



---

## Protokoll 262. Sitzung

---

**Uhrzeit:** 9:00-12:30 Uhr

**Ort:** Webkonferenz

**Anwesend:**

Lea Röth (bis 9:55)  
Sven Christiansen  
Holger Ullrich  
Volker Franz  
Dorothea Schäfer  
Petra Hopfgarten  
Ralf Bachmann  
Christian Sperling  
Claudia Heß  
Marcus Merkel  
Michael Kolmer  
Claudia Lange  
Dr. Bernd Blisch  
Rosemarie Heilig  
Peter Burger  
Klaus Rinecker  
Erhard Walther (bis 12:20)  
Friedrich Faust  
Dieter Zuth  
Karl Heinz Spengler (ab 11:20)  
Halil Öztas  
Dirk Westedt  
Jochen Schaab  
Janina Steinkrüger  
Thomas Winkler  
Daniel Tybussek  
Jan Fischer  
Herbert Hunkel (bis 12:10)  
Dieter Faulenbach da Costa  
Gregory Knop  
Thomas Jühe  
Norbert Schaffner  
Sabrina Gran  
Udo Bausch (bis 10:30)  
Jochen Engel (bis 11:15)  
Ralf Möller (bis 10:30)  
Jürgen Werner  
Thomas Braun  
Michael Hoppe  
Joy Hensel  
Dr. Berthold Fuld  
Walter Emmerling

**Mitglieder und Stellvertreter:**

Landkreis Aschaffenburg  
Landkreis Groß-Gerau  
Main-Kinzig-Kreis  
Main-Taunus-Kreis  
Landkreis Mainz-Bingen  
Landkreis Offenbach  
Rheingau-Taunus-Kreis  
Wetteraukreis  
Bischofsheim  
Büttelborn  
Darmstadt  
Erzhausen  
Flörsheim  
Frankfurt am Main  
Gernsheim  
Griesheim  
Groß-Gerau  
Groß-Zimmern  
Hanau  
Hattersheim  
Heusenstamm u. a.  
Hochheim  
Kelsterbach  
Mainz  
Mörfelden-Walldorf  
Mühlheim  
Nauheim  
Neu-Isenburg  
Offenbach  
Pfungstadt  
Raunheim  
Riedstadt  
Roßdorf  
Rüsselsheim  
Trebur  
Weiterstadt  
Wiesbaden  
HIHK  
Barig e. V.  
Bundesvereinigung gegen Fluglärm – überörtl. Vertr.  
Bundesvereinigung gegen Fluglärm – örtl. Vertr.  
Condor Flugdienst GmbH

Jörg Pikolin  
Thomas Schäfer

Deutsche Lufthansa AG  
Fraport AG

Weitere Sitzungsteilnehmer:

Marina Altmeyer (UNH, FFR), Regine Barth (HMWEVW), Alexander Braun (UNH, FFR), Benedikt Breitenbach (HMWEVW), Christoph Brunn (Öko-Institut, FFR), Dr. Michael Charalambis (UNH, FFR), Christiane Dinnes (BAF), Katrin Eder (Mainz, kurzzeitig für Verabschiedung), Hamid Fetouaki (UNH, FFR), Michael Feyrer (Rheinland-Pfalz), Olaf Glitsch (DFS), Daniel Klein (DFS), Heinz-Michael Kraft (DFS), Dr. Matthias Lochmann (HLNUG), Reiner Lux (Land Bayern), Sibylle Rau (DFS), Barbara Reinhardt (RP Darmstadt), Tilmann Schöllnhammer (HMUKLV), Katja Stadel (Hess. Staatskanzlei), Horst Weise (DFLD), Joachim Wempe (Regionalverband FrankfurtRheinMain), Anja Wollert (FLK), Anja Zeller (Hanau, kurzzeitig für Verabschiedung), Christian Zwiener (DFS)

Entschuldigt:

Jana Hempel	Landkreis Alzey-Worms
Klaus Peter Schellhaas	Landkreis Darmstadt-Dieburg
Thies Puttnins-von Trotha	Ginsheim-Gustavsburg
Monika Böttcher	Maintal

---

TOP 1 Begrüßung und Organisatorisches

Der Vorsitzende eröffnete die Sitzung der Fluglärmkommission, die Pandemie-bedingt wieder in Form einer Webkonferenz durchgeführt wurde. Er regte an, die nächste Sitzung wieder in Präsenz mit der Anforderung 2G durchzuführen.

Begrüßt wurden die Mitglieder und als neue Mitglieder

- für die Stadt **Darmstadt: Michael Kolmar**, Stadtrat und Klimaschutz-, Planungs-, Mobilitäts-, Grünflächen- und Umweltdezernent (Hauptmitglied)
- für die Stadt **Mainz: Janina Steinkrüger**, Beigeordnete und Dezernentin für Umwelt, Grün, Energie und Verkehr (Hauptmitglied)
- für die Stadt **Rüsselsheim: Udo Bausch**, Oberbürgermeister (Hauptmitglied)
- für die Stadt **Hanau: Dieter Zuth**, Leiter des Amtes für Umwelt-, Natur- und Klimaschutz (stellvertretendes Mitglied)

Nach mehr als zehn Jahren im Vorstand der Fluglärmkommission Frankfurt wurde die bereits im Mai 2021 ausgeschiedene stellvertretende Vorsitzende und ehemalige Umweltdezernentin der Stadt Mainz **Katrin Eder** verabschiedet, die sich mit großer Leidenschaft und gutem strategischem Geschick sowohl in der Kommission, als auch Bundesländer-übergreifend, für die Belange des Fluglärmschutzes eingesetzt hatte. Der Vorsitzende bedauerte das Ausscheiden von Katrin Eder außerordentlich. Er erklärte, dass nicht nur die Fluglärmkommission Frankfurt engagierte verlässliche Menschen brauche, um gemeinsam voran zu kommen und gute Lösungen für die bestehenden Problemlagen zu finden. Dass keine Bäume ausgerissen worden seien liege nicht am Engagement, sondern an den gesetzlichen Rahmenbedingungen. Der Vorsitzende wünschte Frau Eder viel Erfolg bei der Ausübung ihrer neuen Tätigkeit als Staatssekretärin im Rheinland-Pfälzischen Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität. Frau Eder dankte dem Vorstand, der Geschäftsführerin und den Mitgliedern für die langjährige sehr vertrauensvolle Zusammenarbeit. Die hohe Komplexität und der Umfang der Themen, die in der Fluglärmkommission in einer hohen fachlichen Tiefe bearbeitet würden, habe sie überrascht. Sie habe in den zehn Jahren als Mitglied bzw. stellvertretende Vorsitzende sehr viel gelernt. Mit Blick auf die ambitionierten und schwierigen Aufgabenstellungen sei es wichtig darauf zu achten, dass die Themen auch für NeueinsteigerInnen gut aufbereitet würden, damit die Interessen der Fluglärm-betroffenen auch künftig hinreichend berücksichtigt

werden könnten. Frau Eder wünschte dem Gremium weiterhin so konstruktive Beratungen und gutes Gelingen.

Verabschiedet wurde Frau **Anja Zeller**, die seit dem Jahr 2017 die Stadt Hanau als stellvertretendes Mitglied in der Kommission vertreten hatte. Der Vorsitzende dankte Frau Zeller für das engagierte Vertreten nicht nur der Belange der Stadt Hanau. Frau Zeller habe sich weit über die Interessenlage der Stadt für das Thema Fluglärmschutz eingesetzt. Beispielsweise habe Frau Zeller an der Anhörung im Bundestag und Demonstration vor dem Reichstag zur Verbesserung der gesetzlichen Schutzgrundlagen im Bereich des Fluglärmschutzes teilgenommen. Frau Zeller bedankte sich bei den Mitgliedern für vier sehr interessante Jahre, in denen sie sehr viel Neues gelernt habe, und wünschte dem Gremium weiterhin viel Erfolg.

Mit Bedauern stellte der Vorsitzende festgestellt, dass sich die vom Mörfelder Umweltpfarrer Kurt Oeser im Jahr 1965 als eine der ältesten Fluglärm-Bürgerinitiativen gegründete **Interessensgemeinschaft zur Bekämpfung des Fluglärms (IGF)** im Sommer aufgelöst habe. Die IGF habe im Laufe ihres über 50jährigen Bestehens maßgeblich dazu beigetragen, dass der Schutz vor Fluglärm als ernst zu nehmender Belang in die gesetzlichen Schutzgrundlagen aufgenommen worden sei. Nach dem Frankfurter Modell und entsprechender Gesetzesänderung hätten an allen größeren Flughafenstandorten Fluglärmkommissionen gebildet werden müssen, zu deren Mitgliedern immer auch VertreterInnen der Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF) gehörten. Als größter Erfolg am Standort Frankfurt sei sicherlich das Nachtflugverbot zu nennen, das nur im gemeinsamen Wirken aller Fluglärmengagierten habe erreicht werden können.

Informiert wurde weiter darüber, dass der „**Verein für Flörsheim e. V.**“ ebenfalls vor der Auflösung stehe. Es sei zwar bedauerlich, aber absolut nachvollziehbar, dass AnwohnerInnen, die sich intensiv gegen den Flughafenausbau engagiert hätten, nach der rechtsverbindlichen Bestätigung des Planfeststellungsbeschlusses zum Flughafenausbau, keine weiteren finanziellen Mittel in die rechtliche Abwehr investieren wollten.

Die Beschlussfähigkeit wurde festgestellt.

Auf die Bitte eines Mitglieds wurde TOP 4 hinter TOP 6 geschoben, weitere Änderungswünsche zur Tagesordnung gab es nicht.

### **TOP 1 Genehmigung der Protokolle der 260. Sitzung am 19.5.2021 und der 261. Sitzung am 14.7.2021**

Zu den vorab versendeten Protokollentwürfen gab es keine weiteren Änderungswünsche. Die Protokolle wurden auf dieser Grundlage so genehmigt.

### **TOP 2 Aktuelles: Bundestagswahl und Gespräche mit BundestagskandidatInnen**

Vorstandsseitig wurde berichtet, dass über die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen der Auftrag bestanden habe, sich mit den KandidatInnen für den Deutschen Bundestag in Verbindung zu setzen, die ihren Wahlkreis an größeren Flughafenstandorten haben und in deren Wahlkreisen Fluglärm als relevantes Problem festgestellt werden kann. Der Vorsitzende und die Geschäftsführerin der ADF hätten vor diesem Hintergrund zahlreiche Gespräche mit BundestagskandidatInnen geführt.

Die Resonanz sei sehr gut gewesen. Es hätten sehr viele KandidatInnen von dem Angebot Gebrauch gemacht, sich darüber auszutauschen, was in der kommenden Legislaturperiode an gesetzlichen Änderungen insbesondere zur Erreichung eines verbesserten Schutzes vor Fluglärm unternommen werden müsste. Dabei seien die bekannten Thematiken aufgerufen worden: Zum einen sei die Novellierung des Fluglärmschutzgesetzes endlich auf den Weg zu

bringen. Es sei skandalös, dass letztlich die ganze letzte Legislaturperiode das Thema verschlafen worden sei, obwohl die Erkenntnisgrundlage durch das Umweltbundesamt hervorragend auf- und vorbereitet worden sei. Auch das Bundesumweltministerium habe insoweit seine Hausaufgaben gemacht. Über die Ressortabstimmung sei das Thema letztlich hängen geblieben. Zudem würden die auch im der Fluglärmkommission Frankfurt vorgestellten Änderungen im Hinblick auf das Luftverkehrsgesetz angestrebt. Im Ergebnis könne festgestellt werden, dass es eine ausgeprägte Sensibilität für das Thema gebe. Es sei engagiert dahingehend beraten worden, was konkret erforderlich erscheine. Es sei zudem vereinbart worden, eng in Kontakt zu bleiben. Nach Konstituierung des Bundestages bzw. nachdem sich eine Regierungskoalition gebildet habe, werde wieder Kontakt aufgenommen, um bereits zu Beginn der Legislaturperiode entsprechende Zeichen zu setzen, beim Thema Fluglärmschutz vorankommen zu wollen. Nach dem vorliegenden Ergebnis der Bundestagswahl sei davon auszugehen, dass das Umweltthema in einer neuen Regierung eine größere Aufmerksamkeit erfahren werde. Das lasse hoffen, dass auch das Thema Fluglärmschutz vorangebracht werden könne.

### **TOP 3 Wahl von zwei nachrückenden Vorstandsmitgliedern und einer/s StellvertreterIn**

Nach der Geschäftsordnung der Kommission (vgl. [https://www.flk-frankfurt.de/eigene\\_daten/flk/geschaeftsordnung/geschaeftsordnung\\_stand\\_1.1.2021.pdf](https://www.flk-frankfurt.de/eigene_daten/flk/geschaeftsordnung/geschaeftsordnung_stand_1.1.2021.pdf)) werden die Vorstandsmitglieder grundsätzlich für die Zeit von vier Jahren gewählt. Die nächste reguläre Wahl findet im Herbst 2022 statt. Bei vorzeitigem Ausscheiden eines Vorstandsmitglieds wird ein nachrückendes Vorstandsmitglied für den Rest der Wahlperiode gewählt. Bedingt durch die Kommunalwahl in Hessen bzw. Landtagswahl in Rheinland-Pfalz gab es Änderungen im Vorstand durch das Ausscheiden von Frau Eder als Umweltdezernentin der Stadt Mainz sowie von Frau Akdeniz als Umweltdezernentin der Stadt Darmstadt. Mit dem Ausscheiden von Frau Eder im Vorstand ist gleichzeitig auch die Funktion der/des stellvertretenden Vorsitzenden neu zu besetzen.

Die Geschäftsführerin stellte die Kriterien für die Besetzung des Vorstands vor, die sich seit Jahrzehnten bewährt hätten:

- Abbildung der verschiedenen Betroffenheiten bei den unterschiedlichen Betriebsrichtungen
- Beteiligung aller relevanten politischen Gruppierungen im Vorstand, um die Arbeit der Kommission nicht parteipolitisch zu besetzen.
- Erfahrung im Bereich des Fluglärmschutzes

Auf dieser Grundlage hat der Vorstand folgende Vorschläge für die Nachbesetzung unterbreitet:

- Wahl einer/eines nachrückenden stellv. Vorsitzenden:  
Rosemarie Heilig (Umweltdezernentin Frankfurt)
- Wahl von zwei nachrückenden Vorstandsmitgliedern:
  - ⇒ Janina Steinkrüger (Umweltdezernentin Mainz)
  - ⇒ Dr. Bernd Blisch (Bürgermeister Flörsheim)

Diese Vorschläge wurden den Mitgliedern vorab zugeleitet. Weitere Vorschläge sind bis zur Sitzung nicht eingegangen. Der Vorsitzende stellte die KandidatInnen vor.

Die Mitglieder sprachen sich dafür aus, eine geheime Wahl über das Abstimmungstool Slido in drei Einzel-Wahlgängen durchzuführen. Dafür sendete die Geschäftsführerin nacheinander an die stimmberechtigten Mitglieder eine E-Mail mit dem Abstimmungslink. Nach dem jeweiligen Abschluss der Abstimmungen wurde das Abstimmungsergebnis für alle SitzungsteilnehmerInnen sichtbar eingeblendet. Da die Abstimmungsergebnisse jeweils eindeutig waren und eine hinreichend große Anzahl der stimmberechtigten Mitglieder abgestimmt hatte (jeweils 35 bzw. 34 Abstimmende), waren vereinzelt aufgetretene Zustellungsverzögerungen aufgrund

von Servereinstellungen bei einzelnen Kommunen für das jeweilige Abstimmungsergebnis nicht mehr relevant. Es bestand Einigkeit im Hinblick auf die Gültigkeit der Wahl.

### **Wahlergebnisse für die Wahl nachrückender Vorstandsmitglieder**

1. Stellvertretende Vorsitzende: Rosemarie Heilig  
Frau Heilig wurde bei zwei Enthaltungen und einer Gegenstimme von der ganz überwiegenden Mehrheit der Mitglieder zur stellvertretenden Vorsitzenden gewählt.
2. Beisitzerin: Janina Steinkrüger  
Frau Steinkrüger wurde bei einer Enthaltung einstimmig gewählt.
3. Beisitzer: Dr. Bernd Blisch  
Herr Dr. Blisch wurde bei drei Enthaltungen und zwei Gegenstimmen von der ganz überwiegenden Mehrheit der Mitglieder gewählt.

Die drei gewählten Vorstandsmitglieder dankten für das Vertrauen und nahmen die Wahl an. Der Vorsitzende gratulierte zur Wahl.

### **TOP 5 PBN-Umstellung am Standort Frankfurt**

Der Vorsitzende und die Geschäftsführerin führten in das Thema ein und erläuterten den vorab versendeten Beschlussvorschlag des Vorstands.

Die vorliegende Sachlage habe den Vorstand sehr überrascht und bereite große Sorge. Es gebe seitens der EU eine neue Vorgabe für die Verfahrensplanung, die bis zum Jahr 2030 für alle An- und Abflugverfahren umgesetzt sein müsse. Die DFS prüfe aktuell, wie die Flugverfahren, die am Standort Frankfurt seit vielen Jahren etabliert seien, unter den veränderten Vorgaben neu geplant werden müssten und wie die Streckenverläufe dann konkret aussehen würden. Die Flugverfahrensplanung sei am Standort Frankfurt seit Jahrzehnten so betrieben worden, dass jeweils die geringstmögliche Belastung in einem ohnehin schwer belasteten Umfeld intensiv gesucht worden sei. Dementsprechend seien die Flugverfahren geplant und umgesetzt worden. Dieses System drohe mit den neuen Vorgaben auf den Kopf gestellt zu werden.

Konkret gebe es zwei EU-Verordnungen (DVO 716/2014 und DVO 2018/1048), die bestimmen, dass die Flugverfahren an den Flughäfen in Deutschland bis zum Jahr 2030 sukzessive auf Performance-Based Navigation (Flächennavigation) umgestellt werden müssten. EU-Verordnungen seien direkt umsetzbares Recht, es bedürfe mithin keiner Umsetzungsgesetze mehr in den Mitgliedstaaten. Zu dieser Flächennavigation gehörten verschiedene Navigationsverfahren. Der Mindeststandard, der bis dahin bei allen Flugverfahren umgesetzt werden müsse, sei RNAV1. Ein etwas genauerer Standard sei RNP 1. Dieser könne verbunden werden mit der RF-leg-Funktionalität, d. h. genaueren Kurvenradien.

Nach der EU-Verordnung aus dem Jahr 2014 musste der neue Standard an vier Pilotflughäfen bezogen auf ein Abflugverfahren je Abflugrichtung bis zum Jahr 2024 bereits umgesetzt werden. Das seien die Flughäfen Frankfurt, Berlin, München und Düsseldorf gewesen. In Frankfurt seien bereits diese drei RNP1-Routen mit RF-leg-Funktionalität installiert worden. Das sei zum einen eine Routenführung bei der Südumfliegung zur Problembehebung im Bereich Trebur (vgl. [https://www.flk-frankfurt.de/eigene\\_dateien/sitzungen/238\\_sitzung\\_am\\_7.12.2016/top\\_4\\_-\\_praes\\_dfs\\_suedumfliegung\\_rf-leg-verfahren\\_und\\_anpassung\\_der\\_geschwindigkeit..pdf](https://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/sitzungen/238_sitzung_am_7.12.2016/top_4_-_praes_dfs_suedumfliegung_rf-leg-verfahren_und_anpassung_der_geschwindigkeit..pdf)), zum anderen eine Route der 07 Süd (vgl. <https://www.flk->

[frankfurt.de/eigene\\_dateien/sitzungen/244\\_sitzung\\_am\\_14.02.2018/top\\_4\\_-\\_praes\\_dfs\\_laterale\\_optimierung\\_der\\_abflugstrecke\\_ost\\_07.pdf](http://frankfurt.de/eigene_dateien/sitzungen/244_sitzung_am_14.02.2018/top_4_-_praes_dfs_laterale_optimierung_der_abflugstrecke_ost_07.pdf)) und eine Flugroute von der Startbahn 18-West in Richtung Süden (Sobra 1A, vgl. [https://www.flk-frankfurt.de/eigene\\_dateien/sitzungen/240\\_sitzung\\_am\\_19.4.2017/top\\_3\\_-\\_weitere\\_umsetzung\\_des\\_rf-leg-verfahrens\\_hier\\_abflugverfahren\\_von\\_der\\_startbahn\\_west\\_in\\_richtung\\_sobra.pdf](https://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/sitzungen/240_sitzung_am_19.4.2017/top_3_-_weitere_umsetzung_des_rf-leg-verfahrens_hier_abflugverfahren_von_der_startbahn_west_in_richtung_sobra.pdf)). Diese erste Verordnung sei mithin in Bezug auf drei Flugrouten bereits umgesetzt worden.

Aktuell gehe es um die grundsätzliche Umsetzung der PBN-Vorgaben bei allen anderen Flugverfahren. Hierzu seien seitens der DFS erste Überlegungen angestellt worden. Bei diesen Überlegungen seien die seit Jahren von der Fluglärmschutzbeauftragten an die DFS herangetragenen Befürchtungen zu Tage getreten: Bei einer 1:1-Umsetzung der PBN-Vorgaben müssten vor allem Kurvensegmente angepasst werden. Aus bisher eng geflogenen Kurven würden sehr weit ausholende Kurven, auch wenn diese dann mit dem neuen Navigationsstandard genauer abgeflogen werden könnten. Das betreffe auch und insbesondere den Nahbereich des Flughafens. Die bisherigen Flugrouten, die sich über Jahrzehnte möglichst weit außerhalb der besiedelten Gebiete entwickelt hätten, wären damit nicht mehr abbildbar. Bei einer 1:1-Umsetzung sei mithin mit einer massiven Erhöhung der Lärmbetroffenheit im Flughafenumland zu rechnen, die zudem mit dem, was im Planfeststellungsbeschluss abgewogen worden sei, nichts mehr zu tun hätte.

Vor diesem Hintergrund habe der Vorstand den vorab versendeten Beschlussvorschlag verfasst. Mit Blick darauf, dass es sich um direkt anwendbares Recht handele, gebe es nur zwei Möglichkeiten. Zum einen müssten auf Seiten der DFS mit den bestehenden anwendbaren Instrumenten alle Möglichkeiten inklusive ICAO-Ausnahmen genutzt werden, um die Flugrouten so lärmarm wie möglich auszugestalten. Es sei jedoch zu erwarten, dass trotz dieser Anstrengungen erhebliche Mehrbelastungen im Vergleich zum Status Quo auf die Bevölkerung zukommen würden. Die verbleibende Problemlage, von der andere Standorte auch europaweit in gleicher Weise betroffen seien, müsse schnellstmöglich an die EU-Kommission herangetragen werden. Nur wenn erkennbar sei, wie groß das Problem tatsächlich sei, könne mit hinreichendem Druck auf die EU-Kommission zugegangen werden. Dafür sei es erforderlich, dass die DFS die Flugroutenänderungen nicht sukzessive entwickle, sondern – zumindest bezogen auf die Hauptabflugstrecken – ein Gesamtkonzept vorlege. Das sei auch deshalb erforderlich, weil sich die Verlagerung einer Abflugstrecke direkt auf die anderen An- und Abflugstrecken auswirken könne. Von Gesprächen mit der EU-Kommission erhoffe man sich erweiterte Auslegungsmöglichkeiten für die EU-Verordnung oder eine Änderung der Verordnung selbst. Zudem solle in Bezug auf ICAO-Ausnahmen für eine größere Offenheit der Bundesinstitutionen (BMVI, BAF und DFS) geworben werden.

Vor diesem Hintergrund empfahl der Vorstand den Mitgliedern der Kommission die folgende Beschlussfassung:

1. Die Fluglärmkommission fordert die DFS dazu auf, im Rahmen der Umsetzung der EU-DVO aus den Jahren 2014 und 2018 zur PBN-Implementierung ein Gesamtkonzept für den Flughafen Frankfurt vorzulegen, welches auch eine Berechnung über die zu erwartende Gesamtfluglärmbelastung im Vergleich zum aktuellen bzw. im Planfeststellungsverfahren für die Lärmabwägung unterstellten Flugroutensystem enthält. Eine Einzelberatung von Flugstreckenänderungen ohne Einbettung in ein solches Gesamtkonzept, die unter Nutzung von PBN-basierten Flugverfahren erfolgen und erwarten lassen, dass lateral im Nahbereich von den bisherigen tatsächlich geflogenen Routen abgewichen werden wird, lehnt die Kommission ab.
2. Ziel sollte es sein, insbesondere im Nahbereich keine Verschlechterung der tatsächlichen Flugverläufe unter Lärmaspekten zu erhalten, und jedenfalls so lange wie möglich an den zum jeweiligen Zeitpunkt lärmärmsten Flugverfahren festzuhalten.

Spätestmöglicher Umsetzungszeitpunkt ist nach den PBN-DVO das Jahr 2030. Bei der Erarbeitung von Flugroutenanpassungen aufgrund der PBN-DVO der EU sollten alle bestehenden Möglichkeiten für die Implementierung lärmarmen Flugverfahren genutzt werden. Insoweit sollten auf der Grundlage von Sicherheitsbewertungen auch die Möglichkeiten von ICAO-Abweichungen in die Prüfungen einbezogen werden.

3. Die Kommission bittet den hierfür verantwortlichen Bund (DFS, BAF, BMVI) und die in der Verordnung ebenso als zu konsultierend benannte Flughafenbetreiberin Fraport AG sowie die am Standort operierenden Fluggesellschaften darum, auf Basis eines solchen Gesamtkonzepts auf EU-Ebene eine entsprechende Auslegung der Vorgaben zu bewirken, die sicherstellt, dass jedenfalls keine Verschlechterung der Lärmbetroffenheit im Nahbereich des Flughafens in der Rhein-Main-Region eintritt. Hierzu gehört die Offenheit für die Implementierung sicherheitsbewerteter Ausnahmen z. B. von Planungsvorgaben nach ICAO, wenn sich hierdurch negative laterale Flugverläufe vermeiden lassen. Soweit dies bei bestimmten Strecken nicht möglich ist, umfasst dies auch die Beibehaltung bestimmter bestehender Abflugverfahren.
4. Die Kommission bittet das Forum Flughafen und Region, die Erstellung eines solchen Gesamtkonzepts nebst Lärmbewertung zu unterstützen und voranzubringen.
5. Die Kommission bittet das Land Hessen, die genannten Zielsetzungen zu unterstützen, sich hierfür gegenüber dem Bund und der EU einzusetzen und sicherzustellen, dass die im Planfeststellungsbeschluss enthaltenen Vorgaben und Abwägungsergebnisse zum Lärmschutz uneingeschränkt eingehalten bleiben.

Der Vorsitzende wies darauf hin, dass auch die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen auf ihrer letzten Sitzung einen entsprechenden Beschluss mit dem Ziel gefasst habe (vgl. [https://www.flk-frankfurt.de/eigene\\_dateien/aktuell/2021-aktuelles/oktober/adf-beschluss\\_zur\\_pbn-umstellung\\_der\\_flugverfahren\\_bis\\_2030\\_30.9.2021.pdf](https://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/aktuell/2021-aktuelles/oktober/adf-beschluss_zur_pbn-umstellung_der_flugverfahren_bis_2030_30.9.2021.pdf)), konzertiert auf die Verantwortlichen zuzugehen und das für viele Standorte bestehende Problem gemeinsam zu lösen.

Ein Mitglied fragte, ob die DFS als zuständige Bundesfachbehörde vor Erlass der EU-Verordnung nicht angehört worden sei und auf die Problemlage hingewiesen habe. Die Frage, inwiefern eine Beteiligung der verschiedenen Flugsicherungsorganisationen stattgefunden habe, konnte seitens des Vertreters der DFS nicht ad hoc beantwortet werden.

Vertreter der Luftverkehrswirtschaft führten erläuternd aus, dass die EU-Verordnung das zugrunde liegende und verbindlich geltende Gesetz sei. Bei der EASA könnten über das BAF Anträge eingereicht werden in Bezug auf sog. Acceptable Means of Compliance (AMC), das seien Maßnahmen, welche die Vorgaben der Verordnung erfüllten (vgl. <https://www.easa.europa.eu/document-library/acceptable-means-compliance-amcs-and-alternative-means-compliance-altmocs>). Hinzu komme die Option, sog. Alternative Means of Compliance (AltMoC) zu entwickeln und die Genehmigung bei der EASA zu beantragen. Unterhalb dieser Regelungen gebe es noch Guidance Material (GM), das lediglich Hinweise auf eine Umsetzbarkeit geben würde, aber nicht verbindlich sei (vgl. <https://www.easa.europa.eu/document-library/acceptable-means-of-compliance-and-guidance-materials>). Demgegenüber könnten bestimmte IR und TR nicht geändert werden, für die Anpassung dieser Regeln bedürfe es einer Verordnungsänderung. Der Vertreter der DFS sicherte zu, dass die DFS alle ihr zur Verfügung stehenden Mittel, auch im Hinblick auf AltMoC, sehr genau prüfen werde. Im Hinblick auf die Änderung der EU-Verordnung habe die DFS jedoch keine Handhabe.

Mehrere Mitglieder begrüßten den Beschlussvorschlag und die dahinterstehende Intention, baten jedoch um ausführlichere Informationen zum Thema PBN vor Beschlussfassung.

Insbesondere wurde um Einbringung der angekündigten Präsentation der DFS gebeten, die zwischenzeitlich zurückgezogen worden war. Vorgeschlagen wurde insoweit auch eine Verschiebung der Beschlussfassung auf die nächste Sitzung.

Andere Mitglieder sprachen sich ausdrücklich für die Verabschiedung des Beschlusses auf der aktuellen Sitzung aus und regten an, das komplexe Thema gleichwohl noch einmal auf der kommenden Sitzung umfassend aufzubereiten. Weiter wurde darum gebeten darzustellen, welche Auswirkungen konkret mit einer PBN-Umsetzung in der Region verbunden sein könnten. Zudem wurde gefordert, die konkreten Verfahrensvorgaben (z. B. Querlagewinkel), die im Rahmen der PBN-Umsetzung zu Problemen in der praktischen Anwendung führen, zu benennen und darzustellen.

Nach Auffassung eines Mitglieds sei es auch mit RF-leg möglich, wie bisher einen Querlagewinkel von 25 Grad umzusetzen. Damit dürften genauso enge Kurvenradien möglich sein, wie bisher. Probleme im Nahbereich des Flughafens könne es jedoch insofern geben, als der 25-Grad-Querlagewinkel erst ab einer Geschwindigkeit von 170 Knoten zulässig sei. Im absoluten Nahbereich dürfte mit einer lateralen Verlagerung des Flugverfahrens mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung entgegengewirkt werden können. Die Abhängigkeit von Geschwindigkeit und Querneigungswinkel sei quadratisch. Das Mitglied unterstrich seine Unterstützung des vorgelegten Beschlussvorschlages, bat aber um detailliertere Darlegung der Problemstellung.

Ein anderes Mitglied und ein Vertreter der DFS bestätigten diese Einschätzungen. Problematisch seien insbesondere solche Abflugverfahren, die relativ kurz nach Verlassen der Startbahn einen Kurvenflug beinhalteten, z. B. die Nachtflugroute, die Abflugroute 07-N-kurz oder auch die Südumfliegung. Unterschiede zwischen den konventionellen und den PBN-Verfahren gebe es vor allem in Bezug auf die minimale Flughöhe zur Einleitung der Kurve, den Kurvenradius, den Querneigungswinkel und einzuhaltende Geschwindigkeitsbereiche. Vorteile des PBN-Verfahrens lägen in einer erhöhten Spurtreue aufgrund der RF-leg-Vorgaben, mit denen genauere Kurvenradien geflogen werden könnten als bei konventionellen Verfahren.

Die Fluglärmschutzbeauftragte berichtete, dass das Thema der PBN-Umstellung seit 2018 grundsätzlich bekannt sei. Das HMWEVW habe bereits sehr früh agiert, nachdem klar gewesen sei, dass hierdurch auf die Region Probleme zukommen könnten. So sei gemeinsam mit dem BAF dafür Sorge getragen worden, dass es überhaupt noch die rechtliche Möglichkeit gebe, bei der Planung von Flugverfahren auch Ausnahmen von den ICAO-Vorgaben (PANS-OPS) vorzusehen. Diese Bitte habe die EASA aufgegriffen und entsprechende Verwaltungsvorschriften erlassen. Zwar würden die genannten Vorschriften nicht die PBN-Verordnung direkt betreffen. Es sei vielmehr um ein Rechtssetzungsverfahren gegangen, in dem festgelegt werde, welche Voraussetzungen Organisationen, die Flugverfahrensplanung machen, erfüllen müssten und wonach sich die Flugverfahrensplanung zu richten habe. In dieser Rechtsnorm sei weiterhin die Möglichkeit von ICAO-Ausnahmen verankert, wenn die Sicherheit nicht gefährdet ist. Des Weiteren habe das HMWEVW darauf hingewiesen, dass zunächst ein Gesamtbild erarbeitet werden müsse zur Frage, wie sich die PBN-Implementierung in Frankfurt darstellen würde. Dieser Wunsch sei auch auf Bundesebene im sog. Bund-Länder-Fachausschuss Luftfahrt bereits adressiert worden. Der Ausschuss habe sich im Mai 2021 mit dem Thema auch das erste Mal befasst. Allererste Planungsentwürfe einzelner Flugrouten durch die DFS, die bisher lediglich einen Zwischenstand darstellten, hätten die Problemlage sehr nachdrücklich illustriert. Vor diesem Hintergrund sei es richtig und wichtig, sich weiter intensiv mit dem Thema zu befassen. Die Beschlussvorlage und insbesondere Punkt 5 würden ausdrücklich vom HMWEVW geteilt. Das HMWEVW verfolge das Thema sehr aktiv weiter. In Kooperation mit der DFS und der Fraport AG solle möglichst nach Lösungen gesucht werden, die gerade nicht zu einer Verschlechterung der Situation führten. Ein weiteres Ziel sei es, nach Vorliegen eines Gesamtbildes gemeinsam mit dem BAF, der DFS und dem BMVI nach entsprechenden Lösungsmöglichkeiten zu suchen. Diese könnten auch darin liegen, dass u. U.



bestimmte konventionelle Flugverfahren auch beibehalten würden. Eine solche Lösung könne aktuell jedoch nicht zugesagt werden, sie gehöre zum Prozess, der jetzt angegangen werden müsse. Geprüft werden müsse zunächst, welche Möglichkeiten und Spielräume es aktuell bereits gebe unter Ausnutzung von Ausnahmen von ICAO. Die danach verbleibenden Probleme müssten sehr frühzeitig gemeinsam mit dem Bund gegenüber der EU adressiert werden.

Der Vorstand unterstrich, dass die Thematik eilbedürftig sei, weil die DFS aktuell bereits daran arbeite, einzelne Flugstrecken anzupassen. Wenn das Papier auf den Weg gebracht sei, bestehe der Arbeitsauftrag für die verschiedenen Institutionen, sich mit der Problemstellung und deren Behebung intensiv zu befassen. Auf der nächsten Sitzung im Dezember 2021 könnten dann die gewünschten weitergehenden Informationen und verschiedenen Aspekte ausführlich aufgerufen werden.

In Bezug auf die Vorlage eines Gesamtkonzepts fragte ein Vertreter der DFS, ob hiermit gemeint sei, sämtliche über 100 Flugverfahren am Standort Frankfurt in einem Aufschlag zur Beratung einzureichen. Vorstandsseitig wurde erläutert, dass es aus Sicht der Kommission ausgeschlossen sei, dass sich die Kommission einzeln mit den Flugverfahren nacheinander befasse, ohne vorab die Gesamtwirkung aufgrund der PBN-Veränderungen erkennen zu können. Erforderlich sei, zumindest die Hauptan- und abflugrouten zu betrachten, so dass die wesentlichen Veränderungen im Rahmen eines Gesamtkonzepts erkennbar würden, bevor einzelne Flugroutenanpassungen beraten werden könnten.

Ein Mitglied zeigte sich verwundert im Hinblick darauf, dass moderne Flugverfahren in der Vergangenheit auch deshalb von der Luftverkehrswirtschaft abgelehnt worden seien, weil der Ausrüstungsstand der Flugzeuge dies nicht zugelassene habe. Mit der PBN-Verordnung werde ein solcher Ausrüstungsstand vorgeschrieben. Nicht nachvollziehbar sei, weshalb ausgerechnet die moderneren satellitengestützten Navigationsverfahren zu Mehrbelastungen im Nahbereich führen würden. Vor diesem Hintergrund forderte das Mitglied zunächst einen Gesamtüberblick über potentielle positive und negative Auswirkungen der PBN-Verordnung.

Die Fluglärmschutzbeauftragte wies darauf hin, dass es diese Entwürfe für jede einzelne Kommune noch nicht gebe. Insbesondere der Gesamtüberblick zumindest über die Hauptan- und abflugstrecken sei jedoch besonders wichtig. Die Erstellung eines solchen Gesamtüberblicks werde sicherlich einige Monate an Arbeitsaufwand in Anspruch nehmen, so dass nicht damit zu rechnen sei, dass dieser bereits auf der nächsten FLK-Sitzung vorgestellt werden könne. Erst der Gesamtüberblick ermögliche teilweise auch die rechtliche Bewertung, die u. U. auch vom Umfang des Problems abhängt, sowohl bezogen auf den Planfeststellungsbeschluss als auf die Themen, die gegenüber der EU adressiert werden sollen. Die Fluglärmschutzbeauftragte dämpfte die Erwartung darauf, dass bereits im Dezember 2021 eine Gesamtbewertung oder auch nur eine Bewertung für einzelne Kommunen vorgenommen werden könne. Ziel sei es sicherzustellen, dass der Gesamtüberblick erstellt werde, um die bestehenden Spielräume sichtbar zu machen bzw. zu erarbeiten. Gut vorstellbar sei jedoch, seitens der DFS in der Dezembersitzung die PBN-Verordnungen und beispielhaft bestimmte Unterschiede in den Planungsvorgaben für eine konventionelle und für eine PBN-Strecke darzustellen. Eine solche Darstellung sei dann jedoch weder in eine rechtliche noch in eine lärmfachliche Bewertung übersetzt. Man befinde sich in einem frühen Stadium in Bezug auf die PBN-Umsetzung.

Für die weitere Vorgehensweise empfahl die Fluglärmschutzbeauftragte, sich zunächst ein Bild zu verschaffen, auf dessen Grundlage zunächst jede Optimierungsmöglichkeit auf der verfahrensplanerischen Ebene genutzt werde, um Lärm zu vermeiden, und mit dem dann vorliegenden Konzept mithilfe der Bundesebene die EU-Ebene zu adressieren. Im Anschluss daran könne ggf. auch sukzessive die Beratung der Fluglärmkommission eingeholt werden. Das Thema werde die Region mithin in den nächsten Monaten und Jahren begleiten.

Einige Mitglieder baten noch einmal darum, vor Beschlussfassung zunächst die zurück gezogene Präsentation der DFS zu sehen, um über die Vor- und Nachteile besser informiert zu sein. Ein Vertreter der DFS berichtete, dass die DFS den Wunsch seitens des Vorstands der Kommission und des HMWEVW wahrgenommen habe, zunächst eine Gesamtbetrachtung vorzunehmen. Dieser Wunsch werde aktuell von der DFS geprüft. Es sei jedoch nicht davon auszugehen, dass eine Gesamtbetrachtung bereits im Dezember vorliegen könne.

Vorstandsseitig wurde noch einmal auf die bestehende Beschlusslage der Kommission hingewiesen, nach der sich die Kommission mit jedem Flugverfahren im Hinblick auf Verbesserungsmöglichkeiten befassen wolle. Geprüft werde, ob sich Flugverfahren unter den jeweiligen aktuellen Bedingungen und damit auch unter den neuen navigatorischen technischen Möglichkeiten aus Lärmsicht günstiger gestalten lassen, als es bisher der Fall gewesen sei. Dieser Grundsatz würde vorliegend bedeuten, dass im Falle, dass die PBN-Vorgaben für ein bestimmtes Flugverfahren aus Lärmsicht Vorteile bedeuten würden, die Kommission selbstverständlich darauf drängen würde, dass die PBN-Vorgaben auch umgesetzt würden. Abgelehnt werde demgegenüber, dass die PBN-Vorgaben schematisch ohne Rücksicht auf die Lärmwirkungen zur Anwendung gebracht würden. Abgewehrt werden sollten mithin lediglich zu erwartende deutliche Verschlechterungen, die teilweise mit den PBN-Vorgaben zu befürchten seien.

Einzelne Vertreter der Luftverkehrswirtschaft zeigten Verständnis für die kommunalen Positionierungen im Hinblick auf die befürchteten Lärmverschlechterungen. Einzelne Aspekte, welche sowohl die Flughafenbetreiberin als auch die Fluggesellschaften im Blick behalten müssten, seien im aktuellen Beschlussvorschlag bisher nicht adressiert. Insbesondere würden auch kapazitative Fragen im Raum stehen. Aus Sicht der Luftverkehrswirtschaft dürfe es jedoch nicht passieren, dass aufgrund von Gesetzesänderungen Kapazitätsentwicklungen eingeschränkt würden und damit der Luftverkehr gegenüber dem Status Quo schlechter gestellt würde. Darüber hinaus wurde angeregt, in Ziffer drei die Adressierung der Flughafenbetreiberin und der Fluggesellschaften mangels Zuständigkeit wieder heraus zu nehmen. Zu bedenken sei zudem, dass die Änderung von Flugverfahren Jahre in Anspruch nehme. Hinzu komme, dass der Prozess, mit der EU in Gespräche einzutreten, ebenfalls einige Zeit dauere. Vor diesem Hintergrund sei das Zeitfenster bis zum Jahr 2030 weniger großzügig als in den Beiträgen unterstellt. Die Mitglieder warnten davor, dass der Flughafen im Jahr 2030 ohne gesetzeskonforme bzw. genehmigte Routen dastehe. Zu berücksichtigen sei schließlich, dass bei einem Aussetzen von Flugroutenänderungen bis zur Klärung der PBN-Thematik auch andere Fragen wie die Optimierung der Abflugroute Amtix-kurz behindert würden.

Eine Vertreterin der DFS wies darauf hin, dass eine PBN-konforme Südumfliegung zu geringeren Betroffenheiten führen würde, als wenn die aktuelle Flugroute unabhängig konstruiert würde. Vorstandsseitig wurde festgestellt, dass die PBN-ausgestattete Südumfliegung deutliche Lärmverschlechterungen gegenüber der aktuellen Südumfliegung mit sich brächte, z. B. im Bereich von Rüsselsheim. Ein großer Unterschied zwischen der Schaffung einer konventionellen Flugroute und einer PBN-konformen Flugroute liege darin, dass die Vorgaben bei PBN in der Planung viel strenger und Ausnahmen weniger möglich seien. Eine unabhängige Südumfliegung sei der Fluglärmkommission bisher nicht zur Beratung vorgelegt worden und könne mithin von den Mitgliedern nicht mit einer PBN-konformen verglichen werden.

Einige Mitglieder sprachen sich dafür aus, den Beschlussvorschlag wie eingebracht auf der heutigen Sitzung unbedingt auch zu beschließen, da es um die grundsätzliche Herangehensweise an die Thematik gehe. Die Thematik habe eine Dringlichkeit, es müsse ein Auftrag an die adressierten Institutionen dahingehend formuliert werden, dass die Akteure, die dazu Beiträge liefern könnten, aufgefordert seien, für Aufklärung zu sorgen und darauf hinzuwirken, dass PBN nicht einfach schematisch und ohne Rücksicht auf die Lärmbetroffenheit zur Anwendung komme.

Über die vorliegenden Anträge stimmten die stimmberechtigten Mitglieder mit Hilfe des Abstimmungstools Slido ab. Die Ergebnisse der Abstimmungen wurden nach Abschluss der jeweiligen Abstimmung von der Geschäftsführerin für alle sichtbar eingeblendet.

1. Abstimmung über den Antrag: „Die Beschlussfassung über die Beschlussfassung des Vorstands wird vertagt“

Der Vertagungsantrag wurde bei einer Enthaltung und 14 befürwortenden Stimmen von der überwiegenden Mehrheit der Mitglieder abgelehnt.

2. Abstimmung über den Beschlussvorschlag des Vorstands

Dem Beschlussantrag wurde bei drei Enthaltungen und sechs Gegenstimmen von der ganz überwiegenden Mehrheit der Mitglieder angenommen.

**Vorstandsseitig wurde zugesichert, dass die geforderten ergänzenden Informationen, die möglich seien, in der Dezembersitzung der Kommission vorgestellt würden und das Thema umfassend beleuchtet werde.**

### TOP 6 Regionallastenausgleichsgesetz

Die Fluglärmschutzbeauftragte informierte anhand einer vorab versendeten Präsentation (vgl. Anlage) über den Sachstand der Verlängerung des Anwendungszeitraumes des Regionallastenausgleichsgesetzes.

Das Gesetz sei ursprünglich vor etwa fünf Jahren erlassen worden. Der konkrete Verteilungsschlüssel sei nach einer Empfehlung des Forums Flughafen und Region unter Beteiligung der Kommunen 1:1 vom Land Hessen übernommen worden. Danach hätten 21 stark von Fluglärm betroffene Kommunen Entschädigungsleistungen vom Land Hessen erhalten. Hierfür sei jährlich ein fester Betrag i. H. von rund 4,5 Millionen Euro nach dem angesprochenen Verteilungsschlüssel an die Kommunen ausgezahlt worden. Das Gesetz sei von Beginn an auf fünf Jahre Laufzeit angelegt gewesen. Das FFR habe zum damaligen Zeitpunkt eine Überprüfung der Kriterien nach Ablauf der fünf Jahre empfohlen. Vor diesem Hintergrund sei Anfang 2020 mit einer Überprüfung der Rahmenbedingungen begonnen worden. Nach Beginn der Coronakrise sei zudem zu klären gewesen, ob es dem Land Hessen auch trotz des Wegfalls der Dividendeneinnahmen für die Aktienanteile an der Fraport AG möglich sein werde, den Lastenausgleich weiterhin zu finanzieren. Weiter sei der Frage nachgegangen worden, wie mit der fortbestehenden Ungewissheit im Hinblick auf Prognosen zum Luftverkehr umgegangen werden könne. Seit der damaligen Ausarbeitung der Kriterien habe es keine grundlegenden oder anhaltenden Änderungen am Flugroutensystem (Flugrouten und Belegungsanteile) gegeben.

Aus Sicht der Hessischen Landesregierung handele es sich um ein erfolgreiches Gesetz. Es gebe großes Engagement in den Kommunen, mit dieser finanziellen Unterstützung Projekte zu ermöglichen, die ein Stück weit dafür Sorge tragen würden, dass sich die Kommunen möglichst gut entwickeln würden. Mit den Ausgleichszahlungen sei insbesondere ein wichtiger Beitrag zur Abmilderung von Folgen der Fluglärmbelastung und zur Verbesserung der Lebensqualität in den betroffenen Kommunen geleistet worden. Auch wenn Fraport auf absehbare Zeit keine Ausschüttung von Dividenden vornehmen könne, habe sich die Regierungskoalition mit Blick auf die vorliegenden Prognosen, die von einem Wiederanstieg des Flugverkehrs in den nächsten Jahren verbunden mit einem Fortbestehen der Belastungen ausgingen, und weil sich die Entschädigungsleistungen für die Dauerbelastungen bewährt hätten, auf eine Verlängerung des Gesetzes um weitere fünf Jahre verständigt.

Die Zuständigkeit für die Abwicklung des Regionallastenausgleichsgesetzes liege beim HMWEVW. Ausführungsbestimmungen seien entsprechend mit dem Hessischen Finanzministerium und dem Landesrechnungshof abgestimmt worden. Bisher seien von den Kommunen insgesamt rund 80 Projekte beantragt worden, die einen weiten Bereich abdeckten. Nach dem Gesetz müssten die Projekte der Verbesserung der Lebensqualität oder dem Lärmschutz dienen (z. B. Folie 5). Die Gesamtliste der Projekte sei auf der Internetseite des HMWEVW eingestellt: [https://wirtschaft.hessen.de/sites/wirtschaft.hessen.de/files/2021-06/2020-12-17\\_uebersicht\\_entschaedigungsleistungen\\_final.pdf](https://wirtschaft.hessen.de/sites/wirtschaft.hessen.de/files/2021-06/2020-12-17_uebersicht_entschaedigungsleistungen_final.pdf). Einmal im Jahr, jeweils im Frühjahr, müssten die Kommunen gegenüber dem HMWEVW berichten, wie sie mit ihren Projekten vorangekommen seien.

Im Frühjahr 2021 sei das FFR über die beabsichtigte Fortsetzung informiert und um einen Vorschlag für den künftig anzuwendenden Verteilungsschlüssel gebeten worden. Nachdem die bisher beteiligten Kommunen im FFR um Einschätzung gebeten worden seien, teilte das FFR dem HMWEVW mit, dass aufgrund der coronabedingten Einschränkungen des Flugverkehrs und der unsicheren Prognosesituation hinsichtlich der weiteren Entwicklung des Flugverkehrsaufkommens eine Revision der Kriterien zum jetzigen Zeitpunkt nicht zielführend erscheine. Zudem seien Anhaltspunkte für das Vorliegen von veränderten Rahmenbedingungen, die eine Abänderung der bisherigen Gebietsabgrenzung und des bisherig verwendeten Verteilungsschlüssels nahelegen würden, nicht erkennbar. Vor diesem Hintergrund habe der Koordinierungsrat des FFR dem HMWEVW empfohlen, die Gebietsabgrenzung und den Verteilungsschlüssel für die Mittelvergabe in den Jahren 2022-2026 unter Zugrundlegung der Kriterien aus dem Jahr 2016 beizubehalten.

An dieser Empfehlung orientiere sich der zwischenzeitlich ausgearbeitete Gesetzesentwurf (vgl. <http://starweb.hessen.de/cache/DRS/20/2/06412.pdf>), zu dem in der vergangenen Woche im Hessischen Landtag die erste Lesung durchgeführt worden sei (vgl. [https://hessischer-landtag.de/sites/default/files/scald/files/Beschlussprotokoll\\_PL\\_83.pdf](https://hessischer-landtag.de/sites/default/files/scald/files/Beschlussprotokoll_PL_83.pdf)). Der Gesetzesentwurf sehe vor, dass das Regionallastenausgleichsgesetz um weitere fünf Jahre verlängert werde. Das bedeute nicht, dass das Gesetz in fünf Jahren definitiv auslaufe. Der Gesetzesentwurf sei nach der ersten Lesung im Landtag an den Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (WVA) verwiesen worden.

*Anmerkung der Geschäftsführung: Der WVA beschloss am 6.10.2021, dass zu dem Gesetzesentwurf eine schriftliche Anhörung durchgeführt wird: [https://hessischer-landtag.de/sites/default/files/scald/files/WVA-BP-044\\_06.10.2021.pdf](https://hessischer-landtag.de/sites/default/files/scald/files/WVA-BP-044_06.10.2021.pdf)*

Die Fluglärmenschutzbeauftragte kündigte an, den Vorstand der Fluglärmkommission zu informieren, sobald das Gesetzgebungsverfahren abgeschlossen ist. Im Anschluss daran werde das HMWEVW ein Schreiben an die einzelnen Kommunen richten, in dem die Modalitäten dargestellt würden, nach denen die nächsten fünf Jahre weiterverfahren werden solle.

**Die Mitglieder der Kommission nahmen erfreut zur Kenntnis, dass es im Hessischen Landtag die erklärte Absicht gebe, das Regionallastenausgleichsgesetz und damit Zuwendungen an Kommunen in Höhe von jährlich 4,5 Millionen Euro für weitere fünf Jahre fortzuführen. Damit seien, die Kommunen in die Lage versetzt, erhöhte finanzielle Aufwendungen, die sich aus der jeweiligen Fluglärmbelastung ergeben, zumindest teilweise kompensieren zu können.** Vorstandsseitig wurde unterstrichen, dass die Fluglärmkommission bereits vor etwa 15 Jahren mit großem Engagement darauf hingewirkt habe, dass es eine Form von Lastenausgleich gebe. Es sei immer wieder festgestellt worden, dass es durch die extreme Fluglärmbelastung in den Städten und Gemeinden Nachteile gebe, die letztlich nur unter Einsatz größerer finanzieller Ausgaben bewältigt werden könnten. Wesentliche Beiträge für die Schaffung eines Lastenausgleichs seien vom früheren stellvertretenden Vorsitzenden Horst Gölzenleuchter und vielen anderen geleistet worden. Nach einem sehr konstruktiven Dialog mit der aktuellen Hessischen Landesregierung sei das Gesetz im Jahr 2016 endlich auf den Weg gebracht worden. **Der Vorstand der Kommission bedankte sich**

**ausdrücklich für den Einsatz des Hessischen Verkehrsministers dafür, dass die Hessische Landesregierung trotz vorübergehenden Wegfalls der finanziellen Grundlage in Form der Fraport-Dividendenzahlungen an der Fortsetzung des Lastenausgleichs festhalten wolle. Angekündigt wurde insoweit eine befürwortende Stellungnahme der Kommission im Rahmen der schriftlichen Anhörung des VWA.**

Ein Mitglied bat darum, auch Heusenstamm mit in den Kreis der begünstigten Kommunen aufzunehmen. Der insoweit vorgenommene Fehler des Jahres 2016 dürfe nicht noch einmal wiederholt werden. Das Mitglied habe im Jahr 2016 auch im Rahmen der Anhörung des VWA des Hessischen Landtags mündlich vorgetragen (vgl. [https://hessischer-landtag.de/sites/default/files/scald/files/WVA-KB-51-oeff-Anh\\_09.11.2017.pdf](https://hessischer-landtag.de/sites/default/files/scald/files/WVA-KB-51-oeff-Anh_09.11.2017.pdf)), dass es das Gesetz in der damaligen Form nicht als richtig erachte. Das Mitglied bat die Fluglärmschutzbeauftragte insoweit zu intervenieren und kündigte eine eigene Stellungnahme der vertretenen Kommune an den VWA an, unabhängig von der angekündigten FLK-Stellungnahme.

Die Fluglärmschutzbeauftragte verwies auf die zugrunde liegende Empfehlung des FFR zu den Verteilungskriterien. Im Rahmen der Erarbeitung dieser Kriterien habe das FFR die tatsächliche Fluglärmsituation und die tatsächlich betroffenen Bevölkerungszahlen zugrunde gelegt, um anhand von objektiven Kriterien einen Vorschlag für die Aufteilung zu entwickeln. Vor diesem Hintergrund wies die Fluglärmschutzbeauftragte eine Bezeichnung dieser Verteilungskriterien als Fehler zurück, auch wenn verständlich sei, dass es Ziel des Mitglieds sei, dass die vertretene Kommune ebenfalls in den Kreis der Begünstigten aufgenommen werden solle. An dem Zustand, dass die von dem Mitglied vertretene Kommune nicht in vergleichbarer Weise von Fluglärm betroffen sei wie die nach dem Gesetz begünstigten Kommunen, habe sich auch zwischenzeitlich nichts geändert. Sollte sich künftig eine massive Zusatzbelastung der vertretenen Kommune ergeben, die eine Vergleichbarkeit mit den begünstigten Kommunen herstelle, würde dieser Punkt bei der nächsten Überarbeitung berücksichtigt.

Vorstandsseitig wurde ergänzend darauf hingewiesen, dass kommunale VertreterInnen seinerzeit an dem System gearbeitet hätten. Hierbei seien strikt objektive Kriterien zur Anwendung gebracht und verschiedene Aspekte abgewogen worden. Die Verteilungskriterien seien mit ganz großer Mehrheit in der kommunalen Familie auf den Weg gebracht worden.

#### **TOP 4 Verkehrsabschätzung nach Corona (Intraplan) und aktuelle Verkehrsentwicklung**

##### **a) Verkehrsabschätzung (Intraplan)**

Ein Vertreter der Fraport AG informierte aufgrund der Bitte der Mitglieder auf einer der letzten Sitzungen anhand einer vorab versendeten Präsentation (vgl. Anlage) über aktuell vorliegende interne Verkehrsprognosen (Intraplan).

Die Firma Intraplan sei von Fraport im Februar 2021 für die betriebsinternen Planungen gebeten worden, eine Abschätzung zur künftigen langfristigen Verkehrsentwicklung abzugeben. In diese Abschätzung seien die damals und teilweise heute noch bestehenden Unbekannten eingegangen. Die Abschätzung gehe nur auf die Parameter Passagiere und Fracht ein und mache keine Aussagen zur Entwicklung der Flugbewegungen (vgl. Folie 2).

Nach den Prognosen sei davon auszugehen, dass sich der Luftverkehr nach Erholung von der Corona-Krise wieder entwickeln und es auch zu einem weiteren Wachstum kommen werde (Folie 3).

Diese Abschätzung beruhe auf folgenden zugrunde liegenden Entwicklungen jeweils auf dem damaligen Kenntnisstand (Folie 4):

- weltweite Pandemieentwicklung

- Inzidenzentwicklung bezogen auf verschiedene Virusmutationen
- Verschiedene Impfszenarien
- Impffortschritte in den verschiedenen Ländern

Die Abschätzung habe auch die Pandemie-bedingte Regulierung berücksichtigt (Folie 5). Insbesondere im April-Mai 2020 habe weltweit überhaupt nicht gereist werden können. Danach habe es insbesondere im Kontinentalbereich wieder Öffnungen gegeben. Das sei im Interkontinentalbereich weitaus schwieriger gewesen. Der US-Markt öffne beispielsweise erst wieder vollständig ab 8.11.2021 (vgl. [https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/usa-node/usavereinigtestaatensicherheit/201382#content\\_3](https://www.auswaertiges-amt.de/de/aussenpolitik/laender/usa-node/usavereinigtestaatensicherheit/201382#content_3)). Über die Winterzeit 2020/2021 seien die erlaubten Reisemöglichkeiten bzw. die Reisen, zu denen es keine Reisewarnung gab, wieder deutlich zurück gegangen.

Im Rahmen der Abschätzung seien zwei Szenarien entwickelt worden, ein eher optimistischeres (Szenario G) und ein eher pessimistischeres (Szenario F), vgl. Folie 6. Erkennbar sei zum einen, dass nach beiden Szenarien davon auszugehen sei, dass Mitte des aktuellen Jahrzehnts wieder das Vorkrisenniveau erreicht werde. Auch danach sei von einem weiteren Wachstum des Flugverkehrs auszugehen. Die Realität verlaufe aktuell zwischen den beiden Szenarien.

Zusammenfassend stellte der Vertreter der Fraport dar (Folie 8), dass die Fraport mit Überwindung der Pandemie von einer schnellen Erholung des Verkehrs ausgehe. Der langfristige Entwicklungstrend sei durch die Krisenfolgen nur mäßig gebremst. Beobachtet werde ein Strukturwandel der Airline-Industrie, jedoch ohne Disruptionen. Das bedeute, dass einige Fluggesellschaft nicht mehr am Markt teilnehmen würden, dafür werde es neue Fluggesellschaften bzw. Fusionen von bestehenden Fluggesellschaften geben. Frankfurt werde als ein robuster Standort betrachtet mit starkem Lokalmarkt und in einer zentralen Lage im EU-Hauptwirtschaftsgebiet. Die bestehende luftseitige Konnektivität werde gerade auch im Hinblick auf den landseitigen Verkehr (ICE-Bahnhof) eine maßgebliche Rolle spielen. Diese Punkte würden auch im Hinblick auf die Frage, wie sich Luftverkehr in Zeiten des Klimaschutzes und Klimawandels entwickeln werde, wichtig und letztlich für den Standort Frankfurt sprechen. Das optimistischere Szenario G werde seitens Fraport als das deutlich wahrscheinlichere Szenario eingeschätzt. Selbst bei Zugrundelegung des pessimistischeren Szenarios sei mittelfristig wieder von einem deutlichen Wachstum im Vergleich zum Vorkrisenniveau auszugehen.

Ein Mitglied zeigte sich enttäuscht darüber, dass die Verkehrsprognose nicht auch das Thema Flugbewegungen erfasse, das aus Sicht der Lärmbetroffenen der relevantere Punkt sei. Das Mitglied wies darauf hin, dass die Firma Intraplan mit ihren in den Jahren 2007 (für den Planfall 2020) oder auch 2014 (für den Planungshorizont 2030) erstellten Prognosen die tatsächlichen Entwicklungen weit überschätzt habe. Auch bei Betrachtung des langfristigen Trends seit 2005 sei erkennbar, dass sich die Flugbewegungen am Flughafen Frankfurt bei etwa 500.000 pro Jahr stabilisiert hätten (vgl. [https://www.fraport.com/content/dam/fraport-company/documents/investoren/finanz--und-verkehrszahlen/luftverkehrsstatistik/Luftverkehrsstatistik\\_2020\\_de.pdf/jcr\\_content/renditions/original.media\\_file.download\\_attachment.file/Luftverkehrsstatistik\\_2020\\_de.pdf](https://www.fraport.com/content/dam/fraport-company/documents/investoren/finanz--und-verkehrszahlen/luftverkehrsstatistik/Luftverkehrsstatistik_2020_de.pdf/jcr_content/renditions/original.media_file.download_attachment.file/Luftverkehrsstatistik_2020_de.pdf)), umgeben von jährlichen Schwankungen. Die alten Wachstumsmargen aus dem vergangenen Jahrhundert würden nach Auffassung des Mitglieds nicht mehr erreicht. Gegen das prognostizierte auch über das Jahr 2019 hinausgehende Wachstum spreche die anhaltende Coronakrise, die aufgrund der zu geringen Impfquoten in den Ländern weiterhin zu Reisebeschränkungen führen werde. Hinzu kämen der Klimawandel und die Klimaziele der Bundesregierung. Auf den Flugverkehr entfielen zwar nur 2% der globalen CO<sub>2</sub>-Emissionen. Im Verhältnis zu seinem Transportvolumen emittiere der Luftverkehr allerdings deutlich mehr als jeder andere Verkehrsbereich. Insoweit sei auch der Luftverkehr gefordert, seinen Beitrag zum Klimawandel zu leisten. Der Verweis auf synthetische Treibstoffe allein reiche nicht. Die angesprochene bevorstehende Strukturveränderung des Luftverkehrs werde nicht nur die Fluggesellschaften, sondern auch Fraport betreffen. Beispielsweise sei es

fraglich, ob der Flughafen Frankfurt künftig weiter in der bisherigen Größenordnung als Hubflughafen fungieren werde oder ob der zu beobachtende Einsatz auch kleinerer Flugzeugmuster eher zu einem Point-to-Point-Verkehr führen werde. Nach alledem könne festgestellt werden, dass die vorgestellten Sensitivitäten nicht ausreichten. Mitzudiskutieren sei auch die Preisentwicklung, die sich z. B. aus der Verwendung synthetischer Treibstoffe ergebe. Nach Aussagen von Ryanair-Chef O`Leary, werde Deutschland der teuerste europäische Luftverkehrsmarkt werden. Das Mitglied regte an, die Prognose breiter aufzustellen und mit mehreren robusten Abschätzungen verschiedene Entwicklungsszenarien darzustellen, die dann diskutiert werden könnten und die möglicherweise zu niedrigeren Wachstumspfaden führen würden, als die von Fraport vorgestellten.

Ein anderes Mitglied wies auf eine bestehende Schwäche aller Intraplan-Prognosen hin. Nicht berücksichtigt werde, wie sich die Flugzeugflotten entwickelten. Aktuell sei ein Trend weg von den Jumbos und Superjumbos hin zu kleineren Langstreckenflugzeugen zu beobachten. Dies werde zwar keinen Einfluss auf den Luftverkehrsmarkt insgesamt haben. Die Entwicklung werde jedoch dazu führen, dass ein größerer Teil des Verkehrs künftig mittels Direktverbindungen durchgeführt und an den Hubs vorbei erfolgen werde. Es sei mithin davon auszugehen, dass sich der Frankfurter Flughafen langsamer entwickeln werde als andere Flughäfen.

Der Vertreter der Fraport stellte klar, dass es sich nicht um eine Prognose handele, sondern um eine Verkehrsabschätzung. Zielsetzung der Verkehrsabschätzung sei nicht diejenige einer Prognose zur Durchführung von Verfahren gewesen. Es handele sich vielmehr um eine interne Abschätzung für die Beurteilung der wirtschaftlichen Entwicklung. Flugbewegungen seien in diesem Sinne nicht das relevante Maß. Die betriebswirtschaftlich relevanten Kennzahlen orientierten sich vielmehr an den Passagier- bzw. Frachtzahlen, da diese letztlich die Erlösträger seien. Unabhängig davon sei bekannt, dass sich Flotten verändern würden und es andere Bewegungszusammensetzungen gebe. Eine vertiefte Analyse dieser Parameter sei weder in der kurzen Zeit, die für die Abschätzung zur Verfügung gestanden habe, machbar noch Gegenstand des Auftrages gewesen. Diese weiteren Entwicklungen habe Fraport gleichwohl im Blick. So sei davon auszugehen, dass der A 380 oder die B 747 auf Dauer irgendwann wegfallen würden. Die Bewegungsentwicklung und Flottenzusammensetzung, die relevant seien für die Lärmbelastung, müssten vertiefter und in einem anderen Rahmen untersucht werden. Mit dem Vortrag sei Fraport dem Wunsch der Mitglieder nach Vorstellung der internen Abschätzung nachgekommen. Auch das zentrale Thema Klimaschutz sei auf Seiten der Luftverkehrswirtschaft insgesamt, aber insbesondere in Deutschland, sehr präsent. Dem Thema werde sich die Branche insgesamt stellen.

Vorstandsseitig wurde auf die bevorstehende Neubildung der Bundesregierung hingewiesen. Es sei abzuwarten, welche Parameter und Zielvorgaben die neue Bundesregierung insbesondere zu den Themen Luftverkehr und Klimaschutz vorgeben werde.

## **b) Aktuelle Verkehrsentwicklung**

Weiter informierte der Vertreter der Fraport AG die Mitglieder anhand einer vorab versendeten Präsentation über die aktuelle Verkehrsentwicklung (vgl. Anlage). Auf Folie 2 dargestellt seien die wichtigsten Reiseziele, farblich gekennzeichnet nach Einreiseverboten und Reisewarnungen nach aktuellem Stand. Rot dargestellt seien beispielsweise die aktuellen Hochrisikogebiete (vgl. [https://www.rki.de/DE/Content/InfAZ/N/Neuartiges\\_Coronavirus/Risikogebiete\\_neu.html?jsessionid=46C3EEEE77374C4B6A0895B563B8211C.inter-net072?nn=13490888](https://www.rki.de/DE/Content/InfAZ/N/Neuartiges_Coronavirus/Risikogebiete_neu.html?jsessionid=46C3EEEE77374C4B6A0895B563B8211C.inter-net072?nn=13490888)). Die auf Folie 3 dargestellten Zahlen zur Verkehrsentwicklung zeigten, dass sich die Verkehrsentwicklung im Sommer 2021 etwas erholt habe. Im August seien fast 50% der Passagiere im Vergleich zum August 2019 erfasst worden. Die Verkehrsrückgänge gegenüber dem Jahr 2019 seien mit minus 57,5% weiterhin sehr deutlich vorhanden. Gegenüber August 2020 gebe es jedoch ein Plus in allen Segmenten. Das bilde sich entsprechend auch an anderen Flughäfen ab.

Der 7-Tagesschnitt (Folie 4) liege aktuell bei knapp unter 1.000 Flugbewegungen pro Tag, das seien etwa zwei Drittel des Verkehrs von 2019. An den Wochenenden würden täglich 1.100 Flugbewegungen abgewickelt, dienstags und mittwochs liege der Schnitt bei etwa 800 Flugbewegungen. Bei den Passagieren habe der 7-Tagesschnitt im Sommer 2021 wie angesprochen bei knapp unter 50% gegenüber 2019 gelegen. Auch hier gebe es ein variables Bild. An den Wochenenden operiere Fraport mit etwas über 120.000 Passagieren pro Tag, dienstags und mittwochs reduziere sich die Zahl auf etwa 80.000 Passagiere.

Abschließend berichtete der Vertreter der Fraport AG über die aktuellen Bahnsanierungen: Über einen Zeitraum von rund zwei Wochen sei die Centerbahn geschlossen worden, da sie über eine Länge von 1.500 m saniert worden sei (vgl. <https://www.fraport.com/de/newsroom/pressemitteilungen/2021/q3-2021/frankfurt-airport--centerbahn-zwei-wochen-ausser--betrieb.html>). Die Centerbahn sei teilweise abgetragen und neu asphaltiert worden, dabei seien auch neue Lampen eingebaut worden. Die Baumaßnahmen seien in einem Ganztagesbetrieb durchgeführt worden. Sie hätten sogar 12 Stunden früher beendet werden können, als ursprünglich geplant. Die Centerbahn habe daher bereits am 4.10.2021 wieder in Betrieb genommen werden können. In der Sanierungszeit sei der Verkehr über die anderen Start- und Landebahnen abgewickelt worden.

Angekündigt wurde, dass auch weitere Bahnsanierungen anstünden, die wie üblich hauptsächlich in der Nacht durchgeführt würden. In diesen Zeiten müsse die Anwendung der Lärmpausen ausgesetzt werden. Die aktuellen Baumaßnahmen und Bahnsperren seien wie gewohnt im schriftlichen Bericht der Fraport zu den jeweiligen Sitzungen dargestellt, z. B. [https://www.flk-frankfurt.de/eigene\\_dateien/sitzungen/262\\_sitzung\\_am\\_6.10.2021/top\\_8a\\_-\\_schriftlicher\\_bericht\\_der\\_fraport\\_ag\\_zur\\_262\\_flk-sitzung.pdf](https://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/sitzungen/262_sitzung_am_6.10.2021/top_8a_-_schriftlicher_bericht_der_fraport_ag_zur_262_flk-sitzung.pdf)

### **TOP 7 Eckpunkte der FLK-Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplanes**

Die Geschäftsführerin stellte anhand der beigefügten Präsentation (vgl. Anlage) die Eckpunkte der FLK-Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplanes (vgl. [https://rp-darmstadt.hessen.de/sites/rp-darmstadt.hessen.de/files/L%C3%A4rmaktionsplan%20Hessen%2C%20Teilplan%20Verkehrsflughafen%20Frankfurt%20Main%20Stand%2026.07.2021\\_0-2.pdf](https://rp-darmstadt.hessen.de/sites/rp-darmstadt.hessen.de/files/L%C3%A4rmaktionsplan%20Hessen%2C%20Teilplan%20Verkehrsflughafen%20Frankfurt%20Main%20Stand%2026.07.2021_0-2.pdf)) vor.).

Die Geschäftsführerin erinnerte daran, dass die Kommission bereits zum Gliederungsentwurf des Lärmaktionsplanes im März 2020 eine Stellungnahme abgegeben hatte (vgl. [https://www.flk-frankfurt.de/eigene\\_dateien/stellungnahmen/pdf-2020/stellungnahme\\_flk\\_laermaktionsplan\\_stand\\_31.3.2020.pdf](https://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/stellungnahmen/pdf-2020/stellungnahme_flk_laermaktionsplan_stand_31.3.2020.pdf)). Die zweite Runde der Öffentlichkeitsbeteiligung sei Ende Juli 2021 vom RP Darmstadt eingeleitet worden.

Die Geschäftsführerin stellte die Eckpunkte für die Stellungnahme vor. Danach enthalte der rund 250 Seiten umfassende Entwurf des Lärmaktionsplanes einen sehr umfänglichen und gut nachvollziehbaren Bericht zur bestehenden Sach- und Rechtslage (rechtliche Grundlagen, Gremien etc.). In einem zweiten Teil befasse sich der Planentwurf mit Lärminderungsmaßnahmen bzw. schon umgesetzten Maßnahmen. Die in der FLK-Stellungnahme aus März 2020 zusammengefassten Forderungen zu Lärminderungsmaßnahmen seien im Planentwurf zumindest grundsätzlich adressiert worden, auch wenn teilweise eine ambitioniertere Herangehensweise wünschenswert gewesen wäre. Folgende grundsätzliche Punkte seien in fast allen Anmerkungen der FLK-Mitglieder kritisiert worden:

- Keine Ausschöpfung der bestehenden – ohnehin geringfügigen – Handlungsmöglichkeiten, bis auf wenige Ausnahmen
- Fehlen einer Lärminderungsstrategie, d. h. keine zeitliche oder inhaltliche Prioritätensetzung
- Gesamtlärbetrachtung findet keine Berücksichtigung in der Maßnahmenarbeit



- Systematische Mängel: Zahlreiche externe Stellungnahmen können eigene Sachverhaltsdarstellung, eine Zusammenführung der Erkenntnisse und eine Einordnung/Bewertung durch das RP nicht ersetzen).

**Die Mitglieder dankten der Geschäftsführerin und befürworteten eine FLK-Stellungnahme anhand der in der Präsentation aufgeführten Eckpunkte.**

Andere Mitglieder betonten, dass insbesondere die Frage von konkreten Lärminderungszielen sehr wichtig sei. Der Planentwurf enthalte noch kein hinreichendes Lärminderungsziel. Das Lärmschutzziel sei eher eine Größe zur Abgrenzung der Betroffenen, die betrachtet werden sollten. Ein Lärminderungsziel wäre demgegenüber ein klares Ziel, den Lärm von einer bestimmten dB-Zahl auf eine andere dB-Zahl zu verringern. In der EU-Betriebsbeschränkungsverordnung werde die Festlegung eines Lärminderungsziels für Flughäfen mit Konflikten gefordert. Dieser Forderung komme der Planentwurf bisher nicht hinreichend nach. Insofern sollten auch Betriebsbeschränkungen in den Blick genommen werden, da auf anderem Weg relevante Lärminderungsziele nicht erreichbar seien.

Eine Vertreterin des RP Darmstadt erläuterte, dass versucht worden sei, auf Basis des ersten Lärmaktionsplanes für den Flughafen Frankfurt (vgl. <https://rp-darmstadt.hessen.de/sites/rp-darmstadt.hessen.de/files/content-downloads/LAP%20Flughafen%20Frankfurt%20Teil%201%2C%20Seite%201%20-%2066%20%28Druckversion%29.pdf>) vor allem eine Darstellung aller bereits umgesetzten und geplanten Maßnahmen vorzunehmen, die in den letzten Jahren entwickelt worden seien. Ziel sei eine laienverständliche Darstellung für die Bürgerinnen und Bürger gewesen. Das RP Darmstadt habe keine Zuständigkeit für die Festsetzung von Maßnahmen. Die Vertreterin des RP Darmstadt kündigte an, auf die Anregung der FLK hin das Setzen von Zielen noch einmal in die Prüfung zu nehmen, um hier ggf. zu präzisieren, wo dies möglich sei. Zudem solle auch eine Schärfung an verschiedenen Stellen der Darstellung für eine bessere Lesbarkeit vorgenommen werden.

**Die Geschäftsführerin wurde gebeten, die FLK-Stellungnahme anhand der in der Präsentation aufgeführten Eckpunkte zu erstellen und bis spätestens 15.10.2021 an das Regierungspräsidium zu versenden (vgl. <https://www.flk-frankfurt.de/eigene-daten/aktuell/2021-aktuelles/oktober/flk-stellungnahme-zum-entwurf-des-lap-11.10.2021.pdf>)**

## **TOP 8 Schriftliche Berichte**

### **a) Fraport AG**

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

### **b) HMWEVW/Fluglärmschutzbeauftragte**

Der schriftliche Bericht und ein zweiter Bericht zum aktuellen Sachstand zum **Monitoring Segmented Approach** lagen zur Sitzung vor (vgl. Anlage).

Ein Mitglied merkte zum Bericht über den Segmented Approach an, dass horizontale Anflugsegmente in etwa 2.000 Fuß, d. h. im Eindrehbereich, auffallend seien. Die Horizontalflugsegmente würden mithin in deutlich geringerer Höhe als beim regulären Anflug bestehen. Das führe entsprechend zu einer höheren Lärmbelastung. Beim Anflug vom Westen sei dies recht kritisch, weil diese Niedrigflüge direkt über besiedeltem Gebiet in Rüsselsheim erfolgten. Der Segmented Approach sei damit nicht einfach eine Lärmverlagerung, sondern er sei an bestimmten Stellen, vor allem in Rüsselsheim, auch mit einer Lärmzunahme verbunden. Das Mitglied regte an, beim Monitoring auch beim horizontalen Verlauf eine genau Betrachtung bis 20 km vor dem Aufsetzpunkt vorzunehmen.

Ein Mitglied fragte, ob es schon erste Ergebnisse der Lärmmessstationen, insbesondere in Heusenstamm, zum Segmented Approach gebe, bzw. wann damit gerechnet werden könne. Ein Vertreter des UNH berichtete, dass die Messungen seit vier Monaten vorgenommen würden. Allerdings sei noch keine Auswertung erstellt worden, so dass noch keine Zwischenergebnisse vorliegen würden. **Das UNH wurde gebeten, die Messungen schnellstmöglich im Rahmen einer sorgfältigen Abarbeitung des Auftrags auszuwerten und die FLK zu informieren. Die Messergebnisse sollten dabei spätestens zur Auswertung des Probebetriebs im Winter 2021/2022 vorliegen.**

#### c) DFS

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

Der Vorsitzende wies darauf hin, dass es aus Rüsselsheim heraus zu einem vermeintlichen Vorfall ein direktes Sichwenden an die Presse gegeben habe, verbunden mit einer Sachverhaltsdarstellung, die sich so nicht mit der Realität in Zusammenhang bringen lasse. Vor diesem Hintergrund wurde darum gebeten, in solchen Fällen zunächst den Versuch einer Sachverhaltsaufklärung vorzunehmen und sich hierzu mit der zuständigen Stelle, der DFS, in Verbindung zu setzen, bevor gegenüber der Presse suggeriert werde, der Sachverhalt habe sich auf bestimmte Art und Weise zugetragen. Andernfalls falle dies auf alle kommunalen Vertreter zurück und untergrabe das Vertrauen in diese. Davon unbenommen sei selbstverständliche eine nach der Sachverhaltsaufklärung verbleibende kritische Kommentierung eines Sachverhalts.

#### d) § 32a-LuftVG-Ausschuss

Der schriftliche Bericht lag zur Sitzung vor (vgl. Anlage). Der Vorstand wies darauf hin, dass Frau Barth zur Vorsitzenden des Ausschusses gewählt wurde. Der § 32a-LuftVG-Ausschuss sei ein durchaus wichtiger Ausschuss, der paritätisch besetzt sei mit denjenigen, die die Umweltseite und die Verkehrsseite repräsentieren würden. Immer dann, wenn man zu Einigungen im Ausschuss kommen könne, habe dies eine hohe Bedeutung für die Frage, wie beispielsweise geplante Gesetzesänderungen in Sachen Fluglärmschutz auszugestalten seien. Es sei daher wichtig, ein gutes Händchen dafür zu haben, die unterschiedlichen Interessen zusammen zu bringen. Frau Barth sei hierfür genau die richtige Person.

### TOP 9 Verschiedenes

Aufgerufen wurde wie bereits auf den vorangegangenen Sitzungen das Thema „Einrichtung einer Schnittstelle zur korrekten Übermittlung der Betriebsrichtungsanzeige an das UNH und an den DFLD“. Ein Vertreter der DFS informierte darüber, dass die DFS die Schnittstelle bereits erstellt habe und aktuell mit Echtdatei teste. Die DFS gehe davon aus, dass dieser Test Ende Oktober 2021 abgeschlossen werden und die Schnittstelle an das UNH übergeben werden könne. Der Geschäftsführer des UNH ergänzte, dass er sich nach Einrichtung der Schnittstelle mit dem DFLD in Verbindung setzen und besprechen werde, wie die Schnittstelle auch dem DFLD zur Verfügung gestellt werden könne.

Ein Mitglied berichtete, dass die Condor einige Flugzeuge des Typs A 330neo beschafft habe (vgl. <https://condor-newsroom.condor.com/de/de/news-artikel/neue-flugzeuge-fuer-condor-airbus-a330-900neo-ab-herbst-2022/>). Der A 330neo sei jedoch unter den schwereren zweistrahligen Flugzeugen, die aktuell gekauft werden könnten, das deutlich lauteste. Die Flugzeugtypen B 787 und der A 350 seien demgegenüber deutlich lärmärmer. Der Unterschied liege ausweislich der Messungen der Fraport bei ungefähr 2-4 dB. Bei der letzten Anhörung zur Entgeltordnung sei seitens des Mitglieds bereits darauf hingewiesen worden, dass der A 330neo ein – verglichen mit dem aktuellen Stand der Technik – lautes Flugzeug sei und

angeregt, die Lärmentgelte so zu gestalten, dass kein Anreiz bestehe, den A 330neo am Standort Frankfurt einzusetzen. Unter Hinweis auf die Kredite, die seitens der Bundesregierung und des Landes Hessen, zur Rettung der Condor dem Unternehmen zur Verfügung gestellt worden seien, fragte das Mitglied, ob es Auflagen gegeben habe, mit diesen öffentlichen Mitteln ausschließlich lärmarme - bzw. nur die lärmärmsten – Flugzeugtypen anzuschaffen. Ein Vertreter der Luftverkehrswirtschaft trat diesen Aussagen entgegen. Es gebe bisher nur sehr wenige Messwerte des Flugzeugtyps A 330neo in Frankfurt. Zudem erwerbe die Condor diesen bisher wenig gemessenen Flugzeugtyp nicht. Der EASA-Noise-Datenbank könne entnommen werden, dass es für den A 330-900neo zwei verschiedene Noise-Zertifikate gebe. Airbus habe zusammen mit Rolls-Royce Änderungen am Flugzeug vorgenommen (Triebwerke und Flugführung), die eine deutliche Lärmreduzierung mit sich brächten. Der Unterschied zur B 787 in der kumulativen Margine liege bei 1-1,5 dB. Ähnlich verhalte es sich im Unterschied zum A 350. Je nach Betrachtungsweise sei das Flugzeug nicht lauter als eine B 787. Eine Maschine, wie sie die Condor erhalten werde, sei bisher noch nie am Flughafen Frankfurt gelandet und könne mithin hier noch nicht gemessen worden seien. Der Vertreter der Luftverkehrswirtschaft gehe davon aus, dass die Lärmeinschätzung in derselben Größenordnung liegen werde wie diejenige einer B 787-9.

Der Vorsitzende dankte für die Beratung und schloss die Sitzung.

Frankfurt, 22.11.2021

#### Anlagen

- Tagesordnung
- TOP 4 - Präs. Fraport, Verkehrsabschätzung Intraplan nach Corona
- TOP 4 - Präs. Fraport, Aktuelle Verkehrslage
- TOP 5 - FLK-Beschluss zur PBN-Implementierung
- TOP 6 - Präs. HMWEVW, Regionales Lastenausgleichsgesetz
- TOP 7 - Präs. FLK, Eckpunkte der FLK-Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplanes
- TOP 8a - Schriftlicher Bericht der Fraport AG zur 262. FLK-Sitzung
- TOP 8b - Schriftlicher Bericht des HMWEVW zur 262. FLK-Sitzung
- TOP 8b - HMWEVW, Ergänzung schriftlicher Bericht, Update Segmented Approach
- TOP 8c - Kurzbericht 47. Sitzung des §32aLuftVG-Ausschusses am 15.6.2021
- TOP 8d - Schriftlicher Bericht der DFS zur 262. FLK-Sitzung
- TOP 8 - Schriftlicher Bericht der Fraport AG zur 261. FLK-Sitzung
- TOP 8 - Schriftlicher Bericht der Fraport AG zum neuen Kontaktformular
- TOP 8 - Schriftlicher Bericht des HMWEVW zur 261. FLK-Sitzung
- TOP 8 - HMWEVW, Ergänzung schriftlicher Bericht, Update Segmented Approach