

Dokumentation der drei öffentlichen Veranstaltungen zur Konsultation AMTIX-kurz-Verschiebung Erzhausen (11.6.), Darmstadt (13.6.) und Gräfenhausen (20.6.18)

Vorbemerkung

Diese Dokumentation soll einen thematisch sortierten Eindruck der vielen Kommentare und Fragen geben, die bei den drei Veranstaltungen zu hören waren. Da aufgrund der begrenzten Zeit und der Vielzahl der Fragen bei den Veranstaltungen nicht alle Fragen beantwortet werden konnten, werden das Forum Flughafen und Region (FFR) und die Frankfurter Fluglärmkommission (FLK) als Initiatoren der Konsultation im Vorfeld der weiteren Termine Antworten auf die gestellten Fragen sowie zusätzliche Informationen im Internet¹ zur Verfügung stellen. Hier werden auch die per Internet eingehenden Kommentare und Fragen berücksichtigt.

Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkung	1
1. Allgemeines und Ablauf der Veranstaltungen	2
2. Themenübersicht	3
3. Übergreifende Themen	4
4. Streuung, Rotation, Lärmpausen	5
4.1. Alternativvorschläge im Einzelnen	5
4.2. Komplexität und Sicherheit	6
4.3. Kapazität	6
4.4. Direktfreigaben und Free Route	6
5. Die empfohlene Route und ihre Varianten	7
5.1. Konstruktion und Rahmenbedingungen der Varianten	7
5.2. Berücksichtigung von Lärmwirkungen	7
5.3. Ergebnisse der Lärmberechnungen	8
5.4. Grundlagen für die Empfehlung der Variante 4	8
5.5. Darstellung der Ergebnisse der Lärmberechnungen	9
5.6. Probetrieb und Monitoring	9
6. Zum Konsultationsverfahren	10

¹ Dies wird dann zu finden sein unter <http://konsultation.aktiver-schallschutz.de/>

1. Allgemeines und Ablauf der Veranstaltungen

Bei den drei öffentlichen Bürgerinformationsveranstaltungen im Bürgerhaus Erzhausen (11.6.18), in der Centralstation in Darmstadt (13.6.18) und im Bürgerhaus Weiterstadt-Gräfenhausen (20.6.18) waren insgesamt gut 1.000 Personen anwesend.²

Der Vorstand des Forums Flughafen und Region (FFR), vertreten durch Landrat Quilling als eines der drei Vorstandsmitglieder des FFR, machte jeweils zu Beginn bezüglich der Verschiebung von AMTIX-kurz als zu diskutierende Maßnahme deutlich: Entscheidend für das FFR war, dass die Fluglärm-Belastungen - bezogen auf die von der Verschiebung betroffene Region - in Summe erheblich zurückgehen würden und sich dies in allen Berechnungen bestätigt habe. Man habe sich zu möglichst weitgehender Transparenz verpflichtet und werde im Laufe der Konsultation zusätzlich zu den bereits im Internet verfügbaren Informationen weitere nachgefragte Unterlagen bereitstellen. Neben Transparenz sei Offenheit von zentraler Bedeutung: Man werde Vorschläge, die bislang noch nicht ausreichend geprüft wurden, einer Prüfung unterziehen, auch wenn das zu einer Verschiebung des Zeitplans führe.

Bei allen Veranstaltungen begrüßten die anwesenden Bürgermeister (sowie in Darmstadt die Umweltdezernentin) die Konsultation. Die Stadt Darmstadt sei sich ihrer Verantwortung für die Gesamtstadt sehr wohl bewusst, die deutlich höheren Zahlen der Entlasteten im Vergleich zu den zusätzlich Belasteten könne sie aber nicht ignorieren. Während der Erzhäuser Bürgermeister die Verschiebung grundsätzlich ablehnte, wiesen die Bürgermeister aus Weiterstadt und Büttelborn auf die bereits hohe Belastung in ihren Kommunen hin, die nicht erhöht werden dürfe.

Anschließend folgte eine Präsentation zur geplanten Maßnahme (Verschiebung AMTIX-kurz) und zum Konsultationsverfahren³. In Erzhausen und Darmstadt gab es zusätzlich Statements von Vertretern der Bürgerschaft sowie einem Vertreter der evangelischen Kirche. Bei allen drei Veranstaltungen folgte den Vorträgen bzw. Statements eine intensive Frage- und Antwortrunde sowie eine Vielzahl von Statements aus dem Publikum.

Vertreter des Expertengremiums Aktiver Schallschutz (ExpASS) des FFR erläuterten, welche Gründe dazu geführt haben, dass die Verschiebung der Abflugroute AMTIX-kurz geprüft und empfohlen wurde. Sie beschrieben das methodische Vorgehen und die wichtigsten Bewertungskriterien. Schließlich wiesen sie auf umfangreiche Lärmauswertungen hin, die gemeinsam von unterschiedlichen Lärmexperten durchgeführt wurden und laut denen die Entlastung gegenüber der Belastung deutlich überwiegt (berechnet auf Basis des Frankfurter Fluglärm Indexes). Beispielhaft wurden Berechnungsergebnisse mündlich präsentiert und darauf hingewiesen, dass man im Internet eine ausführliche Darstellung und Erläuterung der Berechnungsmethoden und der Ergebnisse findet.

Während das Publikum in Erzhausen vor allem grundsätzliche Kritik am Konsultationsverfahren und an der geplanten Maßnahme äußerte, wechselten sich in Darmstadt zustimmende und ablehnende Stimmen ab. Die Vertreter insbesondere der Darmstädter Stadtteile und Initiativen machten deutlich, dass breite Bevölkerungskreise ihrer Stadtteile hinter ihnen stünden⁴. In Gräfenhausen ging es vielfach um grundsätzliche Fragen der Reduzierung von Fluglärm.

² Die Abläufe der drei Veranstaltungen sind zu finden unter <https://konsultation.aktiver-schallschutz.de/termine/>

³ Siehe https://www.umwelthaus.org/download/?file=praesentation_buergerinformationsveranstaltung_erzhausen_1.pdf

⁴ Die Arheilger Initiative hatte schon knapp 4.400 Unterschriften vorgelegt und übergab am 13.6. weitere 800 für die Maßnahme. Die Wixhäuser Initiative hatte bis dahin 1.600 Unterschriften gegen die Maßnahme gesammelt.

Die Fragen und Kommentare der Statementgeber und der sich zu Wort meldenden Teilnehmenden sind im Folgenden thematisch sortiert. Einen Überblick gibt Kapitel 2, die Kapitel 3 bis 6 greifen diese Themen ausführlicher auf.

2. Themenübersicht

Im Hinblick auf den konkreten Maßnahmenvorschlag (Verschiebung von AMTIX-kurz) wurden Transparenz der Daten, Entscheidungskriterien und Nachvollziehbarkeit der Empfehlung für Variante 4 diskutiert.

Während viele Redebeiträge die Verschiebung ablehnten und die Entscheidungsgrundlagen in Frage stellten, betonten andere Teilnehmende, es sei grundsätzlich zu begrüßen, dass man die bestehende Lärmbelastung nicht einfach hinnehme. Flugrouten seien auch in der Vergangenheit schon verlegt worden, jetzt sei man erstmalig im Vorfeld transparent und offen für Verbesserungsvorschläge.

Grundsätzlich sollten die Lärmwirkungen in den größeren gesundheitlichen Kontext eingeordnet werden, z. B. durch Heranziehen von Studien der Weltgesundheitsorganisation WHO und des Umweltbundesamtes. Denn die Gesundheit der Bürger habe höchste Priorität. Dem stimmte der Vorsitzende des FFR zu: Deshalb habe das FFR mit der NORAH-Studie eine international anerkannte Lärmwirkungsstudie vergeben, die menschliche Gesundheit stehe für ihn an erster Stelle. Mit dem Umweltbundesamt sei man im engen fachlichen Austausch.

Im Hinblick auf die Berechnungen der Lärmbetroffenheiten wurden Verständlichkeit und Transparenz angemahnt. Besonders wichtig sei Realitätsnähe, die von einzelnen Redebeiträgen in Frage gestellt wurde.

Ob die vom FFR und seinem Expertengremium Aktiver Schallschutz empfohlene Variante 4 wirklich die am wenigsten ungünstige ist, dazu gab es viele Fragen und den Wunsch nach weiterer Optimierung. Und auch die Frage, ob man überhaupt Entlastungen und Mehrbelastungen verrechnen könne, wurde kritisch diskutiert.

Der Einbezug zufällig ausgewählter Bürgerinnen und Bürger sei als inzwischen bundesweit etabliertes Verfahren zu begrüßen. Umgekehrt wurde vor allem in Erzhausen das Konsultationsverfahren an sich kritisiert. Es wurde unterstellt, das Moderationsbüro sei nicht neutral, die Methodik der Auswahl zufällig ausgewählter Bürgerinnen und Bürger sei nicht angemessen und das Verfahren an sich nicht wirklich offen.

Während einerseits dem Oberbürgermeister und der Umweltdezernentin von Darmstadt vorgeworfen wurde, sich zu wenig um die in Darmstadt-Wixhausen lebenden Menschen zu kümmern, kam umgekehrt Lob für den politischen Mut – man hätte sich auch „wegducken“ können. Stattdessen habe Darmstadt gemeinsam mit Erzhausen die Konsultation gefordert.

Potenziell Entlastete und potenziell mehr Belastete sicherten sich gegenseitig zu, dass man den Lärm nicht einfach umverteilen oder belassen wolle. Vorgebracht wurden aber auch folgende Perspektiven:

- | Eine Umverteilung sei an der Zeit, da die Menschen in den Darmstädter Stadtteilen Kranichstein und Arheilgen seit Inbetriebnahme der Startbahn West hohe Belastungen in Kauf nehmen müssten. Angesichts der absoluten Zahlen zeige sich: Die Darmstädter Stadtteile Arheilgen und Kranichstein seien einfach dichter besiedelt.

- | Eine Umverteilung sei abzulehnen, denn die Menschen in Darmstadt-Wixhausen seien bereits heute hoch belastet, dies würde noch zunehmen, wenn die angedachte Maßnahme umgesetzt würde. Die Zunahme in Erzhausen werde den Ort massiv beeinträchtigen.
- | Eine Umverteilung dürfe die ohnehin schon hoch belasteten Menschen in Büttelborn, Weiterstadt und Mörfelden-Walldorf nicht zusätzlichen Belastungen aussetzen.

Neben dem Fluglärm sollten weitere Themen diskutiert werden, so weitere Beiträge. Dazu gehöre das Thema Ultrafeinstäube, der Flugplatz Egelsbach sowie Schienen und Straßenlärm. Dazu gehörten auch Fragen nach generellen Möglichkeiten zur Vermeidung und Verminderung von Fluglärm. Einen großen Raum nahmen Fragen und Stellungnahmen zur Frage einer möglichen Streuung von Flugrouten und zur Einführung von Lärmpausen ein.

3. Übergreifende Themen

Mehrere Teilnehmende sprachen das Verursacherprinzip an. Sie forderten, dass Flughafen und Airlines den Fluglärm reduzieren müssten.

Auf die Frage, welches Potenzial man für generell lärmvermindernden Maßnahmen sehe, antworteten die Vertreter des Expertengremiums aktiver Schallschutz (ExpASS), dass die hier diskutierte Maßnahme zum Maßnahmenprogramm für Aktiven Schallschutz gehöre. Man habe bereits einige andere Maßnahmen umgesetzt (z.B. Veränderungen an bestimmten Flugzeugen, veränderte Flugverfahren, Lärmpausen). Das Mitglied des Vorstands des Forums Flughafen und Region, Dirk Oliver Quilling, machte deutlich: Man sehe die Problematik von Be- und Entlastung, aber die Zahlen sprächen eine so deutliche Sprache, dass man diese Maßnahme mit in das Programm habe aufnehmen müssen. Den Vorwurf, dass man sich an Wählerstimmen orientieren würde, wies er zurück.

Zum Thema Flachstart- oder Steilstartverfahren führte der Vertreter der ExpASS aus, dass das FFR eine Untersuchung darüber in Auftrag geben werde, welches Startverfahren das Beste für die Region sei. Dann solle aber, so eine Forderung aus dem Publikum, differenziert werden. Es brauche mehr als ein Startverfahren in der Region, die Verfahren müssten an die jeweilige Situation angepasst werden.

Es wurden Geschwindigkeitsbegrenzungen für startende Flugzeuge gefordert. Der Vertreter von ExpASS erläuterte, diese gebe es bereits auf AMTIX kurz und lang und einigen anderen Routen. Auf nahezu allen anderen werde es sie ab September 2018 geben.

Angesichts der in Frankfurt offenbar sehr niedrig startenden Flugzeuge fragte ein Teilnehmer, ob es andere Flughäfen gebe, die es den Flugzeugen erlaubten, im Nahbereich derart tief zu fliegen. Antwort des Vertreters der ExpASS: In London werde beispielsweise für sehr lange Zeit nach dem Start tief geflogen.

Aus Mörfelder Sicht, so der dortige Bürgermeister, sei eine Verschiebung des Abdrehpunktes um 0,5 nautische Meilen nach Süden zu fordern – damit gebe es Entlastungen in Mörfelden.

Auf die Frage, warum das Thema „Ultrafeinstäube“ nicht bei der Entscheidungsfindung einbezogen worden sei, machten die Vertreter von FFR und FLK deutlich, dass die beiden Institutionen sich sowohl mit Fluglärm als auch mit dem Thema Schadstoffe beschäftigen. Das Land Hessen habe erste Messungen durchgeführt und das FFR gebeten, das Thema in den nächsten Jahren vertieft zu bearbeiten, da die Forschungserkenntnisse erst noch am Anfang stehen. Die Fluglärmkommission (FLK) beschäftigt sich ebenfalls mit dem Thema.⁵ Allerdings habe die FLK

⁵ Siehe Sitzung vom 20.6.2018: <http://www.flk-frankfurt.de/seite/de/fluglaerm/1478/-/246>. Sitzung am 20.6.2018.html

hier eine eindeutige Beschlusslage: Im Nahbereich der Flughäfen dominiere der Fluglärm im Hinblick auf Schutzmaßnahmen.

Mehrfach wurde angesprochen, dass man den Lärm der startenden Flugzeuge nicht isoliert betrachten könne. Der Flugplatz Egelsbach, diverse Eisenbahntrassen, Bundesstraßen und Autobahnen trügen zu einem hohen Lärmniveau bei. Der Vertreter des ExpASS erläuterte, die Auswirkungen des Flugplatzes Egelsbach seien in einem gesonderten Rechengang betrachtet worden. Und der Vorsitzende des FFR ergänzte: Fluglärm sei im Vergleich zu Straßen- und Schienenlärm besonders belastend.

Kontrovers wurde die Frage der Planungssicherheit diskutiert. Während einerseits eine Vielzahl lärmsensibler Einrichtungen (Schulen, Kitas, ...) durch eine Verschiebung von AMTIX-kurz entlastet würden, seien in den neu bzw. zusätzlich belasteten Gebieten Planungen, Investitionen, Wohnentscheidungen getroffen worden, deren Grundlagen bei einer Verschiebung der Route nicht mehr gelten würden. Menschen hätten bewusst Häuser in wenig belasteter Umgebung gekauft, diese würden wirtschaftlich geschädigt. Mit der Hessenwaldschule liege eine wichtige Schule direkt unter der angedachten neuen Route.

Der Vermutung einzelner Teilnehmender, dass letztlich offenbar die städtebauliche Entwicklung in Darmstadt im Vordergrund stehe (Baugebiete im Darmstädter Norden), wies der FFR-Vorsitzende zurück: Die Gesundheit ginge eindeutig vor, wirtschaftliche Erwägungen spielten bei dem Maßnahmenvorschlag keine Rolle. Der Vertreter des ExpASS ergänzte, dass man im dicht besiedelten Rhein-Main-Gebiet in der Umgebung des Flughafens tatsächlich mit Veränderungen der Lärmsituation rechnen müsse.

4. Streuung, Rotation, Lärmpausen

Man müsse bei Belastung eines Gebietes wirksame entlastende Maßnahmen für dieses Gebiet umsetzen, so eine Forderung. Das bedeute, intensiv über Lärmpausen oder ähnliches nachzudenken. Es wurden vielfach Vorschläge formuliert, die eine Verteilung der Flugbewegungen und damit des Fluglärms über der Region beinhalteten. Die Prüfung einer bestimmten Form von Verteilung über Darmstadt („Harfe“) sei zehn Jahre alt, sie basiere auf Rahmenbedingungen, die sich inzwischen geändert hätten. Man müsse neu prüfen, so die Forderungen.

4.1. Alternativvorschläge im Einzelnen

Mehrere Teilnehmende bezeichneten neben der in der Präsentation gezeigten „Harfe“ auch eine komplett freie Routenwahl und damit eine breitere Streuung der Abflugrouten als möglich. Dies führe zu einer gerechteren Verteilung des Fluglärms. Die gezeigte „Harfe“ stelle, so ein Beitrag aus dem Publikum, nur eine von vielen Möglichkeiten der Streuung dar.

Angesichts der Tatsache, dass der Darmstädter Norden bereits seit Eröffnung der Startbahn West unter Fluglärm leide, wurde eine zeitliche Entlastung vorgeschlagen. Dies könne z.B. eine mehrjährige Verschiebung von AMTIX-kurz nach Norden sein, das könne auch ein wochen-, tage- oder stundenweiser Wechsel zwischen AMTIX-kurz und AMTIX-lang oder auch ein Wechsel zwischen verschiedenen möglichen AMTIX-kurz-Varianten sein. Wichtig sei, dass es verlässliche Pausen gebe, auf die man sich einstellen könne. So sei es schon ein Gewinn, so ein Teilnehmer, wenn man geplant zwei Stunden lärmfrei seinen Garten nutzen könne.

Auch wenn dies zu finanziellen Einbußen der Fluggesellschaften oder des Flughafens führe (z.B. geringere Kapazität, Umwege), müssten diese Varianten nach Aussage von Teilnehmenden im

Publikum ernsthaft erwogen werden. Damit man es diskutieren könne, müssten einerseits die Einschränkungen, andererseits die Lärmwirkungen dieser Alternativen quantifiziert werden.

4.2. Komplexität und Sicherheit

Die Vertreter des Expertengremiums Aktiver Schallschutz machten deutlich, dass jede zusätzliche Route zu einer Erhöhung der Komplexität am Tower führe. Die Deutsche Flugsicherung (DFS) sei hier eindeutig: Aus Sicherheitsgründen dürfe die Arbeit der Fluglotsen nicht komplexer werden. Hier könne und müsse man nichts berechnen.

Auf die Rückfrage, dass durch die Verschiebung von AMTIX-kurz doch eine neue Route eingeführt werde, erläuterten die Experten, dadurch werde eine andere Route (nämlich AMTIX-kurz-alt) aufgegeben. Ein wechselnder Betrieb zwischen der alten und der neuen Route AMTIX-kurz bedeute dagegen eine zusätzliche Route, was die DFS nicht akzeptieren werde (egal ob stündlich, tageweise oder wochenweise gewechselt werde).

Auf die Rückfrage, dass AMTIX-lang ja schon bestehe und eine Rotation zwischen AMTIX-kurz und AMITX-lang daher keine zusätzliche Sicherheitslücke bedeute, wiesen die Vertreter von ExpASS auf die eingeschränkte Kapazität hin (siehe 4.3).

4.3. Kapazität

Die ExpASS-Vertreter erläuterten, man könne die Einschränkung der Kapazität durch die oben angesprochenen Maßnahmen mithilfe aufwändiger Simulationen berechnen. Allerdings sei die Sicherstellung einer ausreichenden Kapazität rechtlich vorgeschrieben.

Die Kapazität könne dann optimal genutzt werden, wenn die Flugzeuge abwechselnd auf die unterschiedlichen Routen verteilt werden könnten. So werde derzeit zwischen AMTIX-kurz einerseits und dem Abflug nach Süden (nicht nur AMTIX-lang, auch RID, MASIR, SOBRA) andererseits optimal abgewechselt. Würde man zeitweise AMTIX-kurz nicht bedienen, sinke daher die Kapazität.

4.4. Direktfreigaben und Free Route

Dass es überhaupt zu Kapazitätseinschränkungen komme, sei nicht sicher, so Teilnehmer der Veranstaltungen. Denn wie die gezeigten Flugspuren deutlich machten, weichen viele Flugzeuge von der Route ab. Die meisten Flugzeuge flögen gar nicht über den Punkt AMTIX (Bad König). Sei es nicht jetzt schon so, dass sich jedes Flugzeug eine eigene Route wählen könne? Neue Techniken (GPS) erlaubten doch eine freie Routenwahl. Angesichts dieser „Freiheit am Himmel“ sei die in der Präsentation gezeigte „Harfe“ auch nicht das Mittel der Wahl. Man könne freier streuen und auf eine auf Zusammenführung bei Bad König verzichten. Dies gelinge dank flexibler Flächennavigation über frei wählbare Wegpunkte, so die Einschätzung einiger Teilnehmender.

Die Fachleute der ExpASS antworteten darauf, dass es derzeit und seit kurzem erst einen „free Route“ oberhalb von 24.000 Fuß gebe. Unterhalb dieser Höhe und in der Nähe der Flughäfen seien jedoch feste Routen vorgeschrieben. Abweichungen hiervon liegen nicht im Ermessen des Piloten, sondern bedürfen einer entsprechenden Freigabe durch den Fluglotsen, die diese situativ unter Berücksichtigung des übrigen Verkehrs erteilen.

5. Die empfohlene Route und ihre Varianten

5.1. Konstruktion und Rahmenbedingungen der Varianten

Es meldeten sich Teilnehmende zu Wort, die wertschätzen, dass man nach einer so langen Zeit der Belästigungen Wege suche, diese zu reduzieren.

Aber hinsichtlich der Konstruktion der Varianten wurde Verbesserungsbedarf formuliert:

- | Es wurde Optimierungsbedarf für die Varianten zwischen Erzhausen und DA-Wixhausen gesehen. Man solle eine Route mittig in den Korridor zwischen Wixhausen und Erzhausen legen.
- | Es sei nicht nachvollziehbar, warum Variante 4 im Vergleich zu den anderen Varianten eine Annäherung in Richtung Gräfenhausen und Büttelborn vorsehe. Diese Variante müsse doch auch ohne diese „Ausbeulung“ machbar sein.
- | Es stelle sich die Frage, warum man nicht von der Startbahn-West aus schon früher Richtung Osten abbiegen könne – und dadurch Weiterstadt entlastet würde.
- | Varianten 1 und 2 seien keine echten Varianten, da sie nur eine Verlängerung von Variante 3 darstellten. Zu Variante 5 lägen keine Zahlen vor⁶.
- | Die Aussage, Variante 5 sei nicht sicher fliegbar, wurde hinterfragt.
- | Eine weitere Forderung war, dass die Verschiebung der Route mit Rahmenbedingungen verbunden wird (Geschwindigkeit, Steilstart) (siehe dazu Kap. 3).

Die Vertreter von ExpASS machten deutlich, dass man bei der Konstruktion der Varianten die Lärmwirkungen anhand der Bevölkerungsdichte und der Höhe des Lärmniveaus berücksichtigt und diese anschließend mit Hilfe der Berechnungen validiert habe. Dazu komme, dass man nicht beliebig Linien ziehen könne. Die Routen müssten auch sicher fliegbar sein und den Konstruktionsregeln entsprechen. Der Vorstand des FFR eröffnete die Möglichkeit, dass man noch einmal über die Konstruktion der Routen nachdenken und ggf. Änderungen vorschlagen werde.

5.2. Berücksichtigung von Lärmwirkungen

Es wurde von Teilnehmenden gefordert, nicht von Belästigungen sondern von Gesundheitsschädigungen zu sprechen. Der Dauerschallpegel, so eine Kritik, sei nicht ausreichend, um die Wirkungen des Lärms auf die Menschen zu beschreiben. Man müsse auch Einzelschallpegel berücksichtigen. Dies werde gemacht, so der Vertreter des ExpASS. Der Frankfurter Nachtfluglärm Index beruhe auch auf Einzelschallpegeln.

Angesichts der bereits heute bestehenden und nach einer Nordverschiebung von AMTIX-kurz noch höheren Belastung vor allem in Darmstadt-Wixhausen wurde hinterfragt, ob man diese Zusatzbelastungen bereits belasteter Menschen rechnerisch mit betrachte. Doch, so der Vertreter des ExpASS: Der Frankfurter Fluglärm Index sei so konzipiert, dass er die Wirkungen auf Basis von Dosis-Wirkungs-Beziehungen bilanziere.

Diese Dosis-Wirkungs-Beziehungen beruhten auf veralteten Studien, so eine weitere Kritik. Man beziehe sich auf Ergebnisse einer Studie von 2008, die im Auftrag des Regionalen Dialogforums Flughafen Frankfurt (RDF) erstellt wurde. Inzwischen gebe es aber die NORAH-Studie mit neuen Dosis-Wirkungs-Beziehungen. Die Frage sei, warum diese nicht genutzt würden bzw. ab wann sie genutzt würden. Man sei dabei, den Frankfurter Fluglärm Index weiterzuentwickeln, führte der

⁶ Anmerkung: Zu Variante 5 liegen die Zahlen der Lärmbelästigten im 72-seitigen Maßnahmenbericht vor (siehe <https://www.umwelthaus.org/download/?file=massnahmenbericht.pdf>)

Vertreter des ExpASS aus. Erste Bilanzierungen zeigten, dass die Anzahl der Hochbelastigten mit den neuen Dosis-Wirkungs-Beziehungen deutlich zunehmen. Allerdings ändere sich das relative Verhältnis zwischen den Varianten nicht, das Ergebnis sei robust. Daher müsse man auch nicht auf die Forderung eingehen, mit der Routenverschiebung zu warten, bis der neue Index installiert sei.

5.3. Ergebnisse der Lärmberechnungen

Teilnehmende hinterfragten, ob die Lärmberechnungen realistisch seien, also der tatsächlichen Situation entsprächen. Man könne täglich sehen, dass die Flugzeuge nicht exakt die vorgegebenen Routen entlang fliegen. Aufgrund der vorherrschenden Winde würden sie in der Kurve meist nach Norden abgelenkt und erzeugten mehr Lärm in Darmstadt-Wixhausen als in Darmstadt-Arheilgen. Das in der Präsentation gezeigte Flugspurenbild sei nicht typisch, man müsse weitere Bilder heranziehen. Die Breite der möglichen Korridore und ihre vermutliche Nutzung müssten in den Lärmberechnungen berücksichtigt werden.

Die Vertreter von ExpASS erklärten, dass in den Lärmberechnungen Korridore zur Anwendung kommen, indem zum Beispiel eine Toleranz im Kurvenflug berücksichtigt werde. Was die Windstärken angehe, so die Ergänzung, hat der Wind am Boden meist wenig mit den Windrichtungen in Höhe des Flugzeugs zu tun.

Die gezeigten Flugspuren seien realistisch. Bereits heute flögen die Flugzeuge auf geraden Strecken sehr genau auf den Minimal Noise Routes. Fluglotsen würden bei Abweichungen von den Idealkursen erst ab einer Größenordnung von ca. 1,8 Kilometern aktiv – und bei Gewittern sogar noch mehr. De facto zeigten sich aber nur in den Kurven Abweichungen, und auch diese würden mit besserer Technik zukünftig immer geringer. Ob bzw. in welchem Maße die Route in den Kurven einer verlagerten Route AMTIX-kurz eingehalten würde, werde sich im Probetrieb zeigen.

5.4. Grundlagen für die Empfehlung der Variante 4

Aus Sicht der potenziell Entlasteten sind die Ergebnisse eindeutig, die Zahlen sprächen für eine Verschiebung. Aus Sicht der potenziell Belasteten wurde ausgeführt, dass eine Bilanzierung von Mehr- versus Wenigerbelastung ethisch schwierig sei. Neben den absoluten Zahlen sollte man auch relative Zahlen berücksichtigen: Vor allem bereits hoch belastete Ortschaften (u.a. Gräfenhausen, Worfelden, Mörfelden) dürften auf keinen Fall mehr belastet werden. Und wenn ein gesamter Ortsteil / eine gesamte Kommune flächendeckend mehr belastet würde, sei das etwas anderes, als wenn es um Teile derselben geht. Der Vertreter des FFR-Vorstands erläuterte, dass es für die Empfehlung nicht drauf ankomme, wo die Menschen lebten. Jeder mehr- bzw. weniger belastete sei gleich zu bewerten, egal wo er oder sie wohne. Und die höchstbelasteten Gebiete habe man in der Tat zusätzlich im Zuge der Empfehlung berücksichtigt.

Eine Nachfrage aus dem Publikum bezog sich darauf, dass Variante 4 beim Nachtlärmindex für 701.000 Flugbewegungen nicht die beste Variante ist. Der Vertreter des ExpASS erläuterte, dass bei allen anderen Parametern die Variante 4 die am wenigsten ungünstige Variante sei. Man könne sich die ausführlichen Zahlen im Internet anschauen.

Auf Nachfrage (Vertreter aus Erzhausen möchten selbst Simulatortests durchführen) sagte der Vorstand der FFR zu, dass soweit möglich alle Rohdaten, die in die Lärmberechnungen eingeflossen sind, zur Verfügung gestellt werden, insbesondere das zugrundeliegende DES (Datenerfassungssystem) mit Flugzeugtypen, Startverfahren, Geschwindigkeiten, Höhenprofilen /

Höhenangaben, Flugarten und Abflugverfahren. Auch zur Rechenmethodik (Dosis-Wirkungs-Beziehungen) wurde weitergehende Transparenz zugesagt.

Die Frage, ob das neue Wohngebiet in Wixhausen bei den Berechnungen mitberücksichtigt worden sei, beantwortete der Vertreter der ExpASS positiv.

5.5. Darstellung der Ergebnisse der Lärmberechnungen

Teilnehmende wiesen auf Inkonsistenzen in den Darstellungen der Routen (Powerpoint-Präsentation, Erklärfilm, Infobrief, Internetseite) hin. Es wurde zugesagt, dies zu überprüfen und ggf. zu korrigieren. In diesem Zusammenhang forderte ein Sprecher ein professionelles Qualitätsmanagement für die Konsultation, vor allem für die Info-Materialien.

Die vorliegenden Informationsmaterialien wurden einerseits als verständlich gewürdigt, andererseits als zu oberflächlich und vereinfachend bezeichnet. Auch hier verwiesen die Vertreter von ExpASS auf die ausführlicheren Dokumente im Internet. Man müsse aber auch für den eiligen Leser Materialien bereitstellen.

Als Ergänzungen zu den bereits vorliegenden Unterlagen wurden folgende Darstellungen gefordert:

- | realistischere grafische Darstellung der Flugspuren (keine gleichbleibend schmalen Linien);
- | Darstellung der Flughöhen in Abhängigkeit von Entfernung;
- | Überflughöhen von lärmsensiblen Einrichtungen;
- | Ausführlichere Angaben zu prozentualen Anteilen von AMTIX-kurz und AMTIX-lang;
- | die Darstellung der 53 dB(A)-Dauerschallisophone als Abgrenzung des Tagindexgebietes;
- | eine prozentuale Angabe von Be- bzw. Entlasteten in Bezug auf die gesamten Einwohnerzahlen der Stadtteile / Kommunen;
- | ein Vergleich gemessener mit gerechneten Lärmwerten;
- | ein Einbezug der Wachstumsperspektiven des Flughafens.

Der Vorstand des FFR sagte ausführlichere Darstellungen zu, die geforderten Daten lägen aber z.T. schon vor. So habe man bewusst auch mit einer Zahl von über 700.000 Flugbewegungen gerechnet – einer Zahl, die nach derzeitigen Schätzungen nicht vor dem Jahr 2034 erreicht würde.

Mit dem Wunsch nach einem sensibleren Umgang Zahlen, etwa mit der Angabe „200 zusätzlich Hochbelästigte“ (in Wixhausen) konnten sich alle anfreunden. Ziel sei es, dass die Fakten in der Presse korrekt wiedergegeben würden.

5.6. Probetrieb und Monitoring

Es wurde gefragt, wann das Monitoring beginne und wie lange es dauere. Der Vertreter des ExpASS erläuterte, dass man nach Beendigung der Konsultation, nach ggf. erforderlicher Prüfung weiterer Varianten, auf die Diskussionsergebnisse in Fluglärmkommission und FFR warte, bevor die Bundesanstalt für Flugaufsicht eine Entscheidung treffe. Im frühesten Fall beginne man Ende 2019 mit dem Pilotbetrieb, er dauere in der Regel ein Jahr.

Auf den Hinweis, „kalibrierte Messstationen“ zeigten, dass es in Darmstadt-Wixhausen heute bereits lauter sei als in Arheilgen, antwortete der Vertreter der ExpASS: Man werde im Probetrieb sehr genau messen, ob sich die berechneten Prognosen auch so einstellten.

6. Zum Konsultationsverfahren

Mehrfach wurde angefragt, ob die Konsultation wirklich ergebnisoffen sei. Es wurde unterstellt, man habe sich bereits für die Nordverschiebung und für Variante 4 entschieden. Das Vorstandsmitglied des FFR machte deutlich, dass diese Einschätzung falsch sei. Es handele sich bei der Konsultation nicht um eine „Verkaufsveranstaltung“, man sei tatsächlich offen und warte gespannt auf die Diskussionsergebnisse.

Auf den Vorwurf, das Moderationsbüro sei in Darmstadt angesiedelt und könne daher nicht neutral sein, antwortete der Vorstand des FFR, er kenne das Büro schon seit langem und wisse, dass es fachlich kompetent und politisch neutral sei.

Als weitere Kritikpunkte am Konsultationsverfahren wurden thematisiert:

- | Die Gruppe der politischen Vertreter müsste um den Ortsvorsteher oder einen gewählten Ortsbeirat aus Darmstadt-Wixhausen ergänzt werden.
- | Die Zusammensetzung der zufällig ausgewählten Bürgerinnen und Bürger müsste ausgewogener sein, vor allem Darmstadt-Wixhausen müsste stärker berücksichtigt werden.
- | Büttelborn sei auch deutlich betroffen und müsse stärker berücksichtigt werden.
- | Es sei falsch, zufällig ausgewählte Bürgerinnen und Bürger, die z.T. keinerlei Vorkenntnis besäßen, einzubeziehen. Stattdessen sollte man mit den fachkundigen Bürgern sprechen.
- | Bürgergruppe und Gruppe der politischen Vertreter sollten nicht getrennt voneinander arbeiten.
- | Die Namen der zufällig ausgewählten Bürgerinnen und Bürger sollten zumindest gegenüber der jeweiligen Kommune genannt werden.
- | Die Kriterien für die Auswahl der zufällig gewählten Bürgerinnen und Bürger sei nicht transparent, die Ansprache durch das Meinungsforschungsinstitut sei nicht professionell.

Der Sprecher des Moderationsbüros erklärte, dass die Rahmenbedingungen für die Konsultation durch Fluglärmkommission und FFR vorgegeben gewesen seien. Er beschrieb den Einbezug zufällig ausgewählter Bürgerinnen und Bürger als Methode, die bundesweit zunehmend zum Einsatz komme und die Qualität von Beteiligungsprozessen steigere. Ob die zufällig ausgewählten Bürgerinnen und Bürger ihren Namen preisgeben wollten, habe man ihnen anheimgestellt. Die Kriterien seien transparent, es geht um Geschlecht, Alter und Wohnort. Die Berücksichtigung der Kommunen basiere auf nachvollziehbaren Kriterien (Anzahl zusätzlicher bzw. weniger Hochbelastigter durch die geplante Nordverschiebung). Die Methodik sei durch einen von der Fluglärmkommission benannten Neutralitätsbeirat beim Meinungsforschungsinstitut vor Ort geprüft worden. Ein Mitglied dieses Beirats meldete sich zu Wort und äußerte, man habe die Telefonate teilweise live erlebt und die Methodik geprüft, sie sei angemessen.

Hinsichtlich der Ergebnisdokumentation der Konsultation wurde gefragt, wie diese erstellt werde. Der Sprecher des Moderationsbüros erklärte, die Moderation werde einen Vorschlag unterbreiten und diesen den beiden Konsultationsgruppen zur Kommentierung vorlegen.

Darmstadt, im Juli 2018