



Konsultation zur empfohlenen Verlegung der Flugroute AMTIX-kurz

Kurz-Dokumentation der 2. Sitzung der Gruppe der politischen Vertreter

am 11. September 2018, 17 bis 19.15 Uhr

im Rathaus Weiterstadt

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. Streuung, Rotation, Lärmpausen

Dieses Thema war bei der 1. Sitzung der Gruppe der politischen Vertreter erst am Ende der Sitzung aufgerufen worden, daher bestand nun Raum für Diskussion und Nachfragen an Herrn Glitsch, DFS:

- Eine Frage bezog sich darauf, dass offenbar ab einer bestimmten Höhe Freigaben möglich sind und die Flugzeuge die vorgegebene Route AMTIX-kurz verlassen ohne die Komplexität inakzeptabel zu erhöhen. Dies sei möglich, so die Antwort, weil für diese Freigaben nicht mehr die Towerlotsen zuständig seien und der Abfluglotse die Freigabe nur dann erteilt, wenn die Arbeitslast dies hergibt. Dann müsste doch, so die Nachfrage, auch eine breite Streuung durch beliebige Flüge ab einer bestimmten Höhe möglich sein. Theoretisch ja, aber sowohl die Experten von ExpASS als auch Teilnehmende wiesen darauf hin, dass eine solche beliebige Flugroutenwahl zu deutlich höheren Lärmbelastigungen führen werde. Man solle die Minimum Noise Routes nicht aufgeben.
- Dann ging es um die Programmierung der Flugrouten (Geschwindigkeitsvorgaben), die, so ein Teilnehmender, verbessert werden sollte, um Belastungen der Anwohner zu reduzieren. Dieses Thema wird in das ExpASS getragen.

3. Varianten und Untervarianten

In seiner Präsentation zeigte Herr Brunn, Öko-Institut e.V. und wissenschaftliche Begleitung des FFR, erste Ergebnisse zusätzlicher Berechnungen und Betrachtungen aufgrund von Fragen und Hinweisen aus der Konsultation.

- Dabei ging es zum einen um die Variante 4, die laut DFS im ersten Teil momentan nahezu (6-7m) auf der Linie der heutigen Abflugrouten geführt werden kann, um Verschlechterungen

im Vergleich zur aktuellen Situation in Mörfelden und Gräfenhausen zu vermeiden. Es wird davon ausgegangen, dass auch diese kleine Differenz noch beseitigt werden kann.

- Weiterhin ging es um mögliche Verschiebungen innerhalb des Korridors zwischen Erzhausen und Darmstadt-Wixhausen. Herr Brunn zeigte die Auswirkungen einer stärkeren nördlichen Verschiebung.
- Als drittes zeigte Herr Brunn die zu erwartenden Lärmwirkungen bei einer Verlagerung der „Heavies“ von AMTIX-lang auf AMTIX-kurz

Dr. Ewen berichtete über weitere Hinweise und Vorschläge aus der Bürgergruppe und der Internetkonsultation, die von ExpASS derzeit geprüft werden.

4. Überblick über lärmreduzierende Maßnahmen, die am Flughafenstandort Frankfurt in die Wege geleitet oder angedacht sind.

Frau Barth, die Fluglärmschutzbeauftragte des Hessischen Verkehrsministeriums zeigte in ihrer Präsentation rechtliche Spielräume und beispielhafte Entlastungsmaßnahmen. Sie wies darauf hin, dass anders als z.B. bei Luftschadstoffen von der EU keine Immissionsgrenzwerte für Lärm festgelegt seien, was den Handlungsspielraum beim Aktiven Schallschutz weitgehend auf freiwillige Maßnahmen beschränkt. In der anschließenden Diskussion ging es vor allem um Startverfahren. Dabei wurde deutlich:

- Die verschiedenen Startverfahren haben jeweils Vor- und Nachteile unter Lärmaspekten. Ein Steilstartverfahren ist nicht per se das lärmgünstigere Verfahren, da Lärmverteilung und Lärmemission sich je nach Höhe und Schubsetzung unterhalb und seitlich des Abflugpfads unterscheiden. Auch deshalb schlägt die ICAO zwei verschiedene Verfahren vor, je nach Siedlungsstruktur.
- Welches Startverfahren im Umfeld des Flughafens Frankfurt insgesamt am lärmärmsten ist, ist Gegenstand einer bevorstehenden Untersuchung von ExpASS. Für alle wichtigen Flugzeugtypen und Abflurstrecken inkl. deren Spezifikationen müssen durch einen Gutachter Emissions- und Immissionsprofile erstellt werden, um dann eine Gesamtbetrachtung vornehmen zu können.
- Es stimmt, dass die Deutsche Lufthansa in Deutschland seit einiger Zeit ein Verfahren mit verändertem Cutback anwendet, das zu flacheren Steigprofilen führt. Speziell für die Abflugstrecke AMTIX-kurz gilt aber eine Mindesthöhe bei Radial 100 von mind. 2500 Fuß, um Sicherheitsrisiken wegen des Flugbetriebs in Egelsbach auszuschließen. Vereinfacht ausgedrückt führt das dazu, dass man auf der AMTIX bereits heute steiler als auf anderen Strecken abfliegen muss, weil man sonst diese Mindesthöhe nicht schafft. Vor allem bei schweren Langstreckenmaschinen kann auch die Lufthansa deshalb auf der AMTIX kurz ihr gewähltes Standardverfahren nicht umsetzen, sondern muss sich primär an dieser Mindesthöhe und dem erforderlichen Steiggradienten orientieren. Daher sei die Frage Startverfahren bei AMTIX kurz auch schon deshalb keine Alternative, mit der eine vergleichbare Änderungswirkung der Fluglärmbelastung (Ent- wie Belastung) erreicht werden könnte wie durch die räumliche Verlagerung.
- Nur der Bund kann Startverfahren vorschreiben. Das tut er aber nicht. In Frankfurt wird es nach der Untersuchung von ExpASS möglicherweise eine übergreifende Empfehlung geben.
- An anderen europäischen Flughäfen sind unterschiedliche Startverfahren empfohlen. Es hängt immer von der Siedlungsstruktur ab, welches Verfahren am wenigsten Belästigungen erzeugt. In Amsterdam wird ein Flachstartverfahren vorgeschrieben, an anderen Standorten z.B. das sogenannte Modified ATA.

5. Weitere Themen

Der Moderator wies auf die noch ausstehenden Daten über lärmsensible Einrichtungen hin. Er bat die Kommunen, die diese Daten noch nicht geliefert haben, dies baldmöglichst zu tun.

Frau Barth erläuterte die Karte der Siedlungsbeschränkungsgebiete, wie sie sich als Vorgabe für die Regionalplanung aus der 3. Änderung des Landesentwicklungsplans ergeben.

Der Moderator erklärte, dass die bei der letzten Sitzung gewünschte Darstellung der Lärmwerte auf der Internetseite www.cadenza.org nun auf 1-dB(A)-Schritte umgestellt sei.

Er wies auf den für den 30. Oktober geplanten Workshop hin, bei dem die Bürgermeister einzuladende Fachleute benennen können. Außerdem erinnerte er daran, dass sich die Mitglieder der Gruppe im Hinblick auf zwei optionale Termine für eine Exkursion im Tower zurückmelden können.

6. Themen der nächsten Sitzung

Der Moderator schlug vor, bei der nächsten Sitzung am 17. Oktober statt der bisherigen Folge von Präsentationen und Rückfragen in eine Gruppendiskussion zu gehen, bei der Empfehlungen der Gruppe erarbeitet werden können. Dieser Vorschlag fand allgemein Zustimmung,