



Offener Brief

Achtung kleine Kommunen, der Fluglärm kommt näher!

Die kleinen Kommunen im Umfeld der deutschen Flughäfen können sich warm anziehen. Mit Einführung des neuen Fluglärmindex FFI 2.0 können sie sich darauf einstellen, dass **eine Verlagerung des Fluglärms weg von den städtischen Vororten hin zu kleineren Gemeinden im Grünen zunehmen** wird. Vorgemacht wird dies im Moment im Rahmen des Konsultationsverfahrens zur Verlagerung der Flugroute AMTIX-kurz.

Dort hat das Forum Flughafen und Region (FFR) die Aufgabe, die dicht besiedelten Stadtteile im Norden von Darmstadt von Fluglärm zu entlasten. Ein nachvollziehbares und erstrebenswertes Ziel. Aber wie dies erreicht werden soll und auf welchem Weg eine Lösung durchgesetzt wird, ist ein warnendes Beispiel für alle Kommunen im Umfeld von Flughäfen in Deutschland.

- Nachdem ein Jahr lang ein Konsultationsverfahren mit Bürgerbeteiligung stattgefunden hat, welches mit der klaren Empfehlung für die sogenannte Variante Vier begann, wurde kurz vor den Sommerferien und **wenige Tage vor der ursprünglich geplanten Entscheidung ein neuer Fluglärmindex FFI 2.0 eingeführt**. Dieser neue Index führt dazu, dass die Variante Vier mit den neuen Lärmwerten so klar erkennbar schlechter abschneidet als Varianten 1, 2, 3 und 5, dass sie nie gewählt worden wäre, wenn der neue FFI von vorne herein Anwendung gefunden hätte. Was ist passiert? Die Lärmschwellen für die Messwerte haben sich verringert. **Durch die Verringerung der Lärmschwellen fallen in dichter besiedelten Gebieten viel mehr Menschen in die Messwerte, während sich die Anzahl in den weniger besiedelten Gebieten kaum verändert**. Folgerichtig zeigen die Grafiken für die dichter besiedelten Gebiete bei einer Verlagerung der Flugroute eine höhere Entlastung, während der Anstieg der Belastung umso geringer ausfällt je dünner die Gebiete besiedelt sind. Soviel zur rechnerischen Belastung, für die betroffenen Menschen bleibt die neue reale Lärmbelastung allerdings dieselbe.
- Im Konsultationsverfahren wurde gefordert, die Ergebnisse der NORAH-Studie zur Beurteilung der Lärmbelastung und ihrer Auswirkungen auf die betroffenen Menschen bei der Entscheidung zu berücksichtigen. Wie dies geschehen ist, ist allerdings kritikwürdig.
 - **Der FFI 2.0 ist ohne einen förmlichen Beschluss der FLK eingeführt und der Empfehlung zugrunde gelegt worden**. Wie kann ein so wesentliches Kriterium, das auf die Beurteilung einen solch maßgeblichen Einfluss hat, erst am Ende des Konsultationsverfahrens und in für die Beteiligten intransparenter Weise eingeführt werden?
 - Der FFI 2.0 enthält aus der NORAH-Studie nur wenige Parameter. Diese Entscheidung kann man treffen. Aber die übrigen Erkenntnisse aus der Studie werden auch nicht außerhalb des FFI 2.0 für die Entscheidung über die neue Route berücksichtigt. **Die neuen Erkenntnisse der NORAH-Studie über die Auswirkungen von Fluglärm werden deswegen nur teilweise und unzureichend für das Ergebnis der Empfehlung berücksichtigt**. Insbesondere werden Erkenntnisse der Studie über die Auswirkungen von Fluglärm auf die **Neubelasteten** bewusst ausgeklammert. **Andere Lärmquellen** (Flugplatz Egelsbach, Bahnlinie, Autobahn A 5) werden nicht berücksichtigt, die Beeinträchtigung des Unterrichts und der **Konzentrationsfähigkeit von Kindern** durch

- Fluglärm ebenfalls nicht. Die Hessenwaldschule mit ihrem staatlich hoch geförderten Neubau und 500 Schulkindern liegt künftig direkt unter der neuen AMTIX-kurz Route.
- Während die Konsultation mit den Bürgern, den Experten und der Politik ein Jahr lang auf Basis des alten Index geführt wurde, ist nach Einführung des FFI 2.0 kaum Zeit, sich damit auseinander zu setzen. Begründung: Mit Blick auf die Ressourcen werde es jetzt Zeit zu entscheiden. Damit wird das Verfahren den Betroffenen nicht gerecht.
- **Wesentliche Möglichkeiten, den Fluglärm nicht nur zu verlagern, sondern die Belastung für die Betroffenen in der Region durch Lärmpausen und Senkung des Dauerschallpegels darüber hinaus zu verringern wurden von vorne herein ausgeklammert** und auch nach wiederholter massiver Kritik nicht für die Entscheidung berücksichtigt:
 - Von Anfang an mahnten die Bürger und Experten an, dass auch eine Streuung abfliegender Flugzeuge geprüft werden muss. **Eine wechselnde Routenführung mit Lärmpausen würde die betroffenen Bürger entlasten. Der errechnete Dauerschallpegel würde dadurch ebenfalls günstiger, was sich auch positiv auf Siedlungsbeschränkungen in den Überfluggebieten auswirken würde.** Diese Möglichkeit hat das FFR allerdings von Anfang an als Lösungsweg ausgeschlossen. Die Begründung: Das sei ineffizient (Verweis auf die Harfe) und störe und gefährde die Abläufe bei der DFS. Jegliche Vorschläge, auch z.B. ein monatlicher Wechsel zwischen zwei Routen, wurde vom FFR abgelehnt. Es sei nicht möglich, auch nur eine weitere Route festzulegen. Auch die Lösung, AMTIX-lang und AMTIX-kurz zu verlegen und zwischen diesen beiden zu alternieren wurde verworfen. Das ist nicht plausibel: Bei entsprechenden Wetterverhältnissen ist sogar **ein kurzfristiger und mehrfacher Wechsel möglich. Wenn für den Probetrieb die neue AMTIX-kurz Route eingeführt wird, bleibt im Hintergrund die alte Route bestehen. Also gibt es eine zusätzliche neue Route. Nicht einmal zwischen der alten und der neuen im monatlichen Wechsel alternieren wird erwogen.**
 - Von Anfang an mahnten die Betroffenen an, ein steileres Abflugverfahren anzuwenden, wie dies bei anderen Flughäfen in Siedlungsgebieten angewendet wird. Dieser **Steigflug würde die neu überflogenen Gebiete deutlich entlasten. Diese liegen nämlich näher am Abflugpunkt der Startbahn West als die bisherigen Gebiete im Norden von Darmstadt.** Die Flugzeuge sind in Erzhausen und Wixhausen niedriger, durch die Kurven in der neuen Abflugroute geht weiterer Auftrieb verloren. **Der Lärm, der die neu Betroffenen trifft, ist darum deutlich größer als bei den entlasteten Gebieten. Trotzdem gab es keine Bereitschaft, ein steileres Startverfahren anzuwenden.**
 - **In wieweit die neue Route die Sicherheit gefährdet bleibt völlig intransparent.**
 - Im **Bericht des Expertengremiums** vom Juni 2018 steht auf S. 9 unter 2.2.1: „Kurvenflug kann im Vergleich zum Geradeausflug meistens größere Unsicherheiten bzgl. der Spurtreue und somit der Abweichungen von der Ideallinie bedeuten. ... Vielmehr kam es bei Variante 5 in der ersten Kurve, also bei Änderung der Flugrichtung nach Osten, zu Problemen: Je nach Rückenwindssituation kam es in dieser Variante zu Unterschreitungen der o.g. Höhenvorgaben. **Aufgrund dieser Ergebnisse wurde Variante 5 aus Sicherheitsgründen als nicht umsetzbar beurteilt und schied aus der Prüfung aus.**“
 - Aktuell sind die letzten beiden Routen, die aufgrund ihrer Lärmwerte zur Auswahl stehen, die Variante 3 und die Variante 5. Auf allen Sitzungen seit Einführung des FFI 2.0 wurde beteuert, die Sicherheit sei geprüft und für gewährleistet befunden worden. **Wie die Gefährdung der Sicherheit ermittelt wurde, welche Risiken auftraten und wie sie**

beurteilt bzw. minimiert werden ist in keiner Sitzung erörtert worden. Erzhausen und seine Einwohner sind besorgt und mit diesem Informationsstand sehr unzufrieden.

- Erst im März 2019 ist an einem sonnigen Sonntag Nachmittag auf der Gemarkung ein Geschäftsflugzeug (wieder eines) abgestürzt. Und es ist großes Glück, dass das Flugzeug nicht 30 m weiter in die Obstgärten oder auf einen der Spazierwege gestürzt ist und weitere Personen verletzt oder getötet hat. Die vorgeschriebene Anflugroute hatte der Pilot nicht eingehalten.
- Die vorgesehene neue Route dreht erst auf Erzhausen zu und führt dann deutlich näher an der Kontrollzone des Flugplatzes Egelsbach vorbei als die bisherige Route. Gleichzeitig gibt es Aufzeichnungen, dass viele Flugzeuge vom Frankfurter Flughafen abfliegen und im Steigflug unterhalb der vorgegebenen Höhen bleiben.
- Zusätzlich kreuzen bei Ostwind die anfliegenden Flugzeuge den übrigen Flugverkehr für eine Landung auf den 07-Bahnen in 4.000 ft und fliegen dabei direkt über Erzhausen, bevor sie bei Mainz zur Landung eindrehen.
- Die Anwohner sehen all diese Flugzeuge und haben, aufgrund der wiederholten tödlichen Flugunfälle in unmittelbarer Nähe sehr real und nachvollziehbar, Angst vor weiteren Gefahren im Luftraum. Auf Sicherheitsbedenken im Zuge der weiter zunehmenden Konzentration von Flugbewegungen im Kreuzungsbereich von Flugplatz und Flughafen wird im Konsultationsverfahren weder eingegangen noch Rücksicht genommen.

Aus Sicht von Erzhausen ist der Vorgang nicht entscheidungsreif!

Vor einer Entscheidung über eine Flugroutenverlegung fordert Erzhausen ein Verfahren, bei dem die Optionen zu einer Lärmreduzierung ernsthaft und ohne beschränkende Vorgaben nach dem aktuellen Stand der Erkenntnisse untersucht und zur Entscheidungsgrundlage gemacht werden. Dazu gehört nach unserer Auffassung:

1. Die Einführung des FFI 2.0 muss aufgrund der Auswirkung auf die Regionalplanung demokratisch legitimiert werden, mindestens durch einen Beschluss der FLK. Die Gremienmitglieder müssen zu dieser Entscheidung Gelegenheit haben, die Auswirkungen des FFI 2.0 beurteilen zu können.
2. Die Ergebnisse der NORAH-Studie, die nicht im FFI 2.0 enthalten sind, gehören in die Auswertung und müssen Teil der Ergebnisfindung sein.
3. Bei der Einbeziehung von wechselnden Routen mit Lärmpausen und Steigflug in die Entscheidung dürfen die wirtschaftlichen Interessen oder Engpässe bei der DFS nicht in derart eklatanter Weise vor Gesundheit und Lebensqualität der Betroffenen stehen, wie dies im Rahmen des Konsultationsverfahrens und der Entscheidungsvorbereitung geschieht. Diese Parameter von vorne herein auszuklammern versperrt Lösungen, die zu einem ausgewogeneren Ergebnis führen würden.
4. Erzhausen sieht mit der weiteren Konzentration der Flugbewegungen über und in unmittelbarer Nähe seiner Gemarkung die Sicherheit seiner Bewohner gefährdet und vermisst bislang eine angemessene Auseinandersetzung mit diesem Thema.

Erzhausen, 25.9.2019

Claudia Lange
Bürgermeisterin

Klaus Süllow
Beigeordneter
Sprecher AK AMTIX

Tanja Launer
Vorsitzende der Gemeindevertretung