

**Bericht über die Realisierung der Vorschläge der Frankfurter  
Fluglärmkommission zu Maßnahmen des aktiven Schallschutzes  
2004 bis 2014**

Erstellt von: Silvia Schütte (Öko-Institut e.V.)

Stand: 08.07.2014

## **Einleitung**

Den Vorschlag des damaligen und amtierenden Vorsitzenden der Frankfurter Fluglärmkommission (FLK) aus dem Jahr 2003 aufgreifend, beschloss die FLK Frankfurt, stärker als bis dahin üblich, ihre Arbeit initiativ auszurichten. Die Mitglieder hatten im Jahr 2004 dann die Möglichkeit, eigene Ideen zu Maßnahmen des aktiven Schallschutzes sowie zur Verbesserung von Transparenz und Kommunikation zu unterbreiten. Die eingegangenen Vorschläge wurden in den letzten Jahren noch um erweiterte bzw. aktualisierte Maßnahmenforderungen aus einzelnen Kommunen ergänzt. Nach Auswertung der eingegangenen Vorschläge wurden diese kategorisiert.

Insbesondere bei den Vorschlägen für Maßnahmen des aktiven Schallschutzes ging es vor allem darum zu erkennen, ob und ggf. mit welcher Lärmverteilungswirkung bzw. Lärmauswirkungen die Maßnahmen verbunden sind. In Ermangelung eigener Ressourcen sah sich die FLK Frankfurt im Hinblick auf die Abarbeitung der zumeist komplexen Prüfschritte veranlasst, das Forum Flughafen und Region (FFR) um Prüfung der noch offenen Maßnahmen des aktiven Schallschutzes zu bitten (ab dem Jahr 2008). Dort sind durch das sogenannte Expertengremium Aktiver Schallschutz geeignete Ressourcen vorhanden.

Der vorliegende Sachstandsbericht fasst die im Jahr 2004 seitens der (kommunalen) Mitglieder der Frankfurter Fluglärmkommission gemachten wesentlichen Vorschläge zur Lärmreduzierung durch Maßnahmen des aktiven Schallschutzes zusammen und listet die Realisierungsstände auf. Weitere Vorschläge, die in dem vorliegenden Bericht hinsichtlich ihrer aktuellen Realisierung untersucht wurden, ergaben sich aus weiteren Positionspapieren der FLK. Zur Berichterstattung der Vorschläge wird u.a. auf die Stellungnahme des Expertengremiums Aktiver Schallschutz vom 29.06.2011<sup>1</sup> auf das Hearing der Fluglärmkommission für ein 2. Maßnahmenpaket zum Aktiven Schallschutz vom 15.09.2010 Bezug genommen, soweit dort Maßnahmenvorschläge unterbreitet werden, die im Forderungskatalog der FLK enthalten sind.

## Grundlagen

Grundlage für den Sachstandsbericht sind die seitens der Geschäftsführung der FLK zur Verfügung gestellten Unterlagen. Dabei handelt es sich um:

1. Vorschläge der Mitglieder der Fluglärmkommission zur Fluglärminderung bzw. zur Verbesserung der Information und Transparenz aus dem Jahr 2004 (durch die FLK in 4 Bewertungskategorien unterteilt);
2. „Die Region und der Flughafen“ (2011) und
3. "Anforderungen an Regionalfonds" (2012),
4. „Forderungen an die Bundesregierung“ (Positionspapier der ADF 2013, unterstützt von der FLK Frankfurt), sowie
5. „10-Punkte-Programm der FLK“ (2013).

Ergänzt wird diese Liste um

6. ein nachträglich eingebrachtes Positionspapier eines kommunalen Mitgliedes „Die Lärm- und Schadstoffbelastungen der Bevölkerung und der Stadt sind auch nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts weiter zu reduzieren“ vom 12.09.2012<sup>2</sup>,
7. sowie Forderungen eines weiteren Mitgliedes zur Reduzierung des Fluglärms vom 20.08.2013<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> [http://www.forum-flughafen-region.de/fileadmin/migrated/content/uploads/Hearing\\_Antworten\\_EGAS\\_Abgabe\\_29.06.2011\\_01.pdf](http://www.forum-flughafen-region.de/fileadmin/migrated/content/uploads/Hearing_Antworten_EGAS_Abgabe_29.06.2011_01.pdf)

<sup>2</sup> [http://www.flk-frankfurt.de/eigene\\_dateien/sitzungen/222\\_sitzung\\_am\\_11.09.2013/top\\_8\\_-\\_schr\\_neu-isenburg\\_an\\_flk\\_27.6.2013.pdf](http://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/sitzungen/222_sitzung_am_11.09.2013/top_8_-_schr_neu-isenburg_an_flk_27.6.2013.pdf)

<sup>3</sup> [http://pio.offenbach.de/index.php?docid=2013-00010963&dsnummer=2011-16/DS-I\(A\)0433](http://pio.offenbach.de/index.php?docid=2013-00010963&dsnummer=2011-16/DS-I(A)0433)

## Erläuterung der Anlage:

Die Vorschläge der FLK aus dem Jahr 2004 wurden in 4 Bewertungskategorien unterteilt:

<b>Kategorie 1</b>	<b>Vorschläge, die auf Verbesserung der Information und Transparenz zielen</b>
<b>Kategorie 2</b>	<b>Vorschläge, die auf Einhaltung bestehender Regelungen zielen</b>
<b>Kategorie 3</b>	<b>Vorschläge zur Fluglärminderung ohne lärmverteilende Wirkung</b>
<b>Kategorie 4</b>	<b>Vorschläge ZUM Fluglärminderung mit lärmverteilender Wirkung</b>

Die Vorschläge sind jeweils mit einem zwischenzeitlichen Realisierungsstand an die Gutachterinnen übermittelt worden:

<b>Vorschläge der Mitglieder der FLK Frankfurt - die Kategorisierung wurde von der FLK vorgenommen</b>	<b>Weitere Vorgehensweise - verabredet von der FLK Frankfurt 2005</b>
--	---

Die Auswertung ergänzt die Tabelle um zwei weitere Spalten:

<b>Realisierungsstand - Öko-Institut e.V., Stand: 08.07.2014</b>	<b>Zeitpunkt / Zeitrahmen</b>
--	-------------------------------

Der Realisierungsstand weist wiederum ein Farbschema zur besseren Übersicht auf:

1:1 Umsetzung des Vorschlags
Keine 1:1 Umsetzung, aber Ziel kann als erreicht gewertet werden
Vorschlag ist nicht realisierbar bzw. wurde nicht weiter verfolgt
Vorschlag wird derzeit geprüft, weitere Entwicklung ist abzuwarten

## Zur Bewertung:

Insgesamt wurden 81 verschiedene Vorschläge hinsichtlich ihrer Realisierung untersucht. Die Einteilung in die Bewertungskategorien sollte möglichst einheitlich erfolgen, bei 2 Vorschlägen musste die Bewertung unterteilt werden. Von den 83 erfolgten Bewertungen lassen sich die Ergebnisse wie folgt darstellen:

1:1 Umsetzung des Vorschlags = <b>12 Vorschläge</b>
Keine 1:1 Umsetzung, aber Ziel kann als erreicht gewertet werden = <b>14 Vorschläge</b>
Vorschlag ist nicht realisierbar bzw. wurde nicht weiter verfolgt = <b>30 Vorschläge</b>
Vorschlag wird derzeit geprüft, weitere Entwicklung ist abzuwarten = <b>27 Vorschläge</b>

Das heißt überschlägig, je 1/3 der Vorschläge sind realisiert bzw. umgesetzt, nicht umgesetzt oder befinden sich noch in der Prüfung.

## Was wurde umgesetzt bzw. erreicht?

Zunächst zu den Vorschlägen zur Verbesserung der Information und Transparenz und zur Kontrolle der Einhaltung der bestehenden Regelungen.

Hier hat die FLK ihre selbstgesteckten Ziele nahezu vollständig erreicht. Dazu gehören:

- Ausbau und Verbesserung des Monitoring von Maßnahmen des aktiven Schallschutzes;
- Verbesserung der Informations- und Datenbasis über die Fluglärmsituation in der Region, dazu zählen: regelmäßige Berichterstattung (und Veröffentlichung) in der FLK über Fluglärmmessungen; Veränderungen der Fluglärmbelastung, auch anhand des Frankfurter Fluglärmindex (Tag und Nacht-Index), Aufbereitung durch Kartenmaterial, Betriebsrichtungsprognose.
- Fluglärmrechnungen ausweiten auf eine Fluglärmbeurteilung anhand des Gesamtfluglärms.
- Ausbau der eigenen FLK-Internetpräsenz und damit Etablierung einer aktuellen Informationsplattform für die Mitglieder der FLK, für Fluglärm Betroffene und für die weitere Öffentlichkeit.
- Ausbau der Zusammenarbeit mit dem Forum Flughafen und Region (vorher: Regionales Dialogforum, RDF).
- Etablierung als Akteur zu Fragen des Luftverkehrs, Fluglärminderung etc.
- (Zumindest einmaliger) Lastenausgleich im Rahmen de Regionalfonds, um Mittel für die nachhaltige Kommunalentwicklung bereitzustellen.

Es gilt hierbei hervorzuheben, dass viele Punkte, die erreicht wurden, mit der Unterstützung weiterer Akteure erreicht werden konnten. Dies ist bedingt durch die begrenzten personellen und finanziellen Ressourcen, die der FLK Frankfurt zur Verfügung stehen. An dieser Stelle ist ganz konkret die enge Zusammenarbeit mit dem FFR zu nennen, das Forum verfügt – mittels der Unterstützung der Landesregierung und durch die Teilnahme der Fraport AG, DLH und DFS, DLR u.a.– über genügend Personal- und Mittelressourcen, aktive Schallschutzmaßnahmen zu prüfen, ein umfassendes Monitoring aufzuerlegen sowie an weiteren Stellen die FLK zu unterstützen bzw. an der gemeinsamen Zielsetzung zu arbeiten.

Wichtige Monitoringaufgaben hat auch die Fraport AG übernommen, die regelmäßig in der FLK Berichte erstattet, ebenso wie der Fluglärmschutzbeauftragte, die Genehmigungsbehörde sowie die DFS.

Konkret wurden die folgenden Maßnahmenvorschläge zum aktiven Schallschutz umgesetzt (z.B. durch das Erste Maßnahmenpaket des Expertengremiums Aktiver Schallschutz im Forum Flughafen und Region):

- Ausweitung CDA/CDO;
- DROps Start (Lärmpausen);
- Erhöhter Anflugwinkel;
- Forderung, lärmarmes Fluggerät einzusetzen bzw. Modifikationen bei der Bestandsflotte durchzuführen (z.B. B737-Umrüstung oder A320-Modifikation)
- Anhebung der Gegenanflüge und Vermeidung von Eindrehvorgänge über besiedeltem Gebiet sowie Umkurven von Siedlungsgebieten;
- Stetige Verbesserung der lateralen Einhaltung von Flugrouten (z.B. durch Fly-Over-Punkte, geografische Abdrehpunkte anstelle einer Höhenfreigabe bei der Südumfliegung);
- Überprüfung einzelner An- und Abflugstrecken hinsichtlich des Lärmminimierungspotentials.
- Nachtflugverbot (zumindest) in der Mediationsnacht.

## Was wurde nicht erreicht bzw. nicht umgesetzt?

- Es findet keine Einbindung von einzelnen Fluglärm betroffenen in die Arbeit der FLK statt.
- Thema „Schließung Erbenheim“ bzw. Verlegung von GOGAS/MASIR.
- Verschiebung der Landeswellen bei der mittleren Bahn und der Südbahn
- Verschiebung der Startschwelle bei der Startbahn West bzw. Öffnung der Startbahn West auch für Landungen.
- Festlegung von Mindestüberflughöhen über Wohngebieten.
- Verschiedene Vorschläge, die sich auf ein An- und Abflugsystem vor Inbetriebnahme der neuen Landebahn bezogen und mit der Inbetriebnahme bzw. durch die Klärung des BVerwG zu den Flügen im Zeitraum von 23 bis 5 Uhr gegenstandslos geworden sind.
- Dauerhafter Lastenausgleich, insbesondere für die nachhaltige kommunale Entwicklung.

Ein weiteres Arbeitsspektrum der FLK Frankfurt befasst sich mit überregionaler, bundespolitischer Themensetzung. Hier sind einige Vorschläge jüngerer Datums aufgenommen worden, die sich gezielt an die neue Landes- und Bundesregierung richten. Nicht umgesetzt sind davon:

- Verbesserung der Arbeit an aktiven Schallschutzmaßnahmen (durch eine Finanzierung durch die Luftverkehrssteuer, durch eine systematische und ausreichende Förderung für die Forschung und Entwicklung lärmarmen Anflugverfahren und Flugzeuge, durch den gesetzlichen Vorrang des aktiven Schallschutzes vor passiven Schallschutz und der Etablierung eines allgemeinen gesetzlichen Lärminderungsgebotes und der Einrichtung eines Bundes-Fluglärmschutzbeauftragten sowie einer Unterstützung der Internationalisierung aktiver Schallschutzmaßnahmen).
- Keine Übernahme des sog. „Balanced Approach“ in die Betriebsbeschränkungsverordnung.
- Verbesserung des passiven Schallschutzes.



## Welche Vorschläge befinden sich noch in der Prüfung oder werden derzeit aussichtsreich diskutiert?

Einzelne Vorschläge des aktiven Schallschutzes befinden sich derzeit in der Prüfung im Expertengremium Aktiver Schallschutz (ExpASs) des FFR und diese weitere Prüfung gilt es zunächst abzuwarten. Einige sind teilweise durch das Erste Maßnahmenpaket des ExpASs umgesetzt worden und eine Ausweitung wird derzeit geprüft. Dies sind:

- Einführung Steilstartverfahren bzw. Optimierung Startverfahren.
- Gekurvte bzw. Segmentierte Anflüge.
- Optimierung der Abflugstrecke NORD 07 (hier gibt es allerdings auch einen gegenläufigen Vorschlag aus den Reihen der FLK, der die Beibehaltung der bisherigen Routenführung fordert).
- Optimierung der Abflugstrecke von der mittleren und Südbahn in Richtung Süd-Westen ebenso wie von der Startbahn West.
- Erhöhung der Rückenwindkomponente (hier gibt es allerdings auch einen gegenläufigen Vorschlag, der die Beibehaltung bzw. die Reduzierung der bisherigen Regelung fordert).
- Optimierung KNG (jetzt: AMTIX) kurz.

Weitere Vorschläge nehmen insbesondere die politischen Entscheidungsträger im Land und auf Bundesebene in die Pflicht. Die Vorschläge bzw. deren Adressierung an die neue Bundesregierung sind aktuelleren Datums. Hier gilt es zunächst erst einmal abzuwarten, welche Bestandteile der Koalitionsvereinbarungen auf Bundes- und Landesebene in der kommenden Legislaturperiode umgesetzt werden. Dass eine Entwicklung im Hinblick auf mehr Lärmschutz angezeigt sich, zeigt sich durch weitere wissenschaftliche Erkenntnisse, dem gesteigerten Bewusstsein der Bevölkerung. Zudem mehren sich die Forderungen, dass gesetzlicher Nachbesserungsbedarf gesehen wird, z.B. auch durch das SRU- und UBA-Gutachten. Ein Meilenstein wird die angekündigte Revision des FluLärmG sein. Dort werden viele der genannten Ideen zur Diskussion stehen.

- Ausweitung der Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Festlegung von Flugrouten.
- Erarbeitung eines Luftverkehrskonzeptes und Integration in den Bundesverkehrswegeplan.

- Größere Spreizung der Lärmentgelte.
- Etablierung einer Lärmobergrenze mit Lärmreduktionspotential.

## **Fazit zu den Vorschlägen 2004 bis 2014:**

Hervorzuheben ist, dass die Ziele der FLK hinsichtlich Transparenz und Information und hinsichtlich der gesetzlichen Aufgabe, als Beratungsgremium den zuständigen Behörden als kompetenter Ansprechpartner zur Verfügung zu stehen, auch, um z.B. bestehende Regelungen auf ihre Einhaltung zu überprüfen, äußerst erfolgreich umgesetzt wurden.

Maßnahmen des aktiven Schallschutzes benötigen Zeit und Aufwand, um eine Erprobung bzw. Realisierung zu erreichen. In Zusammenarbeit mit weiteren Akteuren steigen die Chancen der Realisierung. Eine Zäsur stellte für die Arbeit der FLK die Planfeststellung und die Inbetriebnahme der neuen Landebahn und der daraus resultierenden Rechtsprechung in Frankfurt dar. Einige Vorschläge aus dem Jahr 2004 sind dadurch obsolet geworden bzw. wurden teilweise durch gerichtliche Entscheidungen erledigt.

Vorschläge und Forderungen, die sich an die politischen Entscheidungsträger richten, sind teilweise durch aktuelle – unverbindliche – Koalitionsvereinbarungen aufgegriffen worden, inwieweit hier eine Realisierung möglich ist, bleibt abzuwarten. Als bundesweit wahrgenommener Akteur verfügt die FLK Frankfurt über ausreichend Sachkunde und Erfahrung, hier ihre Einschätzungen einfließen lassen zu können.

## **Anlage: Tabellarische Übersicht der Vorschläge**

## Vorschläge der FLK Frankfurt zur Fluglärminderung bzw. zur Verbesserung der Information und Transparenz

Kategorisierung wurde von der FLK vorgenommen:

Bewertung, Silvia Schütte (Öko-Institut e.V.)

Kategorie 1	Vorschläge, die auf Verbesserung der Information und Transparenz zielen	1:1 Umsetzung des Vorschlags
Kategorie 2	Vorschläge, die auf Einhaltung bestehender Regelungen zielen	Keine 1:1 Umsetzung, aber Ziel kann als erreicht gewertet werden
Kategorie 3	Vorschläge zur Fluglärminderung ohne lärmverteilende Wirkung	Vorschlag ist nicht realisierbar bzw. wurde nicht weiter verfolgt
Kategorie 4	Vorschläge zur Fluglärminderung mit lärmverteilender Wirkung	Vorschlag wird derzeit geprüft, weitere Entwicklung ist abzuwarten

Nr.	Vorschläge der Mitglieder der FLK Frankfurt 2004 - die Kategorisierung wurde von der FLK vorgenommen	Weitere Vorgehensweise - verabredet von der FLK Frankfurt 2005	Realisierungsstand - Öko-Institut e.V., Stand: 08.07.2014	Zeitpunkt / Zeitrahmen
1	Enge Abstimmung mit RDF	Koordiniertes Vorgehen (zeitlich, methodisch, inhaltlich) bei der Behandlung Themen; z.B. Zusammenarbeit mit Kleingruppe "Aktiver Schallschutz"	Die RDF Nachfolgeorganisation ist das Forum Flughafen und Region (FFR). Drei FLK-Vorstandsmitglieder (Frau Heilig, Herr Ockel und Herr Jühe) sind derzeit stimmberechtigte Mitglieder im Koordinierungsrat (KR) des FFR; die FLK-Geschäftsführung (Frau Wollert) ist nicht stimmberechtigtes Mitglied im KR des FFR. Herr Ockel ist zudem Co-Vorsitzender des Expertengremiums Aktiver Schallschutz (ExpASS). Zu dessen Mitgliedern zählen, neben weiteren kommunalen Vertretern, Mitgliedern aus der Verkehrswirtschaft (Fraport AG und DLH), Vertretern der DFS, auch der FLK-Vorsitzende und die FLK-Geschäftsführerin (auch in den div. Arbeitsgruppen des ExpASS). Eine enge Abstimmung und auch Einflussnahme auf die Arbeit des FFR ist somit gewährleistet. Zudem erfolgt eine regelmäßige Berichterstattung über die Arbeit des FFR im Rahmen der Sitzungen der FLK durch Mitglieder des FFR. Eine Vielzahl von Kommunen wirkt in der sog. "Kommunalen Runde des FFR" mit. Darüber hinaus ist der größte Teil der FLK-Mitgliedskommunen auch im Konvent des FFR vertreten.	Seit 2008, vorher gab es bereits eine Teilnahme von Herrn Jühe in den RDF-Arbeitsgruppen.
2	Überprüfen der Fluglärmesspunkte, ggf. Korrektur/Ausweitung der Fluglärmessungen Darstellung der Messergebnisse in öffentlich zugängliche Karte Jährliche Überprüfung der Messergebnisse/Messstandorte	Präsentation und Auswertung der sog. EMPA-Studie (erfolgt noch im Oktober dieses Jahres); Anhören von Sachverständigen: Prüfen kommunaler Messergebnisse; ggf. Erstellen eines Standortoptimierungsplanes, auch unter Einbeziehung der mobilen Messstationen	Die Fluglärmkommission berät die Fraport AG bei der Festlegung der Standorte und der Mess-Parameter der stationären und mobilen Fluglärm-Messstationen. In der FLK Arbeitsgruppe "Transparenz und Information" fand im April 2010 eine Beratung über die im Zuge des Ausbaus des Frankfurter Flughafens neu bzw. ergänzend aufzustellenden Fluglärm-Messstationen durch die Fraport AG statt. Dabei wurden die kommunalen Wünsche der Fraport AG vorgestellt und von dieser soweit möglich berücksichtigt. Die Mitglieder der FLK fordern vor allem Messungen an den relevanten besiedelten Immissionsorten, sowie möglichst kontinuierliche und damit vergleichbare Messungen. Eine routinemäßige Überprüfung von Fluglärm-Messstationen durch die Fluglärmkommission wird nicht durchgeführt, diese wird ggf. anlassbezogen vorgenommen. Es gibt jedoch regelmäßige Berichte der Fraport AG für die FLK-Sitzungen, die auch über die mobilen und festen Messstationen der Fraport informiert (Standorte, Versetzungen, Messungen). Wünsche der Kommunen an die Fraport AG zur mobilen Messung werden von der Geschäftsführung der FLK unterstützt und mit der Fraport AG entsprechende Messungen abgestimmt. Anlassbezogene Auswertungen mobiler Messstationen der Fraport AG oder des Umwelthauses (UNH) werden auf Wunsch vorgestellt, regelmäßige Messergebnisse mobiler Messungen des UNH können auf der Homepage des FFR abgerufen werden.	Seit 2009
3	Regionale (Flug)Lärmkarte erstellen	Wird zur Zeit im RDF erstellt - Ergebnisse abwarten; auch der PVFRM ist mit einer Lärmkarte beschäftigt, hier liegen die ersten Ergebnisse schon vor und werden noch dieses Jahr ins Internet gestellt; Kombination der Lärmquellen.	Die FLK sah keinen Anlass - nach den Vorarbeiten im RDF - eine weitere Fluglärmkarte erstellen zu lassen; die RDF-Fluglärmkarte wird fortgeführt vom UNH, abrufbar unter <a href="http://www.forum-flughafen-region.de/monitoring/fluglaerm-monitoring/fluglaermkonturenkarten/">http://www.forum-flughafen-region.de/monitoring/fluglaerm-monitoring/fluglaermkonturenkarten/</a> .	RDF-Karte: 2005, seit 2008: UNH

Nr.	Vorschläge der Mitglieder der FLK Frankfurt 2004 - die Kategorisierung wurde von der FLK vorgenommen	Weitere Vorgehensweise - verabredet von der FLK Frankfurt 2005	Realisierungsstand - Öko-Institut e.V., Stand: 08.07.2014	Zeitpunkt / Zeitrahmen
4	Internetpräsenz herstellen	umfangreicher Internetauftritt wegen bislang ungeklärter Finanzierung nicht darstellbar; einfacher Auftritt möglich (Infos zu Beratungsgegenständen, Beschlüssen, Verlinkung zu RDF, DLR, Fraport, DFS etc.; Benennung von dauerhaften Aufgaben und aktuellen Aufgaben, Erläuterung des Selbstverständnis, Benennung von Entsendestellen/Mitgliedern. Evtl. ist an eine externe und interne Verwendung durch passwortgeschützte Verzeichnisse gedacht.	Die Homepage der FLK Frankfurt ging am 24.4.2013 online. Auf der Homepage gibt es einen passwortgeschützten Zugang für die Mitglieder. Alle Sitzungsunterlagen, sowie alle weiteren Unterlagen, die der Beratung zu Grunde lagen, werden - rückwirkend - für den Zeitraum ab Juli 2009 der Allgemeinheit zur Verfügung gestellt. Seit Juni 2013 werden auch die (anonymisiert erstellten) Protokolle der Fluglärmkommission veröffentlicht, welche die bis dahin veröffentlichten Kurzberichte (bis 2009) zu den Sitzungen ersetzen. Darüber hinaus werden das Selbstverständnis, die Aufgabenstellung, die Positionspapiere und Erläuterungen zu Fluglärmthemen dargestellt. Ein Newsletter ist eingerichtet und es wird immer aktuell über alle relevanten Sachverhalte (Gerichtsentscheidungen, Lobbyarbeit, Gesetzesinitiativen,...) berichtet.	Seit April 2013
5	Fluglärmmonitoring verbessern	Zur Zeit im RDF in Arbeit. Ein Lärmgutachten ist Ende November zu erwarten: "Regionaler Lärminderungsplan" ohne Maßnahmenplan	Das FFR hat für die zurückliegenden Jahre Fluglärmberichte mithilfe des Frankfurter Fluglärmindex vorgelegt, die sowohl im Konvent des FFR als auch in der FLK vorgestellt wurden. <a href="http://www.forum-flughafen-region.de/fileadmin/files/Pressemitteilungen/Indexbericht_FFR_2007-2012_Presse_RB.pdf">http://www.forum-flughafen-region.de/fileadmin/files/Pressemitteilungen/Indexbericht_FFR_2007-2012_Presse_RB.pdf</a> . Die Indexberichte basieren auf realen Flugbewegungen. Sowohl für das erste Maßnahmenpaket also auch für die danach weiter umgesetzten Maßnahmen des FFR wurden Monitoringberichte erstellt und ebenfalls u.a. in der FLK vorgestellt. Darüber hinaus wurden vom UNH weitere Monitoring-Instrumente wie Durchflugtore etc. entwickelt, die online über das INAA-Programm abrufbar sind: <a href="http://www.forum-flughafen-region.de/monitoring/fluglaerm-monitoring/inaa/">http://www.forum-flughafen-region.de/monitoring/fluglaerm-monitoring/inaa/</a> . Parallel dazu hat die Fraport AG die Monitoring-Instrumente FRA.NoM sowie die Fluglärm-Infothek entwickelt, welche ebenfalls Auswertungen zum Flugbetrieb und Fluglärm ermöglichen und auf der Homepage der Fraport AG abrufbar sind, vgl. <a href="http://franom.fraport.de/franom.php">http://franom.fraport.de/franom.php</a> .	Seit 2008
6	Zwischenbericht zu HALS/DTOP	Beratung in der nächsten Sitzung der AG <i>Standort und Perspektiven</i> Ende Oktober behandelt. Ebenso das von LH neu eingeführte „improved Climb“ Verfahren	Die Maßnahme wurde in Frankfurt nicht umgesetzt, zudem kollidiert sie mit anderen Maßnahmen des aktiven Schallschutzes. <a href="http://de.wikipedia.org/wiki/HALS/DTOP">http://de.wikipedia.org/wiki/HALS/DTOP</a> : Anwendung in Frankfurt wurde gestoppt (2004) Zwischenbericht: <a href="http://www.ff.tu-berlin.de/fileadmin/fg198/2THOPS_TUB_web.pdf">http://www.ff.tu-berlin.de/fileadmin/fg198/2THOPS_TUB_web.pdf</a>	
7	Berichterstattung über reale Streckenbelegung der letzten 10 Jahre (Veränderungen bei den Anteilen heavy, medium, light)	Offizielle Anfrage der FLK an Fraport. Berichtsschwerpunkte vorab in AG-Sitzung konkretisieren, einzelne ausgewählte Referenzjahre werden als ausreichend empfunden.	Der Indexbericht des FFR 2007 - 2012 ( <a href="http://www.forum-flughafen-region.de/fileadmin/files/Pressemitteilungen/Indexbericht_FFR_2007-2012_Presse_RB.pdf">http://www.forum-flughafen-region.de/fileadmin/files/Pressemitteilungen/Indexbericht_FFR_2007-2012_Presse_RB.pdf</a> , Folie 16f) weist die Änderungen im Flugzeugmix nach den AzB-Klassen (keine Aufteilung in heavy, medium und light) aus sowie die Streckenbelegung. Es gibt eine regelmäßige Berichterstattung über die Belegung der Start- und Landebahnen, tagesdurchschnittliche Belegung... für die FLK-Sitzungen durch die Fraport AG. Eine Übersicht über die Bewegungszahlen für 2013 hat das UNH veröffentlicht: <a href="http://www.forum-flughafen-region.de/monitoring/fluglaerm-monitoring/bewegungsmonitoring/bewegungen-2013/">http://www.forum-flughafen-region.de/monitoring/fluglaerm-monitoring/bewegungsmonitoring/bewegungen-2013/</a> .	Seit 2007
8	FLK soll sich für Veränderungen und Entlastungen einsetzen	Die gewählte Methodik zur <i>Analyse und Bewertung kommunaler Entlastungsvorschläge</i> entspricht dieser Forderung vollumfänglich.	Die FLK hat umfänglich Fluglärminderungsmaßnahmen zusammengetragen, vorgeprüft und diese in Ermangelung eigener Prüffressourcen zur weiteren Bearbeitung an das Forum Flughafen und Region (FFR) mit der Bitte um Prüfung geleitet. Die Vorschläge der FLK flossen auch in das sogenannte "Erste Maßnahmenpaket" des ExpASs ein. Im Jahr 2010 fand zudem ein Hearing der FLK für ein zweites Maßnahmenpaket Aktiver Schallschutz des FFR statt. Initiativen der FLK werden in den letzten Jahren von den zu beratenden Institutionen sowie im öffentlichen sowie politischen Raum als regional ausgewogene und fachlich fundierte Positionierungen aufgegriffen. Durch den Online-Auftritt der FLK hat sich die Aufmerksamkeit nochmals verbessert. Vorstand und Geschäftsführung sind Ansprechpartner für die Politik, Presse etc. bei den relevanten Themenstellungen.	Kontinuierlich

Nr.	Vorschläge der Mitglieder der FLK Frankfurt 2004 - die Kategorisierung wurde von der FLK vorgenommen	Weitere Vorgehensweise - verabredet von der FLK Frankfurt 2005	Realisierungsstand - Öko-Institut e.V., Stand: 08.07.2014	Zeitpunkt / Zeitrahmen
9	Teilnahme Betroffener an Anhörung, rechtzeitige Zustellung der Unterlagen Anhörung von betroffenen Kommunen bei Beschlüssen zu kommunalen Entlastungsvorschlägen	Anhörungen (bei nachvollziehbarer Betroffenheit) sind mittlerweile etablierter Teil der FLK-Methode; rechtzeitige Zustellung wird beachtet und durch digitale Medien derzeit optimiert.	Die Zustellung bzw. Veröffentlichung der Unterlagen erfolgt über die Homepage der FLK an alle Mitglieder, vorher wurden die Unterlagen von der Geschäftsführerin im Vorfeld der Sitzungen per Mail an die Mitglieder verschickt. Im Jahr 2003 wurde durch die Fluglärmkommission ein umfangreiches Anhörungsverfahren der betroffenen Kommunen im Zuge der Änderungen an der TABUM-Route durchgeführt. Ein solches Verfahren wurde im Nachgang jedoch weder durch die Politik noch durch die Rechtsprechung gestützt mit der Folge, dass diese Vorgehensweise nicht fortgesetzt wurde. Neu betroffene Kommunen wurden vielmehr als Neumitglieder in die FLK aufgenommen, zudem sind die Länder Rheinland-Pfalz und Bayern Gast (kein Stimmrecht) in der Frankfurter FLK. Die öffentliche Diskussion im Hinblick auf Verbesserungsbedarfe bei der Festlegung von Flugrouten hinsichtlich Einbindung der Betroffenen, Transparenz und Information, hält an. Entsprechende Forderungen werden auch von der Fluglärmkommission seit Jahren aufgestellt. Zuletzt sind zwei Gutachten dazu veröffentlicht worden. Gutachten des Öko-Instituts/Giemulla im Auftrag des UBA: "Gutachten zur Prüfung von formell- und materielrechtlichen Vorgehensmöglichkeiten bei der Festlegung von Flugrouten" <a href="http://www.umweltbundesamt.de/publikationen/gutachten-zur-pruefung-von-formell">http://www.umweltbundesamt.de/publikationen/gutachten-zur-pruefung-von-formell</a> Zudem hat der Sachverständigenrat für Umweltfragen ein weiteres Gutachten veröffentlicht, Fluglärm reduzieren: "Reformbedarf bei der Planung von Flughäfen und Flugrouten", abrufbar unter: <a href="http://www.umweltrat.de/SharedDocs/Downloads/DE/02_Sondergutachten/2012_2016/2014_SG_Fluglaerm_HD.html?nn=395728">http://www.umweltrat.de/SharedDocs/Downloads/DE/02_Sondergutachten/2012_2016/2014_SG_Fluglaerm_HD.html?nn=395728</a> .	
10	FLK soll Nachtflugregelung kontrollieren und Jahresbericht erstellen	RDF und FLK klären aktuell die Frage der tatsächlich stattfindenden Flüge: Durch den Fluglärmenschutzbeauftragten wird die nächtliche Flugentwicklung dargestellt. Von einem Jahresbericht wird Abstand genommen.	Die Nachtflugregelungen am Frankfurter Standort sind durch das Urteil des BVerwG vom 4.4.2012 und der anschließenden sog. Planklarstellung des HMWVEL konkretisiert worden. Planmäßige Flüge sind in der Zeit von 23 bis 5 Uhr nicht mehr zulässig. Über die Ausnahmeregelungen und deren Einhaltung werden umfassende Berichte seitens UNH ( <a href="http://www.forum-flughafen-region.de/monitoring/fluglaerm-monitoring/bewegungsmonitoring/">http://www.forum-flughafen-region.de/monitoring/fluglaerm-monitoring/bewegungsmonitoring/</a> ), Fluglärmenschutzbeauftragten und DFLD erstellt und der Fluglärmkommission zur Verfügung gestellt. Berichte des HMWVEL: <a href="https://wirtschaft.hessen.de/verkehr/luftverkehr/verspaetete-starts-und-landungen">https://wirtschaft.hessen.de/verkehr/luftverkehr/verspaetete-starts-und-landungen</a> . Anlassbezogen finden hierzu Sonderprüfungen im Auftrag der FLK statt, die entweder im Rahmen von Sondersitzungen oder im Rahmen der regulären FLK-Sitzungen bearbeitet werden.	Kontinuierlich
11	Bei der Behandlung von kommunalen Anträgen: Teilnahme von Magistratsvertretern und Bürgerinitiativen	Die Besetzung der FLK gewährleistet die Vertretung aller relevant fluglärmbelasteter Kommunen/Kreise. Eine Ausweitung wird abgelehnt. Im Einzelfall kann wie bisher über eine erweiterte Teilnahme antragstellender Kommunen entschieden werden.	Vorschlag wurde nicht vollumfänglich umgesetzt. Die Sitzungen der Fluglärmkommission finden nicht-öffentlich statt. Die Bürgerinitiativen sind mit zwei stimmberechtigten Vertretern über die Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF) in der Fluglärmkommission Frankfurt vertreten. Magistratsvertreter können als Vertreter ihrer Kommunen in die Fluglärmkommission berufen werden und in diesem Rahmen an den Beratungen teilnehmen. Vertreter der Länder Rheinland-Pfalz und Bayern sind darüber hinaus nicht stimmberechtigte Gäste der FLK. Nach den Sitzungen informiert der Vorstand der Fluglärmkommission die Öffentlichkeit in Form von Pressekonferenzen, Pressemitteilungen sowie über den Internetauftritt über die Beratungen. Darüber hinaus führt der Vorstand der FLK seit dem Jahr 2013 regelmäßig Gespräche bzw. Informationsveranstaltungen mit regionalen Bürgerinitiativen durch.	Kontinuierlich / Internetpräsenz seit 2013
12	Simulation der technischen Kapazität nach Ausbau	Die Frage der technischen Kapazität wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens behandelt und ist nicht Aufgabe der Kommission.	Vorschlag wurde nicht weiter verfolgt. Ist Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens gewesen.	

Nr.	Vorschläge der Mitglieder der FLK Frankfurt 2004 - die Kategorisierung wurde von der FLK vorgenommen	Weitere Vorgehensweise - verabredet von der FLK Frankfurt 2005	Realisierungsstand - Öko-Institut e.V., Stand: 08.07.2014	Zeitpunkt / Zeitrahmen
13	Berechnung des Fluglärms durch HLUG in einzelnen Bereichen (Wiesbaden)	Behandlung und Prüfung des Anfragehintergrundes in AG-Sitzungen, dann ggf. Bitte um Berechnung an HLUG- zusammen mit Punkt 2 zu sehen	Die Fluglärmkommission Frankfurt besteht bei der Beratung wesentlicher Änderungen auf einer Gesamt-Fluglärmbeurteilung auf der Grundlage des vom FFR entwickelten Frankfurter Fluglärmindex. Zu diesem Zweck werden auf Wunsch der Fluglärmkommission zusätzliche Lärmberechnungen als Grundlage der Beratung in der FLK neben der NIROS Abschätzung durch die DFS vorgenommen. Die Berechnungen erfolgen dabei in der Regel durch das FFR (UNH), teilweise unterstützt durch Kurt Müller (ehemals HLUG). Der Indexbericht des FFR (siehe Nr. 5) stellt auch für einzelne Kommunen deren Fluglärmsituation dar, zusätzlich enthält der Indexbericht Deltakarten, die die Zu- und Abnahme der Lärmbelastung nachweisen.	Kontinuierlich
14	Sitzungsprotokolle, Unterlagen und Einladungen auch an Magistrate	Enge Kooperation zwischen Entsendestelle und FLK-Mitglied wird angemahnt. Ausnahmeregelungen nur bei nachvollziehbarer Begründung möglich	Die Protokolle (zuvor Kurzberichte) und alle Beratungs- und Sitzungsunterlagen werden über die Internetpräsenz der Fluglärmkommission veröffentlicht ( <a href="http://www.flk-frankfurt.de/seite/de/fluglaerm/49/-/Sitzungen.html">http://www.flk-frankfurt.de/seite/de/fluglaerm/49/-/Sitzungen.html</a> ). Einladungen werden nur an die Mitglieder der FLK verschickt. Mitgliederliste abrufbar unter: <a href="http://www.flk-frankfurt.de/seite/de/fluglaerm/44/-/Mitglieder.html">http://www.flk-frankfurt.de/seite/de/fluglaerm/44/-/Mitglieder.html</a> .	Seit 2013, rückwirkend bis Mitte 2009: Kurzberichte abrufbar
15	Begründung der Betriebsrichtung im Internet	Eine mit geringfügigem Aufwand für die DFS verbundene Information über Betriebsrichtung, voraussichtliche Dauer und Begründung erscheint sinnvoll und erforderlich; wird derzeit aber von der DFS strikt verweigert. Die Kommission wendet sich schriftlich an DFS mit der Aufforderung zur Umsetzung.	Betriebsrichtungsprognose samt Erläuterungen, wonach sich die Wahl der BR im Allgemeinen richtet (FAQ des Expertengremiums Aktiver Schallschutz, <a href="http://www.forum-flughafen-region.de/themen/basiswissen/betriebsrichtung-und-ruedenwind/">http://www.forum-flughafen-region.de/themen/basiswissen/betriebsrichtung-und-ruedenwind/</a> ) sind abrufbar über das UNH unter <a href="http://www.forum-flughafen-region.de/monitoring/fluglaerm-monitoring/betriebsrichtungsprognose/">http://www.forum-flughafen-region.de/monitoring/fluglaerm-monitoring/betriebsrichtungsprognose/</a>	Seit 2011
16	Information der regionalen Radiosender über die vorherrschenden Winde und die voraussichtlich im Vorhersagezeitraum dominierende Betriebsrichtung im Anschluss an die Nachrichten	Der Vorschlag erscheint sinnvoll (mehrere hunderttausend Betroffene) und wird an die Radiostationen weitergeleitet	Vorschlag wurde nicht weiter verfolgt. Eine Betriebsrichtungsprognose ist zudem auf der Homepage des UNH abrufbar: <a href="http://www.forum-flughafen-region.de/monitoring/fluglaerm-monitoring/betriebsrichtungsprognose/">http://www.forum-flughafen-region.de/monitoring/fluglaerm-monitoring/betriebsrichtungsprognose/</a> .	
17	Gogas Verlegung prüfen wg. reduzierter Flugbewegungen in Erbenheim ab 2005	fällt unter die Thematik "Erbenheim"	Dieser Vorschlag wurde nicht weiter verfolgt (GOGAS ist umbenannt in MASIR). Klagen der Kommunen gegen die Festlegung der Flugroute sind im Jahr 2001 vom VGH Kassel abgewiesen worden, weitere Infos dazu unter <a href="http://www.vgh-kassel.justiz.hessen.de/irj/VGH_Kassel_Internet?rid=HMdJ_15/VGH_Kassel_Internet/sub/Ocf/0cf7099e-01ee-ba11-aeb6-df197cc4e69,,,11111111-2222-3333-4444-10000005003%26overview=true.htm">http://www.vgh-kassel.justiz.hessen.de/irj/VGH_Kassel_Internet?rid=HMdJ_15/VGH_Kassel_Internet/sub/Ocf/0cf7099e-01ee-ba11-aeb6-df197cc4e69,,,11111111-2222-3333-4444-10000005003%26overview=true.htm</a> .	
18	Überprüfung aller Abflugrouten mit NIROS (div.)	Niros ist überholt; im Bedarfsfall Überprüfung mit Bewertungssystem von K. Müller-/HLUG, das auch bei TABUM-Bewertung Anwendung fand.	Die FLK besteht bei größeren Flugroutenfestlegungen (Neufestlegung, Verschiebungen,...) auf einer Gesamt-Fluglärmbeurteilung mithilfe des Frankfurter Fluglärmindex zusätzlich zu den NIROS Abschätzungen der DFS. Regelmäßig wird hierbei das FFR gebeten, entsprechende umfassende Index-Berechnungen vorzunehmen. Eine reine Betrachtung mit NIROS hält die FLK nach wie vor für eine vertiefende Betrachtung als nicht ausreichend. Die DFS nimmt weiterhin NIROS Abschätzungen vor und stellt sie in der FLK vor. Die seitens der FLK/FFR eingebrachten Indexberechnungen werden vom BAF und UBA als fachlich relevante Stellungnahme für die Beratung in der FLK akzeptiert. Eine grds. Überprüfung aller Abflugrouten hat sich das Expertengremium Aktiver Schallschutz nach Einbeziehung der FLK-Vorschläge als Prüfpunkt vorgenommen.	Kontinuierlich



Nr.	Vorschläge der Mitglieder der FLK Frankfurt 2004 - die Kategorisierung wurde von der FLK vorgenommen	Weitere Vorgehensweise - verabredet von der FLK Frankfurt 2005	Realisierungsstand - Öko-Institut e.V., Stand: 08.07.2014	Zeitpunkt / Zeitrahmen
19	Strikte Einhaltung der Anfluggrundlinie 07L (An 07)	Bezieht sich auf Ausfall ILS. Ausfall/Ungenauigkeiten sind zu reduzieren. Optimierung der Info-Informationspolitik durch DFS	Durch die Inbetriebnahme der neuen Landebahn ist das Betriebskonzept am Standort Frankfurt geändert worden. Die ehemalige Nord- und jetzt mittlere Piste („Center-Bahn“) wird für Starts benutzt, so dass mit der Startbahn 18, neben zwei Landebahnen, auch zwei Startbahnen gleichzeitig zur Verfügung stehen, wonach grundsätzlich alle Landungen auf die Südbahn und die Nordwestbahn erfolgen müssen. Erforderliche Abweichungen von diesem Betriebskonzept sind lediglich aus Sicherheitsgründen, Bahnsperren etc. vorgesehen (max. 4 % der Landungen). Insbesondere die Nachfrage der Piloten bei den Lotsen, im Sichtanflug einen Pistenwechsel vorzunehmen (sog. Swing Over), um auf der Centerbahn zu landen (kürzere Rollwege, schnellere Abfertigung) wird seitens der Lärmbetroffenen im Westen des Flughafens als zusätzliche Belastung gewertet. Die FLK einigte sich mit der DFS darauf, keine Swing Over mehr bei BR 07 durchzuführen und im übrigen das Betriebskonzept einzuhalten, d.h. keine regulären Landungen auf der Centerbahn. Für die BR 25 werden seit 2013 Swing Over wieder verstärkt seitens der DFS angeboten, erwartet wird, dass der Eindrehvorgang hinter Offenbach stattfindet und vor Neu-Isenburg. Eine moderate Lärmentlastung für Neu-Isenburg wird teilweise erwartet und vom FFR in einem Monitoring untersucht (vgl. dazu die Beratung in der FLK, <a href="http://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/sitzungen/223_sitzung_am_20.11.2013/protokoll_223_flk-sitzung_am_20.11.2013__19.2.2014.pdf">http://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/sitzungen/223_sitzung_am_20.11.2013/protokoll_223_flk-sitzung_am_20.11.2013__19.2.2014.pdf</a> ).	Inbetriebnahme 2011; Swing Over 2013
20	Koordination Erbenh./Frankfurt umkehren (div.)	Klärung durch Staatskanzlei und US-Militär. DFS muss ihre Einschätzung zur Optimierung der Routenführung abgeben, abschließend ist die lärmverteilende Wirkung zu ermitteln	Forderung ist seitens der FLK nicht weiter verfolgt worden; ist eine politische Angelegenheit außerhalb des Einflussbereiches und Aufgabengebietes der FLK.	
21	Verschiebung Landeschwelle 07L/07R um 1000 - 1500 m nach innen (An 07)	RDF überprüft derzeit sicherheits- und lärmrelevante Aspekte Punkt wird unter Kat 4 eingeordnet	Vorschlag wurde erneut im Hearing vorgebracht und vom Expertengremium nicht zur Umsetzung empfohlen (Hearing, Bericht S. 51-57, 2011). Eine Nutzung des 3,2 Grad Anflugwinkels wird auch zur Einführung auf die Center- und Südbahn geprüft, diese Vorschläge sind nicht gleichzeitig umzusetzen. Da in der Zukunft von einer weiteren Erhöhung des Anfluggleitwinkels ausgegangen werden darf (erste Erprobung in Frankfurt mit 4,5° verlief erfolgreich), scheint die Gleitwinkelerhöhung gegenüber dem Landeswellenversatz das größere Lärminderungspotential zu haben.	
22	Einführung CDA-Verfahren: nachts, prüfen für tags (An 07)	CDA für nachts ist eingeführt. Erste Ergebnisse seit Einführung im März 2005 liegen vor. Prüfung (auch für tags) wird vor Ablauf des Probejahrs erfolgen.	Nachdem der CDA bereits in der Nacht eingeführt war, prüfte das ExpASs die Ausweitung des kontinuierlichen Sinkfluges. Im ersten Maßnahmenpaket (Juni 2010) wurde zunächst durch die Distance-to-go-Angabe die Ausnutzungsrate erhöht, vgl.: <a href="http://www.forum-flughafen-region.de/de/themen/aktiver-schallschutz/erstes-massnahmenpaket-aktiver-schallschutz/">http://www.forum-flughafen-region.de/de/themen/aktiver-schallschutz/erstes-massnahmenpaket-aktiver-schallschutz/</a> . Nach Inbetriebnahme der neuen Landebahn wurde der CDA/CDO auch tagsüber eingeführt. Am 31.05.2012 startete der Probetrieb, der am 17.10.2013 in den Regelbetrieb überführt wurde. Die entsprechenden Beratungen in der FLK fanden in der Sondersitzung am 1.7.2010, der 216. Sitzung am 16.05.2012, der 220. Sitzung am 24.4.2013, und der 222. Sitzung am 11.9.2013 statt. <a href="http://www.forum-flughafen-region.de/themen/basiswissen/konstanter-sinkflug-cdo/">http://www.forum-flughafen-region.de/themen/basiswissen/konstanter-sinkflug-cdo/</a> . Mit einem umfassenden Monitoring des ExpASs wurde die Testphase begleitet. Ausführliche Ergebnisse unter: <a href="http://www.forum-flughafen-region.de/ueber-uns/expertengremium-aktiver-schallschutz/monitoringberichtmassnahmenpaketaktiverschallschutz/">http://www.forum-flughafen-region.de/ueber-uns/expertengremium-aktiver-schallschutz/monitoringberichtmassnahmenpaketaktiverschallschutz/</a> .	2010

Nr.	Vorschläge der Mitglieder der FLK Frankfurt 2004 - die Kategorisierung wurde von der FLK vorgenommen	Weitere Vorgehensweise - verabredet von der FLK Frankfurt 2005	Realisierungsstand - Öko-Institut e.V., Stand: 08.07.2014	Zeitpunkt / Zeitrahmen
23	Einführung Steilstartverfahren (Ab 25)	wird von der Kommission angestrebt, DLR Gutachten (über LH beauftragt) ist zu prüfen	Im ersten Maßnahmenpaket des ExpASs (2010, siehe oben) wurde der Vorschlag aufgegriffen und in den Probetrieb eingeführt. Im Vordergrund stand dabei, durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung die Schubkraft in Steigleistung umzusetzen: "Vertikale Optimierung Startverfahren", Beschreibung unter: <a href="http://www.forum-flughafen-region.de/fileadmin/files/Massnahmen_Expas/Hintergrund_OptAbflug_Layout.pdf">http://www.forum-flughafen-region.de/fileadmin/files/Massnahmen_Expas/Hintergrund_OptAbflug_Layout.pdf</a> , die Maßnahme wurde mit einem umfangreichen Monitoring begleitet und für die Optimierungen am Startverfahren wurde seitens der Experten empfohlen, eine systematische Untersuchung aller Abflugstrecken - hinsichtlich der Siedlungsstruktur, den fliegerischen Restriktionen etc. das jeweils unter Lärmgesichtspunkten optimalste Verfahren zu identifizieren: <a href="http://www.forum-flughafen-region.de/fileadmin/files/Monitoringergebnisse/Anlage3_Empfehlungen_01.pdf">http://www.forum-flughafen-region.de/fileadmin/files/Monitoringergebnisse/Anlage3_Empfehlungen_01.pdf</a> . Die Empfehlung, Abflugverfahren systematisch zu überprüfen, ist ebenso Bestandteil der sog. „Allianz für mehr Lärmschutz“ geworden. Der Koordinierungsrat des FFR hat mit Beschluss vom 26.03.2012 dem Expertengremium Aktiver Schallschutz diese Aufgabe zur weiteren Durchführung übergeben. Die weitere Prüfung ist dabei momentan überlagert worden von einer Entscheidung der DLH zu Cutback. Seit dem 01.07.2013 fliegt die DLH bei den Starts von der Startbahn West die Abflüge mit einem Cutback bei 1.000 Fuß. Das FFR hat - unterstützt von der FLK - ein Monitoring dieses Abflugverfahrens zugesagt. Nähere Infos unter: <a href="http://www.forum-flughafen-region.de/themen/basiswissen/cutback-startverfahren/">http://www.forum-flughafen-region.de/themen/basiswissen/cutback-startverfahren/</a> . Die weitere Entwicklung ist abzuwarten.	Prüfung läuft
24	Offset-Anflug (geknickt über Autobahn) (An 25)	Wie curved Approach zu behandeln. Ab 2010 möglich, lärmverteilende Wirkung ist zu prüfen	Gekurvte Anflüge bzw. segmentierte Anflüge haben zum Ziel, Siedlungsgebiete zu umfliegen. Aus diesem Grund hat das ExpASs das segmentierte Anflugverfahren im ersten Maßnahmenpaket in den Probetrieb übernommen (siehe oben, <a href="http://www.forum-flughafen-region.de/fileadmin/files/Massnahmen_Expas/Hintergrund_segmented_Layout.pdf">http://www.forum-flughafen-region.de/fileadmin/files/Massnahmen_Expas/Hintergrund_segmented_Layout.pdf</a> ), dies galt für den Zeitraum der Nacht. Nach dem Urteil des BVerwG und der Neuregelung der Nachtflugregelung gilt der seg. Anflug derzeit für die Ausnahmeregelung in der Nacht. Das ExpASs und auch die Allianz für Lärmschutz haben sich vorgenommen, die zeitliche Ausweitung des seg. Anfluges für die Morgenstunden zu prüfen. Die Abendstunden sind derzeit aus Kapazitätsgründen nicht für eine realistische Prüfung darstellbar. Die Ausweitung des segmentierten Anfluges in die Morgenstunden steht möglicherweise im Widerspruch zu der von der Landesregierung geplanten Lärmpausenregelung (sog. DROps Landungen).	Prüfung läuft
25	Optimierung Startverfahren DF 07 N (kurz und lang) (Ab 07)	Optimierung kann durch das Steilstartverfahren erreicht werden	Die "Allianz für mehr Lärmschutz" ( <a href="https://wirtschaft.hessen.de/sites/default/files/HMWVL/allianz_fuer_laermschutz.pdf">https://wirtschaft.hessen.de/sites/default/files/HMWVL/allianz_fuer_laermschutz.pdf</a> ) der hessischen Landesregierung hat im Jahr 2012 verschiedene Lärminderungsmaßnahmen skizziert, um deren Überprüfung das FFR gebeten wurde. Dabei soll u.a. die Optimierung der Abflugstrecke NORD 07 geprüft werden, hinsichtlich einer Verlagerung der Abflüge von der NORD07 kurz auf die NORD07 lang bzw. die Schaffung einer neuen NORD07 ultralang. Ziel ist die Reduzierung der Fluglärmbelastung über Frankfurt. Das Expertengremium hat bereits die Verlagerung der Abflüge von der NORD07 kurz auf die lang als nicht empfehlenswert beurteilt; die weitere Prüfung steht noch aus.	Prüfung läuft
26	Verbot nächtl. Probeläufe, alternativ Errichtung einer Lärmschutzhalle	Aufforderung an HMWVL und Fraport - Halle soll nicht alternativ sondern ergänzend sein, Probeläufe sollen in Nachtflugbeschränkungen fallen	Sowohl im FFR als auch in der FLK existiert eine Arbeitsgruppe, die sich mit den anderen Aspekten des Roll- und Bodenlärm (Triebwerkeinsätze beim Rollen und Gegenschub auf der Nordwestbahn etc.) befasst. Der Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 2007 regelt die Problematik der Triebwerksprobeläufe umfassend neu (Teil A II 9, Seite 26 f.), die vorherige Diskussion wurde damit teilweise gegenstandslos und auch die gegen den Bau der A380-Werft gerichteten Klagen hat der VGH Kassel im Jahre 2010 abgewiesen. Der PFB sieht die Herstellung einer Triebwerksprobelaufeinrichtung vor. Ergänzend werden Anordnungen für Ort und Zeit der Durchführung von Triebwerksprobeläufen, für Meldepflichten und für einzuhaltende Lärmgrenzwerte getroffen. Über die Probeläufe (dort Triebwerksstandläufe genannt) berichtet das HMWVL regelmäßig zu den Sitzungen der FLK.	Inbetriebnahme 2011

Nr.	Vorschläge der Mitglieder der FLK Frankfurt 2004 - die Kategorisierung wurde von der FLK vorgenommen	Weitere Vorgehensweise - verabredet von der FLK Frankfurt 2005	Realisierungsstand - Öko-Institut e.V., Stand: 08.07.2014	Zeitpunkt / Zeitrahmen
27	Bevorzugung lärmärmer Flugzeuge (div.) Bewegungsbeschränkung bestimmter Flugzeugtypen, tags/nachts	Analog zur Stellungnahme zur Betriebsgenehmigung soll eine Definition der Lärmkategorien auch für den Tag erfolgen. Diskussion in der nächsten AG SUP, ob die Lärmabgabe nicht per Klassifizierung sondern per Real-Messung erfolgen soll	Der PFB regelt in Teil A, II den Flugbetrieb für Flugzeuge, unterteilt nach den Lärmklassen der ICAO, Anhang 16 ( <a href="https://wirtschaft.hessen.de/sites/default/files/HMWVL/plafe_teil_a_verfuegender_teil.pdf">https://wirtschaft.hessen.de/sites/default/files/HMWVL/plafe_teil_a_verfuegender_teil.pdf</a> , S. 20ff). So dürfen Kapitel 2-Flugzeuge grds. weder starten noch landen, für Kapitel 3-Flugzeuge gelten Beschränkungen für den Nachtzeitraum. Das erste Maßnahmenpaket des ExpASs enthielt die Maßnahme, dass die B737 Flotte der DLH nachgerüstet wurde, um die einzelnen Flugzeuge leiser zu machen. Die Forderung, lärmarme Flugzeuge zu bevorzugen wird ebenfalls von der Allianz für mehr Lärmschutz aufgegriffen, demnach soll es zum einen - eine vorgezogene Ausflottung der Flugzeuge insbesondere vom Typ Boeing B737 bei der DLH und anschließende Flottenerneuerung durch leiseres Fluggerät geben; - zudem soll durch eine Modifikation der Flugzeuge der DLH vom Typ Airbus A320 diese im Anflug eine Lärmreduktion um bis zu 2 dB erreichen und - die stärkere Spreizung der Lärmrentgelte vorangebracht werden.	Inbetriebnahme 2011
28	Festlegung Mindestüberflughöhen (An 25)	Derzeit gibt es keine festgelegten Mindestüberflughöhen. Der Vorstand wird sich mit der Angelegenheit im Hinblick auf einen Vorschlag für die AG SUP befassen	Eine Festlegung von Mindestüberflughöhen über Wohngebieten gemäß dem Verständnis der Antragsteller konnte bislang nicht erreicht werden. Dabei muss berücksichtigt werden für die Zukunft: Das System der Anflüge/Gegenanflüge ist ganz grundlegend im Zuge der Inbetriebnahme der neuen Landebahn geändert worden. Die entsprechenden Beratungen fanden in der FLK statt. Aufgrund der Beschwerden aus der Bevölkerung wurde auch seitens der FLK die Anhebung der Gegenanflüge und die Verschiebung der Eindrehbereiche (nicht mehr über dicht besiedeltem Gebiet im Osten und Westen) gefordert. Das FFR entwickelte ein sog. Maßnahmenbündel (zum 18.10.2012), welches die Anhebung der Gegenanflüge um 1000 ft und die Verlagerung der Eindrehbereiche zum Schutz von Mainz und Offenbach enthielt, weitere Erläuterungen: <a href="http://www.forum-flughafen-region.de/fileadmin/files/Pressemitteilungen/Prerssegesprach-18-10-12-neu-o.A..pdf">http://www.forum-flughafen-region.de/fileadmin/files/Pressemitteilungen/Prerssegesprach-18-10-12-neu-o.A..pdf</a> . Die Veränderungen wurden mit einem umfassenden Monitoring begleitet, welches die Effektivität der getroffenen Maßnahmen nachwies, Näheres: <a href="http://www.forum-flughafen-region.de/fileadmin/files/Pressemitteilungen/Konvent-3Massnahmen-Monitoringergebnisse.pdf">http://www.forum-flughafen-region.de/fileadmin/files/Pressemitteilungen/Konvent-3Massnahmen-Monitoringergebnisse.pdf</a> . Sowohl die Einführung der Maßnahmen als auch das Monitoring bzw. dessen Ergebnisse wurden im Konvent und in der FLK vorgestellt.	
29	Anhebung Directs tags/nachts auf 7/10000 ft (Ab 25) Strikte Einhaltung der Abflugrouten (Ab 25)	Anhebung der Directs erfolgt (Ausdehnung möglich?). Fluglärmschutzbeauftragter soll in Zusammenarbeit mit der DFS einen Optimierungsplan vorstellen - nächste Sitzung FLK	Ab einer bestimmten Flughöhe, gestaffelt je nach Tageszeit, können Piloten /-innen auf Anfrage grundsätzlich eine Freigabe zum Verlassen des Sollkurses / Korridors anfragen. Voraussetzung dafür ist das Erreichen einer Mindestflughöhe von 6.000 Fuß NN (7-22 Uhr), 8.000 Fuß NN (22-23 Uhr und 6-7 Uhr) bzw. 10.000 Fuß NN (23-6 Uhr). *1 Fuß = 0,3048m; NN = Normalnull, Bezug auf Meereshöhe., Quelle: <a href="http://www.fraport.de/de/nachhaltigkeit/schallschutz-fluglaerm/fragen-und-antworten.html#_nachhaltigkeit_schallschutz-fluglaerm_fragen-und-antworten_content_anchor_headline_1">http://www.fraport.de/de/nachhaltigkeit/schallschutz-fluglaerm/fragen-und-antworten.html#_nachhaltigkeit_schallschutz-fluglaerm_fragen-und-antworten_content_anchor_headline_1</a> . Die FLK Frankfurt hat zudem für die sog. Südumfliegung feste geografische Abdrehpunkte vorgeschlagen und diese wurden auch umgesetzt. Darüber hinaus soll für alle Abflugstrecken im FFR das Optimierungspotential untersucht werden (siehe dazu unter Nr. 23), was auch feste Abdrehhöhen beinhalten kann.	2012

Nr.	Vorschläge der Mitglieder der FLK Frankfurt 2004 - die Kategorisierung wurde von der FLK vorgenommen	Weitere Vorgehensweise - verabredet von der FLK Frankfurt 2005	Realisierungsstand - Öko-Institut e.V., Stand: 08.07.2014	Zeitpunkt / Zeitrahmen
30	Nachtflugverbot von 22.00 - 06.00 Uhr, Ausnahme Home Base: Starts: 22.00 - 06.00. Landung: 22.00 - 23.59 und 05.00 - 06.00 Uhr (div.)	Das Thema Nachtflug soll genauer beleuchtet werden. Hierzu soll eine Sitzung der AG SUR erfolgen. Bericht Fluglärmbeauftragter, evtl. DFS	Nachtflugverbot zwischen 23 und 5 Uhr aus der Mediation ist inzwischen vom BVerwG bestätigt. Im Wege des vorläufigen Rechtsschutzes hatte bereits der VGH Kassel im Oktober 2011, kurz vor Inbetriebnahme der neuen Landebahn, Flüge in der Zeit von 23 bis 5 Uhr ausgesetzt (vgl. <a href="http://www.vgh-kassel.justiz.hessen.de/irj/VGH_Kassel_Internet?rid=HMdJ_15/VGH_Kassel_Internet/sub/5e2/5e241438-3f8b-2317-9cda-ae2389e48185,,11111111-2222-3333-4444-10000005003%26overview=true.htm">http://www.vgh-kassel.justiz.hessen.de/irj/VGH_Kassel_Internet?rid=HMdJ_15/VGH_Kassel_Internet/sub/5e2/5e241438-3f8b-2317-9cda-ae2389e48185,,11111111-2222-3333-4444-10000005003%26overview=true.htm</a> ). Vor dem Hintergrund der negativen Auswirkungen von nächtlichem Fluglärm auf die menschliche Gesundheit fordert die Fluglärmkommission Frankfurt die Umsetzung eines besseren und ausgewogeneren Nachtschutzes mit dem Ziel, Flugbewegungen im Nachtzeitraum kontinuierlich abzusenken und perspektivisch ganz auszuschließen ( <a href="http://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/stellungnahmen/pdf-2013/forderungen_an_die_neue_bundesregierung__8.11.2013.pdf">http://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/stellungnahmen/pdf-2013/forderungen_an_die_neue_bundesregierung__8.11.2013.pdf</a> ).	Inbetriebnahme 2011
31	Anhebung ILS-Anflugwinkel >3.0 ° (An 25)	Neuere Flugzeuge könnten auf Grund verbesserter Aerodynamik bei steilerem Anflugwinkel höhere Lärmwerte produzieren. In Kooperation mit dem RDF weitere Prüfungen. Neueinstufung Kat. 4	3,2 Grad Anflugwinkel wird derzeit auf der neuen LBNW geflogen (Maßnahme aus dem ersten Maßnahmenpaket des FFR <a href="http://www.forum-flughafen-region.de/fileadmin/files/Massnahmen_Expas/Hintergrund_erhoehter_Anflugleitwinkel_3_2_Grad_Layout.pdf">http://www.forum-flughafen-region.de/fileadmin/files/Massnahmen_Expas/Hintergrund_erhoehter_Anflugleitwinkel_3_2_Grad_Layout.pdf</a> ). Die Testphase wurde vom DLR und FFR begleitet und in der Fluglärmkommission hierüber berichtet; eine Ausweitung auf die anderen Landebahnen wird derzeit geprüft.	2012
32	Lärmreduzierung um 0,1 dB(A)/Jahr und fortlaufende Kontrolle (div.)	Soll für gesamten Bereich rund um den Flughafen gelten. „Vertragsidee“ soll weiter ausgebaut werden (ggf. unter Einbeziehung konkreter Fluglärminderungsmaßnahmen.) Neueinstufung - Kat. 3	Wird im Rahmen einer Etablierung einer Fluglärmobergrenze diskutiert und gefordert; eine mögliche Realisierung ist derzeit noch unklar. Die FLK Frankfurt fordert die Einführung einer Lärmobergrenze (LOG) mit gleichzeitigem Reduzierungspotential und überprüft im Rahmen eines Gutachtens aktuell rechtliche Umsetzungsmöglichkeiten der Implementierung von Lärmobergrenzen.	Prüfung läuft
33	Leicht östl. Verswenkung aller Abflüge 25 R/L auch tags im 1. gemeinsamen Segment bis Nauheim/Königstädten auf bestehende TABUM- und MASIR Nacht-Route (Ab 25) Verlegung 1. Abdrehpunkt Nordabflugrouten (Ab 25) Ticonca-Überflüge vermeiden (div.)	DFS muss prüfen ob durchführbar, da unmittelbare Nähe zu 18 West gegeben. Zusätzlich soll auf Simulationsergebnisse der TICONA zurückgegriffen werden. Überprüfung der lärmverteilenden Wirkung. Mit Einbeziehen: Anträge aus Hattersheim und Kelsterbach	TICONA ist im Zuge des Baus der neuen Landebahn umgezogen; durch die Einführung der sog. Südmfliegung finden Nordwestabflüge weniger statt. Gegen die bestehende Südmfliegung wurde - bislang erstinstanzlich - erfolgreich vor dem VGH Kassel geklagt, die Entscheidung über die Zulassung der Revision zum BVerwG steht noch aus. Momentan ist daher unklar, welche weiteren Modifizierungen an der Südmfliegung noch durchzuführen sind aufgrund des Urteils des VGH Kassel.	Prüfung läuft
34	Öffnung der 18-West für Landungen aus Richtung Süden (An 07)	Überprüfung der lärmverteilenden Wirkung. Prüfen der Umsetzungsvoraussetzungen (Hindernisfreiheit im Bereich der Bahn/des Flughafengeländes, im missed-approach-Fall.	Forderung widerspricht dem planfestgestellten Genehmigungszustand. Keine Umsetzungsperspektive ersichtlich.	
35	Kein Anstieg von Flugbewegungen auf DF D7-0 nachts (Ab 07)	Ist im Zusammenspiel mit den Belegungen und Lärmwirkungen auf den anderen Abflugstrecken auf dem Parallelbahnsystem bei BR 07 zu prüfen.	Anzahl der Flugbewegungen ist durch Nachtflugregelung (HMWVEL, BVerwG) geregelt.	
36	D7-N (lang) nach Osten verlegen und optimieren (tags MTR) (Ab 07)	Ist voraussichtlich ab 2010 („curved Approach“) möglich, muss vorab aber auf lärmverteilende Wirkung hin geprüft werden	Siehe dazu Nr. 25.	
37	Bei Gewitter Neu-Isenburg nicht überfliegen (div.)	Die DFS wird aufgefordert, generell Ausweichrouten für derartige Wetterlagen festzulegen um eine Überfliegen über stark besiedeltes Gebiet zu vermeiden	Forderung wurde nicht umgesetzt, keine Umsetzungsmöglichkeit ersichtlich, da Sicherheitsaspekte des Flugverkehrs Vorrang haben.	
38	Flugplatz Erbenheim schließen (div.)	Nicht im Entscheidungsbereich der Stellen, die von der FLK beeinflusst werden können. Auch nach Abzug des US Militärs vom Flughafen Frankfurt hat Erbenheim Bestand. Derzeit erscheint es, als ob die Flugbewegungen in Erbenheim - aus Heidelberg - zunehmen.	Umsetzung dieser Forderung liegt nicht im Einflussbereich der FLK. Aktuelle Zahlen über die Flugbewegungen können unter <a href="http://www.wiesbaden.army.mil/sites/about/germaninformation/NoiseAbatement.htm">http://www.wiesbaden.army.mil/sites/about/germaninformation/NoiseAbatement.htm</a> abgerufen werden (2011: ca. 8.900 Flugbewegungen). Mit der Verlagerung des europäischen Hauptquartiers der amerikanischen Streitkräfte von Heidelberg nach Wiesbaden ist vielmehr mit einer deutlichen Zunahme der Flugbewegungen zu rechnen.	
39	Gegenanflüge grundsätzlich auf südlichen Gegenanflug (An 07)	Mit abzuwickelnden Kapazitäten nicht Übereinstimmung zu bringen; Lärmverteilungswirkung offenkundig ungünstig.	Das System der Gegenanflüge wurde im Zuge der Inbetriebnahme der neuen Landebahn neu festgelegt und in der FLK Frankfurt beraten (siehe dazu auch Nr. 28). Mehrere Städte hatten gegen den sog. Nördlichen Gegenanflug geklagt, der VGH Kassel (Az.: 9 C 147/12.T und 9 C 179/12.T) hat die Klagen im April 2013 als unbegründet abgewiesen.	

Nr.	Vorschläge der Mitglieder der FLK Frankfurt 2004 - die Kategorisierung wurde von der FLK vorgenommen	Weitere Vorgehensweise - verabredet von der FLK Frankfurt 2005	Realisierungsstand - Öko-Institut e.V., Stand: 08.07.2014	Zeitpunkt / Zeitrahmen
40	Zuwächse auf 18, bzw. DF 07-O, Südrouten (An 07) Starts bevorzugt von Bahn 18 (div.)	DFS soll aufklären, warum aktuell die Anzahl der Starts auf der 18-West abnimmt, bei BR 07 über Frankfurt jedoch zunimmt. Lärmverteilende Wirkung bei Verlagerung auf 18-West prüfen - dabei berücksichtigen, dass 18-West im PLV 1971 auch zur Lärminderung bestimmt wurde. Hier wurde seitens ZRM eine Studie erarbeitet, die der Kommission zur Verfügung gestellt werden soll	Durch die Neuregelung im Zuge der Inbetriebnahme der neuen Landebahn ist diese Forderung nicht weiter verfolgt worden. Die DFS ist bemüht, so viele Starts wie möglich von der Startbahn West in Richtung Süden abfliegen zu lassen (Hintergrund: Unabhängigkeit der Startbahn West vom sog. alten Parallelbahnsystem). Nach aktuellen Aussagen der DFS in der Fluglärmmmission ist die Startbahn West bereits aktuell schon voll belegt.	
41	Nachts keine Überflüge Mainz/Wiesbaden (div.)	Nach Einführung CDA jetzt Anflüge im Bereich Mainz in größerer Höhe — aber: <u>alle</u> Anflüge gehen jetzt über Mainz. Bei BR 25: Abflüge über Tabum-Nachtroute könnten evtl. nach Westen verschwenkt werden, Prüfung Umsetzbarkeit (DFS) und lärmverteilende Wirkung (HLUG)	Durch die Neuregelung des Bahnsystems und des Nachtflugverbots finden nachts von 23 bis 5 Uhr keine planmäßige Abflüge mehr statt und die Starts werden weniger über die Nordwestabflugstrecken und damit über Mainz und Wiesbaden geführt. Der Flugverkehr zwischen 22.00 und 23.00 Uhr sowie zwischen 05.00 und 06.00 Uhr und Ausnahmen vom Nachtflugverbot stellen jedoch weiter eine Belastung dar. Weitere Verbesserungen werden evtl. durch DROps Landungen möglich sein.	Inbetriebnahme 2011
42	Änderung Betriebsrichtung bei Schwachwind (An 25)	Vorschlag widerspricht vermutlich bestehender Schutzregelung (5-Knoten-Regelung). Lärmverteilungswirkung ist zu prüfen.	Entwicklung bei der Rückenwindkomponente ist abzuwarten; Forderung steht daher im Widerspruch zur Forderung Nr. 45.	
43	Nur GOGAS N-Route. auch tagsüber GOGAS (Ab 25)	umfangliche Stellungnahme der DFS erforderlich, auch eine Prüfung Gogas lang, Betrieb 18-West mit Fragezeichen: Lärmverteilungswirkung ist zu prüfen.	Siehe dazu Nr. 17.	
44	Curved Approach, späteres Eindrehen auf ILS (An 25)	ab 2010 möglich, vorab Prüfung der Lärmverteilungswirkung.	Zu den gekurvten bzw. segmentierten Anflügen siehe Nr. 24, ebenso zu einer Verlagerung des ILS nach außen Nr. 28. Zur Ergänzung kann hier noch darauf verwiesen werden, dass bei BR 25 die Landungen mit einem sog. Swing Over möglich sind, der ein Eindrehen erst nach Offenbach und vor Neu-Isenburg auf den Endanflug ermöglichen soll. Ein Swing Over bei BR 07 findet aufgrund der dortigen Siedlungsstruktur nicht statt. Die Anwendung des Swing Over BR 25 wird vom FFR in einem Monitoring untersucht.	Prüfung läuft, Swing Over 2013
45	Erhöhung Rückenwindkomp. Von 5 kts auf 6-10 kts (An 25)	Sicherheitsaspekte müssen geklärt werden; Prüfung der lärmverteilenden Wirkung.	Aufgrund der anders gelagerten Besiedlungsstruktur im Osten und im Westen des Flughafens mit der Folge niedrigerer Überflughöhen im Westen empfahl das FFR im ersten Maßnahmenpaket einen 2stufigen Umsetzungsplan für eine Erhöhung der Rückenwindkomponente ( <a href="http://www.forum-flughafen-region.de/themen/aktiver-schallschutz/erstes-massnahmenpaket-aktiver-schallschutz/">http://www.forum-flughafen-region.de/themen/aktiver-schallschutz/erstes-massnahmenpaket-aktiver-schallschutz/</a> ), wenn im Rahmen der Lärminderungswirkung des Maßnahmenpaketes ein hinreichender Ausgleich für die von einer höheren Rückenwindkomponente betroffenen Gebiete erreicht werden kann. Maßgeblich hierfür waren die besonders niedrigen Überflughöhen (< 300m) über den westlich des Flughafens gelegenen Kommunen (vor allem Flörsheim, Raunheim, Rüsselsheim), die sehr hohe Einzelschallpegel auslösen, sowie die Gefahren durch Wirbelschleppen. Zunächst sollte eine bessere Ausnutzung der bestehenden 5 Knoten Regelung vorgenommen werden, in einem zweiten Schritt sollte die Rückenwindkomponente dann auf 7 Knoten angehoben werden. Aufgrund ICAO-Vorschriften, welche 7 Knoten Rückenwindkomponente aus Hindernisgründen jedoch nicht aus Lärmschutzgründen zulassen, ist hierfür derzeit eine Ausnahmegenehmigung des BMVI erforderlich. Eine Initiative auf ICAO Ebene, die Erhöhung der Rückenwindkomponente aufgrund von Lärmentlastungspotentialen zuzulassen, hat bislang keine entsprechende Änderung mit sich gebracht. Eine vertiefende Auswertung mithilfe des Frankfurter Fluglärmindezes im Jahr 2013 durch das FFR hatte gezeigt, dass eine Erhöhung der Rückenwindkomponente sowohl bezogen auf die Gesamtregion als auch auf die Großstädte zu einer Lärmentlastung führen würde, siehe dazu Frage 8: <a href="http://www.forum-flughafen-region.de/themen/basiswissen/betriebsrichtung-und-rueckenwind/">http://www.forum-flughafen-region.de/themen/basiswissen/betriebsrichtung-und-rueckenwind/</a> . Untersuchungsergebnisse selbst: <a href="http://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/sitzungen/222_sitzung_am_11.09.2013/top_4_-_praes_fr_barth_auswertung_zur_betriebsrichtungsverteilung.pdf">http://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/sitzungen/222_sitzung_am_11.09.2013/top_4_-_praes_fr_barth_auswertung_zur_betriebsrichtungsverteilung.pdf</a>	Prüfung läuft
46	Funkfeuer MTR probeweise leicht nach Osten verschwenken (Ab 07)	ab 20 10 möglich, vorab Prüfung der Lärmverteilungswirkung.	Siehe dazu Nr. 25.	
47	Veränderte Abflugroutenbelegung (div.)	Prüfung über DFS ob sich die abzeichnende Entwicklung fortsetzen wird, dann ist EV gegenstandslos, ansonsten Prüfung aller Belastungen für die Kommunen	DROps Starts wird seit 2010 (Erstes Maßnahmenpaket des ExpAsS) in den Morgenstunden zw. 5 und 6 Uhr geflogen, eine Ausweitung bis 7 Uhr wird derzeit geprüft. Eine Nutzung für den gesamten Tagzeitraum erscheint derzeit aus kapazitativen Gründen nicht möglich.	2010
48	Verlegung von Flugbewegungen von DF 07 N(lang) auf DF 07-O nachts (Ab 07)	für Heusenstamm EV Heusenstamm auf Verlegung des Abflugs Richtung Obertshausen muss ebenfalls geprüft werden	Siehe dazu Nr. 25.	

Nr.	Vorschläge der Mitglieder der FLK Frankfurt 2004 - die Kategorisierung wurde von der FLK vorgenommen	Weitere Vorgehensweise - verabredet von der FLK Frankfurt 2005	Realisierungsstand - Öko-Institut e.V., Stand: 08.07.2014	Zeitpunkt / Zeitrahmen
49	Abflugkurve von Startbahn 18 < 120 ° ändern (div.)	Ungenauigkeiten auf Grund technischer Gegebenheiten (Funkfeuer)	Die Maßnahme wurde nicht weiter verfolgt. Die Maßnahme müsste darüber hinaus im Hinblick auf ihre Lärmwirkungen untersucht werden. Inwiefern eine Verschwenkung in Richtung Westen unter Berücksichtigung des aktuellen bzw. möglichen Verlaufs der Südumfliegung möglich ist, wäre ebenfalls zu untersuchen.	
50	Abflüge von Startbahn 18 verschwenken (div.)	ab 2008 durch Einführung von Galileo lösbar, mehr Flexibilität beim Fliegen auf Flugrouten ab 2010 möglich	Die Abflugsituation zwischen Abflügen von der Startbahn West und der sog. Südumfliegung ist u.a. Gegenstand einer gerichtlichen Überprüfung sowie der weiteren Prüfung seitens der DFS zur Ermöglichung der Beibehaltung der derzeitige Südumfliegung. Zur Zeit sind daher keine weiteren Verschwenkungen und Modifizierungen an den Abflügen der Startbahn West möglich, siehe dazu Nr. 33.	Prüfung läuft
51	Verlegung Startlaufpunkt r/w18 1200 m nach Süden (div.)	hat lärmverteilende Wirkung und ist flugtechnisch schwierig bis unmöglich. Nachfrage beim Antragsteller erforderlich, was der Hintergrund für diesen EV ist, keine Priorität	Die Forderung wurde nicht weiter verfolgt. Die Verlegung Startschwelle um 1200 m würde für die Startbahn West ein neues Planfeststellungsverfahren bedeuten.	
52	Reduzierung der Breite des Korridors für nördl. 07-Gegenanflüge (An 07)	ist gem. den Ausführungen des Fluglärmschutzbeauftragten nicht möglich. Kollidiert auch mit Steilstartverfahren	Hat sich erübrigt wegen Neufestlegung der Gegenanflüge nach Inbetriebnahme der neuen Landebahn.	
53	Verschiebung des nördl. Gegenanflugs nach Süden "Taillierter Anflug" (ca. Gründau/Ronneburg - Hofheim) (An 07)		Hat sich erübrigt wegen Neufestlegung der Gegenanflüge nach Inbetriebnahme der neuen Landebahn.	
54	Geschwindigkeitsbegrenzung unter 10 000 ft auf ca. 220 KIAS	Hierzu existiert bereits - in modifizierter Form - ein Vorschlag des Fluglärmschutzbeauftragten. Weiteres Verfahren abwarten.	Siehe dazu Nr. 23.	
55	Laterale Verschwenkung Endanflug (An 07)	ist ab 2010 mit „curved Approach“ machbar, lärmverteilende Wirkung ist zu prüfen.	Siehe dazu Nr. 24. und die Ausführungen zu Swing Over bei BR 07, Nr. 44.	
56	Wochenendroute für GOGAS wg. reduziertem Flugbetrieb Erbenheim	muss verbunden mit dem Punkt „Koordination Erbenheim umdrehen“ betrachtet werden und ist grundsätzlich Angelegenheit der Staatskanzlei in Zusammenarbeit mit dem US Militär. Lärmverteilungsbilanz könnte sich positiv darstellen, ist jedoch auch zu prüfen.	Siehe dazu Nr. 17.	
57	Keine Eindrehvorgänge über besiedeltem Gebiet (in verkehrsschwachen Zeiten) (An 07)	CDA ist eingeführt seit März 2005. Im Rahmen der Prüfung einer dauerhaften Einrichtung sind Optimierungsmöglichkeiten im Eindrehbereich zu eruieren.	Verschiebung der Eindrehvorgänge wurde nach Inbetriebnahme der neuen Landebahn vorgenommen, damit insbesondere über Mainz und Offenbach keine Eindrehvorgänge mehr stattfinden, siehe dazu Nr. 28.	2012
58	Nordabflugroute (GOLF/F) nur mit festen Abdrehpunkten (Ab 25)	Derzeit laufen Gespräch zwischen DFS, LH und Fluglärmschutzbeauftragtem. Feste Abdrehpunkte mit dem Sommerflugplan 2006 möglich.	Siehe dazu Nr. 33 und 23.	
59	Auffächerung im Korridor KNG 1-1 Teil-Auffächerung im Korridor KNG-kurz 1-2 Komplett-Auffächerung im Korridor KNG-kurz 1-3 Auffächerung Korridor KNG / Wegfall KNG-kurz		Zu allen Vorschlägen zur KNG kurz <b>59 bis 63</b> : (KNG wurde in AMTIX umbenannt): Optimierung AMTIX kurz (laterale Verschiebung eines Abschnitts um Siedlungsgebiete zu umfliegen) wird derzeit geprüft, ist ein Vorschlag der Allianz für mehr Lärmschutz, <a href="https://wirtschaft.hessen.de/sites/default/files/HMWVL/allianz_fuer_laermschutz.pdf">https://wirtschaft.hessen.de/sites/default/files/HMWVL/allianz_fuer_laermschutz.pdf</a> . Eine reine Auffächerung wurde bereits geprüft (siehe dazu auch Beantwortung im Hearing der FLK), und nicht zur weiteren Prüfung empfohlen. S. 39 des Hearing FLK / des Expertengremiums Aktiver Schallschutz	Prüfung läuft
60	Verlagerung der Route 18-KNG-Kurz nach Norden			
61	Streichen der Route 13-KNG-Kurz			
62	Steilstartverfahren für KNG-Kurz			
63	Gerechtere Verteilung aller Flugbewegungen auf alle Routen: hilfsweise: zumindest qualitativ und quantitativ gleichwertige Verteilung auf KNG-lang. und KNG-kurz.			

Nr.	Vorschläge der Mitglieder der FLK Frankfurt 2004 - die Kategorisierung wurde von der FLK vorgenommen	Weitere Vorgehensweise - verabredet von der FLK Frankfurt 2005	Realisierungsstand - Öko-Institut e.V., Stand: 08.07.2014	Zeitpunkt / Zeitrahmen
64	Neu-Definition von Flugrouten nur bei Zustimmung der betroffenen Kommunen und erst nach der Testphase		Bei allen vom FFR und der FLK vorgeschlagenen Flugroutenoptimierungen wird eine Probephase vorgesehen, die mit einem umfassenden Monitoring zu begleiten ist. Eine vorherige Zustimmung der betroffenen Kommune sieht das Verfahren zur Festlegung von Flugrouten nicht vor. Zu der aktuellen Diskussion und die beiden Gutachten (UBA und SRU) siehe Nr. 9. Allerdings sollte beachtet werden, dass die Einbindung der betroffenen Kommunen - zumindest über die FLK - ein wichtiger Faktor zur Schaffung von Transparenz über die Hintergründe und Zielsetzung der Flugroutenplanung ist und deshalb gewährleistet sein muss, dass die Kommune in der FLK - zumindest für die entsprechende Sitzung - eingeladen wird. Die Forderung, dass bei allen Flugroutenplanungen eine "Testphase" durchgeführt wird, könnte zumindest für alle Planungen mit Lärrelevanz eine wichtige Monitoringfunktion für die FLK übernehmen, auch außerhalb der Maßnahmen, die vom FFR eingeführt und kontrolliert werden.	Fortlaufend
65	Bei Ostbetrieb Nacht-Abflüge von 3- und 4-motorigen Maschinen zunächst über 07-D (=A3-Route) statt über 07-N lang		Vorschlag wird nicht weiter verfolgt, wegen der Nachtflugregelung und weiterer Prüfung der Optimierung der NORD07 allgemein, siehe Nr. 25.	
66	Schrittweise Reduzierung der Rückenwindkomponente auf unter 5 Knoten		Widerspruch zu Nr. 45	Prüfung läuft
67	Abschaffung Segmented Approach und kein Nord07 ultralang		Widerspruch zu Nr. 24	Prüfung läuft
<b>Wesentliche weitere Forderungen:</b>				
<b>Aus: "Die Region und der Flughafen", FLK 2011 sowie "Anforderungen an Regionalfonds", FLK 2012 :</b>				
68	Lastenausgleichsmodell für Kommunen im Rahmen eines Regionalfonds, insbesondere mit Nachhaltigkeitsprogramm (dauerhaft angelegter Lastenausgleich)		Die Fluglärmkommission hat eine Arbeitsgruppe gebildet, die Anforderungen an ein Lastenausgleichsmodell in Form eines Regionalfonds erarbeitet hat. Dieses Modell wurde nach entsprechendem Beschluss durch die Kommission der hessischen Landesregierung zugeleitet. Teilweise enthalten die seitens des Forums Flughafen und Region erarbeiteten Kriterien für das Regionalfondsmodell Elemente des FLK-Vorschlages. Das Land Hessen hat am 27. Juni 2012 das Gesetz zur Einrichtung eines Regionalfonds verabschiedet. Das Gesetz ist am 01.01.2013 in Kraft getreten. Neben der Förderung baulicher Schallschutzmaßnahmen für Eigentümer sieht die Förderrichtlinie für die nachhaltige Kommunalentwicklung Zuschüsse an Schulen und Kindertageseinrichtungen für zusätzliche Maßnahmen des passiven Schallschutzes und zur Verbesserung des Raumklimas sowie Zuschüsse zur nachhaltigen Kommunalentwicklung vor. Von den 265 Millionen €, die für den Regionalfonds zur Verfügung stehen, entfallen 15 Prozent auf Kindergärten und Schulen, 25 Prozent für die nachhaltige Kommunalentwicklung. Die Mittel für die nachhaltige Kommunalentwicklung sollen zur Verbesserung der kommunalen Sozial- und Bildungsinfrastruktur, Kinder- und Jugendarbeit sowie der Verlegung von Schulen und Kindergärten verwendet werden.	2012
Ein dauerhaft angelegter Lastenausgleich ist mit dem Regionalfonds nicht verbunden, die Fördersummen sind in der Höhe beschränkt und werden nur einmalig ausgezahlt. Entgegen der Forderung der FLK und der Empfehlung des FFR enthält das Gesetz keine Verpflichtung zur Versteigerung der Bereitstellung von Mitteln zur Kompensation Fluglärm bedingter Lasten.				
<b>Aus: Forderungen an die Bundesregierung, ADF 2013, unterstützt von FLK, sowie 10-Punkte-Programm, FLK, 2013</b>				

Nr.	Vorschläge der Mitglieder der FLK Frankfurt 2004 - die Kategorisierung wurde von der FLK vorgenommen	Weitere Vorgehensweise - verabredet von der FLK Frankfurt 2005	Realisierungsstand - Öko-Institut e.V., Stand: 08.07.2014	Zeitpunkt / Zeitrahmen
69	Einnahmen aus der Luftverkehrssteuer sollten zur Fortentwicklung von Maßnahmen des aktiven Schallschutzes eingesetzt werden		Die Luftverkehrssteuer wurde 2011 eingeführt und gilt für alle Abflüge eines Fluggastes von einem inländischen Startort. Sie war Gegenstand des Sparpaketes der Bundesregierung 2010 und hat die Konsolidierung des Haushaltes zum Zweck, zudem soll die Abgabe nach der Gesetzesbegründung auch lenkend wirken, indem sie Anreize für ein umweltgerechteres Verhalten im Bereich des Flugverkehrs setzt. Eine direkte Finanzierung von Maßnahmen des aktiven Schallschutzes bzw. deren Entwicklung/Forschung erfolgt entgegen der Forderung der Fluglärmkommission nicht. Das Land Rheinland-Pfalz hat eine Normenkontrolle beim BVerwGE eingereicht, das Urteil des Gerichts steht noch aus. Das Regierungsprogramm von CDU/CSU sah zwar die Abschaffung der Luftverkehrssteuer vor, wenn diese notwendig und vertretbar sei. Allerdings einigten sich im Koalitionsvertrag CDU/CSU und SPD darauf, dass eine Abschaffung der Luftverkehrssteuer demgegenüber nicht vorgesehen ist.	
70	Hinreichende Ressourcen für Forschung und Entwicklung lärmarmen Flugverfahren und Flugzeuge		Auf Bundesebene können verschiedene Forschungsaktivitäten identifiziert werden: das DLR ("Leiser Flugverkehr") forscht für "flüsternde Flugzeuge", vgl.: <a href="http://www.dlr.de/next/desktopdefault.aspx/tabid-6456/10638_read-24002/">http://www.dlr.de/next/desktopdefault.aspx/tabid-6456/10638_read-24002/</a> . Einzelne universitäre Bereiche, die auch aus Bundesmitteln gefördert werden, beteiligen sich, z.B. die TU Berlin, TU Braunschweig. Weitere Forschung wird durch die Ausschreibungen der Bundesministerien gefördert. Die Luftverkehrsgesellschaften bzw. die Hersteller von Fluggerät forschen und entwickeln lärmärmeres Fluggerät, die DFS verfügt auch über eine eigene Forschungsabteilung und beteiligt sich auch an einzelnen Standorten wie Frankfurt bei der Identifikation von lärmarmen Flugverfahren, ebenso wie die Fraport AG. Der Initiativkreis Luftverkehr (IKL) der CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag (Juni 2013) und auch die SPD-Bundestagsfraktion mit ihrem Konzept „Die Flughafeninfrastruktur in Deutschland im Konsens mit den Bürgerinnen und Bürgern fortentwickeln“ (Januar 2013) fordern eine Kompetenzstelle, die entsprechend die Forschungsaktivitäten systematisch steuern soll.	Entwicklung ist abzuwarten/ Prüfung läuft
			Entgegen der Forderung der Fluglärmkommission erfolgt Forschung bezogen auf aktiven Schallschutz derzeit kaum umsetzungsbezogen. Daher werden lediglich technische oder flugverfahrensbezogene Maßnahmen identifiziert und untersucht, nicht aber Strategien zu deren zügigen Realisierungen. Eine systematische Förderung seitens der Landesregierung existiert nicht. Die Allianz für mehr Lärmschutz 2012 vereinbarte, dass die Landesregierung das FFR-Vorhaben zur Erforschung und Entwicklung weiterer lärmärmer Landeverfahren (z.B. steilere Anflugverfahren („Steeper Approaches“) DLR) finanziell unterstützt. Dies war eine einmalige Unterstützung.	
71	Schaffung eines öffentlichen Beteiligungssystems für die erstmalige Festlegung oder wesentliche Änderung von Flugrouten		Gesetzlich verankert ist eine Beratung des BAF durch die FLK, eine darüber hinausgehende Öffentlichkeitsbeteiligung ist gesetzlich nicht vorgesehen. Wie bereits erwähnt (Vorschlag Nr. 9) sind aktuell 2 Gutachten veröffentlicht worden, die sich auch dieser Frage widmen. Inwiefern die gemachten Vorschläge vom Bundesgesetzgeber aufgegriffen werden, ist offen. Der Koalitionsvertrag zwischen CDU/CSU und SPD sieht Folgendes vor: "Bei der Festlegung von Flugrouten werden wir rechtlich sicherstellen, dass die Anwohnerinnen und Anwohner in einem transparenten Verfahren frühzeitig informiert und beteiligt werden. Wir schaffen verbesserte Transparenz und Beteiligung der Kommunen und Öffentlichkeit bei der Festlegung von Flugrouten. Eine Schlüsselrolle kommt dabei den Fluglärmkommissionen zu, die wir stärken wollen."	
72	5. Vorrang des aktiven Lärmschutzes vor passiven Schallschutzmaßnahmen gesetzlich verankern		Der Vorrang des aktiven Schallschutzes ist nicht gesetzlich verankert.	



Nr.	Vorschläge der Mitglieder der FLK Frankfurt 2004 - die Kategorisierung wurde von der FLK vorgenommen	Weitere Vorgehensweise - verabredet von der FLK Frankfurt 2005	Realisierungsstand - Öko-Institut e.V., Stand: 08.07.2014	Zeitpunkt / Zeitrahmen
73	6. Allgemeines Lärmminimierungsgebot für Abwägungsverfahren und tägliche Abwicklung der Flugverfahren, unter Beibehaltung der besonderen Schutzbedürftigkeit der Hochbelasten im Nahbereich und des Nachtzeitraums		Ein allgemeines Lärmminimierungsgebot im Sinne der Forderung sieht § 29b LuftVG nicht vor. Auch mit dieser Forderung befassen sich die beiden bereits genannten Gutachten (siehe Vorschlag Nr. 9). Der Koalitionsvertrag von CDU/CSU und SPD sieht vor für den Nachtzeitraum folgende Absichtserklärung vor: "bei der Festlegung von Flugverfahren und Flugverkehrskontrollfreigaben wird der Lärmschutz insbesondere in den Nachtstunden verbessert."	
74	7. Etablierung Lärmobergrenze mit dynamisiertem Faktor als nachhaltig wirksames Instrument/Anreizsystem für leises Fliegen (Festlegung eines Immissions-Grenzwertes für relevant mit Fluglärm belasteten Wohngebiete verbunden mit einem dynamisiertem Faktor, der ein kontinuierliches Absenken der Grenzwerte ermöglicht)		Die Etablierung einer Lärmobergrenze ist Gegenstand des aktuellen hessischen Koalitionsvertrages zwischen CDU und Die Grünen. Der Hessische Landtag hat bereits am 11.12.2007 beschlossen: "Der Hessische Landtag teilt die Forderung des ALP, dass der für das Jahr 2020 prognostizierte Fluglärm eine Obergrenze darstellt, die nicht überschritten werden darf. Die Landesregierung wird aufgefordert, geeignete Maßnahmen zur Deckelung des Fluglärms zu ergreifen." Bislang ist eine Lärmobergrenze nicht umgesetzt. Zahlreiche weitere Akteure in der Region fordern ebenfalls eine Lärmobergrenze mit teilweise unterschiedlicher Ausgestaltung. Der FLK Frankfurt hat aktuell ein Gutachten in Auftrag gegeben, welches sich mit Fragen der rechtlichen Umsetzungsmöglichkeit einer Lärmobergrenze befasst.	Prüfung läuft
75	8. Flugverkehrskontrollfreigaben nur aus Sicherheitsgründen bzw. bei örtlich anderer Vereinbarung unterhalb von 8.000 Fuß		Forderung wurde bislang nicht umgesetzt. Die Forderung (ohne eine konkrete Angabe der Höhe) wird auch vom Sachverständigenrat für Umweltfragen in seinem Gutachten erhoben (siehe dazu auch Vorschlag Nr. 9).	
76	9. Verbesserung des passiven Schallschutzes (sofortige Anspruchsentstehung, bessere Grenzwerte vor allem in der Nacht, realitätsbezogene Berechnung der Gebietsgrenzen und Schutzbedarfe)		Gesetzliche Verbesserungen im Sinne des Vorschlags sind im FlulärmG bislang nicht aufgenommen worden, eine Revision des FlulärmG ist für 2017 gesetzlich vorgesehen. Hinzuweisen in diesem Zusammenhang ist, dass in Frankfurt vom Gesetz abweichende Regelungen zugunsten der Betroffenen hinsichtlich des passiven Schallschutzes getroffen wurden. So sind mit Inbetriebnahme der neuen Landebahn (in einem Korridor unterhalb der neuen Anfluggrundlinie) die Ansprüche auf passiven Schallschutz von der Fraport AG sofort fällig gestellt worden. Das Land Hessen hat mit dem Regionalfonds (siehe dazu Vorschlag Nr. 68) zusätzliche Zuschüsse (max. 4.350,00 € pro Wohneinheit) und Darlehen eingeführt, die den gesetzlichen Anspruch nach dem Fluglärmgesetz ergänzen (für Immobilien im Anspruchsgebiet des Regionalfonds) und eine Verkürzung der Wartefrist für gesetzliche Ansprüche von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen im gesamten Lärmschutzbereich gegenüber der Fraport AG, welche nach dem Fluglärmgesetz erst mit Beginn des sechsten Jahres nach Festsetzung des Lärmschutzbereichs entstehen.	
77	Einrichtung der Stelle eines Bundes-Fluglärmbeauftragter (neutral, nur dem Bundestag berichtspflichtig, Koordination ASS-Maßnahmen bundesweit)		Der Vorschlag wurde bislang nicht umgesetzt.	
78	Erarbeitung eines zwischen Bund und Ländern abgestimmten strategischen Luftverkehrskonzepts und Integration in Bundesverkehrswegeplan		Neben der ADF haben auch die sog. Posch-Kommission und der BdL gefordert, dass ein strategisches Luftverkehrskonzept erarbeitet werden soll, mit unterschiedlichen Rahmenbedingungen hinsichtlich Lärmschutzfragen etc. Inwiefern diese Vorschläge aufgegriffen werden ist noch offen. Der Koalitionsvertrag zwischen CDU/CSU und SPD sieht vor, dass "ergänzend zum neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 eine stärkere Rolle des Bundes bei der Planung eines deutschlandweiten Flughafennetzes" angestrebt werde.	Prüfung läuft
79	Internationalisierung aktiver Schallschutzmaßnahmen (aktives und koordiniertes europäisches Vorgehen der Bundesregierung bei der Verbesserung des Fluglärmschutzes)		Findet bislang nicht statt. Ein Meinungs- und Wissensaustausch über aktive Schallschutzmaßnahmen an anderen Standorten fand im Rahmen der Internationalen Tagung des FFR (ICANA 2010 und 2013) statt. In verschiedenen - nicht öffentlich tagenden - ICAO Arbeitsgruppen werden diese Themen (so auch Lärmzertifizierungswerte, leiseres Kapitel von neuen Flugzeugen ab 2020...) zwar behandelt, allerdings gibt es keine Möglichkeiten der Öffentlichkeit, sich darüber zu informieren.	
	<b>Weitere Forderungen:</b>			

Nr.	Vorschläge der Mitglieder der FLK Frankfurt 2004 - die Kategorisierung wurde von der FLK vorgenommen	Weitere Vorgehensweise - verabredet von der FLK Frankfurt 2005	Realisierungsstand - Öko-Institut e.V., Stand: 08.07.2014	Zeitpunkt / Zeitrahmen
80	Flughafenentgelte: Flottenpegel, größere Spreizung und größerer Anteil der Lärmrentgelte an Gesamtentgelten ( <i>in jeder FLK-Stellungnahme zu Entgeltanträgen enthaltene Forderung</i> )		Im derzeitigen Entgeltvertrag ist ein Flottenpegel nicht eingeführt worden, bislang weist der Standort Frankfurt jedoch die größte Spreizung der Lärmrentgelte bundesweit auf. Der derzeitige Entgeltvertrag läuft zum 31.12.2015 aus, aktuell entwickeln sowohl die Fraport AG als auch die FLK Frankfurt Vorschläge für ein neues Entgeltsystem ab 2016.	Prüfung läuft
81	EU-Betriebsbeschränkungs-Verordnung: Entscheidung vor Ort (kein Eingriffsrecht der EU-Kommission), keine Rückwirkung (kein Eingriff in Nachtflugverbot in Frankfurt), Berücksichtigung von Gesundheitswirkung, keine Übernahme des Balanced Approach		Die neue Verordnung ist am 12.06.2014 veröffentlicht worden und tritt am 13.06.2016 in Kraft. Bereits bestehende betriebsbedingte Lärminderungskonzepte haben demnach Bestand (Art. 14 VO: regelt die Bestandskraft der bisherigen Regelungen, soweit diese eingeführt sind). Art. 8 VO regelt, dass Betriebsbeschränkungen 6 Monate vorher u.a. auch der Kommission zur Kenntnis gebracht werden müssen. Die Kommission kann eine Überprüfung des Verfahrens verlangen, die zuständige Behörde muss dazu Stellung nehmen, ein Widerspruchsrecht o.ä. der Kommission besteht aber demnach nicht.	2014
			Der Balanced Approach wurde übernommen und die lärmbedingten Betriebsbeschränkungen müssen im Einklang mit ihm stehen. Darüber hinaus enthalten die Gründe lediglich die Formulierung, dass Gesundheitsaspekte bei der Lärmbewertung eine Rolle spielen "sollen".	