

Magistratsvorlage

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Eingang Magistrats- geschäftsstelle: 28.07.2008	an den Magistrat ☒ zur Kenntnis ☐ zur Beschlussfassung	Beteiligt vor Magistratsbeschlussfassung:
Dezernat III Amt: Agenda-Büro	an die Stadtverordnetenversammlung ☐ OBW zur Befassung ☒ zur Kenntnis ☐ zur Beschlussfassung ☐ zur abschließenden Beschluss- fassung Fachausschuss Beschluss in Ja Nein öffentl. Sitzung ☐ ☐	☐ OBW bei abschl. Beschlussfassung Magistrat
Verteiler: III 561 67 20 Stvv.	Ja Nein Internetfähig ☒ ☐	Vorlage-Nr. 2008/0340 Magistratsbeschluss-Nr.

Betreff: Optimierungsmöglichkeiten bei der Flugroutengestaltung
Flugroutenstreuung vs. Bündelung von Flugrouten über Darmstadt

Vorlage vom: 21. 7.2008

Der Magistrat nimmt das Gutachten des Öko-Institutes vom 25.03.08 (redigiert: 21.05.2008) zu den „Optimierungsmöglichkeiten bei der Flugroutengestaltung“ in der Region Darmstadt zur Kenntnis.

Anlagen: Streugutachten Darmstadt

Datenschutzrelevante Anlage: ☐

Beschluss des Magistrats vom

1. Einleitung, Hintergrund und Umsetzung des Stadtverordnetenbeschlusses vom 29.09.2000

Das Regionale Dialogforum (RDF) hat in Kooperation mit der Frankfurter Fluglärm-kommission (FLK) auf Antrag und mit Unterstützung der Wissenschaftsstadt Darmstadt eine potentielle Möglichkeit zur Optimierung der bestehenden Flugrouten (insbesondere Route KNG Richtung Bad König) geprüft und ist damit der wiederholt gestellten Frage nachge-gangen, ob das im Rahmen der Flugroutengestaltung seit vielen Jahren geltende Prinzip zur Priorisierung der Flugrouten-Bündelung gegenüber der Routen-Streuung aus Sicht der Lärmbetroffenen nach wie vor aktuell und angemessen ist.

Dabei wurden Annahmen in Form von Szenarien getroffen, wie die Führung der Flugzeuge alternativ zu den derzeit definierten und gebündelten Routen erfolgen kann.

Zu den einzeln betrachteten Varianten, die jeweils eine gestreute Routenführung vorsehen, wurden Berechnungen zur Ermittlung der Fluglärmimmission sowie der Anzahl der Betroffenen durchgeführt.

Der Vergleich der Berechnungsergebnisse für diese Streuvarianten mit den Ergebnissen der Lärmberechnungen zum Referenzfall (Status-Quo) ermöglicht schließlich Aussagen über den unterschiedlichen Grad der Lärmbelastung bzw. Betroffenheit.

Bewertet wurden:

- Referenzfall (Berechnung und Darstellung der Geräuschsituation im Status-Quo (Stand Jahr 2005)), Abdrehpunkt bei ca.2.500 ft
- **Szenario 1**
Abflüge Richtung Funkfeuer KNG mit höhenabhängigen Abdrehpunkt bei 3.500 ft.
- **Szenario 2**
Abflüge Richtung Funkfeuer KNG mit höhenabhängigen Abdrehpunkt bei 4.500 ft
- **Szenario 3**
Für die Abflüge Richtung Funkfeuer KNG wird ein höhenabhängiger Abdrehpunkt zeitlich flexibel definiert.
Der Flugbetrieb wird von 0:00 Uhr bis 12:00 Uhr bei 3.500 ft und in der Zeit von 12:00 Uhr bis 24:00 Uhr bei 4.500 ft definiert, wobei wöchentlich ein Wechsel des höhenabhängigen Abdrehpunktes von 3.500 und 4.500 ft stattfindet.

In Anlehnung an die bestehende Beschreibung der Abflugrouten Richtung TABUM (Richtung Taunus), ergaben sich abhängig von den Flugzeugtypen unter Berücksichtigung des jeweiligen Steigverhaltens jeweils 5 Korridore zu jedem Szenario 1-3.

Neben der Lärmberechnung erfolgte eine Ermittlung der Betroffenen nach Berechnung der jeweiligen Fluglärmisophonen jeweils für den Status „belästigt“ und „stark belästigt“.

Mit dem vorliegenden Gutachten wird dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 29.09.2000 zur Prüfung von Streuvarianten durch RDF und FLK endlich entsprochen.

2. Schlussfolgerungen:

Das Öko-Institut Darmstadt kommt zu folgenden Schlussfolgerungen

- Die Berechnungen ergeben, dass sowohl die Anzahl der belästigten Personen als auch der hochbelästigten Personen bei den alternativen Flugrouten (Szenarien 1-3) im Vergleich zum Status-Quo ansteigen und damit die Gesamtsumme der Belasteten bei einem Streuverfahren steigt.
- Damit wird die bisherige Annahme zur generellen Präferenz für die Bündelung grundsätzlich bestätigt.
- Betrachtet man allerdings isoliert einzelne Kommunen bzw. Ortsteile innerhalb des Untersuchungsraumes, kann festgestellt werden, dass es hier lokal zu Lärmentlastung bzw. zu einer geringeren Anzahl belästigter Personen kommen kann.

Das Gutachten spricht vordergründig dafür, das bisherige Minimal-Noise-Verfahren über Darmstadt beizubehalten. Eine ergänzende Auswertung des Agenda-Büros lässt jedoch eine differenzierte Betrachtung wie folgt zu:

Fazit 1: Aus planungsrechtlicher Sicht sind in der folgenden Reihenfolge die Szenarien 2, 3, 1 aus städtischer Sicht anzustreben.

Fazit 2: In der Lärmrelevanz/ Tag schneidet für Darmstadt das **Szenario 2** extrem gut ab und **belastet in Darmstadt deutlich weniger Menschen als im Ist-Zustand**.

Fazit 3: Grundsätzlich müsste eine Neubewertung vorgenommen werden, die bei den Szenarien das Nachtflugverbot berücksichtigt.
Auffällig ist die vermeintliche Lärmzunahme nachts, wegen des definierten Nachtflugverbotes allerdings eher kritisch zu betrachten.
Bei einer weiteren Behandlung des Gutachtens, insbesondere in der Fluglärmkommission, ist darauf hinzuweisen.

3. Weiteres Vorgehen:

Die Ergebnisse der Untersuchung werden ohne Zutun der Stadt Darmstadt vom Regionalen Dialogforum der Fluglärmkommission zur Verfügung gestellt und dort weiter diskutiert. Insbesondere auf den vorgenannten Punkt des Nachtflugverbotes ist hierbei einzugehen und grundsätzlich eine Neubewertung und –berechnung anzustreben.

Die bisherigen Ergebnisse stellen eine ausreichende Berechtigung für eine Neuberechnung dar, so dass gegebenenfalls mit Unterstützung profitierender Umland-Kommunen diese Thematik unbedingt aufgegriffen werden sollte.

Darmstadt, 25.07.2008

AZ: III-561-Fluglärm/Streuung