würden diese zusammen mit den Werten für V5neu dargestellt. Die Tagesordnung wurde umgestellt, die TOPe 4 und 5 wurden nach vorne gezogen.

4. Kriterien für die Bewertung der Varianten

Frau Scherf, wissenschaftliche Begleitung des FFR, erläuterte die vom FFR an die Bewertung von Maßnahmen angelegten Kriterien (siehe Präsentation). In der Diskussion wurde kritisiert, dass die Kriterien gesetzt seien. Man wünsche sich z.B., dass die Bilanzierung der Hochbetroffenen nicht erst bei 60 dB(A) Dauerschallpegel am Tag beginne, sondern schon bei 55 dB(A).

5. Präsentation neue Varianten

Frau Scherf trägt die für die Varianten V5neu und V6 errechneten Lärmwerte vor (siehe korrigierte Präsentation). Bei V5neu handele es sich um eine Variation der von ExpASS als nicht sicher fliegbare klassifizierte Variante V5 aus den Reihen der Gruppe. Bei V6 handele es sich um Varianten, die lediglich eine Lärmverlagerung innerhalb Darmstadts mit sich brächten – V6b komme aus der Internetkonsultation und V6unh sei eine vom Umwelt- und Nachbarschaftshaus empfohlene Modifikation. Dazu legt der Moderator eine Übersicht über die Auswirkungen der Varianten für Darmstadt und Erzhausen als Tischvorlage aus. Aus der Teilnehmerschaft wird der Wunsch geäußert, den Vergleich der Varianten erst vorzunehmen, wenn alle Werte für alle Varianten vorliegen, insbesondere auch die Ergebnisse für die Anzahl der Hochbelastigten jenseits der 55 dB(A). Es wird auf Nachfrage zugesagt, in der Präsentation (Fazit) das in Klammern gesetzte Adjektiv „geringfügig“ im Zusammenhang mit der Neubelastung von Darmstadt-Wixhausen zu streichen.

Auf die Frage, ob sich angesichts des neuen Auswertungsparameters „55 dB(A)“ und der neuen Varianten die Präferenz für V4 relativiere, antworten die Vertreter von FLK und FFR, dass es in der Tat Anlass zum Nachdenken gebe. Eine abschließende Bewertung erfolgt aber erst, wenn auch die Varianten V1neu bis V4 neu berechnet sind – auch wenn sich die Zahlen nicht wesentlich ändern werden, so ihre Aussage.

Aus der Teilnehmerschaft werden weiterhin die folgenden Wünsche formuliert:

- Man möge die Ergebnisse auch für das nächtliche Hochbetroffenengebiet auf die einzelnen Kommunen herunterbrechen.
- Man solle auch die Ergebnisse für Weiterstadt-Gräfenhausen im Bereich >55dB(A) Dauerschallpegel nachreichen.

Folgende Fragen konnten geklärt werden:

- Handelt es sich bei der Auswertung der Zahlen für 55 dB(A) um Hochbelästigte oder um die Bevölkerung in diesem Gebiet?
Antwort: Auch hier geht es um die Hochbelästigten.
- Werden die Tag- und die Nachtwerte gleichberechtigt betrachtet im Variantenvergleich?
Antwort: Ja

Anschließend trug Frau Scherf aufgrund des Wunsches der Vertreter aus Roßdorf genauere Ergebnisse zum Thema „Überflug Gundershausen“ (siehe korrigierte Präsentation). Zunächst sei festzuhalten, dass es weder im Tagindex- noch Nachtindexgebiet, sondern nur im erweiterten Kontrollgebiet zu Auswirkungen auf Groß-Zimmern und Roßdorf komme. Daher können auch nur Zahlen aus dem erweiterten Kontrollgebiet (> 50 dB(A) Dauerschallpegel am Tag) für einen Vergleich herangezogen werden. Diese zeigen, dass die Varianten 1-4 gegenüber der Referenz mit 600 Hochbelästigten zu einer Reduktion der Hochbelästigten auf 0 führen. Für Variante 6unh reduzieren sich diese ebenfalls, allerdings nur auf 200 Hochbelästigte. Vermutlich falle die Reduktion hier geringer aus, da die Flugzeuge eine engere Kurve und somit in niedrigerer Höhe flögen. Ein Blick auf die Siedlungsdichtekarte zeige zudem, dass eine seitliche Verschiebung eher zu mehr Belastungen führe, da die dichtere Besiedlung in Groß-Zimmern und im Kernort Roßdorf mehr zu Buche schlagen würde, als der direkte Überflug über Gundershausen. Allerdings würde sich dies rechnerisch nicht abbilden lassen.

In der Diskussion kam die Frage auf, warum die Variante V6b in der Präsentation nicht gezeigt werde.

Antwort: Die Rechenergebnisse seien erst später eingegangen, man werde das nachreichen.

Aus der Runde wurde dann gefragt, ob aufgrund der Dominanz der großen Zahlen kleinere Kommunen nicht grundsätzlich benachteiligt würden gegenüber der Stadt Darmstadt. Antwort: Die Empfehlung von ExpASS beruht auf der Gesamtschau aller Hochbelästigten in der Region – kommunale Betroffenheiten fließen nicht in die Abwägung ein.

2. Probetrieb, Monitoring

Frau Scherf erläuterte, wie der derzeitige Stand der Überlegungen hinsichtlich des Probetriebs aussehe (siehe Präsentation). Es wurde deutlich, dass man einerseits eine radargestützte Kontrolle der seitlichen (lateralen) und höhenmäßigen (vertikalen) Verteilung der Flüge vornehmen werde. Zum anderen werde man den Fluglärm messen.

Auf die Frage, warum man nicht aktuelle Messungen (siehe TOP 3) mit Rechenergebnissen abgleiche, wurde geantwortet, dass dies nicht sinnvoll sei. Bei Messungen könne es Störeinflüsse geben, die bei den (idealen) Berechnungen nicht vorkämen. Wichtig sei, dass die berechneten Veränderungen zwischen aktueller und neuer Flugroute in gleicher Form bei den Messungen nachvollziehbar seien. Wenn also berechnet worden sei, dass der Dauerschallpegel um 2 dB(A) zurückgehe, müsse sich dieser Rückgang auch bei den Messungen zeigen.

Eine weitere Frage betraf die Dauer der Beobachtungen. Antwort: Radarspuren seien über beliebige Zeit beobachtbar, hier gebe es keine Einschränkungen. Messungen würden dagegen nur über einen

begrenzten Zeitraum, hier drei Monate durchgeführt, da man nicht beliebig viele mobile Messstationen betreiben könne.

3. Messungen

Frau Goldmann, Fraport, stellte die bereits durchgeführten Messungen in Erzhausen, Darmstadt-Wixhausen und Darmstadt-Arheilgen vor (siehe Präsentation sowie Messberichte). An diesen drei Standorten werde dann auch während eines möglichen Probetriebs gemessen. In der Präsentation wurde deutlich, dass ein hoher Aufwand getrieben wird, um statistisch verlässliche Werte zu erhalten, die nicht von zufälligen Ereignissen (z.B. Tage mit besonders hohen oder besonders niedrigen Anzahlen an Flügen) verfälscht werden. Dazu werden Verkehrs-Szenarien mit entsprechenden Anzahlen und Typen an Flugzeugen gebildet, um Berechnungen mit Messungen zu vergleichen.

Aus der Gruppe wurden folgende Fragen gestellt:

- Was bedeutet der L_{95} -Wert? Antwort: Der L_{95} definiert das Hintergrundgeräusch. Ziel ist es, die Messung auf die Flugereignisse zu fokussieren. Dazu wird der L_{95} -Wert zur Festlegung der Messschwelle bestimmt. Das ist der höchste Wert der leisesten drei Minuten in einer Stunde. Die Messschwelle muss mindestens 5 dB über dem Hintergrundgeräusch eingestellt werden und ab Werten von 5 dB über der Messschwelle werden die Schallereignisse erfasst.
- Wie stellt man sicher, dass nicht laute Schallereignisse mit einbezogen werden, die gar nicht dem Frankfurter Flugverkehr zuzurechnen sind? Man korreliert die Messwerte mit den tatsächlichen Flugereignissen. Andere laute Ereignisse bleiben unberücksichtigt.
- Wer entscheidet, wo gemessen wird? Antwort: Dies wurde mit den Kommunen abgestimmt. Es ging darum, Standorte zu finden, die möglichst frei von anderen Geräuschen sind. Da die Stationen nicht alle im gleichen seitlichen Abstand von der Flugroute platziert werden konnten, sind auch die gemessenen Dauerschallpegel nicht direkt vergleichbar. Daher lässt sich aus diesen Werten auch nicht ableiten, es sei etwa in einem Ort lauter als im anderen.
- Was bedeutet der Wert NAT_{68} ? Antwort: Dabei geht es um die Anzahl von Schallereignissen über einem Pegel von 68 dB (Number above threshold). Das Kriterium wurde in der Mediation zum Ausbau des Frankfurter Flughafens herangezogen und ist jetzt im Fluglärmgesetz verankert.

Neben den reinen Lärmwerten wird es, so wurde deutlich, auch darum gehen, festzustellen, wie genau die Kurven geflogen werden können. Darauf bezog sich dann die Frage, welche Konsequenzen es gebe, wenn die Kurven nicht so geflogen werden könnten, wie in den Berechnungen unterstellt, oder sich andere signifikante Abweichungen der gemessenen von den berechneten Veränderungen der Lärmwerte ergäben. Antwort: Dann müsse man den Ursachen nachgehen. Es werde dann jedenfalls nicht automatisch der Regelbetrieb eingeführt. Ggf. müsse erneut abgewogen werden.

Abschließend weisen die Vertreter von Groß-Zimmern darauf hin, dass es dort eine Messstation gebe. Man bitte darum, dass die Messergebnisse nachgeschaut und der Dokumentation beigelegt werden (siehe Anhang).

6. Text für den Abschlussbericht

Der Moderator erläutert, dass er eine Textarbeit an einzelnen Textbausteinen, so wie in der Bürgergruppe erfolgt, in dieser Gruppe für wenig erfolgversprechend hält. Dem stimmen die

Mitglieder der Gruppe zu. Die Interessen seien zu unterschiedlich. Es sei sinnvoller, wenn jede Kommune jetzt eigene Positionen erarbeite.

Dazu erläutern die Vertreter von FFR und FLK, dass diese Positionen nicht zwingend erforderlich seien. Wenn Kommunen diese aber erarbeiteten, werde man sie intensiv prüfen und in die Entscheidungsfindung einbeziehen. Hilfreich wäre es, wenn diese bereits bis Ende Januar 2019 vorlägen. Denn man wolle am 30. Januar 2019 den Bericht über die Öffentlichkeitsbeteiligung im Konsultationsverfahren dem Konvent des FFR und der FLK vorlegen und dann auch damit an die Öffentlichkeit gehen. Aber aufgrund der vielen noch nicht oder erst teilweise abgearbeiteten Prüfaufträge werde es vermutlich noch bis zur Sommerpause dauern, bis FFR und FLK sich für eine Empfehlung entscheiden würden. Daher könnten die Kommunen auch noch nach dem 30.1. ihre Positionen erarbeiten.

Der Moderator zeigt die Fragen, die aus seiner Sicht in den Positionen zu bearbeiten seien (siehe Präsentation). Die Gruppe stimmt dem zu, das seien die wesentlichen Punkte, um die es gehe.

Zum Abschluss geben die Mitglieder der Gruppe in einem kurzen „Blitzlicht“ eine Einschätzung zum Verfahren. Die Stellungnahmen sind dabei ambivalent:

- Als positiv wird gewertet, dass man einbezogen worden sei, dass viele Fragen beantwortet worden seien, dass neue Varianten aufgenommen worden seien und vor allem auch, dass man sich in einem konstruktiven und sachlichen Gespräch befunden habe. Die Zeit für die Konsultation sei gut investiert
- Kritisch wird von Teilen der Gruppe hervorgehoben, dass sich wenig verändert habe. Themen wie Ultrafeinstäube seien nicht behandelt worden, und bezüglich der Streuung habe man die Position der DFS und des ExpASS nicht aufweichen können. Die Prämissen seien gesetzt gewesen, der Spielraum der Beteiligung sei eng. Der Fokus sei auf der Verlagerung von Lärm geblieben.