



Protokoll der 244. Sitzung

Uhrzeit: 9:00-13:45 Uhr

Ort: Rathaus Raunheim, Bürgersaal

Anwesend:

Dr. Ulrich Reuter
Doris Hofmann
Elisabeth Straßer
Volker Franz
Alexander Pohl
Claudia Jäger
Ralf Bachmann
Claudia Heß
Barbara Akdeniz
Rainer Seibold
Michael Antenbrink
Rosemarie Heilig
Peter Burger
Thies Puttnins-von Trotha
Geza Krebs-Wetzel
Richard Zarges
Anja Zeller
Karl Heinz Spengler
Halil Öztas
Ernst-Willi Hofmann
Manfred Ockel
Ralf Sachtleber
Ricarda Schmelzer
Heinz-Peter Becker
Erika Sickenberger
Jan Fischer
Walter Winter
Dieter Faulenbach da Costa
Gregory Knop
Thomas Jühe
Norbert Schaffner
Reinhold Schmidt
Marianne Flörsheimer
Ralf Möller
Andreas Kowol
Sven Sänger
Dirk Treber
Dr. Berthold Fuld
Walter Emmerling
Robert Nyenhuis
Thomas Schäfer

Mitglieder und Stellvertreter:

Landkreis Aschaffenburg
Landkreis Darmstadt-Dieburg
Landkreis Groß-Gerau
Main-Taunus-Kreis
Landkreis Mainz-Bingen
Landkreis Offenbach
Rheingau-Taunus-Kreis
Bischofsheim
Darmstadt
Erzhausen
Flörsheim
Frankfurt am Main
Gernsheim
Ginsheim-Gustavsburg
Griesheim
Groß-Gerau
Hanau
Hattersheim
Heusenstamm u. a.
Hochheim
Kelsterbach
Maintal
Mainz
Mörfelden-Walldorf
Mühlheim
Nauheim
Neu-Isenburg
Offenbach
Pfungstadt
Raunheim
Riedstadt
Roßdorf
Rüsselsheim am Main
Weiterstadt
Wiesbaden
AG Hessischer IHKs
Bundesvereinigung gegen Fluglärm – überörtl. Vertr.
Bundesvereinigung gegen Fluglärm – örtl. Vertr.
Condor Flugdienst GmbH
Deutsche Lufthansa AG
Fraport AG

Weitere Sitzungsteilnehmer:

Regine Barth (HMWEVL), Dr. Karsten Baumann (HMWEVL), Alexander Braun (UNH, FFR), Christoph Brunn (Öko-Institut, FFR), Dr. Michael Charalambis (UNH), Christine Dinnes (BAF), Reinhard Ebert (Rüsselsheim a. M.), Doreen Ehlert-Gensheimer (Rheinland-Pfalz), Christiane Freitag (Genius GmbH), Olaf Glitsch (DFS), Dr. Nils Kaienburg (BAF), Dr. Ralf Knöll (Hessische Staatskanzlei), Markus Lüdtkke (DFS), Reiner Lux (Bayerische Staatsregierung), Bernhard Maßberg (HMWEVL), Gunther Möller (HMUKLV), Kurt Müller (Sachverständiger, ehem. HLUG), Norbert van der Pütten (HLNUG), Sibylle Rau (DFS), Stefan Sauer (Groß-Gerau), Cara-Sophie Scherf (Öko-Institut, FFR), Dr. Martin Schröder (Seufert Rechtsanwälte), Birgit Simon (Regionalverband FrankfurtRheinMain), Katja Stadel (Hessische Staatskanzlei), Felix Stender (DFS), Florian Thommes (Frankfurt), Holger Trodt (Regierungspräsidium Darmstadt), Torsten Volkert (HMWEVL), Horst Weise (DFLD), Anja Wollert (FLK), Simone Zapke (Frankfurt), Christian Zwiener (DFS)

Entschuldigt:

Susanne Simmler	Main-Kinzig-Kreis
Andreas Rotzinger	Büttelborn
Carsten Sittmann	Trebur
Michael Hoppe	Barig e. V.

Begrüßt wurden die Mitglieder und als Neumitglieder

- **Marianne Flörsheimer**, Stadträtin von Rüsselsheim und zuständige Dezernentin für die Themen Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung, Lärmabwehr und Klimaschutz, als Hauptmitglied für die Stadt **Rüsselsheim**
- **Dr. Michael Charalambis**, Geschäftsführer der Gemeinnützige Umwelthaus GmbH, als Vertreter des **Umwelt- und Nachbarschaftshauses** (UNH)

sowie als Gäste und Referenten Frau **Chrisine Dinnes** (Bundesaufsichtsamt für Flugsicherheit), **Markus Lüdtkke** und **Felix Stender** (beide DFS), **Christiane Freitag** (Genius GmbH), **Dr. Karsten Baumann** und **Dr. Bernhard Maßberg** (beide HMWEVL), **Dr. Martin Schröder** (Seufert Rechtsanwälte), **Simone Zapke** und **Florian Thommes** (beide Frankfurt).

Vom Vorsitzenden verabschiedet wurde **Stefan Sauer**, ehemaliger Bürgermeister der Stadt Groß-Gerau, der bei der Bundestagswahl am 24. September 2017 im Wahlkreis Groß-Gerau kandidierte und als direkt gewählter Abgeordneter in den Deutschen Bundestag einzog. Herr Jühe gratulierte Herrn Sauer zur Wahl und dankte ihm für sein Engagement in den letzten vier Jahren in der Kommission. Mit Blick auf den vorliegenden Entwurf des Bundes-Koalitionsvertrages wünschte sich Herr Jühe, dass die spärlichen Festlegungen zum Fluglärmschutz auch durch Abgeordnete wie Herrn Sauer, der die Lage vor Ort genau kenne, deutlich angereichert würden.

Mit Bedauern stellte der Vorsitzende fest, dass **Andreas Völckel**, Chief of Section von der Center-Niederlassung Langen der DFS, ab 1.4.2018 in einen anderen Bereich der DFS wechseln wird. Der am heutigen Tag erkrankte Herr Völckel habe die DFS 10 Jahre in der Kommission und im FFR vertreten. Die Entwicklung der Zusammenarbeit sei eine gewesen, die man sich nur wünschen könne. Herr Völckel sei – wie viele andere auch – zunächst mit gewissen Vorbehalten bezogen auf die Kommission angetreten. Nach kurzer Zeit sei es jedoch gelungen, eine sehr vertrauensvolle, verlässliche und konstruktive Zusammenarbeit mit dem Vorstand der Kommission zu schaffen. Hierbei sei ein neues Verfahren entwickelt worden, welches seit dem praktiziert werde und maßgeblich von Herrn Völckel etabliert und mit Leben gefüllt worden sei. Alles, was seitens der DFS für die Kommission vorbereitet wird, werde sehr frühzeitig und ausführlich vorab im Vorstand vorgestellt. Hierdurch sei es in den

vergangenen Jahren überwiegend gelungen, die Themen auf nachvollziehbarer Grundlage in der Kommission zu beraten. Herr Jühe dankte Herrn Völckel für die vertrauensvolle Zusammenarbeit und wünschte dem krankheitsbedingt nicht Anwesenden viel Glück und alles Gute bei der Wahrnehmung seiner neuen Aufgabe.

Abschließend verabschiedet wurde **Torsten Volkert**, der seit 2015 als Mitarbeiter der Stabsstelle Fluglärmschutz des HMWEVL aktiv die relevanten Themen mitgestaltet und vor allem den Regionalfond und das Regionale Lastenausgleichsgesetz maßgeblich vorangebracht habe. Herr Volkert werde in Kürze das Referat wechseln und künftig für das Referat Eisenbahn und Schieneninfrastruktur tätig sein.

Die Beschlussfähigkeit wurde festgestellt. Es gab keine Änderungswünsche zur Tagesordnung.

TOP 1 Genehmigung des Protokolls der 243. Sitzung am 13.12.2017

Der Protokollentwurf der 243. Sitzung am 13.12.2017 mit Stand vom 7.2.2018 wurde von den Mitgliedern genehmigt.

TOP 1a Vorgesehene Regelungen zu Luftverkehr und Fluglärmschutz im Entwurf eines Koalitionsvertrages zwischen CDU/CSU und SPD auf Bundesebene

Der Vorsitzende führte in den am 7.2.2018 veröffentlichten Entwurf des Bundes-Koalitionsvertrages zwischen Union und SPD ein und erläuterte anhand der beigefügten Präsentation die vorgesehenen Regelungen zum Fluglärmschutz und Luftverkehr im Vergleich zu den vier Jahre zuvor getroffenen Vereinbarungen der bisherigen Großen Koalition. Dabei zeigte sich Herr Jühe sehr enttäuscht über den offensichtlichen Rückschritt der Ambitionen, den Fluglärmschutz zu verbessern. Insbesondere mit Blick auf den zwischenzeitlich vorliegenden Fluglärmbericht der Bundes-Fachbehörde (Umweltbundesamt) seien die dürtigen Vereinbarungen nicht nachvollziehbar. Hingewiesen wurde auf die hierzu versendete Pressemitteilung von ADF und BVF vom 8.2.2018: http://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/aktuell/2018-aktuelles/pm_adf_und_bvf_zum_koalitionsvertrag_von_union_und_spd_8.2.2018.pdf

TOP 2 Wahl eines nachrückenden Vorstandsmitgliedes und des stellv. Vorsitzenden

Aufgrund des Ausscheidens des bisherigen stellvertretenden Vorsitzenden, Patrick Burghardt, wurde sowohl ein nachrückendes Vorstandsmitglied als auch ein neuer (nachrückender) stellvertretender Vorsitzender gewählt.

Für die Besetzung des Vorstands der Fluglärmkommission sind seit Jahrzehnten folgende lose Kriterien maßgeblich, die sich bewährt haben:

- Abbildung der verschiedenen Betroffenheiten, d. h. der Gebiete bei den verschiedenen Betriebsrichtungen und dabei auch Berücksichtigung der größeren Städte
- Abbildung der verschiedenen maßgeblichen politischen Kräfte, um eine parteipolitische Dominanz zu verhindern, da die Kommission die Beratung unabhängig von parteipolitischen Positionen vornimmt. Alle wesentlichen Parteien sollen deshalb auch im Vorstand vertreten sein.

Der Vorstand der Fluglärmkommission schlug auf dieser Grundlage und unter Hinweis darauf, dass die Betroffenheit unter den Abflugrouten von der Startbahn West aktuell im Vorstand nicht abgebildet ist, als nachrückendes Vorstandsmitglied Ralf Möller, Bürgermeister von Weiterstadt, vor. Herr Möller sei ein erfahrenes Mitglied der Kommission, er vertrete

die Stadt Weiterstadt in der Kommission bereits seit dem Jahr 2011, zunächst als stellvertretendes Mitglied und seit 2014 als Hauptmitglied. Er habe in der Vergangenheit entscheidende Impulse für die Arbeit der Kommission gesetzt und u. a. die Wiedereinführung regelmäßiger Weiterbildungen für die FLK-Mitglieder initiiert. Darüber hinaus engagiere er sich seit Jahren als Kassenprüfer für den Fluglärmenschutzverein Rhein-Main e. V.

Als nachrückenden stellvertretenden Vorsitzenden schlug der Vorstand der Kommission den Bürgermeister von Nauheim, Jan Fischer, vor, der bereits seit 2011 Mitglied der Kommission ist und dem Vorstand seit dem Jahr 2013 angehört. Herr Fischer habe sich besonders durch seine Fachkenntnisse aktiv in die Vorstandsarbeit eingebracht und sehr bewährt.

Weitere Personalvorschläge wurden seitens der Mitglieder nicht gemacht. Die Wahlen wurden getrennt in zwei Wahlgängen durchgeführt. Die zur Wahl stehenden Kandidaten verließen dabei jeweils den Raum. Die Mitglieder stimmten Wahlen per Akklamation zu.

Jan Fischer wurde von den Mitgliedern bei zwei Enthaltungen einstimmig zum stellvertretenden Vorsitzenden der Fluglärmkommission gewählt. Als nachrückendes Vorstandsmitglied wurde Ralf Möller bei einer Enthaltung ebenfalls einstimmig gewählt.

Herr Fischer und Herr Möller bedankten sich für das Vertrauen und nahmen die Wahl an.

TOP 3 Das Maßnahmenprogramm Aktiver Schallschutz des FFR

Die Frankfurter Fluglärmkommission beriet heute das am 26.1.2018 veröffentlichte Maßnahmenprogramm Aktiver Schallschutz des Forums Flughafen und Region (FFR).

Der Vorsitzende führte in das Thema ein und beschrieb den Zusammenhang zwischen der Arbeit der Fluglärmkommission und dem Forum Flughafen und Region. Vor dem Hintergrund, dass die Fluglärmkommission kein eigenes Arbeitsorgan habe, und dies auch bisher bundesweit in gleicher Weise die Regel sei, würden die Kommissionen üblicherweise an die DFS mit der Bitte um Prüfung bestimmter Punkte herantreten. Es sei ein echter Schwachpunkt, dass die Ressourcenausbildung der Kommissionen nicht geregelt sei. Am Standort Frankfurt sei deshalb vor einigen Jahren ein Arbeitsgremium gefordert worden, das dabei hilft, die vorliegenden Ideen und Vorschläge sauber abprüfen zu können. Deshalb habe das Land Hessen eine neue Organisation aufgebaut, das Forum Flughafen und Region, das systematisch und nicht zufällig oder tagesaktuell, alle Möglichkeiten untersuchen soll, das An- und Abfliegen am Frankfurter Flughafen möglichst lärmarm zu organisieren. Das für die Prüfung der Vorschläge zuständige Gremium, das Expertengremium Aktiver Schallschutz, werde gemeinsam von André Biestmann von der DFS und Manfred Ockel, Bürgermeister von Kelsterbach und Vorstandsmitglied der FLK, geleitet. Ein großer Teil der abgeprüften Vorschläge seien von den Mitgliedern der Kommission an das FFR herangetragen worden, zuletzt im April 2015, vgl. http://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/stellungnahmen/pdf-2015/vorschlaegesammlung_flk-mitglieder_fuer_2._massnahmenpaket_aktiver_schallschutz_2.4.2015.pdf

Es handele sich hierbei um einen Katalog an Maßnahmen, welche als prüfenswert erachtet worden seien. Das Expertengremium habe sich dieser systematischen Prüfung angenommen. Im Rahmen der Veröffentlichung der Prüfergebnisse würden auch die Gründe für die Ablehnung von Maßnahmen dargestellt. Alles, was sich als umsetzbar herausgestellt habe, sei in das Ende Januar 2018 vorgelegte Maßnahmenprogramm Aktiver Schallschutz eingeflossen und im Bericht zum Maßnahmenprogramm sowie den Infoblättern zu den einzelnen Maßnahmen ausführlich dargestellt (siehe Anlage).

a) Vorstellung des Maßnahmenprogramms Aktiver Schallschutz

Christoph Brunn vom Öko-Institut, welches die wissenschaftliche Begleitung des Expertengremiums Aktiver Schallschutz übernommen hat, stellte das Maßnahmenprogramm den Mitgliedern anhand einer vorab versendeten und dem Protokoll beigefügten Präsentation vor.

Das Programm enthält 17 Vorschläge aus vier Bereichen: Den Abstand zur Lärmquelle erhöhen, die Spurtreue verbessern, Siedlungszentren umfliegen und Rahmenbedingungen sowie Anreize. Neben konkreten Einzelmaßnahmen enthält das Paket auch systematisch in die Zukunft gerichtete Initiativen, die dazu beitragen sollen, belästigenden und krank machenden Fluglärm der kommenden Generation zu ersparen.

Im Rahmen der Diskussion über das Maßnahmenprogramm Aktiver Schallschutz wurde der ursprünglich unter TOP 3c vorgesehene vorab versendete Beschlussvorschlag des Vorstands mit in die Diskussion zu TOP 3a eingebunden, so dass TOP 3c als Einzelthema entfiel und am Ende der Diskussion über die Beschlussvorlage abgestimmt wurde.

Zahlreiche Mitglieder bedankten sich grundsätzlich bei allen Beteiligten, die sich jahrelang mit den Maßnahmen auseinandergesetzt und sich viel Mühe gemacht hatten.

Auf die Frage eines Mitgliedes, warum keine maßstabsgetreuen veränderten Routenverläufe veröffentlicht worden seien, wurde erklärt, dass die Infografiken nur die Grundidee bzw. das Prinzip der Maßnahme erklären sollten. Zu allen relevant lärmverlagernden Maßnahmen, zu denen die angesprochene Routenveränderung der „Lateralen Optimierung AMTIX kurz“ gehöre, sei zunächst die Durchführung eines Konsultationsverfahrens mit detaillierten und maßstabsgetreuen Unterlagen geplant. Erst im Anschluss daran werde die FLK diese Maßnahmen beraten, selbstverständlich ebenfalls auf der Grundlage detaillierter Unterlagen.

Weiter fragte das Mitglied, warum bisher nichts zu eventuellen Anpassungen des Siedlungsbeschränkungsbereichs aufgrund der Maßnahme „Laterale Optimierung AMTIX kurz“ gesagt worden sei. Hierauf antwortete eine Vertreterin des HMWEVL, dass im letzten Sommer der Entwurf der 3. Novelle zum LEP 2000 offengelegt worden sei und sowohl die FLK als auch die Kommunen in die Öffentlichkeitsbeteiligung einbezogen worden seien. Maßnahmen des Programms, die sich auf den Siedlungsbeschränkungsbereich auswirken könnten, insbesondere die „Laterale Optimierung AMTIX kurz“, seien jedoch noch nicht fest vorgesehen oder final entschieden. Im Gegenteil, zunächst sei von FFR und FLK geplant, ein Konsultationsverfahren durchzuführen. Nur wenn die darauf folgenden Gremienempfehlungen und Entscheidungen der festsetzenden Behörde (BAF) positiv ausfallen, und erst nach einem Probetrieb, werde die finale Entscheidung für die Überführung in einen Regelbetrieb getroffen. Vor diesem Hintergrund könne der aktuelle Vorschlag noch nicht in den Siedlungsbeschränkungsbereich aufgenommen werden, sondern werde – je nach Ergebnis – bei einer Überprüfung des Siedlungsbeschränkungsbereichs in kommenden Jahren berücksichtigt.

Ein anderes Mitglied sprach sich dafür aus, zunächst keine Flugroutenänderungen vorzunehmen, wenn der LEP alle zehn Jahre geändert werde. Ein anderes Mitglied machte deutlich, dass die Intention von Flugroutenänderungen nicht die Anpassung von Siedlungsbeschränkungsbereichen sei, sondern die Entlastung von Menschen. Die Anpassung von Siedlungsbeschränkungsbereichen sei allenfalls eine Folge, die dann später in Betracht komme. Das sah auch eine Vertreterin des HMWEVL so. Aus Sicht des Landes Hessen stehe die Entlastung der Menschen im Vordergrund. Selbstverständlich wünsche man sich, dass in den entlasteten Gebieten nicht sofort wieder Besiedlung entstehe. **Einigkeit bestand darin, dass das Thema Siedlungsbeschränkung noch einmal näher zu beleuchten. Dabei soll sich die Kommission der Fragestellung widmen, wie generell damit**

umgegangen werden solle, wenn Beschränkungen durch aktiven Schallschutz wegfallen bzw. hinzukommen.

Ein Mitglied äußerte Bedenken, ob die durch die drei lärmverlagernden Maßnahmen zu erwartenden zusätzlichen Belastungen in einigen Gebieten mit dem Planfeststellungsbeschluss konform seien. In Bezug auf die Maßnahmen „Entlastung 07 Nord lang“ fragte das Mitglied, wie man genau auf die Verlagerung von 20 Heavies gekommen sei, und warum nicht beispielsweise auf eine Anzahl von 10. Weiter fragte das Mitglied, ob bei der Prüfung des Vorschlags auch berücksichtigt worden sei, dass zwar dicht besiedeltes Gebiet umflogen werde, aber zusätzliche – wenn auch geringer – Betroffene geschaffen würden. Das Mitglied stellte in den Raum, dass durch diese Maßnahme ggf. sogar mehr Betroffene geschaffen würden. Zudem habe der Landkreis Offenbach schon eine Vorbelastung auf der Flugroute 07 Ost in Richtung SULUS, die berücksichtigt werden müsse.

Hierauf wurde erwidert, dass im Planfeststellungsbeschluss keine Flugrouten festgelegt werden könnten, das sei aktuell rechtlich so vorgegeben. Im Rahmen der Forderungen nach Gesetzesänderungen auf Bundesebene habe man sich sehr intensiv mit diesem Thema auseinandergesetzt. Wenn – nach einer bisher nicht geplanten Gesetzesänderung – Flugrouten tatsächlich im Planfeststellungsbeschluss festgelegt würden, dann hätte man zwar eine hohe Planungssicherheit erreicht. Gleichzeitig hätte man sich jedoch der Möglichkeit beraubt, Verbesserungen in der Gestaltung von Flugrouten bewirken zu können und hierdurch die Anzahl der Hochbetroffenen zu reduzieren. Deshalb hätten in Diskussionen in Berlin, in Bezug auf die Frage, ob ein solcher Systemwechsel angestrebt werden solle, auch Betroffenenverbände von einem solchen starren Flugroutensystem abgeraten. Wenn man sich hingegen die Flexibilität bewahren wolle, Flugrouten zu ändern, dann gehe das nur nach nachvollziehbaren Kriterien, nach welchen der gesamte Raum in den sich ändernden Wirkungen betrachtet werden müsse.

Zu den drei lärmverlagernden Maßnahmen, zu denen Konsultationsverfahren vorgesehen seien, also „Laterale Optimierung Amtix kurz“, „Entlastung 07 Nord lang“ sowie „Segmented Approach ILS und dessen zeitlicher Ausdehnung auf 22-0 Uhr“, würden alle Grundlagen noch einmal ausführlich aufbereitet und den Beteiligten transparent gemacht, u. a., wie genau die Zahl 20 und die konkrete Flugzeuggruppe der Heavies zustande gekommen sei. Hierdurch sollen Ent- und zusätzlich Belastete nachvollziehen können, wie die Methodik war, was alles betrachtet wurde und wie sich der Vorschlag konkret begründet. Bei allen drei Maßnahmen solle zunächst ein Konsultationsverfahren durchgeführt werden und im Anschluss daran die Beratung in der Kommission. Heute würden diese drei Maßnahmen lediglich in die Beratung der Kommission eingebracht, nicht jedoch selbst beraten.

Herr Brunn ergänzte, dass die Zahl 20 eine Maximalzahl und konservative Annahme sei. Die Spanne liege zwischen 5 und 20, die konkrete Anwendung hänge immer vom jeweiligen Flugbetrieb ab.

Grundsätzlich kritisiert wurde die gesetzliche Regelung, dass der Komplex Fluglärm aufgeteilt sei in drei Rechtsverfahren: Planfeststellungsbeschluss, Lärmschutzbereich und Flugrouten-Festsetzung. Das gleiche Mitglied erklärte, dass es von den Maßnahmen des Programms nicht überzeugt sei.

Vorgeschlagen wurde, dass die Berechnungen auf der Grundlage von 701.000 Flugbewegungen und nicht auf einem Verkehrszuwachs von lediglich 13% beruhen sollten. Auf die Frage, warum auf einen Verkehrszuwachs von exakt 13% als Grundlage für die Lärmberechnungen abgestellt worden sei, erläuterte Herr Brunn, dass man nicht nur die Ist-Situation berechnen wollte, sondern in etwa den Zustand, der in 5 Jahren zu erwarten sei. Dabei habe man sich an dem letzten offiziellen Prognosegutachten zu Terminal 3 orientiert. Man hätte auch einen Zuwachs von 20% auswählen können, dann wären die Effekte noch deutlicher zu erkennen. Es sei jedoch unklar, wie lange die Anwendung z. B. des Segmented Approach betrieblich möglich sei. Mit einer Prognose, die zu weit in die Zukunft gereicht hätte, hätte man die Erwartungen an die Maßnahme ggf. überfordert oder umgekehrt ggf. nicht erfüllbare

Versprechungen gemacht. Hinzu komme, dass einige Maßnahmen des Programms in den Berechnungen gar nicht enthalten seien, und damit deren Potential noch nicht abgebildet werde, weil sie zu weit in der Zukunft liegen. Bei einer Betrachtung eines längeren Zeitraums hätte man diese aber in jedem Fall mit in die Berechnung einbeziehen müssen, ohne zu wissen, ob die Bemühungen, z. B. auf ICAO-Ebene, tatsächlich Früchte tragen würden. Damit wären diese weit in die Zukunft hinreichenden Berechnungen wiederum nicht realistisch.

Ein Mitglied beanstandete, dass auf Folie 2 der Präsentation das Nachtflugverbot von 23-5 Uhr unter dem Logo des FFR als etwas dargestellt werde, was bisher erreicht worden sei. Es handele sich hierbei jedoch nicht um einen Erfolg des FFR. Das Erste Maßnahmenpaket Aktiver Schallschutz habe nichts dazu beigetragen. Das Mitglied bat darum, dieses Missverständnis auszuräumen und den Spiegelstrich zu entfernen, oder den Urheber des Nachtflugverbots zu benennen. Herr Brunn erläuterte hierauf, dass auf der Folie die Errungenschaften des aktiven Schallschutzes am Frankfurter Flughafen ganz allgemein dargestellt werden sollten, zu denen das Nachtflugverbot zweifelsohne gehöre. Vor diesem Hintergrund seien auch die Lärmpausen aufgenommen worden, welche ebenfalls kein FFR-Projekt seien. Ein anderes Mitglied ergänzte, dass es zudem sehr schwer sei, den Urheber des Nachtflugverbots konkret zu benennen, weil diese Maßnahme sehr viele Urheber habe, angefangen von der Fraport AG, welche das Nachtflugverbot beantragt habe, über das Land, welches sich lediglich rechtlich gezwungen gesehen habe, diesen Punkt höchststrichterlich abklären zu lassen, bis zu den Kommunen, Bürgerinitiativen und der Fluglärmkommission.

Auf die Frage, auf welche Bevölkerungszahlen die Fluglärmrechnungen zurückgingen, antwortete Herr Braun vom UNH, der die Lärmrechnungen vorgenommen hat, dass Bevölkerungszahlen von 2016 verwendet worden seien.

Ein Mitglied erklärte, dass es zwar grundsätzlich aktive Maßnahmen zur Lärminderung begrüße. Es stellte jedoch fest, dass es mit dem Programm keinerlei Entlastung der Höchstbelasteten im Nahumfeld des Flughafens gebe. Darüber hinaus werde die längst überfällige Berechnung verschiedener Startverfahren weiterhin auf die lange Bank geschoben. Lärmverlagernde Maßnahmen vor allem in der Nacht könne das Mitglied nicht unterstützen. Statt Lärmverlagerung sei vielmehr ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr geboten.

Ein anderes Mitglied wies darauf hin, dass die unterschiedlichen Lärmrechnungen, die für die FLK-Bewertung relevant seien, zunächst von allen Mitgliedern nachvollzogen werden können müssten. Das gelte für den Index, die Indexgebiete und die Betroffenen ebenso, wie für detaillierte Informationen über die Lärmpegel und die Betroffenen in den jeweiligen Kommunen.

Hierauf wurde erklärt, dass von allen in die Berechnung einbezogenen Maßnahmen (Folie 31) vor allem die drei lärmverlagernden Maßnahmen Effekte bei den Lärmrechnungen gezeigt hätten (Folie 67). Über Konsultationsverfahren soll die geforderte Transparenz gerade bei diesen Maßnahmen hergestellt werden. Die Ergebnisse der Konsultationsverfahren mit allen Unterlagen und Details würden dann wiederum Grundlage für die Beratung in der Kommission sein. Vor diesem Hintergrund sei die Bitte des Mitglieds gegenstandslos, es sei denn, es gelänge nicht, im Konsultationsverfahren die erforderliche Transparenz herzustellen.

Das Mitglied vertiefte daraufhin seinen Vorschlag noch einmal und erklärte, dass auch die Herleitbarkeit des Index und die Frage, wie bestimmte Daten erhoben wurden, noch einmal dargelegt werden sollten. Hierauf wies der Vorsitzende darauf hin, dass in den vergangenen Jahren sowohl in den regulären Sitzungen der Kommission als auch in den regelmäßig stattfindenden Weiterbildungen, die die Kommission für ihre Mitglieder anbiete, und auf der Internetseite der FLK und des FFR, alle Mitglieder fortwährend über den Index informiert wurden und werden. **Mit Blick auf den kontinuierlichen Wechsel auch in der Mitglied-**

schaft mache es aber gleichwohl weiterhin Sinn, eine solche Veranstaltung auch für dieses Jahr vorzusehen. Der Vorsitzende schlug deshalb vor, auch im Jahr 2018 ebenfalls eine solche Weiterbildung durchzuführen. Dieser Vorschlag wurde von den Mitgliedern begrüßt.

Das Mitglied bat zusätzlich um Ergänzung der vorab versendeten Beschlussvorlage um einen Punkt 4: „Zur Beurteilung der Maßnahmen müssen die Mitglieder der FLK in die Lage versetzt werden den Index, die Indexgebiete und Betroffene nachzuvollziehen. Dazu gehören Informationen über Lärmpegel und Betroffene in den jeweiligen Kommunen.“ Es bestand Einigkeit, dass dieser Punkt über eine Protokollnotiz aufgegriffen werden solle.

Ein weiteres Mitglied bat um Ergänzung der Beschlussvorlage um einen weiteren Satz am Ende der Ziffer 2: „Die Kommission regt an, die im Maßnahmenprogramm enthaltenen Maßnahmen, sofern diese ggf. erforderliche Konsultationsverfahren erfolgreich durchlaufen, bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplanes zu berücksichtigen.“

Gefordert wurde seitens eines anderen Mitgliedes, dass die bisherige Aussage, dass „das Programm grundsätzlich positiv aufgenommen wird und für Maßnahmen, zu denen ein lokales Konsultationsverfahren vorgesehen ist, eine Empfehlung der FLK erst nach Vorliegen der Ergebnisse erfolgt“, so abgeändert werde, dass das Programm „mit Ausnahme der Maßnahmen, bei denen ein Konsultationsprozess noch vorgelagert ist, positiv aufgenommen wird“. Hierzu wurde darauf hingewiesen, dass der bisherige zweite Satz ausdrücklich erkläre, dass in Bezug auf die lärmverlagernden Maßnahmen die Beratung der Kommission weiterhin ergebnisoffen sei. Mit der vorgeschlagenen Änderungsformulierung erwecke man jedoch den Eindruck, als würde sich die Kommission gegen die lärmverlagernden Maßnahmen aussprechen.

Einige Mitglieder hätten sich gewünscht, dass die vorab versendete Präsentation bereits konkreter geworden wäre. Einige offene Fragen seien im mündlichen Vortrag auf der Sitzung beantwortet worden, wie die Frage, worin sich der angesetzte Verkehrszuwachs von 13% als Grundlage für die Berechnungen begründe oder welchen Hintergrund die verschiedenen Grenzwerte bei den Berechnungen haben.

Ein anderes Mitglied begrüßte, dass ADF und BVF in der gemeinsamen Pressemitteilung zum Entwurf des Koalitionsvertrages auf Bundesebene eine stärkere rechtliche Absicherung des Fluglärmschutzes eingefordert haben. Die Lärminderung komme nach der aktuellen rechtlichen Regelung immer erst nach der Sicherstellung der erforderlichen Kapazität und der flüssigen Verkehrsabwicklung. Vor diesem Hintergrund würden auch die Vorschläge des FFR immer unter den Vorbehalt der Kapazität gestellt. Das Mitglied kritisierte dieses Beurteilungskriterium und forderte, dass auch die Kapazität infrage gestellt werden müsse. Weiter erklärte das Mitglied, dass der bisherige Segmented Approach mit einem noch günstigeren Verlauf deshalb keine hohe Anwendungsquote gehabt habe, weil die erforderliche Technik für Flächennavigation nicht verpflichtend eingeführt worden sei und die Flugroute deshalb ebenfalls nur eine Auswahlmöglichkeit und keine Pflichtroute darstelle. Anstelle an diesem Punkt anzusetzen, würde im Programm nun mit GBAS auf eine andere technische Ausstattung gesetzt, bei welcher die Ausstattungsquote aktuell sogar noch geringer sei. Die vorgeschlagene Maßnahme könne deshalb erst in 40 Jahren wirksam werden. Das Mitglied plädierte dafür, lieber absehbare und durchsetzbare Maßnahmen einzuführen und hierfür die Betriebsordnung des Flughafens zu ändern.

Hierauf entgegnete ein anderes Mitglied, dass auch eine vermeintlich gering erscheinende Ausstattungsquote von aktuell 6% für hochbelastete Kommunen eine spürbare Entlastung bedeute. Das gelte erst Recht mit Blick auf die Perspektive bei einem kontinuierlichem Anstieg der Ausstattungsquote.

Darauf erwiderte das Mitglied, dass es nicht grundsätzlich gegen GBAS sei, sondern dass es sich lediglich eine zusätzliche Aufnahme dieses noch mit einer geringen Ausstattungsquote gekennzeichneten Verfahrens gewünscht hätte.

Auf die Frage, wann Kommunen von einer lärmverlagernden Maßnahme nach der vorgestellten Systematik betroffen seien und ob auch der Landkreis Mainz-Bingen darunter falle, wurde erläutert, dass nicht nur das eigentliche Indexgebiet mit einer Grenze von 53 dB(A) am Tag Berücksichtigung finde, sondern auch das sog. erweitertes Kontrollgebiet mit einer Grenze von 50 dB(A) Dauerschallpegel. Auf der Sondersitzung im vergangenen Jahr zum Thema Fluglärm-Monitoring sei auch in Bezug auf das Monitoring von ZRM und DFLD klar geworden, dass es auf der Grundlage der aktuellen vorliegenden Erkenntnissen noch sehr schwierig sei, bis 40 dB(A) belastbare Ergebnisse zu generieren. Ein anderes Mitglied forderte unter Hinweis auf die Ergebnisse der NORAH-Studie, nach denen auch bei mäßiger Fluglärmbelastung gesundheitliche Auswirkungen zu befürchten seien, dass das betrachtete Gebiet auf eine Grenze am Tag von 45 dB abgesenkt und für die Nacht gar kein Abbruchkriterium bei den Aufwachreaktionen angewendet werde. **Ein weiteres Mitglied wies noch einmal auf einen Teil des Beratungsergebnisses der Kommission zu diesem Thema auf der Sondersitzung am 16.8.2018 hin, nach welchem empfohlen wurde, die fachliche Kooperation auszubauen und bei der Weiterentwicklung des Flugspuren-Monitorings im FFR künftig einen Fachexperten des kommunalen Fluglärm-Monitorings zu beteiligen** (vgl. http://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/sitzungen/241b_sitzung_am_16.8.2017/top_4_-_flk_erstes_fazit_14.8.2017.pdf).

Ein anderes Mitglied beantragte die Änderung der Beschlussvorlage unter Punkt 2 dergestalt, dass das Maßnahmenprogramm nicht positiv aufgenommen werden solle, sondern lediglich zur Kenntnis genommen werde.

Der Vorsitzende machte hierauf noch einmal deutlich, dass die Deutsche Flugsicherung (DFS), das Umweltbundesamt (UBA) und das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) ein Positivvotum der Fluglärmkommissionen zu Lärmschutzmaßnahmen erwarten würden und eine Kenntnisnahme dem nicht gerecht werde und die Umsetzung der Maßnahmen hierdurch gefährdet sei.

Auf dieser Grundlage wurde der Beschlussvorschlag einzeln nach Ziffern abgestimmt:

- **Ziffer 1: Die Beschlussvorlage wurde bei 4 Enthaltungen einstimmig beschlossen.**
- **Ziffer 2:**
 - **Es wurde zunächst über den Änderungsantrag abgestimmt, also einer Änderung der Worte „positiv aufgenommen“ in „zur Kenntnis genommen“: Der Änderungsantrag wurde bei 10 Gegenstimmen ohne Enthaltungen mehrheitlich angenommen.**
 - **Danach wurde über den Ergänzungsantrag abgestimmt, den folgenden Satz am Ende von Ziffer 2 aufzunehmen „„Die Kommission regt an, die im Maßnahmenprogramm enthaltenen Maßnahmen, sofern diese ggf. erforderliche Konsultationsverfahren erfolgreich durchlaufen, bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplanes zu berücksichtigen.“: Der Änderungsantrag wurde bei 5 Enthaltungen einstimmig angenommen.**
 - **Abschließend wurde über die neue Gesamtziffer 2 abgestimmt: Die Beschlussvorlage wurde bei 4 Gegenstimmen und 3 Enthaltungen mehrheitlich beschlossen.**
- **Ziffer 3: Die Beschlussvorlage wurde bei 2 Enthaltungen einstimmig beschlossen.**

Der verabschiedete Beschluss der Kommission ist als Anlage dem Protokoll beigelegt.

b) Konsultationsverfahren bei lärmverlagernden Maßnahmen

Teil des Maßnahmenprogramms ist das sogenannte Konsultationsverfahren, das künftig bei allen relevanten lärmverlagernden Maßnahmen unter Beteiligung der von der Maßnahme

betroffenen Kommunen durchgeführt werden sollte. Hierzu hatte FFR und FLK bereits am 27. September 2017 beschlossen, ein solches Konsultationsverfahren gemeinsam durchzuführen: http://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/stellungnahmen/pdf-2017/top_2_-_konsultationsverfahren_bei_laermverlagernden_massnahmen_27.9.2017.pdf

Beginnen sollte das Verfahren mit den im FFR-Programm enthaltenen Vorschlägen „Laterale Optimierung Amtix kurz“, „Entlastung 07 Nord lang“ sowie beim „Segmented Approach ILS und dessen zeitlicher Ausdehnung auf 22-0 Uhr“. Beraten hat die Fluglärmkommission auf der 244. Sitzung die Details für das erste lokale Konsultationsverfahren zur „Lateralen Optimierung der Flugroute AMTIX kurz“.

Christiane Freitag von der Genius GmbH stellte anhand der beigefügten Präsentation im Unterauftrag des mit der Erarbeitung eines detaillierten Konzepts beauftragten Moderationsbüros Team Ewen, einen Vorschlag für die konkrete Ausgestaltung des Konsultationsverfahrens zur Maßnahme „Laterale Optimierung Amtix kurz“ vor.

Die Beratung der Kommission zum vorgeschlagenen Konsultationsverfahren hatte zum Ergebnis, dass es eine sehr weitreichende Kritik sowohl an den Grundsätzen, als auch am methodischen Vorgehen gibt.

Kritisiert wurde von einigen Mitgliedern, dass das Verfahren kein ergebnisoffener Prozess sei. Es werde nur erklärt, warum der Maßnahmenvorschlag gemacht wurde. Die Konsultationsgruppe erhalte aber keine eigene Entscheidungskompetenz.

Hierauf wurde klargestellt, dass es im Konsultationsverfahren nicht darum gehe, durch die Konsultationsgruppe einen bestimmten Routenverlauf feststellen zu lassen. Ziel des Konsultationsverfahrens sei vielmehr, die Datengrundlagen, die Beurteilungskriterien und die Begründung für den konkreten Vorschlag transparent und nachvollziehbar zu machen und ggf. relevante Aspekte oder Vorschläge, die bisher zu wenig oder gar nicht beleuchtet wurden, zu berücksichtigen. Klar sei, dass die Entscheidung über eine Veränderung des Routenverlaufs nicht von denjenigen getroffen werden könne, die an dem Konflikt beteiligt sind. Die Verantwortung für die Empfehlung einer Maßnahme bleibe in den hierfür vorgesehenen Gremien, welche ihr Beratungsergebnis auf der Grundlage objektiver Daten treffen. Selbstverständlich würden jedoch die Ergebnisse des Konsultationsverfahrens in der Beratung des FFR und der Kommission berücksichtigt, insbesondere die Würdigung der Arbeitsmethodik und des Zustandekommens der Arbeitsergebnisse durch die einzelnen Mitglieder der Konsultationsgruppe.

Aus Sicht einiger Mitglieder sei ein Konsultationsverfahren ohne Ergebnisoffenheit ganz abzulehnen, da es zu mehr Frustration führen und die Umsetzung der Maßnahme nur unnötig verzögern würde. Dem wurde von anderen Mitgliedern entgegen gehalten, dass man dann auf das bisherige Verfahren zurückfallen würde, nach dem die Kommission auf der Grundlage der vom FFR übermittelten Daten und Empfehlungen eine Maßnahme unmittelbar berate. Einen daraufhin gefassten Beschluss zur Umsetzung leite die Kommission dann an die zuständigen Stellen weiter. Mit dem Konsultationsverfahren gelänge es, in der Region zumindest mehr Information und Transparenz über die vorgeschlagenen Maßnahmen zu erreichen. Die Entscheidung über eine Empfehlung bleibe im gesetzlich vorgesehen Gremium, selbstverständlich sei dieses Beratungsergebnis weiterhin ergebnisoffen. Es gehe beim Konsultationsverfahren nicht darum, einen demokratischen Prozess zu beenden und durch einen undemokratischen zu ersetzen.

Verantwortlich für ein solches Konsultationsverfahren sollten nach Auffassung eines Mitglieds nicht FFR und FLK sein, sondern die für die Flugroutenfestsetzung zuständige Behörde, das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherheit (BAF). Ein anderes Mitglied forderte dass das Konsultationsverfahren zumindest mit neutraler fachkundiger Begleitung

durchgeführt werden solle und nicht mit den Mitgliedern des Expertengremiums Aktiver Schallschutz.

Ein Mitglied zweifelte die Neutralität des im Rahmen eines öffentlichen Ausschreibungsverfahrens ausgewählten Moderationsbüros an und begründete dies mit dem Sitz des Unternehmens in Darmstadt. Hierauf erklärte der Vorsitzende, dass die Frage geprüft worden sei. Keiner der am Projekt Mitwirkenden des Moderationsteams habe seinen Wohnsitz im Bereich der von der Maßnahme AMTIX kurz erwarteten Be- oder Entlastung. Das Büro sei auch nicht abhängig vom Auftraggeber, der Auftragsumfang liege im niedrigen einstelligen Prozentbereich des Gesamtumsatzes des Unternehmens. Befangenheitsgründe lägen deshalb nicht vor. Hinzu komme, dass die Leistung lediglich die Moderation eines Prozesses in einem freiwilligen Verfahren beinhalte. Die Ergebnisse der Maßnahmenempfehlungen resultierten hingegen aus der fachlichen Beurteilung.

Kontrovers wurde auch der Vorschlag diskutiert, die am Konsultationsverfahren teilnehmenden Bürger/innen nach dem Zufallsprinzip auszuwählen und Vertreter/innen von Bürgerinitiativen nicht von vornherein mit in die Konsultationsgruppe aufzunehmen, sondern im Rahmen von begleitenden Veranstaltungen für die interessierte Öffentlichkeit zu informieren und ihnen dabei Gelegenheit zu geben, Anregungen einzubringen. Infrage gestellt wurde dabei von einigen Mitgliedern, ob Bürger/innen, die sich bisher nicht mit dem Thema befasst haben, auf Augenhöhe mit den anwesenden Experten über eine derart komplexe Materie diskutieren könnten.

Hierzu wurde noch einmal daran erinnert, warum sich die Kommission gemeinsam mit dem FFR im Positionspapier von September 2017 für das Prinzip von zufällig ausgewählten Bürgern/innen ausgesprochen hatte. Wichtig für diesen Prozess sei, dass nicht immer die gleiche Gruppierung mitwirke, sondern dass in die Breite der Bevölkerung hinein die Möglichkeit gegeben werde, mitzuwirken. Selbstverständlich sei, dass alle Bürger/innen mit den Fakten und der Datenlage hinreichend vertraut gemacht würden. Dabei wunderten sich einzelne Mitglieder darüber, wie wenig Urteilsfähigkeit den Bürger/innen zugetraut werde. Auch wenn sie nicht direkt von Maßnahmen betroffen seien, könnten sie sich gleichwohl ein Bild machen und eine Meinung hierzu abgeben. Einige Mitglieder sahen echte Chancen in einem solchen Verfahren und warben dafür, sich auf dieses Pilotprojekt einzulassen. Sollte danach Verbesserungsbedarf erkennbar sein, könne dieser im nächsten Konsultationsverfahren bereits umgesetzt werden. **Einigkeit bestand darin, dass für den Fall, dass zufällig ausgewählte Bürger/innen an dem Konsultationsverfahren beteiligt werden sollten, das Prinzip für die Auswahl der Zufallsbürger/innen zumindest den Hauptbetroffenen gegenüber transparent und nachvollziehbar gemacht werden müsse und insofern beanstandungsfrei sein müsse, das es nicht manipulationsoffen sein dürfe. Das bisher vorgelegte Konzept sei insofern noch nicht konkret genug konzipiert.**

Als Kompromiss von einem Mitglied vorgeschlagen wurde, keine Zufallsbürger/innen in das Konsultationsverfahren aufzunehmen, sondern – entsprechend der Möglichkeiten nach der Hessischen Gemeindeordnung – jeweils eine Magistratskommission mit beispielsweise drei Mitgliedern pro Gemeinde zuzulassen, welcher sowohl Parlamentarier/innen als auch sachverständige Bürger/innen angehören können.

Zahlreiche Mitglieder sprachen sich dafür aus, dass alle betroffenen Kommunen am Konsultationsverfahren beteiligt werden sollten. Die Geschäftsführerin informierte darüber, dass noch am gleichen Tag eine Sitzung des Koordinierungsrates des FFR stattfinden werde, auf der auch über diese Frage entschieden werden solle. Die aktuellen Positionierungen zum Thema der Beteiligung der Kommunen reichten von einem sehr engen Rahmen (nur Hauptbetroffene Städte und Gemeinden) bis zu einem sehr weitreichendem (alle in irgendeiner Weise tangierten Städte und Gemeinden). Geklärt werden müsse in dem Zusammenhang auch, in welcher Form die so ausgewählten Bürgermeister/innen beteiligt würden, ob beispielsweise sehr gering betroffene Kommunen zwar am Verfahren beteiligt würden, aber insoweit einen Beobachterstatus erhielten.

Ein Mitglied forderte, dass jede Gemeinde das Recht haben solle, 2-3 Experten zu benennen, da kleinere Gemeinden weniger Möglichkeiten hätten als größere, sich zu äußern.

Auf die Frage, wie der Zeitplan für die übrigen beiden Konsultationsverfahren aussieht, informierte die Geschäftsführerin darüber, dass bisher angedacht sei, dass Mitte des Jahres mit dem zweiten Konsultationsverfahren begonnen werden könne, so dass die Konsultationsverfahren zeitlich zwar etwas überlappten, aber nicht absolut zeitgleich stattfinden würden. Das würde die Ressourcen der einzelnen Beteiligten überfordern.

Ein Mitglied fragte, ob im Konsultationsverfahren auch Unterlagen zu den Auswirkungen auf weiter entfernt liegende Gebiete zur Verfügung gestellt würden. Die Betroffenen in diesen Gebieten hätten sich im Planfeststellungsverfahren nicht äußern dürfen und seien deshalb jetzt umso stärker schutzbedürftig.

Auf die Frage, wer die Kosten für die Konsultationsverfahren trage und wie hoch diese pro Verfahren seien, wurde erklärt, dass formaler Auftraggeber das UNH sei. Die Verfahren würden damit aus Mitteln des Landes Hessen finanziert. Über die konkrete Höhe konnte in der Sitzung keine Aussage gemacht werden. **Herr Dr. Charalambis wurde um nachträgliche Information hierüber gebeten.**

Vor dem Hintergrund der sehr weitreichenden Kritik zahlreicher Mitglieder sowohl an den Grundsätzen als auch am methodischen Vorgehen eines Konsultationsverfahrens zur Maßnahme „Laterale Optimierung AMTIX kurz“ wurde beschlossen, eine Entscheidung über das Konsultationsverfahren erst auf der nächsten Sitzung zu treffen.

Nach Einschätzung des Vorsitzenden gehe die Hauptrichtung der Beiträge dahin, dass das vorgeschlagene Konsultationsverfahren abzulehnen und zu überarbeiten sei. Unklar sei jedoch, mit welchem Auftrag eine Anpassung des vorgeschlagenen Konzepts erfolgen solle, da die Beiträge häufig diametral auseinander gelegen hätten. Beispielsweise sei die Hauptidee des vereinbarten Konsultationsverfahrens unter dem Punkt Ergebnisoffenheit sehr deutlich infrage gestellt worden.

Einzelne Mitglieder und die Fluglärmschutzbeauftragte vertraten demgegenüber die Auffassung, dass auch nach der heutigen Diskussion an dem im September 2017 abgestimmten Konzept weiter festgehalten werde und lediglich die konkrete Ausgestaltung überarbeitet werden müsse.

Vereinbart wurde, dass die Mitglieder im Nachgang zur Sitzung Gelegenheit erhalten, noch einmal schriftlich ihre Anregungen einzureichen, um diese in eine Weiterentwicklung des Konzepts einarbeiten zu können.

Anmerkung der Geschäftsführerin: Den Mitgliedern wurde eine Stellungnahmefrist bis zum 25.2.2018 eingeräumt.

TOP 4 Beratung der Maßnahme „Laterale Optimierung der Abflugstrecke Ost 07

Ein Vertreter der DFS erläuterte anhand einer vorab versendeten und beigefügten Präsentation die Maßnahme „Laterale Optimierung der Abflugstrecke Ost 07“. Ziel der Maßnahme sei, die Spurtreue im Kurvenflug auf dieser Route zu verbessern. Vor diesem Hintergrund sei versucht worden, mit Hilfe eines RF-Legs – ähnlich der bereits vorgenommenen Verbesserung der Spurtreue auf der Südumfliegung – den bisherigen Verlauf der Flugroute so exakt wie möglich abzubilden.

Auf die Frage, ob mit der Maßnahme Gravenbruch nicht zusätzlich belastet werde, da Ausreißer in Richtung Heusenstamm beseitigt würden, erklärte der Vorsitzende, dass es hier nicht um die Verlagerung der Flugroute in den Raum hinein gehe, sondern um die Verbesserung der Spurtreue einer bestehenden Abflugroute. Die Kommission habe die DFS seinerzeit darum gebeten, die Einführung von RF-Leg-Verfahren auf allen bestehenden Flugrouten zu prüfen, um die bisherige Streubreite im Kurvenflug zu beseitigen. Da die Flugroute eine nur sehr geringe Nutzungsquote habe (Anteil von 0,4% bezogen auf alle Starts bzw. im Mittel 2-3 Abflüge pro Tag), seien relevante Lärmverlagerungen zudem nicht zu erwarten. Flugzeuge, die ein Flugziel in Richtung Süden hätten, würden in der Regel bei beiden Betriebsrichtungen über die Startbahn West geführt und nicht über diese Flugroute.

Ein Mitglied bat um Prüfung, ob der von den ICAO-Vorgaben abweichende Windfaktor für die neue Streckenführung noch weiter verringert und ob die Geschwindigkeitsbegrenzung von aktuell 220 Knoten auf 210 bis 215 Knoten reduziert werden könne, um den Radius gegenüber den aktuellen Planungen verkleinern zu können und hierdurch die leichte Nordverschiebung in Richtung Frankfurt-Sachsenhausen zu vermeiden.

Beratungsergebnis

Die Maßnahme „Laterale Optimierung der Abflugstrecke Ost 07“ wird für den Probetrieb zur Umsetzung empfohlen.

Die DFS wird gebeten zu prüfen, ob künftig der von den ICAO-Vorgaben abweichende Windfaktor unter Beibehaltung einer weitgehend deckungsgleichen Abbildung der bisherigen Streckenführung noch weiter verringert werden kann und ob die im vergangenen Jahr vereinheitlichte Geschwindigkeitsbegrenzung auf einzelnen Routen reduziert werden kann.

Anmerkung der Geschäftsführung: Die DFS hat im Nachgang zum Sitzung folgendes Ergebnis zum Prüfauftrag der Kommission zugesendet:

„Ziel der Maßnahme „Laterale Optimierung Abflugstrecke 07 Süd“ ist eine Erhöhung der Spurtreue durch die Einführung von RF-legs auf RNP-1-Basis sowie eine möglichst deckungsgleiche Abbildung des bisherigen (konventionellen) Kreisbogens. Gemäß ICAO muss der Kreisbogen tangential angefliegen werden, was bei dem vorgestellten Verfahren berücksichtigt wurde. Eine Verlagerung des initialen Anflugkurses auf die ursprüngliche Grundlinie würde eine Verschiebung des Kreisbogens in Richtung Osten bedeuten, so dass das Verfahren nicht mehr deckungsgleich abgebildet werden könnte.

Gemäß der Geschwindigkeitsharmonisierung auf Abflugstrecken (Vorstellung in der Fluglärmkommission am 21. Juni 2017), wurde die gleiche Geschwindigkeit (220 Knoten) auch für diese Route gewählt. Die Harmonisierung erfolgte seinerzeit aus Sicherheitsgründen.

TOP 5 Information über Erneuerung und temporäre Verschiebung der Taunus-VOR

Aufgrund der vorangeschrittenen Zeit wurde nur kurz auf eine vorab versendete und dem Protokoll beigefügte Präsentation der DFS über eine temporäre Verschiebung eines Funkfeuers (Taunus-VOR) hingewiesen. Die Erneuerung der VOR ist aufgrund des Ablaufs des Nutzungszyklus erforderlich. Es handelt sich damit um eine Sicherheitsmaßnahme, über welche die DFS lediglich informierte, und zu der keine Beratung der Kommission erforderlich war.

Für einen vorübergehenden Zeitraum von einem dreiviertel Jahr muss die VOR an einer anderen Stelle (ca. 600 m südwestlich) errichtet werden. In dieser Zeit kann es zu marginalen Änderungen der Flugverläufe im Norden von Wiesbaden kommen.

TOP 6 Bericht über divergierende rechtliche Positionen zur Zulässigkeit des Baus des Low-Cost-Carrier-Flugsteiges G

Der zweite große Themenblock, mit dem sich die Kommission befasste, war der geplante vorgezogene Bau des „Low-Cost-Carrier“-Flugsteiges G.

Vorgelegt wurden dabei zwei zu unterschiedlichen Ergebnissen kommende Rechtsgutachten zur Frage der Zulässigkeit und Vereinbarkeit mit dem Planfeststellungsbeschluss des aktuellen Bauantrags.

Der Münchner Rechtsanwalt, Dr. Martin Schröder, der ein Rechtsgutachten für die Initiative Zukunft Rhein-Main (ZRM) erstellt hatte (siehe Anlage), erläuterte anhand der beigefügten Präsentation seine Position ebenso wie Dr. Karsten Baumann vom Hessischen Verkehrsministerium, der ein im Auftrag des HMWEVL erstelltes Rechtsgutachten (siehe Anlage) vorstellte (vgl. hierzu auch beigefügtes Handout).

Schließlich erläuterte Simone Zapke, Leiterin der Frankfurter Bauaufsicht der Stadt Frankfurt, den aktuellen Sach- und Verfahrensstand der Bearbeitung des Bauantrags der Fraport AG. Danach sei die Stellungnahme des HMWEVL zur Vereinbarkeit mit dem Planfeststellungsbeschluss aus Sicht der Genehmigungsbehörde absolut plausibel und nachvollziehbar. Die Bauaufsicht widme sich deshalb bereits dem nächsten Prüfschritt im Rahmen des Genehmigungsverfahrens, der bautechnischen Prüfung, in dessen Rahmen weitere Institutionen einzubeziehen seien. Deshalb sei noch nicht absehbar, wann und wie die Entscheidung über den Bauantrag getroffen werde. Die Frage einer vorzeitigen Nutzungsaufnahme des diskutierten Bauabschnitts des Flugsteig G stehe derzeit jedoch nicht zur Entscheidung der Bauaufsicht. Der Bauantrag berücksichtige alle drei Bauphasen und werde auch als Gesamtantrag geprüft. Die vorzeitige Inbetriebnahme müsse demgegenüber zum gegebenen Zeitpunkt gegenüber der Bauaufsicht lediglich angezeigt werden. Die Bauaufsicht habe dann unter bestimmten Voraussetzungen die Möglichkeit, eine solche vorzeitige Inbetriebnahme zu untersagen.

Aufgrund der vorangeschrittenen Zeit konnten nicht mehr alle Mitglieder weiter an der Sitzung teilnehmen. Eine Diskussion und Beschlussfassung der vorab versendeten Beschlussvorlage war daher nicht mehr möglich.

TOP 7 Antrag der Stadt Rüsselsheim a. M., Einrichtung eines Monitorings aufgrund der Änderungen an der Südumfliegung

Der Antrag der Stadt Rüsselsheim wurde den Mitgliedern vorab zur Verfügung gestellt und ist dem Protokoll beigefügt.

Vor dem Hintergrund, dass der Beschlussantrag der bestehenden Beschlusslage der Kommission bei der Beratung der Südumfliegung vollumfänglich entspricht, bestand Einigkeit, dass dem Beschlussantrag zugestimmt wird.

TOP 8 Intersection Starts

Die Beratung des Antrags der DFS und des vorab versendeten Beschlussvorschlags wurde aus Zeitgründen auf eine der kommenden Sitzungen verschoben.

TOP 9 Schriftliche Berichte**a) Fraport AG**

Der schriftliche Bericht lag zur Sitzung vor (siehe Anlage).

b) HMWEVL/Fluglärmschutzbeauftragte

Der schriftliche Bericht lag zur Sitzung vor (siehe Anlage).

c) DFS

Der schriftliche Bericht lag zur Sitzung vor (siehe Anlage).

TOP 10 Verschiedenes

Die Mitglieder dankten der Geschäftsführerin für die Ausarbeitung der Stellungnahme der Kommission zum Entwurf der dritten Änderung des LEP 2000 (zweite Beteiligung). Da seitens des HMWEVL keine Fristverlängerung gewährt werden konnte, wurde die Stellungnahme auf der Grundlage der bisherigen Positionierung und der eingegangenen Anmerkungen der Mitglieder erstellt und am 31.1.2018 an das HMWEVL gesendet. Die Stellungnahme ist dem Protokoll beigefügt.

Der Vorsitzende dankte den Mitgliedern für Beratung und schloss die Sitzung.

Frankfurt, 23.2.2018

Anlagen

- TOP 1a - Präs. FLK, Vergleich der Regelungen zum Fluglärmschutz in Bundeskoalitionsverträgen alt und neu
- TOP 3a - Präs. FFR, Das Maßnahmenprogramm Aktiver Schallschutz
- TOP 3a - FFR, Bericht, Das Maßnahmenprogramm Aktiver Schallschutz, 26.1.2018
- TOP 3a - FFR, Infoblätter, Aktiver Schallschutz, 26.1.2018
- TOP 3c - FLK-Beschluss zum Maßnahmenprogramm Aktiver Schallschutz, 14.2.2018
- TOP 3b - Präs. Genius, Konsultationsverfahren bei lärmverlagernden Maßnahmen
- TOP 4 - Präs. DFS, Laterale Optimierung der Abflugstrecke Ost 07
- TOP 5 - Präs. DFS, Info über Erneuerung und temporäre Verschiebung der Taunus-VOR
- TOP 6a - Präs. RA Schröder, Rechtsgutachten i. A. ZRM zu Flugsteig G
- TOP 6a - Gutachten ZRM, Zulässigkeit Flugsteig G
- TOP 6b, Handout HMWEVL, Rechtsgutachten zum Pier G
- TOP 6b - Gutachten HMWEVL, Vereinbarkeit des Bauantrags der Fraport für den 2. BA Terminal 3 Flugsteig G mit PFB
- TOP 7 - Antrag Rüsselsheim, Einrichtung eines Monitorings aufgrund der Änderungen an der Südumfliegung, 3.1.2018
- TOP 9a- Schriftlicher Bericht der Fraport AG zur 244. FLK-Sitzung
- TOP 9b - Schriftlicher Bericht der DFS, Streichung von RNP-to-xLS Verfahren aus dem Luftfahrthandbuch Deutschland
- TOP 9c - Schriftlicher Bericht des HMWEVL-FSB zur 244. Sitzung
- TOP 10 - FLK-Stellungnahme zum Entwurf der dritten Änderung des LEP 2000, zweite Beteiligung, 31.1.2018
- PM zur 244. FLK-Sitzung am 14.2.2018