



---

### TOP 2

## Anforderungen an das weitere Prüfverfahren der Südumfliegung

---

1. Das Bundesverwaltungsgericht hat mit Urteil vom 10. Dezember 2015 das Urteil des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs in Kassel vom 3. September 2013 zur sog. Südumfliegung am Flughafen Frankfurt Main aufgehoben und den Rechtsstreit zur erneuten Verhandlung und Entscheidung an die Vorinstanz zurückverwiesen. Nach Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts ist die damalige Festlegung der bisherigen Südumfliegung nur dann rechtswidrig, wenn es für die Bewältigung von maximal 98 Flugbewegungen je Stunde Alternativrouten gibt, die den festgelegten Flugrouten aus Lärmschutzgründen eindeutig überlegen (sich als eindeutig vorzugswürdig aufdrängen), nicht mit Einbußen für die zur Wahrung der für den Flugverkehr unabdingbaren Sicherheitsanfordernisse verbunden sind und mit geringeren Lärmbetroffenheiten der Kläger einhergehen. (*Vorsorgliche Anmerkung: Die Angabe des Eckwertes bezieht sich auf alle An- und Abflüge der durchschnittlich verkehrsreichsten Stunde eines Tages bezogen auf alle An- und Abflugrouten*).

Damit bestätigt sich der Ansatz der Fluglärmkommission, die Empfehlung zur Festsetzung von Flugrouten über den Grad der Lärmbetroffenheit und nicht über zukunftsbezogene Kapazitätsanforderungen zu ermitteln. Das Bundesverwaltungsgericht hatte nämlich ausdrücklich klargestellt, dass dies unabhängig davon gelte, „ob die Kläger damit rechnen müssen, dem Lärm von 126 Flugbewegungen in der Stunde ausgesetzt zu werden, und diesen Lärm hinnehmen müssen. Dieses Szenario liegt so weit in der Zukunft dass es nicht gerechtfertigt ist, die Abwägungsentscheidung auf diesen Zeitpunkt zu fixieren“. Die Wahl eines kürzeren zeitlichen Horizonts als bei der Verkehrsprognose für die Planfeststellung sei zudem nicht nur gerechtfertigt, sondern auch geboten. Der Schutz vor Fluglärm sei zwar unter Umständen nur vorübergehender Natur, er ist gleichwohl abwägungserheblich, weil sich der Zeitraum bis zum denkbaren Eintritt der vollen Belastung über mehrere Jahre erstrecke.

Auf der Grundlage des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts empfiehlt die Fluglärmkommission Frankfurt folgende Berechnungen.

- Es sollte eine Gesamt-Fluglärmrechnung der Flugrouten-Varianten der sog. Südumfliegung bei maximal 98 Flugbewegungen (96 plus 2, Gesamteckwert von 6 bis 22 Uhr) vorgenommen werden. Darüber hinaus sollte eine weitere Ausbaustufe (Vorschlag: 110 Flugbewegungen) als Zwischenschritt berechnet werden. Um eine Vergleichbarkeit der ausstehenden Berechnungsergebnisse bei 98/110 Flugbewegungen pro Stunde mit den weiter bestehenden Ergebnissen bei 126 Flugbewegungen sicherzustellen, ist entsprechend der ausdrücklich höchstrichterlich nicht zu beanstandenden bisherigen Lärmabwägung die gleiche Methodik wie zuvor anzuwenden (Skalierung der Werte des DES 2020 auf den Eckwert von 98 bzw. 110 Flugbewegungen pro Stunde).
- Um die tatsächliche Abwicklung des Flugbetriebs in den Berechnungen hinreichend abbilden zu können wird ergänzend empfohlen, eine vergleichende Gesamt-Fluglärmrechnung der Flugrouten-Varianten auf der Grundlage aktueller flugbetrieblicher Daten (DES 2015) vorzunehmen. Zusätzlich zur auch bisher bereits durchgeführten Kontrolluntersuchung bei 50 dB(A) Dauerschallpegel wird das Forum Flughafen und Region gebeten zu prüfen, ob es Möglichkeiten gibt, auch unterhalb eines Dauerschallpegels von 50 dB(A), beispielweise bei 45 dB(A), bei der Beurteilung von noch nicht in Betrieb befindlichen Flugrouten unter Berücksichtigung des gesamten An- und Abflugverkehrs des Flughafens Frankfurt zu fachlich vertretbaren Berechnungen zu kommen.
- Darüber hinaus sollte eine Berechnung der vollen Kapazitätsauslastung mit 126 Flugbewegungen pro Stunde vorgenommen werden.