

Ergänzende Positionierung zur möglichen Verlegung der Startroute „AMTIX kurz“ nach Abschluss des Konsultationsverfahrens

der Gemeinden Egelsbach, Erzhausen und Messel

Am 30. Januar 2019 wurde das Konsultationsverfahren zur möglichen Verlegung der Startroute „AMTIX kurz“ im Rahmen einer gemeinsamen Sitzung der Fluglärmkommission und des Konvents des „Forum Flughafen und Region“ (FFR) abgeschlossen. Teil des Abschlussberichts war eine von den Gemeinden Egelsbach, Erzhausen und Messel gemeinsam verfasste Positionierung, die wir – abgesehen von den nachfolgenden Ergänzungen – in vollem Umfang aufrecht erhalten.

Zwei neue Entwicklungen führen nun dazu, dass wir nach der Präsentation des FFR vor der Politikergruppe am 4. Juni 2019 unsere Positionierung vom 30. Januar 2019 ergänzen müssen.

Die erste dieser Entwicklungen besteht in der am 22. Mai 2019 vorgestellten Neufassung („Aktualisierung“) des seit 2010 verwendeten Frankfurter Fluglärmindex (FFI-alt). Der FFI-alt bildet die Grundlage für den Vergleich der in der Konsultation diskutierten Routenvarianten. Insbesondere wurde seitens des FFR die Argumentation für die „Vorzugsvariante 4“ maßgeblich über die per FFI-alt erzeugten Lärmmodellzahlen geführt.

Das FFR hat nun jedoch angekündigt, dass die Empfehlung zur Routenverlegung nunmehr auf Grundlage des neuen „FFI 2.0“ erfolgen soll. Wir begrüßen dies grundsätzlich, denn die Verwendung aktueller Erkenntnisse aus der NORAH-Studie hatten wir ausdrücklich angemahnt. Allerdings wurde nur ein Teil der NORAH-Studie berücksichtigt: So wurden z.B. Schienen- und Straßenverkehrslärm und selbst der durch den Flugplatz Egelsbach entstehende Lärm völlig außer Acht gelassen.

Die per „FFI 2.0“ erzeugten Lärmmodellzahlen sind gegenüber den bisher verwendeten Zahlen so stark verändert, dass die bisherige FFR-Argumentation für „Vorzugsvariante 4“ nicht mehr gültig erscheint. Die „FFI 2.0“-Lärmwerte für die Varianten 1 bis 5 liegen so nah beieinander, dass eine Entscheidung für eine dieser Varianten nur mit Hilfe zusätzlicher, nicht bekannter Kriterien möglich erscheint. Die Kriterien offenzulegen war aber gerade ein erklärtes Ziel der Konsultation. Dies erlaubt die Annahme, dass die Konsultation auf Basis von „FFI 2.0“ einen anderen Diskursverlauf genommen hätte.

In diesem Zusammenhang machen wir außerdem darauf aufmerksam, dass der Politikergruppe nur wenige Informationen zu den Auswirkungen der neuen Lärmwerte vorlagen und ihr zur Stellungnahme vom 4. Juni bis zur Einreichungsfrist am 12. Juni 2019 einschließlich des Pfingstwochenendes nur wenige Tage eingeräumt wurden. Andere Teilnehmer des Konsultationsverfahrens hatten bislang weder Gelegenheit, diese Auswertungen zur Kenntnis zu nehmen, noch sich damit zu befassen oder dazu Fragen zu stellen oder gar Stellung zu nehmen. Unseres Erachtens ist eine neue Bürgerbeteiligung mit den aktuellen Zahlen und ausführlicheren

Erläuterungen erforderlich, sofern man dem Anspruch einer Bürgerbeteiligung gerecht werden will.

Die zweite Entwicklung ist die am 23. Mai 2019 durch den Ortsbeirat des Darmstädter Stadtteils Wixhausen erfolgte Veröffentlichung einer Studie des Wixhäuser Bürgers Marc Ollier, in der mehrere Varianten mit alternierenden Routen untersucht werden. Die Studie zeigt, dass eine Streuung über zwei oder drei alternierende Routen lärmtechnisch sowohl in den neu betroffenen Gebieten als auch im gesamten Referenzraum besser abschneidet als die gebündelte Verlegung auf eine Einzelroute. Dies bestätigt unser Votum vom 30. Januar 2019, zwei oder mehr Varianten im monatlichen Wechsel zu nutzen, so dass längere Lärmpausen entstehen.

In der Konsultation wurden Streuszenarien aus der Betrachtung grundsätzlich ausgeschlossen, da es laut Deutscher Flugsicherung nicht möglich sei, auch nur eine einzige zusätzliche Startroute einzurichten. Unseres Erachtens ist sowohl eine Konsultation als auch eine Entscheidung auf Basis dieser grundsätzlichen Einschränkung fehlerhaft. Die Studie von Marc Ollier beschreibt nämlich ein Szenario für zwei alternierende Routen, das ohne die Einrichtung zusätzlicher Starttrouten auskommt, sondern auf der Verlegung zweier existenter Routen basiert. Die Lärmwerte sind auch hier besser als bei Verlegung lediglich einer Route. Er belegt damit: Selbst bei Berücksichtigung dieser (für uns nicht plausiblen) Beschränkung war der Ausschluss von Streuszenarien in der Konsultation falsch.

Auf Grundlage dieser neuen Erkenntnisse kommen wir zu folgendem Ergebnis:

- 1.) Wir fordern, dass der neue „FFI 2.0“ in der Fluglärmkommission beraten und beschlossen wird, bevor er Verwendung findet. Die Datenlage bei der Untersuchung der verschiedenen AMTIX-Szenarien zeigt, dass der „FFI 2.0“ gegenüber dem bisher verwendeten „FFI-alt“ ein stark verändertes Entscheidungsinstrument darstellt, das bisherige Votierungen (und ggf. auch Entscheidungen) in Frage stellt.
- 2.) Wir erwarten, dass die Frage der Neubetroffenheit als wirksames Prüfkriterium für die Bewertung einer Maßnahme herangezogen wird, wie unter anderem im Abschlussbericht des Konsultationsverfahrens beschrieben wurde. Dies insbesondere, da weder im alten noch im neuen Fluglärmindex eine Unterscheidung vorgesehen ist, welche Personen einer alten oder neuen Lärmbelastung ausgesetzt sind.
- 3.) Wir sind der Meinung, dass eine Fortsetzung der Konsultation mit den aktuellen Zahlen und Erkenntnissen erforderlich ist, sofern man dem Anspruch einer Bürgerbeteiligung gerecht werden will. Angefangen mit den Bürgerveranstaltungen mit der klaren FFR-Votierung für Variante 4 bis hin zu den einzelnen Beratungsrunden der verschiedenen Gruppen fand das gesamte Konsultationsverfahren auf Basis des „FFI-alt“ statt. Die Konsultation wurde also mit einem laut FFR-Vorgabe nunmehr veralteten Entscheidungsinstrument durchgeführt. Eine Beteiligung auf Basis der neuen Werte ist für die Konsultationsteilnehmer nicht vorgesehen.
- 4.) Die Studie des Wixhäuser Bürgers Marc Ollier zeigt, dass in der Konsultation nicht der gesamte Lösungsraum betrachtet wurde. Diese Aussage gilt sogar dann, wenn man die

Beschränkung der Deutschen Flugsicherung akzeptieren würde, dass keine zusätzlichen Routen eingerichtet werden sollen.

Zusammenfassend sehen wir die gesamte Konsultation wie auch die davor stattgefundenen Planungen seitens FFR als fehlerhaft und hinfällig an. Wir fordern eine Wiederaufnahme der Konsultation, die diese grundlegenden Mängel behebt.

Für den Gemeindevorstand der Gemeinde Egelsbach: Tobias Wilbrand, Bürgermeister

Für den Gemeindevorstand der Gemeinde Erzhausen: Claudia Lange, Bürgermeisterin, Klaus Süllow, Beigeordneter des Gemeindevorstands

Für den Gemeindevorstand der Gemeinde Messel: Andreas Larem, Bürgermeister