

Magistratsvorlage

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Eingang Magistrats- geschäftsstelle: 10.02.2011	an den Magistrat ☒ zur Kenntnis ☐ zur Beschlussfassung	Beteiligt vor Magistratsbeschlussfassung:
Dezernat VI Amt: Fluglärmbeauftragte/r	an die Stadtverordnetenversammlung ☒ OBW zur Befassung ☒ zur Kenntnis ☐ zur Beschlussfassung ☐ zur abschließenden Beschluss- fassung Fachausschuss Behandlung in Ja Nein öffentl. Sitzung ☒ ☐	☐ OBW bei abschl. Beschlussfassung Magistrat
Verteiler: Bezirksverwaltungen Darmstadt-Arheilgen Darmstadt-Wixhausen Darmstadt-Eberstadt	Ja Nein Internetfähig ☒ ☐	Vorlage-Nr. 2011/0068 Magistratsbeschluss-Nr.

Betreff: Erstes Maßnahmenpaket "Aktiver Schallschutz",
Sachstand Auffächerung der Abflugrouten vom Flughafen Frankfurt und sonstige
Aktivitäten zur Umsetzung bestehender Gremienbeschlüsse

Vorlage vom: 8. 2.2011

Beschlussvorschlag:

Der Magistrat nimmt den Bericht über die wesentlichen Inhalte des aktuellen 1. Maßnahmen-paketes „Aktiver Schallschutz“ und den Sachstand zur Auffächerung von Abflugrouten vom Flughafen Frankfurt und sonstiger Aktivitäten zur Umsetzung bestehender Gremienbeschlüsse zur Kenntnis.

Anlagen:

Datenschutzrelevante Anlage: ☐

Beschluss des Magistrats vom

Begründung zur Magistratsvorlage vom 08.02.2011

Mit diesem Bericht wird dem Informationsbedürfnis der städtischen Gremien zu den Inhalten des 1. Maßnahmenpaktes „Aktiver Schallschutz“ und den zu erwartenden Auswirkungen auf Darmstadt Rechnung getragen.

Darüber hinaus erfolgt auch im Kontext der Bemühungen zur Umsetzung einer Streuung von Flugbewegungen eine Berichterstattung zur Umsetzung der Stadtverordnetenbeschlüsse vom 29.09.2000, 17.12.2009, 09.12.2010 sowie des Antrages des Ortsbeirates Wixhausen vom 23.09.2009

I. Vorbemerkung

Um die Interessen sowohl der Wissenschaftsstadt Darmstadt als auch aller aktuell und/oder künftig von Fluglärm betroffener Einwohner zu wahren, hat der Magistrat als ständigen Vertreter in allen Fluglärm relevanten Gremien und Arbeitsgruppen Herrn Stadtrat Dieter Wenzel und als ständigen Stellvertreter Herrn Oberamtsrat Jens Bolze berufen.

Soweit möglich werden alle Sitzungen des Forums Flughafen und Region (FFR), der Kommission zur Abwehr des Fluglärms (KAF) oder der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft (KAG) wahrgenommen.

Dabei wird im Rahmen der bestehenden Einflussmöglichkeiten Gebrauch gemacht, um Schaden von Darmstadt abzuwenden.

II. 1. Maßnahmenpaket „Aktiver Schallschutz“

Das Regionale Dialogforum hat in seiner annähernd 10 Jahre währenden Arbeit eine ganze Reihe von Vorschlägen zur Lärminderung entwickelt. Im zur Umsetzung empfohlenen Anti-Lärm-Pakt wurden eine Reihe von Maßnahmen zum aktiven Schallschutz vorgeschlagen.

Auch die Fluglärmkommission am Flughafen Frankfurt hat in der Vergangenheit eine ganze Reihe von Vorschlägen zum aktiven Lärmschutz entwickelt.

Mit Unterzeichnung der gemeinsamen Deklaration vom 12. Dezember 2007 hat die Luftverkehrswirtschaft am Flughafenstandort Frankfurt ihren Willen und ihre Bereitschaft bekundet, Maßnahmen zu prüfen und zu entwickeln, um Potenziale des aktiven Schallschutzes so effektiv wie möglich zu erschließen.

Auf diesem Wege soll eine Lärmentlastung erreicht werden, die sowohl im Ist-Zustand als auch in der zukünftigen Situation bis 2020 wirkt.

Mit dem im Juni 2010 vorgelegten Bericht zum 1. Maßnahmenpaket „Aktiver Schallschutz am Frankfurter Flughafen“ wurden diese Anregungen aufgegriffen und zusammen mit weiteren Vorschlägen im Detail geprüft und empfohlen.

Das "Expertengremium Aktiver Schallschutz" beschreibt in dem Bericht ein erstes Paket von Maßnahmen, dessen Umsetzung aus Sicht der Beteiligten kurzfristig erfolgen soll.

Bewertungsmaßstab aller Maßnahmen ist der „Frankfurter-Fluglärmindex“. Dieser spiegelt die Lärmbelastung für den angegebenen Zeitraum wider. Der Frankfurter Tagindex (FTI) gibt die Lärmbelastung in der Zeit von 6 bis 22 Uhr an, der Frankfurter Nachtindex (FNI) die in der Zeit von 22 bis 6 Uhr.

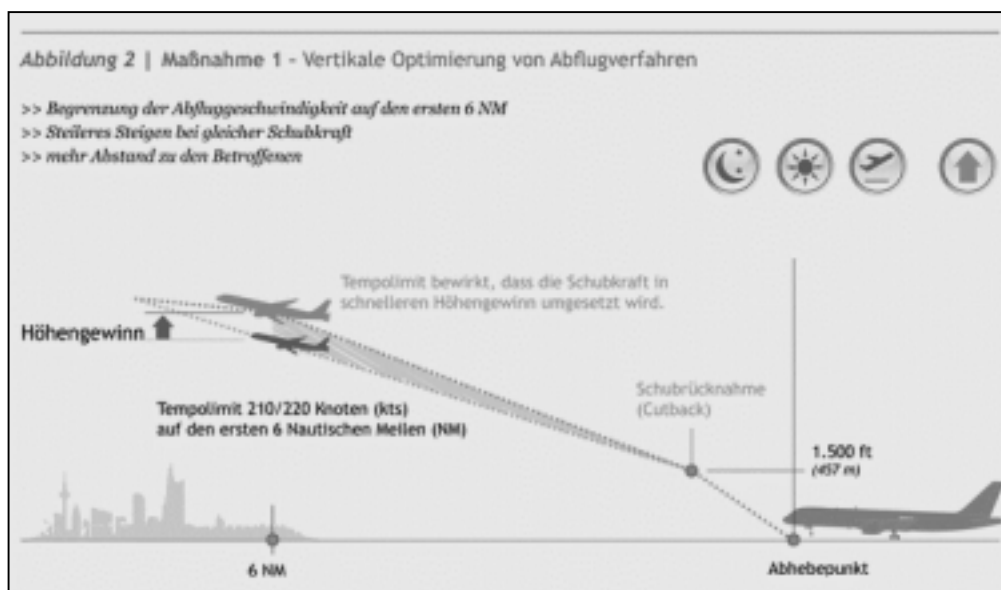
Mit dem Fluglärm-Index können Zu- und Abnahmen von Belastungen errechnet und ausgedrückt werden – und zwar für unterschiedliche Gebiete, Flugbetriebe und Zeiträume. Der Index ist wissenschaftlich abgesichert: Der „Tagindex“ beruht auf Gutachten des Regionalen Dialogforums zur Lärmbelastung in Frankfurt, der „Nachtindex“ stützt sich auf eine Schlafstudie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt.

Maßnahme 1 - Vertikale Optimierung von Abflugverfahren

Durch die Optimierung von Abflugverfahren wird das Ziel verfolgt, schneller höhere Abstände zu den Wohngebieten zu gewinnen. Die Maßnahme hat gleichzeitig den Vorteil, dass die Abflugrouten genauer eingehalten werden können.

Vertikal optimierte Abflugprofile wurden für alle Flugstrecken geprüft. Für die meisten Strecken war das Ergebnis positiv, so dass für diese Strecken Geschwindigkeitsbegrenzungen entwickelt wurden. Diese Höchstgeschwindigkeiten führen dazu, dass der Schub durch die Triebwerke schneller in Höhe umgesetzt werden muss, das Flugzeug also etwas steiler steigt. Die optimierten Abflugverfahren sollen sowohl am Tag als auch in der Nacht angewendet werden.

Einige Abflugrouten in südlicher und südöstlicher Richtung bei Betriebsrichtung 25 (darunter KNG_kurz zwischen Arheilgen und Wixhausen) wurden hinsichtlich der Abflugverfahren bereits im Jahr 2008 optimiert.



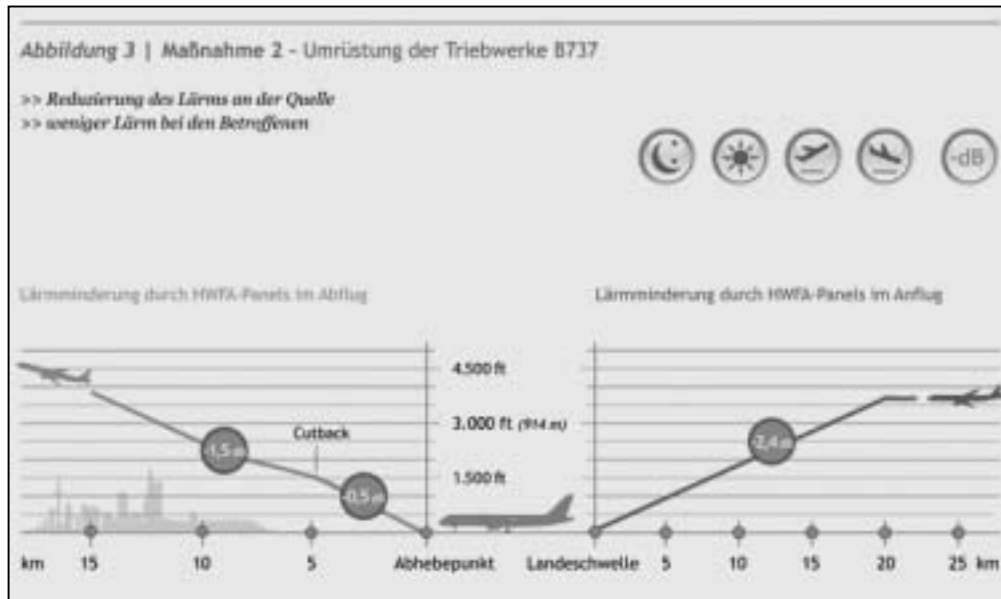
Die Prinzipien der Entlastungswirkung bei der vertikale Optimierung von Abflugverfahren sind:

- Entlastungswirkung wann?: Nacht
- Entlastungswirkung wann?: Tag
- Entlastungswirkung wann?: Start
- Entlastungswirkung durch?: Abstand zur Lärmquelle erhöhen

Auswirkungen für die Region insgesamt: POSITIV - Lärm mindernd !

Maßnahme 2 - Umrüstung der Boeing-737-Flotte der Lufthansa

Lufthansa hat beschlossen, ihre gesamte in Frankfurt stationierte 737-Flotte bis Ende 2011 zu modifizieren. Rund ein Fünftel der Flugbewegungen der Lufthansa wird künftig mit Flugzeugen der Typen 737-300 und 737-500 durchgeführt. Der Austausch der schallabsorbierenden Auskleidung im Einlauf der Triebwerke gegen eine effizientere Variante führt zu deutlich niedrigeren Lärmemissionen.



Die Prinzipien der Entlastungswirkung der Flotten-Umrüstung sind:

- Entlastungswirkung wann?: Nacht
- Entlastungswirkung wann?: Tag
- Entlastungswirkung wann?: Landeanflug
- Entlastungswirkung wann?: Start
- Entlastungswirkung durch?: Technologische Lärmreduzierung

Auswirkungen für die Region insgesamt: POSITIV - Lärm mindernd !

Maßnahme 3 - Optimierung beim Betriebsrichtungswechsel je nach Rückenwind

Die Start- und Landerichtung (Betriebsrichtung) wird im Grundsatz durch die Windrichtung bestimmt, da üblicherweise gegen den Wind gestartet und gelandet wird.

Da insbesondere bei wechselhaften bzw. „drehenden“ Winden nicht permanent auch die Betriebsrichtung gewechselt werden kann, sind Landungen bis zu einem gewissen Grad auch mit Rückenwindkomponente möglich. Hier liegt die Grenze derzeit bei 5 Knoten Rückenwindkomponente, das entspricht rund 9 km/h.

Da westlich des Flughafens einige Wohngebiete sehr nahe am Flughafen liegen und Landungen besonders niedrige Überflüge verursachen, wurde auch schon bisher angestrebt, den Flughafen möglichst von Osten aus anzufliegen und nach Westen zu starten (Westbetrieb, sog. Betriebsrichtung 25). Das ist im langjährigen Mittel bei etwa 75 % der Betriebszeit der Fall.

Die Maßnahme strebt an, den Anteil der Betriebsrichtung 25 zu erhöhen.

Dies soll durch bessere Ausnutzung der gegenwärtigen Rückenwindkomponente in der Praxis einerseits und durch eine Anhebung derselben von 5 auf 7 Knoten andererseits geschehen.

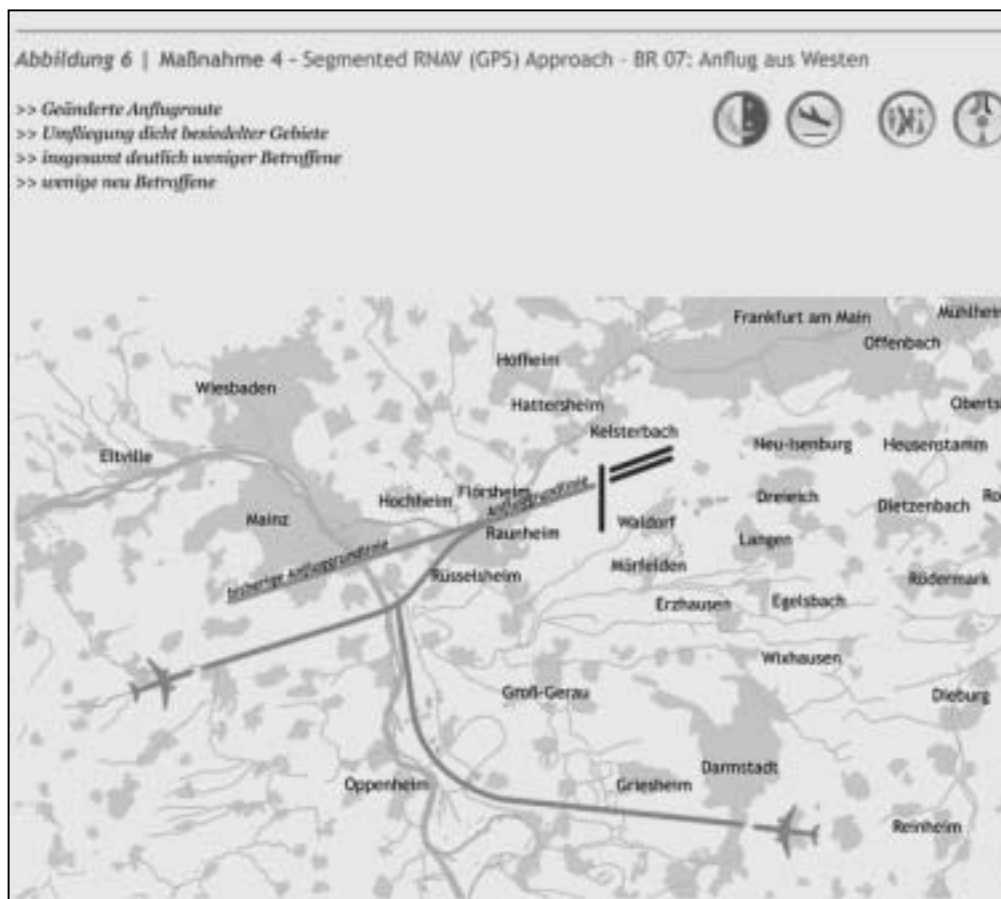
- Entlastungswirkung wann?: Nacht
- Entlastungswirkung wann?: Tag
- Entlastungswirkung wann?: Start
- Entlastungswirkung wann?: Landeanflug
- Entlastungswirkung durch?: Lärm verteilen
- Entlastungswirkung durch?: Lärmpausen schaffen

- Mehr erwartete Flugbewegungen im Bereich Arheilgen und Wixhausen (Abflug)

Segmentierte Anflugverfahren haben zum Ziel, durch parallelen Versatz eines Teils der Anfluggrundlinie ein Umfliegen von Besiedlungszentren zu erreichen.

Einige Kommunen (darunter Darmstadt) , die südlich der bisherigen Endanfluggrundlinien liegen, werden durch das segmentierte Anflugverfahren nunmehr überflogen.

...



Die Prinzipien der Entlastungswirkung von Segmented RNAV (GPS) Approach BR 07 sind:

- Entlastungswirkung wann?: Nacht teilweise
- Entlastungswirkung wann?: Anflug
- Entlastungswirkung durch?: Lärm verteilen
- Entlastungswirkung durch?: Anzahl der Betroffenen mindern

Auswirkungen für Darmstadt:

- Zusätzliche neue Anfluggrundlinie im Bereich der Konversionsflächen mit einer erwarteten Flughöhe von i.d.R. 2.000 – 2.700 Metern (Mindestflughöhe ca. 1.700 Meter)

Maßnahme 5 - Dedicated Runways Operations (bevorzugte Bahnnutzung, DROps)

Im Zuge dieser Maßnahme werden Starts bzw. Abflüge so auf bestimmte Startbahnen bzw. Abflugrouten gebündelt, dass insgesamt die geringste Belastung erzeugt wird.

Da es sich um eine Lärm verteilende Maßnahme handelt, wird besonderes Augenmerk auf etwaige örtliche Zusatzbelastungen gerichtet.

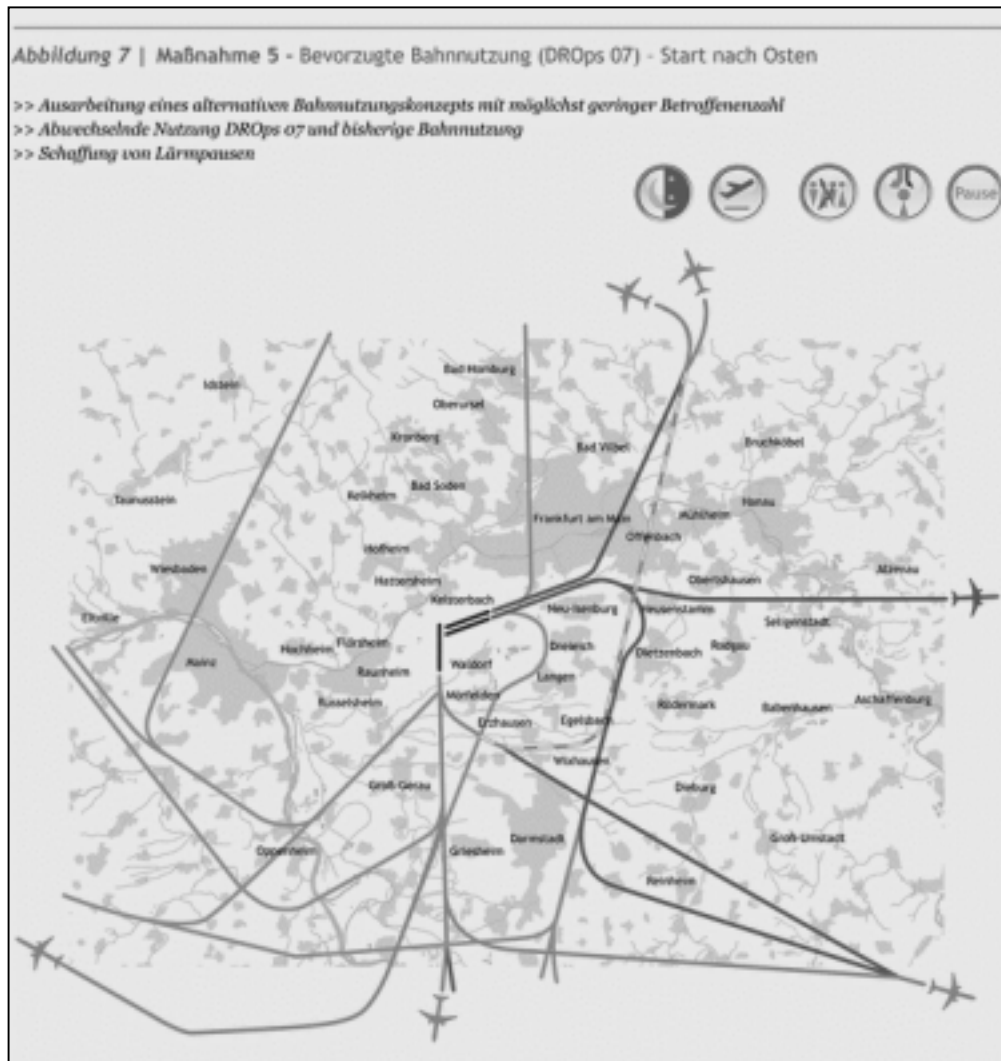
Untersuchungen haben gezeigt, dass deutliche Entlastungen in vielen Bereichen der Region erreicht werden können.

Die Maßnahme lässt sich nur in verkehrsarmen Zeiten nachts nutzen, soll aber auf so viele stattfindende Abflüge wie möglich angewendet werden (mindestens alle Abflüge von 23 bis 5 Uhr). Dabei sollen an Tagen ungeraden Datums DROps und an Tagen geraden Datums das konventionelle Betriebskonzept genutzt werden, so dass zeitweise für die jeweils Betroffenen Lärmpausen entstehen. Ein Wechsel des Betriebskonzepts während der Nacht ist nicht vorgesehen, kann aber unter Umständen aus betrieblichen Gründen (z. B. Sperrung der Bahn) erforderlich werden.

Das **DROps_07-Konzept für Ostbetrieb** (Wind aus Osten – im langjährigen Mittel zu 25 %) sieht als alternatives Betriebsszenario vor, in den verkehrsarmen Nachtzeiten alle Abflüge auf die Startbahn West zu legen.

Hierfür wurde eine **zusätzliche östlich des Flughafens verlaufende Abflugstrecke Richtung Norden** zwischen DA-Wixhausen und Erzhausen definiert.

Damit sollen unnötig lange Flugwege und daraus resultierende Emissionen vermieden werden, gleichzeitig wird die Anbindung an das Luftstraßennetz optimiert.



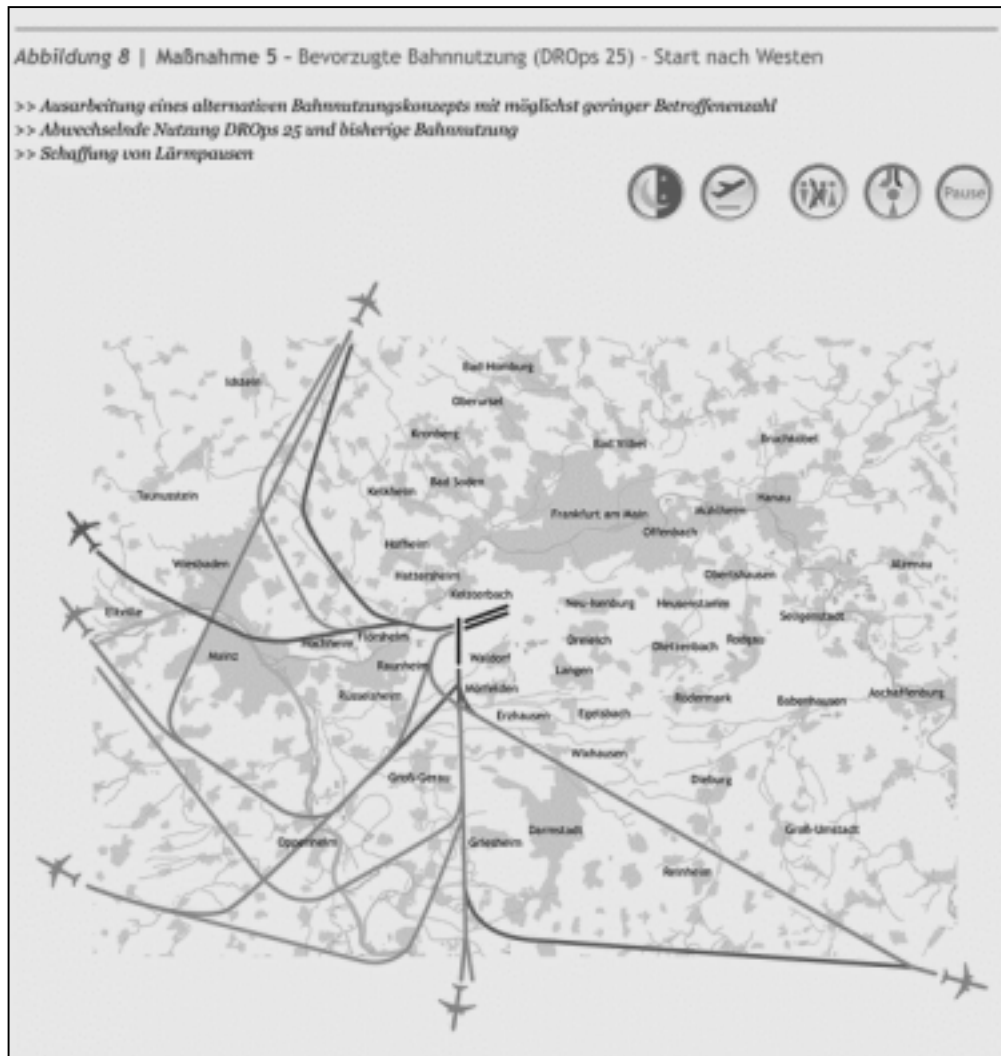
Die Prinzipien der Entlastungswirkung von DROps_07 sind:

- Entlastungswirkung wann?: Nacht teilweise
- Entlastungswirkung wann?: Start
- Entlastungswirkung durch?: Lärm verteilen
- Entlastungswirkung durch?: Anzahl der Betroffenen mindern
- Entlastungswirkung durch?: Lärmpausen schaffen

Auswirkungen für Darmstadt:

- Mehr erwartete Flugbewegungen auf der Route KNG_lang (an DA vorbei und südlich Eberstadt nach Osten abknickend)
- Entlastung, keine/kaum Flugbewegungen auf der Route KNG_kurz (zwischen Arheilgen und Wixhausen)
- Neue Abflugroute / Flugbewegungen zwischen Wixhausen und Erzhausen

Das **DROps_25-Konzept für Westbetrieb** (Wind aus Westen - im langjährigen Mittel zu 75 %) sieht als alternatives Betriebsszenario vor, die Starts über das Parallelbahnsystem abzuwickeln und dafür die Startbahn West nicht zu nutzen.



Die Prinzipien der Entlastungswirkung von DROps_25 sind:

- Entlastungswirkung wann?: Nacht teilweise
- Entlastungswirkung wann?: Start
- Entlastungswirkung durch?: Lärm verteilen
- Entlastungswirkung durch?: Anzahl der Betroffenen mindern
- Entlastungswirkung durch?: Lärmpausen schaffen

Auswirkungen für Darmstadt:

- Mehr erwartete Flugbewegungen auf der Route KNG_kurz (zwischen Arheilgen und Wixhausen)
- Entlastung, keine/kaum Flugbewegungen auf der Route KNG_lang (an DA vorbei und südlich Eberstadt nach Osten abknickend)

Maßnahme 6 - Optimierung kontinuierlicher Sinkflug (Continuous Descent Approach – CDA)

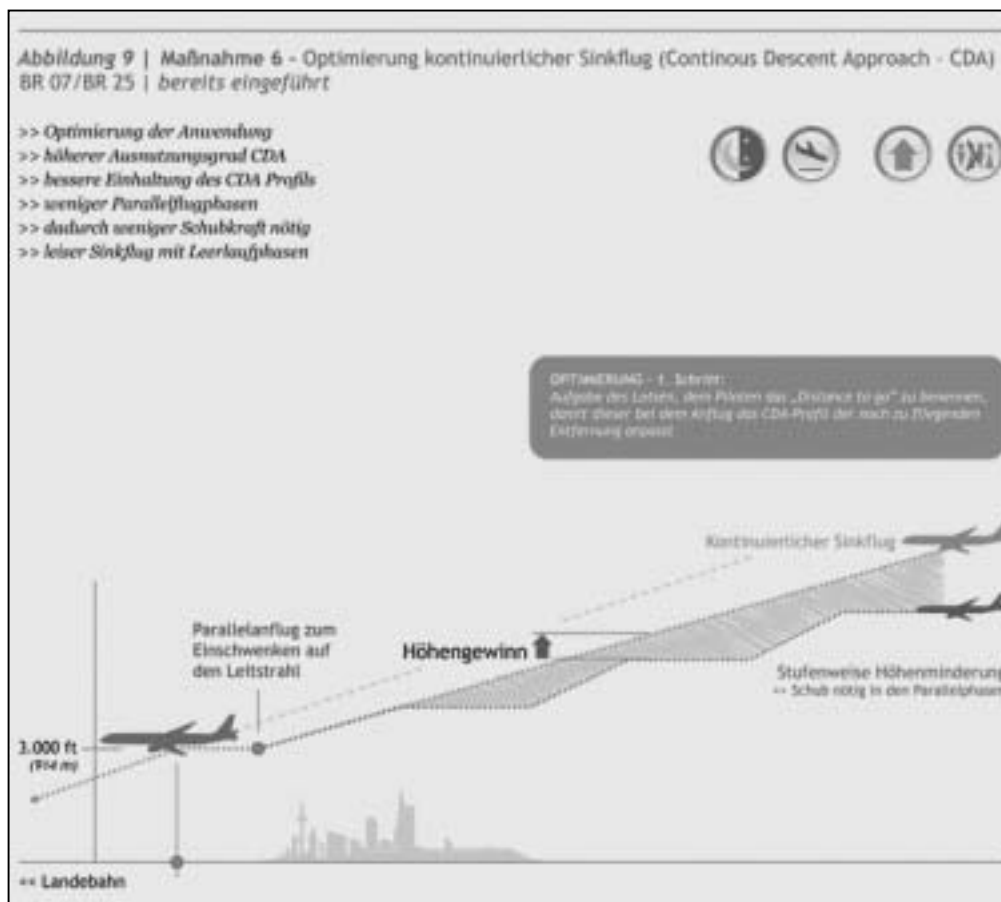
Anflüge zu einem Flughafen, die mit einem kontinuierlichen Sinkflug einhergehen, auf horizontale Flugsegmente weitestgehend verzichten und bei denen die Triebwerke im „Leerlauf“, d. h. ohne oder nur mit geringem Schub arbeiten, fallen unter die Kategorie CDA.

Durch den CDA wird sowohl Treibstoff eingespart als auch Lärm reduziert.

Der CDA wird am Flughafen Frankfurt bereits seit einigen Jahren in der Nachtzeit in der Regel von 23 bis 5 Uhr angewendet.

Eine Reihe von Faktoren führt in der Praxis jedoch dazu, dass ein idealer CDA nicht in vollem Umfang möglich ist und nicht alle Anflüge als CDA durchgeführt werden. Die Anwendung variiert je nach Flugzeugtyp, Beladung, Wetter.

Mit der Implementierung der Maßnahme 6 sollen Anwendungshäufigkeit und -genauigkeit optimiert werden.



Die Prinzipien der Entlastungswirkung des Continuous Descent Approach sind:

- Entlastungswirkung wann?: Nacht teilweise
- Entlastungswirkung wann?: Landeanflug
- Entlastungswirkung durch?: Abstand zur Lärmquelle erhöhen
- Entlastungswirkung durch?: Anzahl der Betroffenen mindern

Auswirkungen für die Region insgesamt: POSITIV - Lärm mindernd !

Maßnahme 7 - Anhebung des Anfluggleitwinkels auf Landebahn NW

Die Anhebung des Gleitwinkels des Instrumentenlandesystems (ILS) ist eine der wenigen flugbetrieblichen Möglichkeiten, den Fluglärm im Anflug generell zu reduzieren.

Dabei wird die mögliche Lärmreduzierung vor allem durch den höheren Gleitwinkel und die sich damit ergebende größere Überflughöhe erzeugt.

Grundsätzlich wird auch durch das spätere Einfliegen in den Gleitpfad, einer späteren Anpassung des Schubes, einem späteren Ausfahren des Fahrwerkes und eines geringeren Schubniveaus für den stabilisierten Flug eine Lärminderung erwartet.



Die Prinzipien der Entlastungswirkung einer Anhebung des Anfluggleitwinkels sind:

- Entlastungswirkung wann?: Nacht teilweise
- Entlastungswirkung wann?: Tag
- Entlastungswirkung wann?: Landeanflug
- Entlastungswirkung durch?: Abstand zur Lärmquelle erhöhen

Auswirkungen für die Region insgesamt: POSITIV - Lärm mindernd !

Bisherige Forderungen zum 1. Maßnahmenpaket:

Die Maßnahmen

- 1_Vertikale Optimierung Abflugverfahren
- 2_Umrüstung Lufthansa-Flotte
- 6_Optimierung CDA
- 7_Anhebung Gleitwinkel

entfallen keine negative Betroffenheit der Wissenschaftsstadt Darmstadt

Die Maßnahmen

- 3_Optimierung beim Betriebsrichtungswechsel je nach Rückenwind in Kombination mit
- 4_Einführung eines neuen Anflugverfahrens (Segmented RNAV (GPRS) Approach) und
- 5_Bevorzugte Bahnnutzung – Dedicated Runway Operations DROps

werden vor dem Hintergrund künftiger Anfluggrundlinien auch über Darmstadt erstmalig Innenstadtbereiche Darmstadts negativ belasten und Veränderungen für die Nordstadt-bezirke mit sich bringen.

Mit Schreiben vom → 14.09.2010 wurden daher gegenüber der Kommission zur Abwehr des Fluglärms (KAF) grundsätzliche Bedenken angemeldet und zur genaueren Abschätzung der Auswirkungen ausreichende Information sowie für anstehende Probetriebe ein begleitendes Fluglärm-Monitoring (auch für die Innenstadtlage Darmstadts) gefordert.

Insbesondere für die Maßnahme 5_Bevorzugte Bahnnutzung – Dedicated Runway Operations DROps bestehen nach wie vor Zweifel, dass die gemäß FTI/FNI-Indexbewertungen erwarteten Entlastungen eintreten werden.

Im Falle der selteneren Betriebsrichtung Ost kommt das Betriebskonzept DROps 07 zu einer angeblich merklichen Entlastung der Route KNG-kurz zu Lasten der Route KNG-lang.

Als äußerst problematisch wurde der KAF gegenüber die Einführung der neuen Route „Ostumfliegung für Abflüge nach Norden“ von der Startbahn 18 West kritisiert. Diese wird erstmalig Darmstadt-Wixhausen auch von Norden her mit Fluglärm belasten. Ob eine „Kompensation“ durch eine prognostizierte Entlastung vom Süden das Endergebnis in Wixhausen unterm Strich günstig beeinflusst, muss sich erst im Zuge des ab 02/2011 anlaufenden Probetriebes mit der entsprechenden Verifizierung beweisen.

Diesbezüglich wurden erfolgreich die Anforderungen der Stadt Darmstadt vom → 31.08.2010 und → 14.09.2010 zum Aufbau eines Messstationen-Trios

- Arheilgen (mobile Fraport-Station)
- Wixhausen (städtische Anlage)
- Erzhausen (ersatzweise Wixhausen Nord / mobile Fraport-Station)

als begleitende Monitoring-Maßnahme zur Verifizierung der prognostizierten Auswirkungen von DROps in Abstimmung mit der Fraport AG umgesetzt. Gegenwärtig werden Optionen geprüft, um der Fraport AG einen Standort für eine endgültige stationäre Mess-Anlage in Arheilgen offerieren zu können.

Weitere der KAF gegenüber mit Schreiben vom → 14.09.2010 erhobene Forderungen sind:

- Fluglärm-Monitoring (Messstation) für die neue Anflugroute (ULNOK) über den Konversionsflächen Darmstadt
- offener Umgang mit dem Maßnahmenpaket und den Ergebnissen des Probetriebes dergestalt, dass künftige Ideen / Maßnahmen jederzeit auch Veränderungen bislang beschlossener Maßnahmen zulassen.
- sachgerechter Umgang mit der nach wie vor in der KAF nicht entschiedenen Fragestellung einer Streuung von Abflügen über Darmstadt im Rahmen eines 2. Maßnahmenpaketes

Am → 15.09.2010 wurden in einer Sondersitzung der KAF alle erhobenen Bedenken und Forderungen im Rahmen eines Hearings nochmals mündlich vorgetragen und verdeutlicht.

In Sitzungen der KAF am → 24.11.2010 , → 17.01.2011 und → 25.01.2011 sind Details zur Realisierung einzelner Maßnahmen diskutiert bzw. von den Fachdienststellen (insbesondere DFS) vorgestellt worden.

Daraus ergaben sich offene Fragestellungen zu einzelnen Maßnahmen, welche in einem Fragen- und Forderungskatalog am → 31.01.2011 der KAF, dem FFR und dem Experten-gremium „Aktiver Schallschutz“ übermittelt wurden. Hierbei geht es insbesondere um

- konkrete Fragestellungen zur Maßnahme 4 – Segmented RNAV Approach – BR 07 zu
 - o Überflughöhen
 - o FTI/FNI-Indexbewertung
 - o flugbetriebliche Einschätzung der DFS
 - o Höhenbänder der Route ULNOK
 - o Anzahl Flugbewegungen und Flugzeugmuster
 - o Bewertungsraster (Größe, Lage, Ausmaß welche Betroffenenzahlen)
 - o Lärmwerte
 - o Planungsverfahren Konversion
- Forderungen zur Maßnahme 4 – Segmented RNAV Approach – BR 07
 - o Errichtung einer Fraport-Messstation für neue Anfluggrundlinie ULNOK
 - o Vorlage georeferenzierter Flugroutendaten für die Stadtplanung
- konkrete Fragestellungen zur Maßnahme 5 – DROPs zu
 - o Mindestflughöhen
 - o Transfer von Flugbewegungen zwischen den KNG_Routen
- Forderung zur Maßnahme 5 – DROPs
 - o Vorlage und Auswertung aller Lärmmessdaten im Zuge des modifizierten Lärmmessstellen-Netzes zu DROPs
 - o Darstellung der Flugbewegungen im Detail (Flugzeugmuster, Destination, Flughöhen, Abweichungen von definierter Flugroute via Flugspuren) - korrelierend zu den Messdaten -

Um künftig besser Einfluss auf die Inhalte von weiteren Maßnahmenpaketen des aktiven Schallschutzes nehmen zu können, wurde mit Schreiben vom → 09.12.2010 gegenüber dem Forum Flughafen und Region (FFR vertreten durch UNH gGmbH) eine Aufnahme der Wissenschaftsstadt Darmstadt in die Expertengruppe „Aktiver Schallschutz“ beantragt. Eine Entscheidung hierzu steht noch aus!

III. Sachstand Auffächerung der Abflugrouten vom Flughafen Frankfurt und sonstige Aktivitäten zur Umsetzung bestehender Gremienbeschlüsse

Folgende **Gremienbeschlüsse** und Anträge sind Gegenstand dieses Berichtes:

	Gremium	Beschluss / Antrag vom ..	Inhalt
A	StaVo	29.09.2000	Streuung von Flugbewegungen über Darmstadt
B	Ortsbeirat Wixhausen	23.09.2009	Berichtsauftrag zu aktuellem Stand der Verhandlungen und Aktivitäten zur Auffächerung, Mitteilung der Verantwortlichkeiten, zeitlicher Ergebnishorizont
C	StaVo	17.12.2009	Ergänzung des Berichtsauftrages aus „B“ z.G. StaVo und Bezirksverwaltung Arheilgen
D	StaVo	09.12.2010	Anschreiben an Landesregierung zum Nachtflugverbot, Gutachtererstellung Streuverfahren, Errichtung Lärmmessstation DA-Mitte / Konversion

Zu A: StaVo-Beschluss vom 29.09.2000

Der StaVo-Beschluss vom 29.09.2000 definiert den politischen Wunsch zur Realisierung eines Streuverfahrens für (Ab-)flüge Richtung Südosten vom Frankfurter Flughafen über dem Hoheitsgebiet der Stadt Darmstadt.

Der regelmäßig in der KAF erörterte Antrag wurde nach einem Wechsel im Vorsitz der KAF anlässlich eines sehr komplexen Erfassungsverfahrens laufender Anträge und Ideen nochmals dezidiert am → 14.10.2004 gegenüber der KAF dargelegt und umfänglich begründet.

Kurz zuvor wurde das Thema mit Schreiben vom → 24.08.2004 gezielt im Rahmen eines anstehenden Arbeitspaktetes in das Projektteam Anti-Lärm-Pakt des Regionalen Dialog-forums (RDF) eingespeist.

Zur Vermeidung von Doppelarbeiten erfolgte zwischen KAF und RDF eine Abstimmung zur Abarbeitung unterschiedlichster Anträge, darunter auch den Streuantrag Darmstadts.

Von 2004 bis 2008 erfolgten im RDF ein entsprechender Arbeitsauftrag „Streugutachten“, die dazugehörige Basisdatenerhebung, die Lärmberechnungen sowie die Aufbereitung des Gutachtens (Öko-Institut) zur „Optimierungsmöglichkeiten bei der Flugroutengestaltung / Schalltechnische Überprüfung alternativer Flugrouten am Flughafen Frankfurt/Main am Fallbeispiel der Abflüge Richtung Funkfeuer König“

Das Gutachtendesign wurde mit seinerzeit mehrheitsfähigen Parametern definiert!
Die Deutsche Flugsicherung (DFS) hat sich an dem Gutachten nicht beteiligt!

Mit Hilfe der Szenario-Technik wurden mehrere Streuvarianten und deren Auswirkungen auf Belästigten- und Hoch Belästigten-Zahlen ermittelt.

Das „Streugutachten 2008“ des RDF kommt zu folgenden Ergebnissen:

- Jede Streuvariante erhöht in der Region die Anzahl der belästigten oder hoch belästigten Personen
- Die generelle Präferenz für die Bündelung wird grundsätzlich bestätigt.
- Bei isoliert betrachteten Kommunen bzw. Ortsteilen ist lokale Lärmentlastung möglich!

Fazits und Kritik aus Darmstädter Sicht am „Streugutachten 2008“ des RDF sind:

- aus planungsrechtlicher Sicht gibt es Erfolg versprechende Streu-Szenarien
- aus Gründen der Lärmrelevanz/Tag gibt es lohnenswerte Streu-Szenarien für Darmstadt
- eingedenk des definierten, geplanten Nachtflugverbotes sind belastende Nachtwerte des „Streugutachten 2008“ für die Fragestellung irrelevant
- „Verfälschung“ der Betroffenen-Zahlen durch Nachtwerte
- Notwendige Neubewertung mit aktuellen Parametern
- KEINE endgültige Akzeptanz möglich.

Die Inhalte des Gutachtens und die Wertungen sind über einen Magistratsbericht (2008/0340) vom → 21.07.2008 den Gremien wie folgt vorgestellt worden:

- 13.08.2008 Kenntnisnahme Magistrat
- 18.09.2008 Kenntnisnahme Umweltausschuss StaVo
- 30.09.2008 Kenntnisnahme StaVo
- 22.10.2008 Kenntnisnahme Ortsbeirat Wixhausen

Der Auftrag aus dem StaVo-Beschluss vom 29.09.2000 wird konsequent weiter verfolgt.
Auf die folgenden Ausführungen wird verwiesen.

Zu B: Ortsbeirat Wixhausen vom 23.09.2009

Zu C: StaVo-Beschluss vom 17.12.2009

In Folge der Kenntnisnahme am → 22.10.2008 hat der Ortsbeirat Wixhausen (OBW) am

→ 23.09.2009 den Magistrat aufgefordert

- dem OBW detailliert über den Stand der Verhandlungen und der Aktivitäten .. zur Streuung / Auffächerung von Flugrouten und damit einer Fluglärminderung über Wixhausen zu berichten
- den OBW darüber zu informieren, wer bisher verantwortlich in der Stadt mit wem die Verhandlungen geführt und die Aktivitäten geplant / abgestimmt hat und ggfs. zukünftig führen und planen / abstimmen wird
- bis wann mit konkreten Ergebnissen für Wixhausen zu rechnen ist und deren Umsetzung abgeschlossen sein wird.

Die StaVo hat mit Beschluss vom → 17.12.2009 diesen Berichtsauftrag zu Gunsten der StaVo und der Bezirksverwaltung Arheilgen erweitert.

Aufgrund mehrmonatiger Unfall bedingter Rekonvaleszenz des städtischen Fluglärmbeauftragten konnte dem Berichtsauftrag des OBW nicht zeitnah entsprochen werden.
Dies wurde durch mündlichen Bericht in der Sitzung des OBW am → 18.08.2010 nachgeholt.

Zur abschließenden Abarbeitung des StaVo-Beschluss vom → 17.12.2009 werden die Inhalte des OBW-Berichtes zum derzeit aktuellen Stand nachfolgend dargestellt.

Der aktuelle Stand wurde dem OBW bereits in seiner Sitzung am → 02.02.2011 vorgestellt.

Zum Stand der Verhandlungen und der Aktivitäten .. zur Streuung

Zunächst wird auf die „Vorbemerkung unter I.“ sowie die Ausführungen zu „A: StaVo-Beschluss vom 29.09.2000“ verwiesen.

Vor dem Hintergrund gemachter Erfahrungen anlässlich der Vorstellung des „Streugutachten 2008“ in den Gremien, bei Fraktionen und Bürgerversammlungen bestand interner Prüfungsbedarf zu den zu erwartenden Kollateral-Auswirkungen eines weiter verfolgten Streuverfahrens.

Bis → Februar 2010 abgeschlossene (nicht öffentliche) hausinterne Überprüfungen haben im Endergebnis zur fachlichen Bestätigung der Sinnhaftigkeit und damit der Weiterverfolgung des Streuantrages geführt.

Jedwede „Streu-Idee“ stößt bei gewichtigen Mitgliedern der KAF, v.a. Vertretern der Genehmigungsbehörde oder der DFS auf Widerstand, da das Dogma der „Bündelung von Flugbewegungen geht vor Streuung“ aufrecht erhalten wird.

Gewünschte schnelle Entscheidungen im Sinne des Streu-Antrages sind daher nicht zu erwarten. Allerdings lassen der veränderte, sachorientierte Umgang mit Fragestellungen zum aktiven Schallschutz (siehe 1. Maßnahmenpaket) hoffnungsvoll stimmen.

Darüber hinaus gilt es, für eine erfolgreiche Weiterverfolgung des Streuantrages strategische Überlegungen anzustellen und wichtige Entscheidungen abzuwarten. Strategische Überlegungen werden nicht zum Inhalt dieser Berichtsvorlage erhoben!

Wichtige anstehende Entscheidungen im Kontext mit dem Streuantrag sind

- die ausstehende Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes Leipzig zum Nachtflugverbot, zumal sich daran das Design für ein potenzielles städtisches Streugutachten ausrichten sollte (Bezug: Beschluss StaVo 09.12.2010)
- (noch unbekannte) Inhalte und Arbeitsaufträge eines 2. Maßnahmenpaketes „Aktiver Schallschutz“, welches u.U. bereits Streuvarianten beinhalten könnte
- anstehende Empfehlungen der KAF zu Detailfragen bestimmter Abflugroutenänderungen anlässlich des 1. Maßnahmenpaketes „Aktiver Schallschutz“

Vor diesem Hintergrund sind die nachfolgend gelisteten Bemühungen als vorbereitende, Ziel führende und das Thema aufrecht erhaltende Aktivitäten zu werten:

- 04.12.2009 Berufung eines städtischen Experten in die KAF
- 08/2008 – 02/2010 Prüfung von Kollateral-Auswirkungen einer Streuung
- 21.01.2010 Freigabe städtischer Lärmmessdaten Wixhausen für ein umfassendes Lärmmonitoring des FFR
- 08/2010 Erfolgreiche Forderung eines Messstationen-Trios zur Verifizierung der Auswirkungen von DROps
- 14.09.2010 Stellungnahme an KAF zur Betroffenheit im 1. Maßnahmenpaket
- 15.01.2010 Einbringung der Betroffenheit im KAF-Hearing
- 09.12.2010 Antrag auf Aufnahme in das Expertengremium „Aktiver Schallschutz“ des FFR
- 06.01.2011 Anschreiben an Hess. Ministerpräsidenten zum Nachtflugverbot
- 13.01.2011 Anschreiben an KAF zu Auswirkungen der neuen Anfluggrundlinie ULNOK
- 31.01.2011 Umfänglicher Fragen- und Forderungskatalog an KAF und FFR zum 1. Maßnahmenpaket (incl. Forderung einer Messstation für die Anfluggrundlinie ULNOK)

Zu D: StaVo-Beschluss vom 09.12.2010

Mit obigem Beschluss hat die StaVo

1. ein absolutes Nachtflugverbot für die Region und die Rücknahme der vom Land Hessen gegen das Nachtflugverbot eingelegten Rechtsmittel gefordert
2. die Beauftragung eines städtischen „Streugutachtens“ beschlossen
3. die Einrichtung einer weiteren städtischen Lärmmessstation zur Erfassung der neuen Anfluggrundlinie ULNOK beschlossen.

Der Auftrag zu Nr. 1 wurde mit Anschreiben an den Hess. Ministerpräsidenten, Herrn Volker Bouffier vom → 06.01.2011 erledigt.

Zu den Aufträgen Nr. 2 und Nr. 3 wird gegenwärtig deren Finanzierbarkeit geprüft, vorbehaltlich etwaig positiver Entscheidungen der KAF zur Errichtung einer Fraport-Messstation für ULNOK und/oder eine anderweitige Herangehensweise an und Lösung für das Arbeitspaket „Streuung“.

Der Dezernent VI

Dipl.-Ing. Dieter Wenzel
 Stadtrat