



Mängel der Flugroutenplanung TABUM (Auswahl)

- **erhebliche Abweichung der tatsächlichen Betroffenheit von der planerischen Betroffenheit (nur letztere wurde der Fluglärmkommission dargelegt)**
- **Nichterfüllung der Planungsvorgabe des Bundesverkehrsministers: „weniger Menschen durch Fluglärm faktisch beeinträchtigen als durch die TAUNUS-Lösung“ (vor dem 19.4.2001)**
- **Widerspruch zu „gutem Lärmmanagement“ nach hess. Fluglärmbeauftragtem, Umweltbundesamt Boeing, Lufthansa u.v.a.**
- **ausdrücklich gewährter planerischer Gestaltungsspielraum auch zur gesetzlich gebotenen Lärmminimierung wurde seitens DFS im europäischen Zusammenspiel nicht genutzt**
- **Unstimmigkeiten der Routen mit europäischen Planungsrichtlinien**



Mehrere Alternativen zur Behebung der Qualitätsmängel

Alle 8 Alternativen

- **beeinträchtigen weniger Menschen als das aktuelle Konstrukt**
- **weisen eine geringere Neuverlärnung auf**
- **orientieren sich an den übereinstimmenden Kriterien für gutes Lärmmanagement maßgeblicher Institutionen**
- **verbessern das Zusammenspiel zwischen Luftverkehr und Rhein-Main Standort**

Der „fairste“ und zukunftsorientierte Interessenausgleich wird nach Ansicht des Arbeitskreises durch die Variante „Noise Sharing“ erreicht („System des dritten Windes“).



Erwartungen an die Fluglärmkommission:

„Grüne Ampel“ für eine Routenplanung erst, wenn folgende Qualitätsanforderungen erfüllt:

- 1) Transparente Darlegung der Betroffenheit im Vergleich zur TAUNUS-Lösung (vor dem 19.4.2001)**
 - **tatsächlich überflogene Gebiete +/- 5%**
 - **Ortsnamen mit Bevölkerungszahl (Niros ist allenfalls Zwischenschritt)**
 - **alle Überflüge inklusive Directs bis zum Ausflugpunkt**

- 2) Erfolgreiche Lärmminimierung**
 - **weniger oder gleich viel Menschen betroffen als vor dem 19.4.2001 durch TAUNUS**

und/oder

 - **faire Entlastung durch Noise-Sharing Verfahren (System des dritten Windes)**