



Protokoll 258. Sitzung

Uhrzeit: 9:00-12:25 Uhr

Ort: Webkonferenz

Anwesend:

Mitglieder und Stellvertreter:

Jana Hempel	Landkreis Alzey-Worms
Lea Röth	Landkreis Aschaffenburg
Walter Astheimer (bis 11:25)	Landkreis Groß-Gerau
Holger Ullrich	Main-Kinzig-Kreis
Volker Franz	Main-Taunus-Kreis
Alexander Pohl	Landkreis Mainz-Bingen
Petra Hopfgarten	Landkreis Offenbach
Ralf Bachmann (ab 10:20)	Rheingau-Taunus-Kreis
Christian Sperling	Wetteraukreis
Claudia Heß	Bischofsheim
Marcus Merkel (bis 11:50)	Büttelborn
Barbara Akdeniz	Darmstadt
Klaus Süllow	Erzhausen
Dr. Bernd Blisch (bis 12:00)	Flörsheim
Rosemarie Heilig	Frankfurt am Main
Peter Burger	Gernsheim
Sandro Richter	Ginsheim-Gustavsburg
Geza Krebs-Wetzel (bis 11:25)	Griesheim
Richard Zarges	Groß-Gerau
Friedrich Faust (bis 12:15)	Groß-Zimmern
Anja Zeller (ab 9:25)	Hanau
Karl Heinz Spengler (bis 12:05)	Hattersheim
Dirk Westedt	Hochheim
Manfred Ockel (bis 12:15)	Kelsterbach
Martin Weiß	Maintal
Katrin Eder	Mainz
Thomas Winkler	Mörfelden-Walldorf
Erika Sickenberger	Mühlheim
Jan Fischer	Nauheim
Herbert Hunkel (bis 11:15)	Neu-Isenburg
Paul-Gerhard Weiß (bis 11:15)	Offenbach
Gregory Knop	Pfungstadt
Norbert Schaffner (bis 12:15)	Riedstadt
Reinhold Schmidt	Roßdorf
Marianne Flörsheimer	Rüsselsheim
Sabine Kaus-Schmidt	Trebur
Ralf Möller (bis 12:00)	Weiterstadt
Jürgen Werner	Wiesbaden
Thomas Braun	HIHK
Michael Hoppe (bis 10:15)	Barig e. V.
Joy Hensel	Bundesvereinigung gegen Fluglärm – überörtl. Vertr.
Dr. Berthold Fuld	Bundesvereinigung gegen Fluglärm – örtl. Vertr.

Walter Emmerling
 Jörg Pikolin
 Thomas Schäfer

Condor Flugdienst GmbH
 Deutsche Lufthansa AG
 Fraport AG

Weitere Sitzungsteilnehmer:

Regine Barth (HMWEVW), Tanja Bauer (Bayerische Staatsregierung), Dr. Karsten Baumann (BAF), Katrin Brand (LK Aschaffenburg), Alexander Braun (UNH, FFR), Benedikt Breitenbach (HMWEVW), Christoph Brunn (Öko-Institut, FFR), Dr. Michael Charalambis (UNH, FFR), Michael Feyrer (Rheinland-Pfalz), Olaf Glitsch (DFS), Daniel Klein (DFS), Dr. Matthias Lochmann (HLNUG), Sibylle Rau (DFS), Barbara Reinhardt (RP Darmstadt), Wolfgang Ruths (BAF), Tilmann Schöllnhammer (HMUKLV); Katja Stadel (Hess. Staatskanzlei), Holger Trodt (RP Darmstadt), Horst Weise (DFLD), Joachim Wempe (Regionalverband FrankfurtRheinMain), Anja Wollert (FLK), Christian Zwiener (DFS)

Entschuldigt:

Doris Hofmann
 Halil Öztas
 Thomas Jühe

Landkreis Darmstadt-Dieburg
 Heusenstamm u. a.
 Raunheim

TOP 1 Begrüßung und Organisatorisches

Die stellvertretende Vorsitzende eröffnete die Sitzung der Fluglärmkommission und informierte darüber, dass der Vorsitzende wegen einer dringenden ärztlichen Untersuchung leider nicht an der Sitzung teilnehmen könne.

Die Sitzung wurde wieder in Form einer Webkonferenz durchgeführt. Vorab wurden technische Hinweise für einen reibungslosen Ablauf der digitalen Sitzung erläutert.

Begrüßt wurden neben den Mitgliedern der neue Direktor des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung, Herr **Dr. Karsten Baumann**, der seine neue Stelle zum 1.11.2020 angetreten hatte. Die stellvertretende Vorsitzende wünschte Herrn Dr. Baumann insbesondere im Bereich des Lärmschutzes viel Glück für die Ausübung der neuen Tätigkeit. Herr Dr. Baumann dankte für die freundlichen Worte für die Wiedereinführung in anderer Funktion in diesen Kreis und für die Verabschiedung auf der letzten Sitzung. Er habe sich sehr über die Worte der Kommission, insbesondere die Betonung der gemeinsamen Zusammenarbeit in den ganzen Jahren in verschiedenen Funktionen gefreut. Es gebe zu Recht hohe Erwartungen an das Amt und auch an seine Person, denen wolle er sehr gerne versuchen, gerecht zu werden. Das BAF habe die Kommission immer als Partner begriffen, als Beratungsgremium im besten Sinne. Das gelte selbstverständlich weiterhin. Das BAF sei durch Herrn Ruths und Frau Kastlan gut und ständig auf den Sitzungen der Fluglärmkommission vertreten. Das sei nicht selbstverständlich und aufgrund der bundesweiten Zuständigkeit des BAF sei es auch schwierig, dies flächendeckend abzubilden, zeige jedoch, wie wichtig die Frankfurter Kommission für die Aufgaben dieser Behörde sei. Die Tatsache, dass Frankfurt so eine große Bedeutung für das BAF habe, spiegele auch die fruchtbringende Beratungstätigkeit wider. In diesem Sinne wünschte Herr Dr. Baumann eine weiter so gute Zusammenarbeit.

Verabschiedet wurde Frau **Katrin Brand**, die seit 2012 als stellvertretendes Mitglied den Landkreis Aschaffenburg in der Kommission vertreten hatte. Frau Brand leitete 8 Jahre lang die Umwelta Abteilung des Landkreises und übernahm zum 1.10. die Leitung der Abteilung Kommunales & Verkehr des Landkreises, verbunden mit einem Zuständigkeitswechsel auch beim Thema Fluglärmschutz. Frau Brand dankte für die gute und konstruktive Zusammenarbeit und wünschte weiterhin gutes Arbeiten.

Im Anschluss daran wurde die Nachfolgerin von Frau Brand als neues stellvertretendes Mitglied für den Landkreis Aschaffenburg, Frau **Lea Röth**, herzlich begrüßt.

Die Beschlussfähigkeit wurde festgestellt. Da eine Referentin nur zu Beginn an der Sitzung teilnehmen konnte, wurde TOP 5 vor TOP 3 gezogen. Darüber hinaus gab es keine Änderungswünsche zur Tagesordnung.

TOP 2 Genehmigung des Protokolls der 257. Sitzung am 23.9.2020

Zum vorab versendeten Protokoll mit Stand 17.11.2020 trug die Geschäftsführerin noch einen Änderungswunsch vor. Das Protokoll wurde auf dieser Grundlage so genehmigt.

Ein Vertreter des BAF kündigte einen Vorschlag zur verbesserten Kommunikation der Veröffentlichung von Entscheidungen des BAF an, der unter TOP 9 Verschiedenes aufgegriffen werden soll.

TOP 5 Probetrieb zur optimierten Nutzung des Start- und Landebahnsystems

Die Mitglieder wurden zum Sachstand des Probebetriebs zur optimierten Nutzung des Start- und Landebahnsystems informiert, der für den Zeitraum Februar und März 2020 am Flughafen Frankfurt vorgesehen war und über diesen auf der 253. Sitzung am 4.12.2019 beraten wurde (vgl. https://www.flk-frankfurt.de/seite/de/flk/1590/-/253_Sitzung_am_4122019.html).

a) Betriebliche Ergebnisse

Eine Vertreterin der DFS stellte anhand einer vorab versendeten Präsentation (vgl. Anlage) die betrieblichen Ergebnisse des Probebetriebs vor.

Zunächst wurde noch einmal die Idee des Probebetriebs dargestellt (Folie 2), der nur die Betriebsrichtung 25 betraf. Vor der Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest im Jahr 2011 sei ein Pistensystem betrieben worden, in welchem das Parallelbahnsystem (Center- und Südbahn) zum Starten und Landen und die Startbahn 18-West entsprechend ihrer Zulassung nur für Starts genutzt worden sei. Nach der Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest im Jahr 2011 sei diese für Landungen genutzt worden, die Startbahn 18-West für Starts und das Parallelbahnsystem nicht mehr wie zuvor beide Bahnen jeweils für Starts und Landungen, sondern bahnspezifisch die Centerbahn für Starts und die Südbahn für Landungen.

Bei der optimierten Nutzung des Start- und Landebahnsystems sei die Idee verfolgt worden, das von der Zulassung und Auslegung her für Starts und Landungen vorgesehene Parallelbahnsystem wieder entsprechend seiner Zulassung jeweils sowohl als Start- als auch als Landebahnen zu nutzen, da andernfalls die Hälfte der möglichen Kapazität verschenkt werde. Die Startbahn 18-West und die Landebahn Nordwest sollten dabei entsprechend der heutigen Verkehrsanteile weiter als Start- bzw. als Landebahn weitergenutzt werden. Lediglich die Landungen, die bisher auf die Südbahn gingen, sollten im Probebetrieb aufgeteilt werden auf die Süd- und Centerbahn. Im Abflugbereich sollten alle Abflüge vom Parallelbahnsystem über die Südumfliegung geführt werden, selbstverständlich blieben die Abflüge von der Startbahn 18-West bestehen. Der Anteil der Nordwest-Abflugstrecken sollte im Probebetrieb auf ein absolutes Minimum für Sonderfälle reduziert werden.

Näher dargestellt wurden diese Ausführungen auf Folie 3. Danach würden die Landungen bisher auf die Südbahn in einem Abstand von 6 NM durchgeführt, damit auf der Centerbahn ein Start vorgenommen werden könne, der dann über die Südumfliegung geführt werde. Diese 6-NM-Regelung basiere auf der Tabuzone, die in hellgrau eingetragen sei. Die Tabuzone umfasse aktuell 4 NM. Wenn in dieser Zone ein Anflug statfinde, dürfe auf der Centerpiste kein

Abflug stattfinden. Durch den hierdurch verursachten Staffelungsabstand von 6 NM werde die Kapazität faktisch auf 20 Anflüge beschränkt.

Mit dem Probetrieb sollte die 6-NM-Lücke für einen Abflug genutzt werden. Um dabei sicherzugehen, dass die Abstände auch reichten, sei die Anflugstaffelung auf jeder der beiden Bahnen auf 8 NM erhöht worden. Dabei sollten die beiden Bahnen jeweils abwechselnd für eine Landung genutzt werden. Die hierdurch zur Verfügung stehende 8-NM-Lücke sollte jeweils für einen Abflug genutzt werden. Durch dieses geänderte System könne die Kapazität rein rechnerisch um 20 Flugbewegungen erhöht werden.

Der Probetrieb habe vom 3.2.-17.2.2020 an 12 Tagen stattgefunden. Er hätte theoretisch bei Betriebsrichtung 25 unter guten Wetterbedingungen und vollumfänglichen infrastrukturellen und technischen Voraussetzungen täglich von 6:30-22:00 Uhr durchgeführt werden können. Zur Durchführung des Probetriebs seien sowohl bei Fraport als auch bei der DFS intensive Briefings durchgeführt worden, weil die Rollverfahren durch den Probetrieb deutliche Änderungen erfahren hatten. Insofern seien umfangreiche Absprachen zwischen der Vorfeldkontrolle bzw. Anflugkontrolle und dem Tower notwendig gewesen.

Im Rahmen des Probetriebs sollten folgende Fragestellungen geklärt werden (Folie 4):

- Funktioniert das Zusammenspiel zwischen Tower, Anflugkontrolle und Vorfeldkontrolle gut und kann die Koordination reibungsfrei erfolgen?
Ergebnis des Probetriebs sei gewesen, dass die Zusammenarbeit gut funktioniert habe, im Besonderen zwischen Tower und Anflugkontrolle. Im Rahmen der Abwicklung der Bodendienste, der Zusammenarbeit zwischen Tower und Vorfeldkontrolle, sei es beim Abrollen zeitweise zu Reibungspunkten gekommen, die im Rahmen des Probetriebs schnell beseitigt worden seien.
- Ergeben sich in der Realität Notwendigkeiten zu Veränderungen beim Personaleinsatz, Arbeitsabläufen, Absprachen oder der technischen Infrastruktur?
Im Rahmen des Probetriebs sei festgestellt worden, dass im Tower Anpassungen der Technik in Zusammenarbeit mit der Vorfeldkontrolle erforderlich wären. Zudem müssten die Arbeitsabläufe in geringem Umfang neu gestaltet werden. Diese Ergebnisse seien konkret festgehalten worden, wären aber für eine Umsetzung kein Hinderungsgrund, weil keine Änderungen enthalten seien, die betrieblich oder technisch nicht möglich wären.
- Wäre das Konzept für eine Anwendung nach Inbetriebnahme von T3 geeignet?
Das Konzept sei nicht dafür geeignet, im aktuellen Flugbetrieb durchgeführt zu werden, da das Konzept davon lebe, dass auch aus dem Süden kommende Abflüge über die Südbahn geführt werden könnten. Damit eine Gleichverteilung der Starts auf Center- und Südbahn überhaupt vorliegen könne, müsse das T3 bereits in Betrieb genommen sein. So könnten Lücken bei den Anflügen für Starts aus dem Süden genutzt werden. Wenn im Süden allerdings keine Flugzeuge stünden, wie das mit dem aktuellen Flugbetrieb der Fall sei, müssten diese Lücken verschenkt werden. Daher sei das Konzept nicht geeignet, um im aktuellen Flugbetrieb durchgeführt zu werden.
Um eine Aussage darüber treffen zu können, ob das Konzept auch bei Flugbewegungen von 126 Flügen pro Stunde funktionieren könne, sei festgestellt worden, dass die Bedingungen im aktuellen Betrieb nicht optimal gewesen seien, da es nur sehr wenig Abflüge im Süden gebe. Dadurch hätten viele Abflüge aus dem Norden in den Süden geführt werden müssen. Damit sei eine künstliche Zufuhr von Abflügen aus dem Süden kreierte worden, die am Boden einen erhöhten Rollaufwand bedeutet hätten. Dieser Rollaufwand habe dazu geführt, dass teilweise Verspätungen entstanden seien. Daher sei der Probetrieb zwischenzeitlich abgebrochen worden, da festgestellt worden sei, dass die Verzögerungen durch das Rollen die Verkehrsabwicklung beeinflussten. Ziel

solle jedoch sein, dass beim Probetrieb die sichere, geordnete und flüssige Verkehrsabwicklung nicht beeinflusst werde.

- Welche Lärmauswirkungen entstehen im Probetrieb
Hierzu verwies die Vertreterin der DFS auf den nachfolgenden Vortrag der Fluglärm-schutzbeauftragten zum Lärmmonitoring.

Als Fazit aus dem Probetrieb stellte die Vertreterin der DFS fest (vgl. Folie 5), dass das Betriebskonzept der optimierten Nutzung des Start- und Landebahnsystems ohne zwingend notwendige Anpassungen der heutigen Rahmenbedingungen nicht weiterzuverfolgen sei, da eine sinnvolle Anwendbarkeit nicht gegeben wäre.

Für die Weiterverfolgung des neuen Konzepts wären vielmehr folgende Anpassungen zwin-gend notwendig:

- die unabhängige Südumfliegung,
- eine ausgewogene Verkehrsverteilung der Starts auf die Pisten des Parallelbahnsys-tems, um das dargestellte Problem des Rollens verhindern zu können,
- die Vermeidung von Transferprozessen, d. h. das Kreuzen von Pisten, da andernfalls die Komplexität am Boden erhöht werde.

Die Anpassungen von Arbeitsverfahren, Technik etc. wären nach Änderung der vorgenannten Rahmenbedingungen aus Sicht der Vertreterin der DFS relativ einfach und problemlos durch-zuführen.

Im Anschluss daran bewertete die Vertreterin der DFS die zwingend notwendigen Anpas-sungsbedarfe (Folie 6). Die Anpassung der Rahmenvorgabe für eine unabhängige Südumflie-gung wäre aus Sicht der DFS realisierbar. Die Verfahren für eine unabhängige Südumfliegung seien DFS-seitig bereits konstruiert. Schwieriger sei die Umsetzung der anderen beiden Rah-menvorgaben. Die ausgewogene Verteilung von Starts auf die Pisten ergebe sich nach den aktuellen Planungsvorgaben nicht aus den Planungsflugplänen, die für das Terminal 3 und eine Inbetriebnahme mit 126 Flugbewegungen pro Stunde in der Prognose abgebildet seien. Hierdurch habe man momentan nicht die erforderliche Gleichverteilung aus den Prognoseflug-plänen. Nur wenn eine solche Gleichverteilung gegeben wäre, wäre das neue Konzept sinnvoll anwendbar. Dieser Punkt sei mithin weiterhin zu analysieren, falls das Konzept weiterverfolgt werden solle.

b) Lärmmonitoring-Ergebnisse

Die Fluglärm-schutzbeauftragte ergänzte anhand einer vorab versendeten Präsentation (vgl. Anlage) die Monitoring-Ergebnisse zum Probetrieb.

Das Monitoring beschreibe den Versuch, den Probetrieb durch ein Fluglärmmonitoring zu begleiten. Das Wort Versuch deute schon an, dass aufgrund der konkreten Umstände nicht alles von dem habe umgesetzt werden können, was in der 253. FLK-Sitzung angekündigt wor-den sei (vgl. Folie 2). Geplant gewesen seien begleitende Lärm-messungen, hierzu habe es auch einen Prozess insbesondere mit der Stadt Offenbach zu einem möglichen Standort, der geeignet für die Messungen sei, gegeben. Vorgesehen gewesen sei, dass für die Zeitbereiche, in denen der Probetrieb durchgeführt werde, auch entsprechende Messungen vorgenom-men würden und die Fluglärmkommission über diese Ergebnisse informiert werde.

Die Hauptunterschiede (vgl. Folie 3) bei dem angewendeten neuen Betriebskonzept in Bezug auf die Lärmauswirkungen sei, dass dadurch, dass eine Art Reißverschlussverfahren zwi-schen Center- und Südbahn angewendet werden sollte, auch Landungen auf die Centerbahn erfolgten. Im bisherigen Betriebskonzept seien demgegenüber nur morgens zwischen 5-6 Uhr

im Rahmen des Lärmpausenkonzepts Landungen auf der Centerbahn vorgesehen. Dieser Hauptunterschied wirke sich vor allem in Offenbach aus und Sorge dort für eine andere Lärmverteilung. In Neu-Isenburg führe das geänderte Betriebskonzept zu einer Entlastung. Bei den Abflügen nähere sich das Konzept den Annahmen im Planfeststellungsbeschluss und auch des Lärmschutzbereichs an, indem so gut wie keine Nordwest-Abflüge stattfinden und für Abflüge vom Parallelbahnsystem fast ausschließlich die Südumfliegung genutzt werden sollte.

Die Fluglärmschutzbeauftragte erinnerte an die Planungen der DFS zum Probetrieb im Hinblick auf den Anwendungszeitraum und die Anwendungshäufigkeit (Folie 4). Angedacht gewesen sei ein Anwendungszeitraum von 20 Tagen in einem Zeitraum von etwa zwei Monaten (3.2.-25.3.2020). Klar gewesen sei, dass das Konzept nicht durchgängig, nur am Tag und vor allem nur unter günstigen Wetterbedingungen angewendet würde.

Zu den betrieblichen Annahmen der DFS zum Probetrieb habe gehört (vgl. Folie 5), dass

- die Verkehrsanteile der Anflüge auf der Landebahn Nordwest ungefähr gleich bleiben sollten, d.h. keine Verlagerung auf die Süd- oder Centerbahn und auch kein Anstieg der Verkehrsanteile auf der Landebahn Nordwest. Im Gegenteil, der Verkehrsanteil auf der Landebahn Nordwest sollte möglicherweise leicht sinken.
- die Verkehrsanteile der Anflüge auf die Center- und Südbahn unter Nutzung des Reißverschlussverfahrens ungefähr gleich verteilt sein sollten.
- bei den Abflügen vom Parallelbahnsystem fast ausschließlich die Südumfliegung genutzt werden sollte.
- es keine Nordwestabflüge mehr geben sollte, außer in Einzelfällen, wenn dies z. B. wetterbedingt nicht anders gehen würde.

Auf Folie 6 dargestellt ist eine Übersicht, in welchen Zeiten der Probetrieb tatsächlich in der Praxis stattgefunden hat. Erkennbar sei, dass es insgesamt weniger Tage gewesen seien, als vorab angedacht, d. h. 15 Tage anstelle von 20 Tagen. In Bezug auf das Lärmmonitoring hätten 3 Tage davon aus verschiedenen Gründen nicht gewertet werden können, wie dem Vorliegen von Ostbetrieb, aber auch weil der Februar sehr stürmisch gewesen sei, u. a. mit einem Orkan („Sabine“), aber auch anderen sehr windigen Tagen, so dass Messungen nicht hätten ausgewertet werden können. Für das Lärmmonitoring seien danach insgesamt 121 Stunden ausgewertet worden (vgl. Folie 7). Windbedingte Ausfallzeiten seien in die Lärmauswertungen nicht eingegangen.

Die tatsächliche Verteilung der Landungen auf die drei Landebahnen im Probetrieb ist auf Folie 8 dargestellt. Die Entwicklung dieser Anteile im Vergleich zu den Annahmen der DFS und dem bisherigen Normalbetrieb im Februar 2019 ist Folie 9 zu entnehmen. Erkennbar sei, dass die tatsächliche Umsetzung der Bahnverteilung bei den Landungen im Probetrieb sehr gut mit den Planungen übereingestimmt habe.

Die tatsächliche Verteilung der Abflüge auf die Abflugrouten im Probetrieb ist auf Folie 10 dargestellt. Zu entnehmen sei hier bereits, dass der Anteil der Nordwestabflüge bis auf einen Tag immer unter 1% gelegen habe. Im Vergleich zu Februar 2019 sei erkennbar, dass der Anteil der Nordwestabflüge von 6,5% auf 0,3% gesunken sei. Die Nordwestabflüge seien mithin praktisch nicht mehr vorhanden gewesen. Die wenigen Male, an denen noch Nordwestabflüge stattgefunden hätten, seien in der Regel wetterbedingt gewesen. Festgestellt werden könne daher, dass das Konzept des Probetriebs auch auf der Abflugseite sehr gut in der Realität habe umgesetzt werden können.

Auf Folie 12 und 13 seien beispielhafte Flugspuren des Probetriebes dargestellt. Erkennbar sei auf der Anflugseite, dass beide Parallelbahnen mit Anflügen belegt seien, was im bisherigen Normalbetrieb nicht der Fall sei. Zudem gebe es keine Nordwestabflüge. Bei den wenigen

Flugspuren, die insoweit erkennbar seien, handele es sich um Durchstartmanöver (Fehlflugverfahren).

Auf Folie 14 ist das Monitoring-Konzept, verbunden mit den erwarteten Lärmänderungen an den vorhandenen Messstellen, wie es auf der 253. Sitzung vorgestellt wurde, dargestellt. Danach seien auf der Anflugseite im Bereich der Anfluggrundlinie der Landebahn Nordwest geringe oder keine Änderungen, im Bereich der Centerbahn höhere Pegel und im Bereich der Südbahn niedrigere Pegel erwartet worden. In der tatsächlichen Umsetzung des Probebetriebs seien diese Annahmen durch entsprechende Messungen überprüft worden. Aufgrund des sehr stürmischen Wetters hätten nicht alle Messwerte in die Auswertung einfließen können. Durch den starken Wind entstünden zusätzliche Störgeräusche an den Mikrofonen, so dass die Frage, bei welchen Geräuschen es sich tatsächlich um Fluglärm und bei welchen um andere Geräusche handele, nicht mehr unterschieden werden könne. Hinzu sei gekommen, dass sich fast alle MitarbeiterInnen von Fraport seit vielen Monaten Pandemie-bedingt in Kurzarbeit befänden. Die üblicherweise umfassende Aufarbeitung und Unterstützung durch Fraport könne vor diesem Hintergrund momentan nicht in der Weise erfolgen, wie das bisher der Falle gewesen sei. Deshalb lägen auch nicht von allen Messstationen Einzelauswertungen vor. Zusammenfassend stellte die Fluglärmschutzbeauftragte fest, dass es weniger Messwerte gebe, als erwartet, weil der Anwendungszeitraum des Probebetriebs kürzer gewesen sei als geplant; die vorhandenen Messwerte aufgrund der Wetterbedingungen teilweise nicht auswertbar gewesen seien und die Auswertungskapazitäten bei Fraport momentan Pandemie-bedingt reduziert seien (vgl. Folie 15-16).

Aufgrund dieser Rahmenbedingungen seien zwar keine belastbaren Aussagen im Detail möglich. Allerdings seien exemplarisch zwei mobile Messstationen (UNH und Fraport) unter der Anfluggrundlinie der Center- und der Südbahn in Offenbach ausgewertet worden, um eine ungefähre Größenordnung der erwartbaren Lärmänderungen abschätzen zu können (Folie 17). Auf die festen Messstationen habe insoweit nicht zurückgegriffen werden können, weil diese immer zwischen den Bahnen stünden. Die Messungen hätten im Ergebnis ergeben (vgl. Folie 18), dass der Lärmunterschied an den beiden mobilen Messstationen unterhalb des Center- und Südbahnanflugs in Offenbach bei Leq 2 dB(A) liege, wenn Flugzeuge im genannten Ausmaß nicht mehr auf der Südbahn, sondern auf der Centerbahn landen würden. Dieser deutliche und wahrnehmbare Unterschied sei auch so erwartbar gewesen.

Als Fazit und Ausblick zum Probebetrieb stellte die Fluglärmschutzbeauftragte fest (vgl. Folie 19):

- Anhand der Auswertung von Flugspuren ist erkennbar, dass das Betriebskonzept, wenn es Anwendung fand, in großer Übereinstimmung stand mit den vorigen Annahmen zu Bahnverteilung bei Anflügen bzw. Aufteilung auf Abflugstrecken.
- Die Anwendungszeiten des Konzepts waren jedoch insgesamt seltener als im Vorfeld anvisiert.
- Die valide Auswertung von Lärmessdaten war aufgrund der geringeren Anwendungszeiträume und erschwerender Wetterbedingungen nicht wie angedacht möglich.
- Da aufgrund der von der DFS/Fraport durchgeführten betrieblichen Bewertung das Konzept in der erprobten Struktur nicht in Anwendung kommen wird und wegen der geringen erwartbaren Aussagekraft, wurde von einer gesonderten Auswertung aller vorgesehenen Messstationen aktuell abgesehen.

Ein Mitglied dankte den Referentinnen für die Auswertungen und schloss sich der Zusammenfassung und dem Ausblick der Fluglärmschutzbeauftragten an. Das Mitglied gehe mit Blick auf die zwingend notwendigen Änderungen der Rahmenbedingungen und der Tatsache, dass die Kapazitätsprobleme, die so momentan nicht bestünden, ebenfalls davon aus, dass das Konzept aktuell nicht weiter verfolgt werde. Das Mitglied bestätigte die Erwartungen zu den Lärmauswirkungen im betroffenen Bereich unterhalb der drei Anfluggrundlinien. Problematisch sei, dass im Planfeststellungsverfahren gegenüber den immer wieder vorgetragenen

Bedenken stets unterstrichen worden sei, dass es weiterhin „nur“ zwei Anfluggrundlinien über dem Stadtgebiet von Offenbach geben werde, die der Nordwest-Landebahn und der Südbahn. Die Centerbahn sollte nicht mehr für Landungen genutzt werden. Wenn sie jetzt doch genutzt würde, gäbe es drei Anfluggrundlinien über der Stadt. Die Wohngebiete zwischen der Nordwest-Landebahn und der Centerbahn würden dann von zwei Seiten sehr intensiv beschallt. Das habe bisher noch nicht ausgewertet werden können. Aufgrund der Unabhängigkeit der Nutzung der Landebahn Nordwest und des Parallelbahnsystems sei zudem ein gleichzeitiger Anflug möglich. Im Planfeststellungsbeschluss sei es ausdrücklich dargestellt worden, dass es zum Lärmschutzkonzept gehöre, die Centerbahn nicht mehr anzufliegen, gewissermaßen als geringfügige Kompensation für das, was an deutlicher Verkehrszunahme durch den Bau der Landebahn Nordwest hinzukomme.

Ein anderes Mitglied kritisierte, dass das Lärmmonitoring keine Auswirkungen auf die Abflüge auf der Südumfliegung beinhalte. Grundsätzlich erinnerte das Mitglied an seinen Hinweis, dass es nicht genüge, den Lärm lediglich punktuell an einzelnen Messstandpunkten zu messen. Erforderlich sei vielmehr, den Lärm in der Fläche auch zu berechnen. Eine solche Berechnung zu Veränderungen durch das geänderte Betriebskonzept vermisse das Mitglied. Zur Ankündigung der DFS, dass das Konzept erst wieder diskussionswürdig werde, wenn T3 in Betrieb genommen werde, berichtete das Mitglied, dass der Flughafenchef kürzlich öffentlich geäußert habe, dass er insoweit von den Jahren 2025-2026 ausgehe. Es bestehe damit zwar keine unmittelbare Dringlichkeit. Es müsse jedoch im Hinterkopf behalten werden, dass insoweit Lärmberechnungen sowie ggf. eine Neufestsetzung der Lärmschutzbereiche notwendig seien. Ziel des geänderten Betriebskonzeptes sei eine Kapazitätssteigerung. Wenn gerade in den Tagesrandstunden zwischen 6-7 Uhr sowie zwischen 20-22 Uhr die Kapazität gesteigert würde, wäre zu prüfen, ob es nicht kapazitiv möglich wäre, die Nachtflüge in den Tag zu verlagern. Die Nachtflüge, insbesondere die Flüge zwischen 5-6 Uhr, seien nach wie vor eine große Belastung für die Betroffenen. Ganz aktuell sei vor wenigen Tagen eine Studie von Forschenden der Uni-Basel veröffentlicht worden, nach der statistisch signifikant für 3% der beobachteten Herz-Kreislauf-Sterbefälle nächtlicher Fluglärm die Ursache gewesen sei (vgl. <https://www.unibas.ch/de/Aktuell/News/Uni-Research/Fluglaerm-in-der-Nacht-kann-zum-Herz-Kreislauf-Tod-fuehren.html>).

Die Fluglärmschutzbeauftragte verwies noch einmal auf ihre Ausführungen, dass und warum es nicht möglich gewesen sei, alle Lärmmessstationen auszuwerten. Ursprünglich seien auch Auswertungen der Lärmmessdaten auf der Abflugseite geplant gewesen. Momentan habe Fraport allerdings nicht die Kapazitäten für solche Auswertungen. Es sei auch nicht so, dass die Nutzung der Südumfliegung so viel höher gewesen sei, als dass es ganz andere Lärmmessdaten gegeben hätte, als in anderen Monaten mit einer größeren Flugbewegungszahl. Angesichts dessen, dass es sich nicht um ein Konzept handle, das unmittelbar in den nächsten Jahren in die Anwendung gebracht werde, empfahl die Fluglärmschutzbeauftragte den Mitgliedern der Kommission, die wenigen Kapazitäten, die Fraport aktuell noch für Auswertungen zur Verfügung stünden, nicht an dieser Stelle in Anspruch zu nehmen. Die Einzelauswertungen müssten alle händisch vorgenommen werden. Das sei zum einen ein großer Aufwand. Zum anderen erwarte die Fluglärmschutzbeauftragte nicht, dass die Ergebnisse solcher Auswertungen überraschen würden. Das Konzept sei auf der Abflugroute gut umgesetzt worden, so wie es vorgesehen gewesen sei. Sollte es dazu kommen, dass es in der Zukunft doch noch einmal darum ginge, das Konzept umzusetzen, dann seien selbstverständlich noch Lärmberechnungen und eine ganze Reihe weiterer Untersuchungen vorab erforderlich und würden auch vorgenommen werden. Für den kurzen Probetrieb solle der Aufwand jedoch in den aktuellen Zeiten überschaubar gehalten werden.

Die Vertreterin der DFS erklärte, dass der Probetrieb dazu gedient habe, eine betriebliche Machbarkeitsstudie durchzuführen, d. h. ob das Konzept überhaupt betrieblich arbeitbar wäre. Die DFS müsse sich vorbereiten auf eine Nutzung des Bahnsystems im Hinblick auf 126 Flugbewegungen pro Stunde. Die DFS sei dazu verpflichtet, sich Gedanken darüber zu

machen, wie sie das Bahnsystem dann nutzen wolle. Mit diesen Überlegungen müsse die DFS frühzeitig beginnen, um alle Maßnahmen mit hinreichendem zeitlichem Vorlauf ergreifen zu können, sollte an dem bestehenden Konzept etwas geändert werden müssen. Aus Sicht der Vertreterin der DFS mache es momentan keinen Sinn, Berechnungen vorzunehmen. Der vorliegende Prognoseflugplan des Planfeststellungsbeschlusses spiegele für 126 Flugbewegungen pro Stunde eine Verteilung der Abflüge und entsprechende Terminal-Nutzung wieder, die eine sinnvolle Anwendung des Konzeptes in Frage stellen würde. Dieser Prognoseflugplan könne den Berechnungen dieses Konzeptes mithin nicht zugrunde gelegt werden. Auch der heutige Flugplan würde als Grundlage für eine Berechnung keinen Sinn machen, weil das Konzept mit der heutigen Verkehrsverteilung ohne T3 und damit der Nichtnutzung des Südreiches ohnehin nicht zur Anwendung kommen würde. Für etwaige Berechnungen müsse mithin zunächst klargestellt werden, welche Luftfahrzeuge tatsächlich an welchen Terminals zukünftig stationiert würden und wie ein aus heutiger Sicht realistischer Prognoseflugplan aussehe. Erst auf der Grundlage eines solchen weiterentwickelten Konzeptes könnten Berechnungen sinnvoll vorgenommen werden. Aktuell gebe es demgegenüber noch zu viele ungewisse Rahmenbedingungen für das Konzept, so dass eine Berechnung verschenkte Zeit wäre.

Das Mitglied fragte, ob das UNH bei der Auswertung von Lärmmessstationen unterstützend tätig werden könne, wenn die Fraport wegen der Corona-bedingten Kurzarbeit einen Kapazitätsmangel habe.

Ein anderes Mitglied forderte, dass, bevor das Konzept in die Umsetzung gehe, die Lärmrechnungen auch für die Abflüge und insbesondere die Südumfliegung vorzunehmen, zumal der Klageweg gegen die Festsetzung der Südumfliegung immer noch nicht abgeschlossen sei. Die Fluglärmschutzbeauftragte bestätigte ausdrücklich, dass für den Fall, dass auf absehbare Zeit über das Konzept noch einmal beraten werde, die Lärmauswirkungen auf der Abflug- und auf der Anflugseite noch einmal genau vorab geprüft würden, selbstverständlich inklusive der Südumfliegung.

Vorstandsseitig wurde zusammengefasst, dass für den Fall, dass das Konzept wieder zum Tragen kommen sollte, die Fluglärmkommission im Vorfeld entsprechend zu informieren sei und dabei selbstverständlich auch die zu erwartenden Lärmauswirkungen im An- und im Abflugbereich inklusive der Südumfliegung zu untersuchen seien. Das auf der heutigen Sitzung erstmalig angekündigte Konzept der DFS für eine unabhängige Südumfliegung müsse in diesem Zusammenhang ebenfalls beraten werden, auch insofern seien Lärmberechnungen zwingend erforderlich.

TOP 3 Änderung der Geschäftsordnung

Zwischen dem Vorstand der Kommission und dem HMWEVW wurde ein Entwurf für die Änderung der Geschäftsordnung erarbeitet. Der Vorschlag wurde vorab an die Mitglieder versendet (vgl. [Anlage](#)).

Aufgrund der durch die Corona-Krise veränderten Tagungsbedingungen ist eine Anpassung der Geschäftsordnung erforderlich geworden, u. a. die Klarstellung zur Durchführung von Webkonferenzen. Dies wurde zum Anlass genommen, die bereits 10 Jahre alte Geschäftsordnung in Gänze zu überarbeiten.

Die Geschäftsführerin stellte die geänderte Geschäftsordnung vor und begründete im Einzelnen, aus welchen Gründen auf der letzten Sitzung geäußerte Änderungswünsche aufgenommen wurden bzw. manchen Ergänzungswünschen nicht gefolgt wurde.

Der Ergänzungsvorschlag, neben Webkonferenzen auch Hybridveranstaltungen als Möglichkeit aufzunehmen, sei aufgegriffen und in § 4 Abs. 1 ergänzt worden. Als

Hybridveranstaltungen würden Sitzungen verstanden werden, an denen die Mitglieder sowohl in Präsenz als auch online teilnehmen könnten.

Der zweite Änderungswunsch betraf ebenfalls § 4 Abs. 1. Vom Vorstand vorgeschlagen war, die Anzahl der Mitglieder, die einen Antrag auf Einberufung einer Sitzung stellen könnten, von drei auf fünf zu erhöhen. Hintergrund sei, dass sich seit Schaffung dieser Passage die Anzahl der Mitglieder in etwa verdoppelt habe. Vor diesem Hintergrund sei es sachgerecht, auch die Anzahl der Mitglieder für einen solchen Antrag zu erhöhen. Die Geschäftsführerin unterstrich, dass es sich hier nicht um einen sehr praxisrelevanten Fall handele, da ein solcher Antrag mindestens in den letzten elfeinhalb Jahren nicht vorgekommen sei. Auf der letzten FLK-Sitzung sei gleichwohl der Antrag von einem Mitglied gestellt worden, die Anzahl der erforderlichen Mitglieder bei drei zu belassen.

Ein weiterer Punkt betreffe die Frage, ob die Protokolle der Fluglärmkommission, bezogen auf die Äußerungen der Mitglieder, in anonymisierter Form angefertigt werden sollten oder nicht. Zu diesem Punkt habe der Vorstand einen Änderungsvorschlag in § 6 Abs. 1 unterbreitet, einzelne Mitglieder hatten sich auf der letzten Sitzung dagegen ausgesprochen. Die Anonymisierung der Protokolle habe zwar bisher nicht in der Geschäftsordnung gestanden. Allerdings habe die Fluglärmkommission auf Antrag eines Mitglieds schon häufig darüber abgestimmt, allein im Jahr 2019 dreimal (245. Sitzung, 249. Sitzung und Sondersitzung am 7.5.2019). Das Abstimmungsergebnis der Kommission sei jeweils eindeutig und mit ganz überwiegender Mehrheit der Mitglieder für eine anonymisierte Erstellung der Protokolle ausgefallen. Um nicht in kurzen Abständen immer wieder über die Frage abzustimmen, werde vorgeschlagen, den Punkt direkt in die Geschäftsordnung mit aufzunehmen.

Die Geschäftsführerin stellte noch einmal dar, aus welchen Gründen sich die große Mehrheit der Mitglieder bisher für eine Anonymisierung ausgesprochen hatte. Einerseits solle ein politisches Schaulaufen vermieden werden. Ohne Anonymisierung drohe eine konstruktive Beratung zum Erliegen zu kommen, weil sich dann jedes Mitglied nachträglich rechtfertigen müsse, wenn die eigene Entsendestelle nicht im Protokoll auftauche. Das führe dazu, dass die Mitglieder eher versucht seien, sich durch Hinweis auf die hohe Fluglärmbelastung ausdrücklich im Protokoll wiederzufinden, und zwar unabhängig davon, ob die Region bereits durch andere Mitglieder benannt wurde. Darüber hinaus sei es auch deshalb sinnvoll, Angelegenheiten des Fluglärmschutzes ohne politischen Druck zu beraten, weil in der Vergangenheit immer wieder Maßnahmen, die insgesamt für die Region im Hinblick auf eine deutliche Reduzierung der Betroffenen von großem Vorteil gewesen sind, beraten worden seien. Die Vertreter von Gebietskörperschaften in der Kommission hätten sich bisher entweder für die Maßnahme ausgesprochen oder sich enthalten, solange dies für die eigene Kommune vertretbar und im Gesamtinteresse für die Region gewesen sei. Die Öffentlichkeit der Beratung der Fluglärmkommission würde dies verhindern.

Schließlich sei von einigen Mitgliedern beantragt worden, im Falle von Webkonferenzen oder Hybridsitzungen die Teilnahme der StellvertreterInnen und ggf. ReferentInnen neben den Hauptmitgliedern als passive TeilnehmerInnen ohne Rederecht zuzulassen. Der Vorstand empfehle keine Aufnahme des Änderungswunsches in die Geschäftsordnung aus folgenden Gründen. Zum einen sollen die politischen Verantwortlichkeiten nicht verwischt werden. Darüber hinaus würden auch noch zwei organisatorische Gründe dagegen sprechen. Die Erfahrungen mit der Durchführung von Webkonferenzen in den letzten Monaten zeigten, dass die Stabilität der technischen Systeme mit Zunahme der TeilnehmerInnenzahl sinke und eine ordnungsgemäße Durchführung der Sitzungen und damit der Beratung der Fluglärmkommission schlechter gewährleistet werden könne. Darüber hinaus könne die Geschäftsführerin bei einer Verdoppelung oder Verdreifachung der bisher schon etwa 65 TeilnehmerInnen nicht mehr überblicken, ob eine Beschlussfähigkeit vorliege.

Zur Mindestzahl an Mitgliedern für den Antrag auf Einberufung einer Sitzung nach § 4 Abs. 1 wies ein Mitglied darauf hin, dass nach dem Vorschlag des Vorstands gleichzeitig die Regelung entfallen solle, dass auch stellvertretende Mitglieder eine Sitzung beantragen könnten. Deshalb sei es gerechtfertigt, diesen Wegfall auszugleichen, indem man es bei den drei Mitgliedern belasse. Wenn das Thema darüber hinaus nicht so praxisrelevant sei, könne es auch bei drei Mitgliedern bleiben. Wenn es bei drei belassen würde, müsste auch § 5 Abs. 3 analog angepasst werden. Zur Anonymität der Protokolle erklärte das Mitglied, dass es sich bei einem Hinweis auf die Entsendestelle im Protokoll nicht um politisches Schaulaufen handele. Die Mitglieder seien politische Menschen und gewohnt, die eigenen Ansichten und das eigene Abstimmungsverhalten erklären zu können, unabhängig davon, wem gegenüber. Die Mitglieder seien dazu ohnehin gegenüber ihrer Entsendestelle verpflichtet.

Ein anderes Mitglied ging auf die passive Teilnahme von StellvertreterInnen ein. Das Mitglied schlug eine Abstimmung dieser Frage vor. Es trage erheblich zur Effektivität der Arbeit der Fluglärmkommission bei, wenn die StellvertreterInnen passiv teilnehmen und die Sitzungen verfolgen könnten und damit auch besser im Bilde seien, wenn sie die Interessen der Entsendestelle vertreten müssten. Gerade bei Webkonferenzen und Hybridsitzungen störe die Teilnahme nicht weiter, wenn sich die TeilnehmerInnenzahl verdoppele. GoToMeeting habe eine Standardkapazität von 150 TeilnehmerInnen, so dass das System auch stabil mit so einer Anzahl an TeilnehmerInnen betrieben werden könne. Aus Sicht des Mitglieds spreche mithin nichts gegen die passive Teilnahme der StellvertreterInnen.

Das Mitglied ging darüber hinaus auf einen neuen Punkt ein, und zwar sei nach § 10 Abs. 1 vorgesehen, dass Auslandsreisen der Geschäftsführerin der vorherigen Zustimmung der Genehmigungsbehörde bedürften. Das Mitglied beantragte insoweit die Ausdehnung des Zustimmungserfordernisses auf innerdeutschen Flugreisen, da von Frankfurt aus innerdeutsche Flugreisen nicht erforderlich seien. Dem widersprach ein Mitglied unter Hinweis auf ggf. höhere Reisekosten bei Inanspruchnahme einer dann teilweise erforderlichen Hotelübernachtung.

Die Geschäftsführerin unterstrich, dass der Ergänzungsvorschlag zwar nicht schade, allerdings sei er ebenfalls nicht praxisrelevant. In den letzten elfeinhalb Jahren, also im gesamten Zeitraum der Tätigkeit der Geschäftsführerin habe es keine einzige Flugreise der Geschäftsführerin gegeben. Es liege mithin keine Regelungsbedürftigkeit vor. Einige Mitglieder sprachen sich in Anlehnung an entsprechende kommunale Regelungen für eine Aufnahme der Passage in die Geschäftsordnung aus, andere fanden, die Satzung würde damit überfrachtet. Einigkeit bestand, über die Aufnahme des Themas gesondert abzustimmen.

Zum Thema Anonymität der Protokolle wurde vorstandsseitig ausgeführt, dass die Debatte schon sehr oft geführt worden sei. Der Vorstand habe entsprechend der bisherigen eindeutigen Beschlusslage in der Kommission den vorliegenden Vorschlag unterbreitet. Auch wenn entsprechend Haltung zu zeigen und nichts zu verbergen sei, sei die Frankfurter Fluglärmkommission gleichwohl ein Arbeitsgremium. Allen Mitgliedern sei bekannt, dass sich insbesondere vor Wahlen gelegentlich eine besondere Dynamik im Hinblick auf die Rechtfertigung der Gremientätigkeit ergebe. Vor diesem Grund sei es die Haltung des Vorstands gewesen, die Protokolle wie bisher in anonymisierter Form weiterzuführen und diesen Punkt auch in die Geschäftsordnung aufzunehmen. Zum Antragsrecht auf Einberufung einer Sitzung von fünf Personen statt drei Personen wurde vorstandsseitig darauf hingewiesen, dass die Kommission in den letzten Jahren erheblich gewachsen sei. Wenn die vorgeschlagene Regelung mit etlichen Parteilösungen verglichen würde, sei die Anzahl von fünf Mitgliedern im Verhältnis zur Anzahl der Mitglieder immer noch relativ wenig. Darüber hinaus würden seitens des Vorstands Themenwünsche der Mitglieder in der Regel auch auf den Tagesordnungen der kommenden Sitzungen aufgegriffen. Auf das Argument der wegfallenden und bisher ebenfalls antragsberechtigten StellvertreterInnen wurde erklärt, dass damit natürlich keine Doppel-Antragstellung pro Entsendestelle gemeint gewesen sei. Das Wegfallen der Antragsberechtigung für die StellvertreterInnen sei insoweit nur eine Klarstellung und keine Änderung in der Sache. Zur Frage

der ergänzenden passiven Teilnahme von StellvertreterInnen wurde noch einmal die Erhaltung der Funktionalität unterstrichen, da die technischen Systeme bisher noch nicht so stabil seien. Durch eine Überfrachtung mit immer mehr TeilnehmerInnen würde zudem die Leitung der Sitzung nochmals deutlich erschwert. Daher solle es bei der Begrenzung auf eine Person pro Entsendestelle bleiben.

Einigkeit bestand unter Mitgliedern, dass zunächst über den gemeinsamen Entwurf von Vorstand und HMWEVW einer geänderten Geschäftsordnung in Gänze abgestimmt wird und im Anschluss daran über den Antrag, in § 10 Abs. 1 innerdeutsche Flugreisen ergänzend als zustimmungsbedürftig aufzunehmen.

Abstimmungsergebnis:

Der gemeinsame Vorschlag von Vorstand und HMWEV für eine Änderung der Geschäftsordnung wurde bei zwei Gegenstimmen und drei Enthaltungen mit ganz überwiegender Mehrheit von den Mitgliedern beschlossen. Der Antrag auf Aufnahme der Zustimmungsbedürftigkeit innerdeutscher Flugreisen wurde bei acht Ja-Stimmen und zehn Enthaltungen mehrheitlich von den Mitgliedern der Kommission abgelehnt.

TOP 4 Betriebskonzept Rollierendes Pistensystem und aktuelle Lage des Flughafens

Ein Vertreter der Fraport AG informierte anhand einer vorab versendeten Präsentation (vgl. Anlage) wie bereits auf den vergangenen beiden Sitzungen über die aktuelle Lage des Flughafens, insbesondere über das zum 15.10.2020 geänderte Pisten-Nutzungskonzept und die Lärmbeschwerdesituation nach Wieder-Inbetriebnahme der Startbahn 18-West.

Zur aktuellen Lage stellte der Vertreter der Fraport AG dar (vgl. Folie 4), dass es momentan kein Land auf der Welt gebe, zu dem es keine Reisewarnung bzw. keine Quarantäneregelung bei Einreise gebe. Fast alle Länder seien in Rot gekennzeichnet, das bedeute, dass man in diese Länder zwar reisen dürfe, allerdings werde gewarnt, und wenn man zurückkehre, müsse man in Quarantäne und die Bürger dieser Staaten dürften zudem nicht nach Europa einreisen. In Orange gekennzeichnet seien Länder, die flächendeckend mit einer Reisewarnung belegt seien. Ganz wenige Länder seien gelb gekennzeichnet, d. h. mit einer regionalen Reisewarnung belegt.

Die auf Folie 5 dargestellten Verkehrszahlen zeigten den Vergleich zum Vorjahr bezogen auf den Monat Oktober und auf den Zeitraum Januar bis Oktober. Erkennbar sei, dass der Trend durch die seit Oktober wieder greifenden Verschärfungen wieder stark abnehmend verlaufe. Dieser Trend sei auch im Monat November erkennbar. Und auch für den Monat Dezember würden ähnliche Entwicklungen erwartet. Betroffen seien naturgemäß nicht nur Deutschland oder Frankfurt, sondern wie üblich alle europäischen zentralen Flughäfen. Bei der Verkehrsentwicklung sei insoweit keine Entspannung erkennbar.

Die Veränderung der durchschnittlichen Passagier- und Verkehrsbewegungen gegenüber dem Vorjahr sei auf Folie 6 dargestellt. Bei den Passagieren liege man derzeit bei täglich 150.000 Passagieren unterhalb des Vorjahresniveaus. Auch wenn es erwartbar sei, dass die Passagierzahlen im November in der Regel rückläufig seien, verschärfe sich aktuell dieser Trend noch einmal. Bei der Entwicklung der Flugbewegungen sei es ähnlich. Auch hier gebe es ab November traditionell ein deutliches Zurückgehen. Bei den Flugbewegungen sei der Rückgang insgesamt nicht ganz so hoch wie bei den Passagierzahlen. Das liege daran, dass es im Frachtbereich eine ganz gute Entwicklung gebe, weil die Fluggesellschaften versuchen würden, den Mangel an Bellyfracht über den Einsatz von Vollfrachtern zu kompensieren. Das gelinge zwar nur teilweise, aber zumindest führe es dazu, dass der Rückgang nicht ganz so massiv ausfalle wie bei den Passagierzahlen.

In der Konsequenz bedeute dies, dass das Start- und Landebahnsystem nicht voll ausgelastet sei und daher anders genutzt werde (vgl. Folie 8). Die Landebahn Nordwest sei wie dargestellt am 8.7.2020 wieder in Betrieb genommen worden. Die Startbahn 18-West am 15.10.2020 formal ebenso, allerdings sei die Umsetzung faktisch erst zwei Tage später erfolgt, da die Startbahn aufgrund einer erhöhten Rückenwindkomponente zunächst nicht habe genutzt werden können. Darüber hinaus sei die Südbahn im April 2020 wegen einer Sanierung außer Betrieb gewesen. Die Fraport habe gestern entschieden und per Pressemitteilung veröffentlicht (vgl. <https://www.fraport.com/de/newsroom/pressemitteilungen/2020/q4-2020/flughafen-frankfurt--voruebergehende-ausserbetriebnahme-der-land.html>), dass die Landebahn Nordwest ab 14.12.2020 wieder außer Betrieb genommen werden solle, weil die Fluggesellschaften durch den dargestellten Rückgang der Flugbewegungszahlen den Platz im größeren Umfang als Parkpositionen benötigten. Wie lange die Landebahn Nordwest nicht in Betrieb sein werde, sei noch nicht definiert.

Für den Fall, dass sowohl die Landebahn Nordwest als auch die Startbahn 18-West wieder in Betrieb seien, gebe es zwei Betriebskonzepte, die der Vertreter der Fraport AG vorstellte (vgl. Folien 9-12).

Zum einen das rollierende System zwischen der Landebahn Nordwest und der Startbahn 18-West. Dieses Pisten-Nutzungskonzept sei seit 15.10.2020 zum Einsatz gekommen (gleichzeitig mit der Wieder-Inbetriebnahme der Startbahn West). Danach werde, solange die Kapazität noch reduziert sei, ein 3-Bahnensystem praktiziert. Immer in Betrieb seien dabei die Parallelbahnen (Center- und Südbahn), im Wechsel würden die Startbahn 18-West und die Landebahn Nordwest genutzt, je nachdem, ob es gerade einen Abflug- oder einen Anflug-Peak gebe. Grundsätzlich sei die Landebahn Nordwest eher morgens bis mittags in Betrieb, zwischen 12-13 Uhr erfolge meistens der Wechsel auf die Startbahn West, abends werde ggf. wieder zurück gewechselt je nach betrieblicher Situation. Hierbei gebe es engmaschige Absprachen zwischen den Betriebsverantwortlichen der Fraport und der DFS, um dem Bedarf gerecht zu werden.

Im Winterbetrieb, wenn Enteisungen und Schneeräumungen notwendig seien, werde demgegenüber die Startbahn 18-West den ganzen Tag offen gehalten und die Landebahn Nordwest geschlossen. Hintergrund sei, dass es an der Startbahn 18-West zwei Enteisungsstationen gebe für die Enteisung kurz vor dem Start. Der Winterdienst sei hierbei so eingerichtet, dass die bestehenden Bahnen ständig geräumt werden könnten. Die Landebahn Nordwest würde nur im Bedarfsfall nachts geräumt und nicht tagsüber.

Zur Lärmbeschwerdesituation führte der Vertreter der Fraport AG aus, dass sich mit Wieder-Inbetriebnahme der Startbahn 18-West ein ähnliches Bild wie zuvor bei der Landebahn Nordwest zeige. Auf Folie 14 sei zunächst ein Überblick über die letzten Monate bis September 2020 dargestellt. Erkennbar sei, dass in der Sommerzeit die Zahl der Beschwerden und der Beschwerdeführer wieder zugenommen habe. Das liege auch an dem wieder etwas angestiegenen Verkehr im Sommer im Vergleich zu den Vormonaten. Auf Folie 15 sei die Beschwerdesituation zwei Wochen vor und nach Wieder-Inbetriebnahme der Startbahn 18-West dargestellt. Auch die Anzahl der Starts von der Startbahn 18-West in diesem Zeitraum sei mit eingezeichnet. Erkennbar sei, dass es zwar eine leichte Zunahme der Anzahl der Beschwerden gegeben habe, allerdings keinen außergewöhnlich hohen Anstieg. Insbesondere der südliche Bereich sei dabei auch nicht auffällig.

Angemerkt wurde am Rand, dass sich das Datenerfassungssystem des Jahres 2020, in das die sechs verkehrsreichsten Monate eingingen, voraussichtlich aus den Monaten Januar bis März und August bis Oktober zusammensetzen werde, normalerweise sei es der Block Mai bis Oktober.

Ein Mitglied fragte im Hinblick darauf, dass ein Teil des Flugbewegungsrückgangs mit einer Zunahme an Frachtflügen kompensiert worden sei, ob diese nicht grundsätzlich lauter seien. Der Vertreter der Fraport antwortete hierauf, dass man das so pauschal nicht sagen könne. Die Fracht werde in etwa zur Hälfte in Passagierflugzeugen und im Übrigen in Vollfrachtern transportiert. Die hierfür genutzten Passagierflugzeuge seien interkontinental fliegende Großraumflugzeuge, also der A380, die B747-400, die B747-800 oder auch die B777 u. a. Es seien mithin ohnehin schon die lauten Flugzeuge, welche die Hauptlast des Frachtverkehrs tragen würden. Auch bei den jetzt eingesetzten Vollfrachter-Maschinen sei es so, dass unterschiedlichste Flugzeugtypen eingesetzt würden, angefangen bei der B777 als das neueste Flugzeug, das beispielsweise bei der Lufthansa immer mehr im Zulauf sei, über die B747 u. a. Die Gesamtzahl der Flugbewegungen, und dabei auch der Großraumflugzeuge, sei zudem so deutlich rückgängig, dass diese Verschiebung überhaupt nicht auffalle.

Weiter wurde seitens eines Mitglieds nachgefragt, wie der Winterbetrieb unter ausschließlicher Nutzung der Startbahn 18-West funktioniere. Im November 2020 habe es etwa 2.000 Flugbewegungen auf der Startbahn 18-West gegeben. Das Mitglied fragte konkret, an wie viel Tagen erfahrungsgemäß von einer zwingenden Nutzung der Startbahn 18-West auszugehen sei. Der Vertreter der Fraport AG berichtete, dass es in diesem Winter noch keinen vollen Tag mit Winterbetrieb gegeben habe, gerade gestern sei der erste Tag mit Schneefall gewesen. Unabhängig davon werde ab 14.12. die Landebahn Nordwest ohnehin außer Betrieb genommen, da der Platz als Parkposition für Flugzeuge benötigt werde, ab diesem Zeitpunkt werde die Startbahn 18-West den ganzen Tag in Betrieb sein. Der Vertreter der Fraport AG wies jedoch noch einmal auf Folie 6 und die Darstellung der aktuellen Flugbewegungszahlen hin, wonach diese 60%-70% niedriger liegen würden als im Vorjahreszeitraum, also in etwa bei einer Größenordnung von täglich 400 Flugbewegungen, Starts und Landungen zusammen und auf allen Start- und Landebahnen. Das sei trotz Schließung einer Piste deutlich weniger Flugverkehr auf der Startbahn 18-West, als an einem normalen Betriebstag, und damit auch weniger Fluglärm.

TOP 6 Sachstand Efficient Flight Profile Concept (EFP)

Ein Vertreter der DFS stellte anhand einer vorab versendeten Präsentation (vgl. Anlage) den Sachstand zum sog. Efficient Flight Profile Concept (EFP) vor.

Zum Hintergrund (Folie 2) verwies der Vertreter der DFS auf eine Pressemitteilung der DFS vom 23.9.2020 (vgl. https://www.dfs.de/dfs_homepage/de/Presse/Pressemitteilungen/2020/23.09.2020.-%20Effizientere%20Anflugverfahren%20reduzieren%20CO2-Aussto%C3%9F/), auf deren Grundlage einige Mitglieder um nähere Erläuterung in der Kommission gebeten hatten. Die DFS und die Lufthansa hätten auf der 256. und 257. Sitzung bereits darauf hingewiesen, dass momentan mit Direct-Routings gearbeitet werde. Das sei letztendlich der Hintergrund für das EFP genannte Verfahren und die vorgenannte Pressemitteilung gewesen.

Das Verfahren sei unter dem Eindruck des drastischen Verkehrsrückgangs in Zusammenarbeit zwischen Lufthansa und DFS im Mai 2020 eingeführt worden. Das Hauptaugenmerk habe auf dem wirtschaftlich verbesserten Sinkprofil aus dem Reiseflug in Richtung des jeweiligen Flughafens gelegen. Zu Beginn seien insoweit die Flughäfen Frankfurt und München in den Blick genommen worden. Im späteren Verlauf sei z. B. auch der Flughafen Köln-Bonn hinzugekommen. Das Verfahren bedeute, dass der Luftfahrzeugführer seinen Sinkflug so plane, wie es für ihn aus wirtschaftlichen und ökonomischen Gründen am sinnvollsten erscheine und er nicht in das „Flugsicherungskorsett“, welches zur Kapazitätserbringung erforderlich sei, eingebunden werde. Vielmehr manage der Pilot seinen Descent und frage ihn bei der DFS entsprechend an. Die DFS versuche, der pilotenseitigen Anfrage bestmöglich nachzukommen. Dieses Verfahren bedinge einerseits eine direkte Streckenführung zum Einflugpunkt, in diesem Fall die sog. Frankfurt-TMA, und andererseits ein optimiertes Sinkflugprofil, welches der

Flugzeugführer selbstständig festlege. Hintergrund seien vor allem die Reduzierung des Treibstoffverbrauchs und von Emissionen. Die Auswertungen, die im Nachgang stattgefunden hätten, zeigten eine deutlich höhere Nutzung des kontinuierlichen Sinkflugprofils, nicht nur im letzten Bereich, sondern beginnend ab Reiseflughöhe.

Die auf Folie 3 dargestellte Graphik sei auch Bestandteil der veröffentlichten Pressemitteilung gewesen (vgl. https://www.dfs.de/dfs_homepage/de/Presse/Pressemitteilungen/Vertikale%20Optimierung%20durch%20Efficient%20Flight%20Profile%20EFP%20Konzept.pptx). Gelb dargestellt sei das Höhenprofil, welches unter normalen Bedingungen geflogen werde. Erkennbar sei ein Sinkflug, der mehrfach von Levelflugsegmenten unterbrochen werde. Das sei dadurch bedingt, dass bestimmte Sektoren über- oder unterflogen werden müssten, weil diese kapazitativen schon so ausgelastet seien, dass sie bestimmte Anflugströme nicht mehr aufnehmen könnten. Levelflugsegmente kämen weltweit zum Einsatz, beispielsweise im Osten der USA, wo längere Strecken entsprechend geflogen werden müssten, um den sehr dichten Flugverkehr zu entzerren. Die mit dem neuen Verfahren erhoffte Verbesserung des Flugprofils sei in Blau dargestellt. Das Profil sehe einen deutlich späteren Sinkflug vor. Beim Übergang vom oberen in den unteren Luftraum, also beim Wechsel der Zuständigkeit, würden die Flugzeuge in der Regel auf eine bestimmte Höhe genommen und dann von den Sektorlotsen des unteren Luftraums von dort aus heruntergenommen. Dieser Vorgang bedinge in der Regel einen Anteil an Levelflugsegment. Das theoretisch optimale Sinkflugprofil sei in grau eingezeichnet, also ein vollständiger kontinuierlicher Sinkflug von der Reiseflughöhe bis zum Erfliegen des ILS bzw. des jeweiligen Anfluges in 4.000 Fuß.

Diese theoretischen Erwägungen seien in der Praxis durch eine Auswertung der tatsächlichen Vertikalprofile überprüft worden (vgl. Folie 4). Die Auswertung der Lufthansa zeige Flüge aus dem Bereich Italien kommend und beziehe sich auf den Zeitraum Mai/Juni 2020 in Gelb im Vergleich zu August 2019 in Schwarz dargestellt. Erkennbar sei, dass die Vertikalprofile aus dem Jahr 2019 noch sehr lange Levelflugsegmente beinhalteten. Die gelben Profile seien unter Anwendung des Efficient Flight Profile entstanden. Auch wenn noch eine gewisse Streuung erkennbar sei, gehe die Tendenz deutlich in Richtung eines kontinuierlichen Sinkfluges. Das erste bzw. das letzte Levelflugsegment finde erst im Bereich des Anfluges, also im Erfliegen des ILS-Localizers oder beim Übergang in den Frankfurter Approach-Luftraum statt. Sehr gut erkennbar sei auch, dass sich das angenommene Vertikalprofil (blaue Linie auf Folie 3) in der Praxis noch einmal deutlich in Richtung eines kontinuierlichen Sinkflugprofils (graue Linie auf Folie 3) verschoben habe. In der Realität werde das Verfahren mithin noch besser geflogen, als zuvor erwartet. Hierdurch gebe es sowohl einen großen Benefit in Bezug auf die Reduzierung des Treibstoffverbrauchs und der Emissionen, als auch hinsichtlich des Fluglärms.

Der Vertreter der Lufthansa unterstützte die Ausführungen der DFS und ergänzte aus betrieblicher Sicht. Verfolgt worden seien zwei Ansätze. Zum einen der Ansatz der lateralen Optimierung. Dabei gehe es um direktere Flüge, die bereits weit entfernt im bzw. teilweise auch außerhalb des Hoheitsgebietes der DFS beginnen würden. Hierzu werde auch mit angrenzenden Flugsicherungen koordiniert, beispielsweise für Flüge nach Prag, Padua oder Skandinavien. Ziel sei es, so direkt wie möglich zu fliegen, teilweise mit Direktverbindungen von bis zu 600 NM, also fast 1.000 km. Das habe einen signifikanten Effekt auf den Treibstoffverbrauch und die CO₂-Reduzierung. Der zweite Ansatz sei, ein bereits bekanntes Konzept, das kontinuierliche Sinkflugverfahrens (CDO), pragmatisch anzuwenden. Das könne bei Volllast leider nicht weiter angewendet werden, weil die Flugsicherung die Flüge koordinieren müsse zur Gewährleistung eines sicheren Flugverkehrs. Im Rahmen der aktuell niedrigen Verkehrslasten sei versucht worden, die Anwendung des bekannten Konzeptes aufgrund der momentan niedrigen Koordinationsaufwände der DFS auszuweiten. Exemplarisch seien hierfür die Anflüge aus Italien dargestellt worden, bei denen erkennbar sei, dass deutlich weniger Levelflugsegmente geflogen würden als normalerweise. Aus der praktischen Erfahrung als Kapitän der A320 berichtete der Vertreter der Lufthansa, dass das Konzept im Wesentlichen sehr gut funktioniere und die Piloten damit in der Lage seien, deutlich länger in größeren Flughöhen zu fliegen.

Ein Mitglied begrüßte grundsätzlich die Maßnahme, mit der versucht werde, die bisher doch sehr hohe Belastung im weiteren Anflugbereich zu reduzieren, indem höher geflogen werde. Gleichzeitig kritisierte das Mitglied die Kommunikation der Maßnahme durch die DFS und die fehlende Information der Mitglieder der Fluglärmkommission. Auf der letzten Sitzung der Kommission sei über Anflüge gesprochen worden. Dabei habe die DFS erklärt, dass es keinerlei Änderungen gegeben habe. Unmittelbar im Anschluss an die Kommissionssitzung habe die DFS eine Pressemitteilung über die Maßnahme veröffentlicht. Das Mitglied halte diese Vorgehensweise für einen Affront gegenüber der Fluglärmkommission. Grundsätzlich sei die Festsetzung von Anflugverfahren Staatssache, also Vorgaben für Flugzeuge zu Höhe, Geschwindigkeit und Kurs. Über solche sei die Beratung der Fluglärmkommission einzuholen. Das habe die DFS nicht getan. Daher sei das Mitglied mit dem Prozedere nicht zufrieden. Die DFS habe lediglich zusammen mit einer Fluggesellschaft ein wirtschaftlicheres Verfahren entwickelt, insofern könne sich aus Sicht anderer Fluggesellschaften durchaus die Frage nach unzulässiger Beihilfe stellen. Das Verfahren müsse für alle Fluggesellschaften einheitlich vorgegeben werden. Festzustellen sei weiter, dass das Verfahren bisher noch suboptimal sei, optimal sei das gezeigte Sinkflugverfahren beginnend am Top of Descent ohne Levelflugsegmente. Bereits auf einer anderen Kommissionssitzung habe das Mitglied bereits das aus seiner Sicht relevante Optimierungskriterium benannt, und zwar sei die indizierte Flugstrecke zu minimieren, also die indizierte Geschwindigkeit multipliziert mit der Zeit. Diese Größe sei bei gleicher Strecke mit zunehmender Höhe geringer. Es sei evident, dass diese Größe sowohl was den Kraftstoffverbrauch an betreffe, als auch den Lärm, korreliere. Das Mitglied wunderte sich, dass die DFS nicht versuche, diese indizierte Flugstrecke zu minimieren. Vor Jahren sei bereits über Point Merge diskutiert. Bei Point Merge gebe es ein besseres Anflugprofil, als das gezeigte, und zwar einen Sinkflug ohne Horizontalflugsegmente tatsächlich ab einer Höhe von 10.000 Fuß oder mehr. Point Merge sei seitens der DFS jedoch abgelehnt worden mit der Begründung, der Verkehr würde sich an einem Punkt konzentrieren. Bei der Flugspurenaufzeichnung sei auf der letzten FLK-Sitzung seitens der DFS gezeigt worden, dass sich der Verkehr bei Betriebsrichtung 25 an einem Punkt im Norden vom Flughafen im Bereich Niederdorfelden konzentriere. Das Mitglied sehe keinen Grund, weshalb nicht stattdessen konzentrische Kreise mit den optimalen Flughöhen durchgeführt werden könnten. Hierdurch könne sichergestellt werden, dass tatsächlich mit kontinuierlichem Sinkflug geflogen werden. Im Nachgang zur letzten Sitzung merkte das Mitglied zudem in Bezug auf die Diskussion zur Geschwindigkeit über 250 Knoten an, dass nach eigenen Recherchen die evidenteste Literaturstelle das ICAO-Dokument 8168 Vol. 2 sei. Darin gebe es eine Tabelle (1-2-3-1), in der die Planungsgeschwindigkeiten für die Anflugverfahren genannt seien, unter c, d und e werde insbesondere eine Anfluggeschwindigkeit von 180 bis 250 Knoten genannt. Das heiße, Anflugverfahren würden nach ICAO für eine Geschwindigkeit bis zu 250 Knoten geplant. Bei schnellerem Fliegen fliege man eigentlich außerhalb des sicheren Flugbetriebs.

Vorstandsseitig wurde festgestellt, dass es grundsätzlich positiv zur Kenntnis genommen werde, wenn versucht werde, Verfahren zu wählen, die grundsätzlich CO₂ und Kerosin einsparen und zudem zu einer Lärmreduzierung führen würden. Kritisiert wurde jedoch, dass das Verfahren bereits im Mai eingeführt und die Fluglärmkommission hierüber nicht zuvor informiert worden sei und zudem ausgerechnet am Tag der letzten Sitzung der Fluglärmkommission die Information der Öffentlichkeit seitens der DFS im Rahmen einer Pressemitteilung erfolgt sei, auch wiederum ohne die Mitglieder der Kommission zu informieren. Dadurch, dass bereits im Frühjahr begonnen worden sei, an dem Verfahren zu arbeiten, habe es durchaus genug Zeit gegeben, die Fluglärmkommission in ihrer gesetzlichen Rolle ernst zu nehmen und dementsprechend frühzeitig, d. h. im Vorfeld vor Einführung der Maßnahme, zu informieren. Die DFS wurde gebeten, trotz der schwierigen Situation, die die Corona-Pandemie mit sich bringe, dass bei der Entwicklung von Maßnahmen auch weiterhin dieser gute Stil gepflegt werde und gemeinsam entwickelte Lärmschutzvorgaben auch in Krisenzeiten weiterhin von Anfang an und vollumfänglich Beachtung fänden. Auch wenn es sich hier um eine positive Maßnahme für den Lärmschutz handele, müsse an den vereinbarten Vorgehensweisen

festgehalten werden. Auch wenn es vorliegend vermutlich ein Missverständnis in der Kommunikation gewesen sei, wurde die DFS darum gebeten, dass sich die Situation nicht wiederhole.

Auf die Frage der Geschäftsführerin zur zeitlichen Perspektive des Verfahrens erklärte der Vertreter der DFS, dass zwischen Vollast und steigender Verkehrslast unterschieden werden müsse. Mit dem Verfahren sei begonnen worden, als der Verkehr sehr niedrig gewesen sei, er habe bei 10%-15% gelegen. Den Beteiligten sei dabei wohl bewusst gewesen, dass mit steigendem Verkehr wieder damit begonnen werden müsse, Restriktionen einzuführen, die dazu führen würden, dass die erreichte Einzelflugoptimierung sowohl lateral als auch vertikal nicht mehr in gleicher Weise erfolgen könne. Gemeinsames Ziel von DLH und DFS sei es gewesen, diese Verfahren so lange wie möglich so lang wie möglich aufrecht zu erhalten, auch bei steigender Verkehrslast. Durch intensive Kommunikation und gemeinsame Planung mit der DFS habe erreicht werden können, die Verfahren im Wesentlichen aufrecht zu erhalten. Allerdings habe sich gezeigt, dass bei steigender Verkehrslast bei 30%-35% teilweise wieder Restriktionen eingeführt werden müssten.

Der Vertreter der Lufthansa widersprach den Ausführungen eines Mitglieds, dass mit dem Efficient Flight Profile Anflugverfahren außer Kraft gesetzt worden seien. Das sei nicht der Fall. Aus betrieblicher Sicht hätten die Lotsen eine gewisse Flexibilität, taktisch zu optimieren, das werde mit dem EFP umgesetzt. Weiter widersprach der Vertreter der Lufthansa der Behauptung, dass im stillen Kämmerlein gemeinsam mit der DFS allein für die Lufthansa ein Vorteil erwirkt worden sei. Diese Verfahren stünden vielmehr allen Fluggesellschaften zur Verfügung, auch wenn die Initiative von Lufthansa ausgegangen sei. Alle Fluggesellschaften seien darüber auf den bekannten Wegen informiert.

Der Vertreter der DFS stellte fest, dass der zeitliche Zusammenfall der letzten Sitzung der Fluglärmkommission und der Veröffentlichung der Pressemitteilung über diese Maßnahme durchaus als unglücklich bezeichnet werden könne und im Nachgang auch DFS-intern zu Gesprächen über Verbesserungspotentiale geführt habe. Einigkeit bestehe mithin darin, dass die Kommunikation hierüber künftig besser gelöst werde. Inhaltlich handele es sich jedoch nicht um ein veröffentlichtes Flugverfahren, sondern die DFS versuche als Dienstleister ihren Kunden, also den Airlines, das von ihnen gewünschte bestmögliche Profil anzubieten. Das funktioniere unter Vollast nicht immer, weil auch kapazitative Kriterien eine Rolle spielen würden. Die DFS habe den Verkehr entsprechend ihres gesetzlichen Auftrags vor allem sicher, geordnet und flüssig abzuwickeln. Die vorliegende Maßnahme diene der flüssigeren Verkehrsabwicklung als es in Vollast vorgenommen werde. Jede Freigabe basiere auf Ad-hoc-situativen Entscheidungen durch Fluglotsen. Es seien weder in Flugplänen hinterlegte Direkt-Routings, noch seien es Verfahren, auf die Airlines einen Anspruch hätten. Vielmehr frage ein Pilot etwas an, um ein optimiertes Flugprofil fliegen zu können. Entweder sei dies möglich oder auch nicht. Das sei die Abwägung, die ein Lotse situativ vornehme und entscheide. In dem Moment, wo es möglich sei und keinen Regularien widerspreche, werde es zur Anwendung gebracht. Daher sei es ggf. auch seitens der DFS missverständlich ausgedrückt, hierbei von einem Verfahren zu sprechen. Es handele sich weder um ein veröffentlichtes Flugverfahren, noch um ein Flugsicherungsverfahren, sondern um eine Absprache, bzw. um eine erweiterte Dienstleistungsqualität, welche die DFS sämtlichen Luftraumnutzern anbiete. Flugzeugführer jeder Airline könnten dieses Angebot für ihren individuellen Flug in Anspruch nehmen. Wann immer es möglich sei, werde es seitens der DFS auch gewährleistet. Auf der anderen Seite sei der Vertreter der DFS verwundert, dass das verbesserte Anflugprofil mit weniger Levelfluganteilen in geringen Flughöhen, das seit vielen Jahren seitens der Kommission gefordert werde, als Entwicklung im Hinterzimmer kritisiert worden sei. Auch wenn es sicherlich Versäumnisse im Hinblick auf die Kommunikation gegeben habe, sei es gleichwohl nicht so, dass der Auftrag der Kommission und auch das Anliegen der DFS alle Flugverfahren beraten zu lassen, untergraben oder konterkariert worden sei. Es handele sich vielmehr um die dauerhafte Anwendung eines Verfahrens, welches auch bereits in den Jahren 2018 und 2019 in Niedriglastsegmenten habe angewendet werden sollen.

Ein Mitglied erwiderte hierauf, dass der gesetzliche Auftrag der DFS „sicher, geordnet und flüssig“ nicht zwingend die Gewährleistung der optimalen Wirtschaftlichkeit für die Fluggesellschaften beinhalte. Die DFS unterliege vielmehr einer unmittelbaren Grundrechtsbindung. Das Mitglied verwies insoweit auf das Urteil des Bundesfassungsgerichts vom 22.2.2011. Kernsatz des Urteils sei nicht lediglich, dass in Terminals demonstriert werden dürfe, sondern dass auch nur mehrheitlich der öffentlichen Hand gehörende Unternehmen unmittelbaren Grundrechtsbindungen unterliegen würden. Damit sei auch die DFS zum Schutz der körperlichen Unversehrtheit verpflichtet. Deshalb müsse die DFS auch Anstrengungen unternehmen, insoweit das Optimum zu erreichen und nicht vor allem die wirtschaftlichen Auswirkungen auf die Fluggesellschaften im Blick zu behalten. Wie bereits dargestellt, sei Point Merge aus Sicht des Mitglieds das optimale Anflugverfahren. Das vorgestellte Verfahren sei besser als der vorherige Zustand, aber es sei noch nicht gut genug.

Die Fluglärmschutzbeauftragte wies darauf hin, dass es nach aktueller Rechtslage nicht entscheidend sein könne, dass die DFS mit den Airlines als Kunden die An- und Abflugverfahren bespreche, ohne dass auch das Thema Fluglärm im Blick behalten werde. Dabei komme auch der Schutz vor Fluglärm der DFS als Aufgabe zu. Es handele sich dabei um eine grundsätzliche Anmerkung. In der Sache sei es auch unter Lärmaspekten zum Vorteil, wie jetzt geflogen werde. Die Fluglärmschutzbeauftragte halte die Frage der Kommunikation ebenfalls für verbesserungsfähig. Die Fluglärmschutzbeauftragte sei auf die Änderungen gestoßen durch die mit dem Verfahren einhergehende andere räumliche Verteilung der Anflüge. Neben den geänderten Höhenprofilen werde mit dem neuen Verfahren teilweise auch gebündelt über andere Bereiche geflogen. Die Änderungen seien zunächst aufgrund von Beschwerden aufgefallen. Die Fluglärmschutzbeauftragte bat vor diesem Hintergrund darum, dass es weiter gemeinsames Verständnis sei, dass es natürlich immer wichtig sei, Verfahren zu optimieren, aber dass der Lärmschutz immer auch berücksichtigt bleibe. Das sei in der Sache vorliegend auch erfolgt. Die Fluglärmschutzbeauftragte habe insoweit auch großes Vertrauen und die Erfahrungen zeigten auch, dass die DFS und die Lufthansa bei lateraler Betroffenheit dicht besiedelter Gebiete mit Sicherheit eine andere Art der Kommunikation gewählt hätten. Vom Grundsatz her sei es auch nach Auffassung der Fluglärmschutzbeauftragten so, dass selbst, wenn das Formalverfahren nicht rechtlich geändert würde und insoweit rechtlich keine Beratungspflicht bestünde, die Institutionen, die sich um den Lärmschutz kümmerten, d. h. die Fluglärmkommission, die Fluglärmschutzbeauftragte und das Forum Flughafen und Region, eingebunden bzw. zumindest informiert würden. Zusammenfassend stellte die Fluglärmschutzbeauftragte fest, dass die Maßnahme in der Sache gut und insoweit auch nicht zu kritisieren sei, aber vom Prozess her solle künftig mehr Transparenz hergestellt werden.

Der Vertreter der Lufthansa unterstrich, dass inhaltlich kein Dissens in Bezug auf die Maßnahme bestehe. Auch zum Verfahren befürworte er weiterhin eine enge Zusammenarbeit mit der Fluglärmkommission. Der Vertreter wies jedoch darauf hin, dass das Thema zum ersten Mal auf der FLK-Sitzung am 24.6. durch den Vorsitzenden erwähnt worden sei. Im Nachgang zur Sitzung sei am 26.6. eine E-Mail der Lufthansa und der DFS an den Vorsitzenden gesendet worden mit dem Angebot, das Konzept vorzustellen. Darauf habe es keine Antwort gegeben.

TOP 7 Störende neuartige Fluggeräusche im Endanflug

Die Fluglärmschutzbeauftragte informierte die Mitglieder anhand einer vorab versendeten Präsentation (vgl. [Anlage](#)) über neuartige Störgeräusche, die von Bürgerinnen und Bürgern aus Raunheim und Rüsselsheim im Endanflug vor allem bei Flugzeugen des Typs A320neo festgestellt worden seien. Das Thema sei auch auf der Sitzung einer Bürgerinitiative in Raunheim thematisiert worden. Insoweit seien auch konkrete auffällige Flüge benannt und MP3-Mitschnitte der Fluglärmgeräusche zur Verfügung gestellt worden. Zwischenzeitlich habe auch die Stadt Neu-Isenburg und damit auch Betroffene von Anflügen der anderen Betriebsrichtung mitgeteilt, dass bereits im Jahr 2019 die Beschwerde eines Bürgers mit einer Auflistung

verschiedener Flugbewegungen mit hupenden lauten Geräuschen eingegangen sei, die alle den Flugzeugtyp A 320neo betroffen hätten. Unklar sei noch, ob es sich hierbei um das gleiche Phänomen handele, wie bei den Beobachtungen in Raunheim und Rüsselsheim aus diesem Jahr. Die Fluglärmschutzbeauftragte habe deshalb zunächst bei der Stadt Neu-Isenburg angeregt, sich Pegelschriebe der betreffenden Messstationen von der Debakom geben zu lassen, welche die Messstation im Auftrag der Kommune betreue. Auf dieser Grundlage werde dann geprüft, ob es sich um den gleichen Zusammenhang handele.

Auf Folie 3 dargestellt seien die Flugbewegungen, die beispielhaft bei Betriebsrichtung 07 gemeldet worden seien aus dem Kontext der Bürgerinitiative aus Raunheim. Auch bei Fraport seien konkrete Beschwerden zu dem Thema eingegangen. Diese seien entsprechend mit aufgenommen worden. In der letzten Spalte sei die Kennung des Flugzeugmusters benannt. Das sei so etwas wie das Autokennzeichen, nur bezogen auf Flugzeuge. Erkennbar sei, dass es sich teilweise um die gleichen Flugzeuge handele, die nur an verschiedenen Tagen geflogen seien. Bis auf zwei Ausnahmen (E190 und A321) handele sich immer um den Flugzeugtyp A320neo.

Die gemeldeten Flugbewegungen hätten immer Landungen auf der Südbahn betroffen. Es seien zudem ausschließlich Lufthansa-Flüge gemeldet worden. Die Fluglärmschutzbeauftragte vermute jedoch, dass das auch daran liege, dass momentan Corona-bedingt der Anteil der Lufthansa an den überhaupt noch stattfindenden Flügen bei 90% liege. Die Lufthansa wiederum setze derzeit überdurchschnittlich häufig den Flugzeugtyp A320neo ein, weil es sich um ein effizientes Flugzeug handele, das auch weniger Treibstoff benötige. Trotz der Restriktionen aufgrund der Kurzarbeit habe die Fraport erste stichprobenartige Überprüfungen von Messdaten gemacht und festgestellt, dass es auch bei anderen Fluggesellschaften beim Einsatz des A320neo entsprechende Profile an den Messstellen gegeben habe, so dass es vermutlich kein Lufthansa-spezifisches Phänomen sei.

In einer ersten Näherung sei untersucht worden, ob es bei den gemeldeten Flugbewegungen Auffälligkeiten in den Flugspuren gegeben habe, z. B. in Bezug auf die Flughöhen. Im Ergebnis seien bei den Fanomos-Daten keine Auffälligkeiten festgestellt worden.

Die Fraport AG habe daraufhin an zwei Messstellen, die im Anflugbereich liegen (Messstation 05 Opelbrücke und Messstation 06 Raunheim), Frequenzspektrum-Analysen einzelner gemeldeter Flugbewegungen erstellt (vgl. Folie 6). Dabei werde nicht nur geprüft wie laut es durch einen Überflug sei, sondern in welchen Frequenzen die gemessenen Töne liegen. Diese Auswertungen bestätigten die Beobachtungen der Bürgerinnen und Bürger in Raunheim und Rüsselsheim: Am Messpunkt 05 seien im rot umrandeten Bereich klar identifizierbare Frequenzspitzen nachgewiesen worden, die auch am Messpunkt 06 noch sichtbar gewesen seien, wenn auch nicht mehr ganz so ausgeprägt wie am Messpunkt Opelbrücke. Dieser Effekt sei nicht nur bei einem Flug, sondern auch bei anderen, stichprobenartig untersuchten, Flügen festgestellt worden.

Zum jetzigen Zeitpunkt sei gleichwohl noch unklar sei, ob es sich bei dem tonhaltigen Geräusch um ein systematisches A320neo-Phänomen handele oder ob es nur bei manchen konkreten Flugzeugen auftrete, bzw. ob weitere Flugzeugmuster betroffen seien. Dafür müsse eine systematischere und auch umfangreichere Auswertung vorgenommen werden, die auch händisch erfolgen müsse. Das sei Pandemie-bedingt momentan nicht möglich und müsse zu einem späteren Zeitpunkt nachgeholt werden.

Die Fluglärmschutzbeauftragte kündigte gleichwohl an, zusammen mit Airbus und anderen Beteiligten zu versuchen, die Ursachen für die Geräusche herauszufinden und ggf. Abhilfe zu schaffen. Hoffnungen lägen dabei auch auf einem aktuellen gemeinsamen Forschungsvorhaben u. a. von Lufthansa, DLR und Fraport (vgl. Folie 7). Es habe insoweit eine erfolgreiche Beantragung eines Forschungsprojektes gegeben habe, das vom Bund auch im Rahmen des

Luftfahrtforschungsprogramms (LuFo), das beim Bundeswirtschaftsministerium angesiedelt sei, gefördert werde. Das Forschungsprogramm habe genau solche Phänomene zum Gegenstand, auch wenn bei der Beantragung konkret dieses A320neo-Phänomen noch nicht bekannt gewesen sei. Bei diesem Projekt bestünde zudem die Möglichkeit, dass Lärmessdaten und Cockpitdaten (z. B. Klappensetzung, Fahrwerk, Geschwindigkeit) miteinander verknüpft werden können, so dass auch eine Ursachenanalyse vorgenommen werden könne, auch zu dem hier aufgetretenen Phänomen. Geprüft werden könne mithin, ob betriebliche Gründe oder die Hardware selbst ursächlich für das Phänomen seien. Das Forschungsprojekt „Effizienzsteigerung im Flugbetrieb“ (EffFlug) könne zwar theoretisch aktuell bereits starten. Allerdings sei es auch hier so, dass die Beteiligten des Projektes, u. a. Lufthansa (Projektleitung) und Fraport, im Moment krisenbedingt die Arbeiten nicht so angehen könnten, wie es ursprünglich vorgesehen gewesen sei. Das Projekt solle aber auf jeden Fall durch- und weitergeführt werden, sobald dies wieder möglich sei.

Nach Vorliegen der Lärmauswertungen der Fraport habe die Fluglärmschutzbeauftragte bei Airbus angefragt (vgl. Folie 8), ob das Phänomen auch an anderen Standorten festgestellt worden sei, und das Unternehmen darüber informiert, dass aus Sicht des Landes Hessen Untersuchungs- und ggf. auch Handlungsbedarf bestehe. Bei einer ersten Telefonkonferenz auch mit Vertretern von Airbus in Toulouse, die am A320neo arbeiteten, habe sich herausgestellt, dass das Phänomen bisher bei Airbus nicht bekannt gewesen sei und es noch keine entsprechenden Meldungen von anderen Standorten gegeben habe. Es handele sich mithin auch für Airbus um ein neues Phänomen. Bei Vorliegen neuer Informationen am Standort Frankfurt werde die Fluglärmschutzbeauftragte diese wieder an Airbus weiterleiten. Die Fluglärmschutzbeauftragte bat das UNH um Unterstützung, auch an den UNH-Messstationen im Landeanflug des A320neo zu prüfen, ob entsprechende Auffälligkeiten bei den Frequenzspektren feststellbar seien. Airbus habe eine große Offenheit gezeigt, weitergehende Informationen am Standort Frankfurt zu prüfen.

Die Fluglärmschutzbeauftragte forderte vor diesem Hintergrund alle Akteure auf, festgestellte Auffälligkeiten in Bezug auf den A320neo an sie zu übermitteln, damit die Ursachenanalyse zum einen im Kontakt mit Airbus sowie im Rahmen des LuFo-Projektes weiter vorangetrieben werden könne. Dabei bat die Fluglärmschutzbeauftragte noch einmal um Verständnis, dass mit einer kurzfristigen Lösung bei der hochkomplexen Materie trotz intensiver Ursachenforschung nicht zu rechnen sei. Zugesichert wurde jedoch, dass sich die Fluglärmschutzbeauftragte weiter mit viel Engagement um das Thema kümmern werde.

Ein Mitglied beschrieb, dass die wahrgenommenen Geräusche weniger zu einer Lärmbelästigung führten, sondern aufgrund der Andersartigkeit Angst und für Beklemmungen auslösen würden. Das Mitglied bedauerte, dass allein die Ursachenforschung so viel Zeit in Anspruch nehme. Angeregt wurde insoweit, dass ggf. das UNH weitergehende Auswertungen vornehmen bzw. unterstützen könne. Die Fluglärmschutzbeauftragte erklärte, dass sie absolut nachvollziehen könne, dass es unbefriedigend sei, dass es möglicherweise eine ganze Weile dauern könne, bis überhaupt verstanden werden könne, welche Ursache die neuartigen störenden Geräusche hätten, um erst dann auf dieser Grundlage prüfen zu können, wie dieser Zustand verändert werden könne. Auf der anderen Seite wolle die Fluglärmschutzbeauftragte keine vermutlich nicht erfüllbaren Erwartungen wecken, dass es voraussichtlich eine kurzfristige Lösung für das Problem gebe. Der A320neo sei ein für Airbus wichtiges Flugzeug, so dass die Fluglärmschutzbeauftragte davon ausgehe, dass Airbus selbst ein großes Interesse an einer Lösung des Problems habe. Garantieren könne die Fluglärmschutzbeauftragte diesen Punkt jedoch nicht. Was sie garantieren könne, sei, dass die bestehenden Kontakte so gut wie möglich genutzt würden und sowie mit Fraport und Lufthansa - wie bereits im Vorfeld zur heutigen Sitzung – ein enger Austausch dazu stattfinden werde, um das Problem so schnell wie möglich zu beseitigen.

Das Mitglied berichtete weiter, dass einige BeschwerdeführerInnen von Fraport die Antwort bekommen hätten, dass es diese Geräusche nicht gebe, obwohl nach den Aussagen der Fluglärmschutzbeauftragten auch Fraport nach eigenen Analysen solche Geräusche festgestellt habe. Die Fluglärmschutzbeauftragte vermutete hierzu, dass möglicherweise erst die vertiefte Spektralanalyse bei Fraport zu Erkenntnissen geführt habe, die bis zu diesem Zeitpunkt auch in der Beschwerdeabteilung nicht vorgelegen hätten. Auch die ersten Auswertungen der Fluglärmschutzbeauftragte seien wie dargestellt vollkommen unauffällig gewesen.

Der Geschäftsführer des UNH erklärte, dass das UNH weitergehende Auswertungen und Prüfungen gerne unterstützen könne.

Ein anderes Mitglied empfahl, zunächst zu prüfen, ob das Problem tatsächlich bei allen A320neo auftrete. Es gäbe den A320neo mit zwei verschiedenen Triebwerken. Ggf. könne auch ein Ingenieurbüro, z. B. die Firma Wölfel, angefragt werden, ob mit einer akustischen Kamera der Anflug akustisch fotografiert werden könne. Möglich sei insoweit auch eine Analyse nach Spektralanteilen, nicht nur nach Gesamtlärm. Mit dieser Methode sei auch die Tankdeckel-Verwirbelung am A320 festgestellt worden. Vom finanziellen Aufwand her dürfe ein solcher Auftrag vermutlich durch das UNH machbar sein. Es sei davon auszugehen, dass eine solche Vorgehensweise schneller zu einem Ergebnis führen könne, als wenn das Ende eines größeren laufenden Forschungsprojektes abgewartet werde.

Auf die Frage eines Mitglieds, ob die Lufthansa eine einfache Erklärung für das Phänomen habe, erklärte der Vertreter der Lufthansa, dass es seines Erachtens im Wesentlichen zwei Ansätze gäbe, die weiterverfolgt werden könnten. Der erste Prüfpunkt betreffe die Frage, ob es zu irgendeinem Zeitpunkt eine technische Veränderung am Fluggerät gegeben habe, die dazu führe, dass gerade jetzt diese Töne wahrgenommen würden. Auf einer zweiten Ebene müsse geprüft werden, ob es in irgendeiner Form eine Verfahrensänderung gegeben habe, so dass Töne entstünden, die zuvor nicht entstanden seien. Es sei versucht worden, seitens Lufthansa diese beiden Fragen im Vorfeld zu beantworten. Nach einer ersten Prüfung müsse jedoch festgestellt werden, dass beide Fragen negiert werden müssten. Weder habe sich technisch an den Triebwerken noch an den Flugverfahren etwas geändert. Vor diesem Hintergrund müsse der Frage detaillierter und mit deutlich mehr Aufwand im Rahmen des LuFo-Projektes nachgegangen werden, es gebe leider keine einfache Erklärung.

Vorstandsseitig wurde zusammenfassend lobend hervorgehoben, mit welcher Akribie Fragen aus der Bevölkerung durch die Fluglärmschutzbeauftragte abgearbeitet und die Mitglieder der Fluglärmkommission informiert würden. Festgestellt wurde weiter, dass weiter daran gearbeitet werde und immer, wenn es neue Erkenntnisse gebe, die Kommission informiert werde. Die Kommission dankte der Fluglärmschutzbeauftragten für die sorgfältige Nachprüfung und unterstützte das vorgeschlagene weitere Vorgehen.

TOP 8 Schriftliche Berichte

a) Fraport AG

Der schriftliche Bericht lag zur Sitzung vor (siehe Anlage). Es wurde zur Kenntnis genommen, dass die Daten aufgrund der Kurzarbeitssituation der Fraport nur bis Juni 2020 ausgewertet wurden.

Ein Mitglied erinnerte an eine bereits vor einigen Sitzungen vorgetragene Bitte. Der Bericht der Fraport enthalte regelmäßig zwei Tabellen mit mehr als 500 Zahlen, die bei weitergehenden Analysen der Mitglieder, z. B. bei einer Auswertung über die Entwicklung der Lärmdaten über mehrere Jahre, nur sehr mühsam und zudem fehleranfällig per Hand übertragen werden könnten. Vor diesem Mitglied bat das Mitglied, den Bericht der Fraport AG zumindest nicht als eingescanntes PDF-Dokument zu versenden

bzw. bestenfalls sogar das Excel-File beizufügen. Der Vertreter der Fraport erklärte hierauf, dass der Fraport daran gelegen sei, dass die Dokumente, die an die Fluglärmkommission versendet würden, eindeutig seien, das ginge nur über fertige PDF-Dokumente, nicht über Excel-Files. Eingescannt sei das Dokument, weil der Bericht unterschrieben sei, es handele sich nicht um eine eingescannte Unterschrift.

Vorstandsseitig wurde die Fraport gebeten, das Anliegen wohlwollend zu prüfen.

b) HMWEVW/Fluglärmschutzbeauftragte

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

TOP 9 Verschiedenes

a) BAF: Verfahren für Information der FLK und Kommunen über Flugverfahrensänderungen

Der Vertreter des BAF bot den Mitgliedern bei künftigen relevanten Flugverfahrensänderungen an, die Mitglieder (über die Geschäftsführerin) einige Tage im Voraus vertraulich über das Ergebnis der Abwägung des BAF und die bevorstehende Veröffentlichung der (geänderten) Rechtsverordnung zu informieren. Eine solche Vorgehensweise hätte den Vorteil, dass dann alle betroffenen Kommunen Gelegenheit hätten, sich mit dem Sachverhalt im Vorfeld vertraut zu machen und mit Veröffentlichung im Bundesanzeiger auf Presseanfragen hinreichend vorbereitet reagieren zu können. Bei Verabredung einer solchen Vorgehensweise wäre das BAF allerdings darauf angewiesen, dass die hierdurch vereinbarte Stillhaltefrist bis zur Veröffentlichung auf der Homepage des BAF bzw. im Bundesanzeiger von den Mitgliedern auch tatsächlich eingehalten werde und die Information nicht durch die Mitglieder der Kommission vorab an die Presse getragen werde. Wenn diese Vertraulichkeit nicht zugesichert und eingehalten werden könne, würde das BAF die Mitglieder der Kommission zeitgleich mit der Veröffentlichung informieren.

Die Mitglieder der Kommission dankten dem Vertreter des BAF für den Vorschlag und den hiermit verbundenen Vertrauensvorschuss und sicherten die Vertraulichkeit zu. Der Vorschlag des BAF wurde sehr gerne angenommen.

b) Stand der Fortschreibung des Lärmaktionsplan für Flughafen Frankfurt

Eine Vertreterin des Regierungspräsidiums Darmstadt informierte über den aktuellen Sachstand zur Fortschreibung des Lärmaktionsplanes. Ursprünglich sei die zweite Öffentlichkeitsbeteiligung für Ende 2020 geplant gewesen. Dieser Zeitplan habe sich verschoben. Die erste Öffentlichkeitsbeteiligung habe im Frühjahr stattgefunden. Die Vertreterin des RP Darmstadt bedankte sich für die zahlreichen Stellungnahmen der Mitglieder der Kommission. Der Entwurf des neuen Planes sei mittlerweile größtenteils fertig gestellt, es fehlten noch wenige Rückmeldungen. Es werde davon ausgegangen, dass die zweite Öffentlichkeitsbeteiligung im 1. Quartal 2021 durchgeführt werden könne. Diese werde eine Online-Beteiligung sein, an der sich jedermann beteiligen könne. Die Mitglieder der Kommission würden zudem wie bei der ersten Beteiligung direkt angeschrieben.

c) Weiterbildung zu Navigationsanforderungen bei Flugverfahren

Die Geschäftsführerin berichtete, dass DFS nach einer EU-Verordnung (EV-DVO 2018/1048) verpflichtet sei, den moderneren Navigationsstandard RNAV-1 an allen 60 IFR-Flughäfen in Deutschland bis zum Jahr 2030 umzusetzen. Hierfür sei eine Anpassung der rund 2.800 bestehenden Flugverfahren bundesweit erforderlich. Um den Zeitplan bis 2030 einhalten zu können, werde die DFS auch am Standort Frankfurt voraussichtlich bereits ab der nächsten FLK-

Sitzung sukzessive die Umwandlung der bestehenden Flugverfahren (Flugrouten) in den neuen Navigationsstandard zur Beratung einbringen.

Vorbereitend hierauf biete die DFS der Kommission eine (kostenlose) dreistündige Online-Weiterbildung im Januar an, zu der die Mitglieder herzlich eingeladen seien. Der Termin werde im Nachgang zur Sitzung geklärt.

d) BVerwG: Mündliche Verhandlung am 3.12.2020 zum passiven Schallschutz

Weiter berichtete die Geschäftsführerin über das bevorstehende Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zum passiven Schallschutz, welches am 3.12.2020 erwartet werde. Die Vorgängerinstanz, der VGH Kassel, habe die Klagen mit der Begründung abgewiesen, dass der Umfang der Erstattungsfähigkeit tatsächlich und rechtlich zutreffend bestimmt worden sei. Die Kürzungen ergäben sich insbesondere aus den Regelungen der 2. FlugLSV zur Reduzierung der erforderlichen Bauschalldämm-Maße bei Bestandsgebäuden, insbesondere wenn diese zu einem früheren Zeitpunkt bereits mit passivem Schallschutz ausgestattet worden seien. Die 2. FlugLSV beruhe nach Auffassung des VGH Kassel auf einer verfassungsmäßigen Ermächtigungsgrundlage und sei auch im Übrigen rechtmäßig. Das Bundesverwaltungsgericht werde klären, ob die Ausführungen des VGH Kassel zur Verfassungsmäßigkeit der Verordnungsermächtigung im Fluglärmenschutzgesetz sowie zur Wirksamkeit der Regelungen der 2. FlugLSV mit Bundesrecht im Einklang stünden.

e) Steeper Approach

Mit Blick darauf, wie schnell Verbesserungen an den Flugverfahren eingeführt werden könnten, beantragte ein Mitglied, den auf der 247. Sitzung am 26.9.2018 eingebrachten Antrag zum Steeper Approach (vgl. http://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/sitzungen/247_sitzung_am_26.9.2018/top_9_-_schr._landkreis_mainz-bingen_september_2018.pdf) in diesen kapazitätsarmen Zeiten noch einmal auf seine Machbarkeit hin zu prüfen und das Verfahren ggf. zu testen und in Einsatz zu bringen. Möglicherweise seien aktuell dank der freien Kapazitäten auch an Flugzeugen einzelne Fluggesellschaften dazu bereit, Testflüge vorzunehmen. **Der Vorstand wird diesen Vorschlag prüfen und eine Empfehlung formulieren, wie damit umgegangen werden sollte.**

f) Verlagerung von Flugbewegungen aus den Nachtrandstunden in den Tag

Ebenfalls in Hinblick auf die kapazitätsarmen Zeiten regte ein anderes Mitglied an, eine Verlagerung der besonders störenden Flüge zwischen 5-7 Uhr zu prüfen. Das Mitglied fragte, ob es eine Untersuchung oder Statistik gebe im Hinblick auf eine Kategorisierung in Touristik-, Interkontinental- und Cargoflüge. Ggf. sei eine Verlagerung aktuell eher möglich, weil einzelne Flüge momentan weniger Umläufe hätten.

Auch andere Mitglieder unterstützen das Anliegen und baten um Prüfung, warum das Zeitfenster von 5-23 Uhr auch in dieser kapazitätsarmen Zeit weiter genutzt werden müsse, und ob nicht im Hinblick auf die geringere Kapazitätsauslastung Flüge in den Tag verlagert werden könnten.

Die Fluglärmenschutzbeauftragte erklärte hierzu, dass es sich insoweit um eine Prüffrage an die Airlines handeln müsse. Rein genehmigungsrechtlich sei die Sachlage klar, so dass es um die Klärung der Frage ginge, ob es in der Flugplangestaltung der Airlines in irgendeiner Form berücksichtigbar sei, bzw. andernfalls müssten die Airlines begründen, warum auch in diesen Zeiten Flüge stattfinden.

Ein Vertreter einer Airline informierte darüber, dass es trotz des geringeren Flugverkehrs nach wie vor so sei, dass Slots beachtet werden müssten. Diese seien weniger in Deutschland das

Problem, sondern in den entsprechenden Zielgebieten gebe es überraschenderweise vielfältige Slots. Insbesondere bei Frachtflügen sei es so, dass teilweise die Kapazitäten in den Lagerräumen und in den Areas, insbesondere in China, so ausgelastet seien, dass die Airline nur zu einem ganz bestimmten Zeitpunkt einen Abflugslot bekomme. Auch bei Landungen gebe es teilweise sehr strenge Slotvorgaben. In einigen Ländern werde eine Beschränkung der Anzahl an Personen vorgenommen, die in das Land einreisen dürften, weil sie dann teilweise untersucht werden müssten.

Der Umgang mit dieser Fragestellung wird vom Vorstand geprüft. Auf dieser Grundlage wird der Vorstand der Kommission eine Empfehlung unterbreiten.

g) Zeitliche Verschiebung der Einführung von zwei Maßnahmen

Ein Vertreter der DFS informierte darüber, dass die Einführung der nachfolgenden beiden Maßnahmen, welche die DFS auf der 256. Sitzung am 24.6.2020 vorgestellt hatte, um vier Monate vom 25.3.2021 auf den 15.7.2021 verschoben werden müsse:

- Zuführungsstrecke Tanjo-Star: https://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/sitzungen/256_sitzung_am_24.6.2020/top_4_-_praes_dfs_info_ueber_einfuehrung_der_tanjo-zufuehrungsstrecke.pdf
- Geschwindigkeitsanpassung auf der Südumfliegung auf 230 Knoten: https://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/sitzungen/256_sitzung_am_24.6.2020/top_4_-_praes_dfs_sicherheitsrelevante_geschwindigkeitsanpassung_auf_der_konventionellen_und_statellitengestuetzten_rnp-suedumfliegung..pdf

Die stellvertretende Vorsitzende dankte für die konstruktive Beratung und schloss die Sitzung.

Frankfurt, 17.2.2021

Anlagen

- Tagesordnung 258. Sitzung am 2.12.2020
- TOP 3 - Entwurf Änderung FLK-Geschäftsordnung, Stand 18.11.2020
- TOP 3 - Entwurf Änderung FLK-Geschäftsordnung im Änderungsmodus, Stand 18.11.2020
- TOP 4 - Präs. Fraport, Rollierendes Pistensystem und Entwicklung Flughafen
- TOP 5a - Präs. DFS, Betriebliche Ergebnisse Probetrieb Optimierte Nutzung Start und Landbahnsystem
- TOP 5b - Präs. HMWEVW, Lärmmonitoring-Ergebnisse Probetrieb Optimierte Nutzung Start und Landbahnsystem
- TOP 6 - Präs. DFS, Sachstand Efficient Flight Profile Concept (EFP)
- TOP 6 - PM DFS, Efficient Flight Profile Concept, 23.9.2020
- TOP 6 - Veröffentlichte Graphik zur PM DFS, Vertikale Optimierung durch Efficient Flight Profile EFP Konzept
- TOP 7 - Präs. HMWEVW, Störende neuartige Fluggeräusche im Endanflug
- TOP 8a - Schriftlicher Bericht der Fraport AG zur 258. Sitzung am 2.12.2020
- TOP 8b - Schriftlicher Bericht des HMWEVW zur 258. Sitzung am 2.12.2020