



TOP 3g Beschluss zur Optimierung der Abflugroute AMTIX-kurz (Neu: CINDY-S)

I. Beratungshistorie

1. Durch Beschluss im Jahr 2003 hat die Fluglärmkommission Frankfurt alle ihre kommunalen Mitglieder dazu aufgefordert, Maßnahmen des aktiven Schallschutzes vorzuschlagen, welche im Hinblick auf Lärminderungspotential, Lärmverteilungswirkung und Umsetzbarkeit geprüft werden sollten. Getragen war diese Initiative u. a. von der Erkenntnis, dass das bestehende System von An- und Abflugrouten zumeist aus Zeiten stammte, in denen GPS-gesteuerte navigatorische Systeme unbekannt waren und daher üblicherweise im Geradeausflug Funkfeuer angesteuert wurden. Im Hinblick auf den damit verbundenen Lärmeintrag insbesondere in dicht besiedelte Gebiete boten sich offenkundig Routenalternativen an, die es als realisierbar erscheinen ließen, die Zahl der Lärmbetroffenen deutlich zu verringern. Die Kommission war einstimmig der Auffassung, dass Optimierungsmöglichkeiten bei An- und Abflugverfahren, die sich aus veränderten technischen Möglichkeiten ergeben, konsequent genutzt werden sollten. Verlagerungen sollten aber nur dann vorgenommen werden, wenn die Bilanz zwischen Entlasteten und Neubelasteten eindeutig ausfällt. Diese Vorgaben wurden an das Forum Flughafen und Region übermittelt, das, mit den dafür erforderlichen Ressourcen ausgestattet, die aufwändigen Prüfverfahren im Zusammenwirken mit der Kommission durchführt.
2. Im Jahr 2012 wurde von der damaligen Landesregierung und der Luftverkehrswirtschaft nach Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest die „Allianz für Schallschutz“ verabredet. Inhalt war neben anderen Maßnahmen unter Ziffer 18 ein Prüfauftrag an das Forum Flughafen und Region für die laterale Änderung der Flugroute AMTIX-kurz zur Entlastung dicht besiedelter Bereiche („Optimierung der Abflugstrecke „KÖNIG-kurz“ zur Entlastung des Darmstädter Nordens).
3. Nach Durchführung eines gemeinsamen umfänglichen Konsultationsverfahrens von FFR und FLK wurde die Maßnahme „Laterale Optimierung Amtix-kurz“ im Jahr 2019 von der Fluglärmkommission beraten. Aufgrund der deutlich geringeren Fluglärmbelastung in der Region insgesamt empfahl die Fluglärmkommission im Jahr 2019 die

Nordumfliegung des dicht besiedelten Darmstädter Nordens, dabei sollte die Flugroute zwischen den weniger dicht besiedelten Gebieten Darmstadt-Wixhausen und Erzhausen geführt werden. Ein erster Probebetrieb fand von November 2020 bis Januar 2021 statt. Im Probebetrieb zeigten einige Flüge ein deutliches Überschießen im Kurvenbereich bei Messel, das so nicht antizipiert worden war. Mit Blick auf einen dort befindlichen Anflugsektor musste der Probebetrieb Ende Januar 2021 aus Sicherheitsgründen vorsorglich eingestellt werden.

4. Die Kommunalvertreter der betroffenen Kommunen und die Presse wurden mit Beendigung des Probebetriebs Ende Januar 2021 ausführlich über die fachlichen Hintergründe des Aussetzens informiert. Die Fluglärnkommision Frankfurt befasste sich auf der 259. Sitzung im Februar 2021 mit den Gründen für das Aussetzen des Probebetriebs. Gleichzeitig stellte die Fluglärmschutzbeauftragte der Kommission die wichtigsten Erkenntnisse aus Lärmschutzsicht aus dem Probebetrieb vor.
5. Alle Beteiligten hielten an dem Ziel fest, die Umfliegung des dicht besiedelten Darmstädter Nordens zu erreichen. Das Forum Flughafen und Region und die Frankfurter Fluglärnkommision kündigten an, weiterhin intensiv an der Umfliegung des Darmstädter Nordens zu arbeiten.

II. Empfehlung des Forums Flughafen und Region zur Maßnahme „Laterale Optimierung AMTIX-kurz“

1. Das Forum Flughafen und Region (FFR) brachte auf der 276. Sitzung am 10.7.2024 eine neue Empfehlung für die Nordverschiebung der Flugroute AMTIX-kurz in die Beratung der Fluglärnkommision ein¹. Vorgestellt wurden dabei drei neu konstruierte Flugrouten-Varianten (Varianten A, B und C), die jeweils zwischen Darmstadt-Wixhausen und Erzhausen liegen. Die am südlichsten verlaufende Variante A führt relativ nahe an Darmstadt-Wixhausen vorbei, die am nördlichsten verlaufende Variante C entsprechend nahe an Erzhausen und auch näher an Mörfelden-Walldorf. Variante B am mittigsten zwischen Darmstadt-Wixhausen und Erzhausen.
2. Die Neukonstruktionen berücksichtigen bereits die ab dem Jahr 2030 für alle Flugrouten geltenden EU-Vorgaben (PBN) und wurden sowohl im Flugsimulator als auch mit Simulator-Berechnungen (FPSAT) sorgfältig geprüft. Das im bisherigen Probebetrieb festgestellte Überschießen bei Messel soll durch die Änderung eines Wegpunktes von einem Fly-Over-Punkt in einen Fly-By-Punkt verhindert werden.

¹ vgl. https://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/sitzungen/276_sitzung_am_10.7.2024/top_2_ffr_endbericht_abwaegungsergebnis_zur_lateralen_optimierung_der_flugroute_amtix_kurz.pdf

3. Zur Berechnung der Lärmwirkung der verschiedenen Routenvarianten wurde das etablierte Indexverfahren (Frankfurter Fluglärmindex 2.0) verwendet. Auf dieser Basis stellte das FFR fest, dass alle drei Varianten im Vergleich zur bestehenden Flugroute insgesamt zu einer Reduzierung der Fluglärmbelastung in der Region führen würden, da jede Variante eine substantielle Senkung des Frankfurter Fluglärmindex (FFI 2.0) zur Folge hätte. Variante B erzielt dabei die besten Lärmergebnisse in den am stärksten betroffenen Gebieten, d. h. im Hochbetroffenengebiet der Nacht und im Tagindexgebiet (letzteres zusammen mit Variante A). In der besonders schützenswerten Nacht führt Variante B im Nachtindexgebiet zu einer Reduktion um 10.000 Betroffene. Anders als Variante A belastet Variante B Darmstadt-Wixhausen nicht zusätzlich. Im Vergleich zu Variante C führt Variante B zu geringeren Zusatzbelastungen in Erzhausen und Mörfelden-Walldorf. Daher empfahl das FFR Variante B zur Umsetzung.
4. Nach Auffassung des FFR bestätigen auch alle vorgenommenen ergänzenden Auswertungen (siehe III.) die bisherigen Ergebnisse, das FFR empfiehlt Variante B zur Umsetzung.

III. Zur Beratung vorliegende Erkenntnisgrundlagen

Auf der 276. Sitzung baten einige Mitglieder der Kommission um ergänzende Lärmauswertungen, um die Erkenntnisgrundlage auf eine noch breitere Basis zu stellen. Die beteiligten Institutionen haben die erbetenen Auswertungen erarbeitet und der Kommission für die Beratung zur 277. Sitzung zur Verfügung gestellt.

Folgende Erkenntnisgrundlagen mit Fluglärm-relevantem Inhalt liegen zur Beratung vor:

- Bericht des FFR, Abwägungsergebnis zur lateralen Optimierung der Flugroute Amtix-kurz²
- Lärmberechnungen mit dem Frankfurter Fluglärmindex (FFI 2.0)
 - Indexberechnungen³⁴⁵, Lärmauswertungen und Kartenmaterial

² https://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/sitzungen/276_sitzung_am_10.7.2024/top_2_ffr_endbericht_abwaegungsergebnis_zur_lateralen_optimierung_der_flugroute_amtix_kurz.pdf

³ vgl. https://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/sitzungen/276_sitzung_am_10.7.2024/top_2_ffr_endbericht_abwaegungsergebnis_zur_lateralen_optimierung_der_flugroute_amtix_kurz.pdf

⁴ vgl. <https://www.aktiver-schallschutz.de/massnahmen/siedlungszentren-umfliegen/laterale-optimierung-amtix-kurz/downloadbereich/>

⁵ https://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/sitzungen/276_sitzung_am_10.7.2024/top_2_praes_ffr_abwaegungsergebnis_zur_lateralen_optimierung_der_flugroute_amtix_kurz.pdf

- mit Verkehrs- und Bevölkerungsdaten 2023
- mit Bevölkerungsdaten 2023 und Verkehr 2023 + 30%
- Pegeldifferenzberechnungen und Pegeldifferenzkarten⁴ mit Verkehrs- und Bevölkerungsdaten 2023
- Ergänzende Berechnungen auf Basis des Frankfurter Fluglärmindex mit Bevölkerungsdaten 2023 und Verkehr 2023 + 30% und mit 3xSigma-Zuschlag: Auswertung der Anzahl der Betroffenen in den Pegelkriterien des Fluglärmschutzgesetzes (entspricht Tagindexgebiet 1 und Hochbetroffenengebiete am Tag und in der Nacht)
- NIROS-Berechnungen

IV. Ergebnisse der vorliegenden Erkenntnisgrundlagen

1. Indexwerte nach dem Frankfurter Fluglärmindex 2.0

a) Tag

Am Tag führen die drei Varianten im **Hochbetroffenengebiet (Leq ≥ 60 dB)** im Vergleich zur bestehenden Flugroute zu **keiner Änderung**. Das gilt sowohl für die Verkehrszahlen von 2023, als auch für die Berücksichtigung von Mehrverkehr (2023 + 30%).

Im **zweithöchstbetroffenen Auswertungsgebiet, dem Tagindexgebiet 1 (Leq ≥ 55 dB)**, zeigen Varianten A und B mit den Verkehrszahlen von 2023 eine leichte Verbesserung von 0,1 Indexpunkten (IP), Variante C bringt keine Veränderung. Unter Berücksichtigung höherer Verkehrszahlen, d. h. des Verkehrs von 2023 +30%, verstärkt sich dieser Effekt, **Variante B schneidet dann am besten ab**, und zwar um 0,4 IP besser ab als die Bestandsroute, Variante A um 0,2 IP. Die Anzahl der betroffenen Personen im Tagindexgebiet 1 würde sich mit den Verkehrszahlen von 2023 bei Umsetzung von Variante B am meisten reduzieren, um 400 Personen reduzieren, bei Variante A um 300 Personen und bei Variante C gäbe es keine Veränderung. Unter Berücksichtigung von Mehrverkehr (2023 + 30%) verstärkt sich dieser Effekt, so dass sich die Anzahl bei **Variante B am deutlichen** um 1.700 betroffene Personen und bei Variante A um 800 Personen reduzieren würde. Keine Veränderung gäbe es wiederum bei Variante C.

Im **Tagindexgebiet 2 (Leq ≥ 50 dB)** mit den Verkehrszahlen von 2023 schneidet **Variante C** mit einer Verringerung des Index um 3,4 IP **am besten** ab, gefolgt von Varianten A mit minus 3,1 IP und Variante B mit minus 2,9 IP. Mit Mehrverkehr (2023 + 30%) verstärken sich auch hier die aufgeführten positiven Effekte, wobei Varianten A und B hier gleichauf liegen. Entsprechend sinkt die Anzahl der Personen die mit dem Verkehr von 2023 im Tagindexgebiet 2 liegen

bei **Variante C am deutlichsten** um 16.000 Personen, bei Variante A um 13.700 Personen und bei Variante B um 12.900 Personen. Auch diese Effekte verstärken sich unter Berücksichtigung von Mehrverkehr (2023 + 30%).

Im **erweiterten Kontrollgebiet am Tag ($Leq \geq 48$ dB)** mit den Verkehrszahlen von 2023 bewirkt **Variante C** mit einer Verringerung des Index um 4,7 IP eine **etwas höhere Entlastung**, dicht gefolgt von den fast gleichauf liegenden Varianten B (minus 4,2 IP) und A (minus 4,1 IP). Unter Berücksichtigung einer **Zunahme des Verkehrs** (2023 + 30%) sind **alle drei Varianten ebenfalls in etwa der gleichen Größenordnung besser** als die bestehende Flugroute (minus 4,2 bis minus 4,8 IP). Im Vergleich zur heutigen Route würden zwischen 24.000 Personen (Variante C) bis 20.100 (Variante A) weniger im erweiterten Kontrollgebiet liegen. Unter Berücksichtigung von Mehrverkehr (2023 + 30%) reduziert sich dieser Effekt etwas, **auch hier liegen die drei Varianten aber in der gleichen Größenordnung**.

b) Nacht

Im **Hochbetroffenengebiet der Nacht ($Leq \geq 50$ dB & $L_{Amax N 6 x 68}$ dB)** mit den Verkehrszahlen aus 2023 führt **Variante B zur höchsten Entlastung** (minus 0,5 IP), gefolgt von Variante A (minus 0,3 IP) und Variante C (minus 0,1 IP). Bei Berücksichtigung **höherer Verkehrszahlen (2023 + 30%) verstärkt sich dieser Effekt** wieder: Variante B minus 1,3 IP, Variante A minus 0,7 IP, Variante C minus 0,4 IP. Im Hochbetroffenengebiet der Nacht gäbe es durch Variante B insgesamt 1.900 weniger betroffene Personen im Vergleich zur heutigen Route, durch Variante A 1.000 Personen weniger und durch Variante C 400 Personen weniger. Unter Berücksichtigung von **Verkehrszahlen von 2023 + 30% erhöhen sich diese Entlastetenzahlen noch einmal deutlich**: Variante B 4.100 weniger betroffene Menschen, Variante A 2.000 und Variante C 1.200 weniger betroffene Personen im Hochbetroffenengebiet der Nacht.

Im **Nachtindexgebiet ($Leq \geq 45$ dB)** mit den Verkehrszahlen von 2023 **entlastet Variante A am meisten** (minus 2,4 IP), **dicht gefolgt von Varianten B** (minus 2,3 IP) **und C** (minus 2,2 IP). **Auch mit Mehrverkehr** (2023 + 30%) liegen die drei **Varianten sehr eng beieinander**, alle drei Varianten haben einen Entlastungseffekt. Im Nachtindexgebiet ergeben sich für alle Varianten in Summe rund 10.000 betroffene Personen weniger im Vergleich zur heutigen Auch diese Entlastetenzahlen steigern sich unter Berücksichtigung von Mehrverkehr, d. h. 2023 + 30%, die drei **Varianten bleiben in ähnlichen Größenordnungen**.

Im **erweiterten Kontrollgebiet der Nacht ($Leq \geq 43$ dB)** mit den Verkehrszahlen von 2023 erzielt **Variante C die höchste Entlastung** (minus 4 IP), gefolgt von den fast gleichauf

liegenden Varianten A (minus 3,3 IP) und B (minus 3,2 IP). Unter Berücksichtigung von **Mehrverkehr (2023 + 30%) bestätigen und verstärken sich diese Effekte**. Entsprechende Entwicklungen sind bei der Anzahl der Personen zu beobachten, die im Vergleich zur Bestandsroute nicht mehr im erweiterten Kontrollgebiet wären.

2. Pegeldifferenzberechnungen und -karten

Die Pegeldifferenzauswertungen, die auf Bevölkerungs- und Verkehrszahlen aus dem Jahr 2023 basieren, untermauern die positive Wirkung einer nach Norden verschobenen Flugroute. Die Pegeldifferenzkarten machen dabei deutlich, wo die be- und entlastenden Effekte der Flugroutenvarianten A-C im Vergleich zur Bestandsroute liegen und wie stark diese sind.

Der Vergleich der Bestandsroute mit Variante B im Nachtindexgebiet macht deutlich, dass in den Pegelklassen minus 4-6 dB fast 10.000 Personen in Darmstadt (vor allem Darmstadt-Arheilgen) entlastet und in Erzhausen fast 2.000 Personen mit plus 4-6 dB belastet werden. Bei Variante C würden im Nachtindexgebiet in den Pegelklassen minus 4-6 dB in Darmstadt ebenfalls fast 10.000 Personen entlastet, dafür aber auch 6.600 Personen in Erzhausen mit 4-7 dB belastet.

Die Berechnungen können für einzelne Auswertungsgebiete, Pegeldifferenzbereiche und Varianten den Unterlagen entnommen werden. Gesondert ausgewertet wurden auch einzelne Stadtteile von Darmstadt, um die Verschiebung der Lärmbelastung innerhalb von Darmstadt-Wixhausen deutlich zu machen.

3. Ergänzende Berechnungen mit Sigma-Regelung

Die ergänzende Berechnung des UNH auf Basis des Frankfurter Fluglärmindex mit Verkehrszahlen des Jahres 2023 + 30% und mit 3xSigma-Zuschlag führen zu vergleichbaren Ergebnissen. Die Auswertung der Anzahl der Betroffenen in den Auswertungsgebieten, die die gleichen Pegelkriterien wie die Tagschutzzone 1 und die Nachtschutzzone des Fluglärmgesetzes haben (Hochbetroffenengebiete am Tag und in der Nacht, sowie Nachtindexgebiet), zeigen folgende Ergebnisse: Im Hochbetroffenengebiet am Tag können keine Veränderungen der betroffenen Personen festgestellt werden. Im Tagindexgebiet 1 und im Hochbetroffenengebiet der Nacht sind alle drei Varianten besser als die Bestandsroute. Im **Tagindexgebiet 1 schneidet Variante B am besten** ab mit 2.300 weniger betroffenen Personen, es folgen Varianten A und C. Auch im **Hochbetroffenengebiet der Nacht führt Variante B zur größten Reduzierung der Betroffenenanzahl** (minus 5.600), gefolgt von Variante A (minus 3.400) und Variante C (minus 2.000).

4. NIROS-Berechnungen

Auch die von der DFS vorgenommenen NIROS-Berechnungen bestätigen, dass alle drei Varianten im Vergleich zur Bestandsroute zu einem geringeren Gütewert und damit zu einer reduzierten Fluglärmbelastung führen. Den kleinsten Gütewert und damit die geringste Fluglärmbelastung hat dabei insgesamt Variante B mit 7,07, gegenüber 7,15 (Variante C) und 7,18 (Variante A). Auch im höchsten Pegelbereich schneidet Variante B am besten ab, dicht gefolgt von Variante A.

V. Feststellungen der Fluglärmkommission

Die Frankfurter Fluglärmkommission stellt fest, dass

- die Prüfung zu einer „lateralen Optimierung der Flugroute AMTIX-kurz“ aus dem Beschluss der Fluglärmkommission Frankfurt resultiert, bestehende An- und Abflugrouten auf ihre Optimierbarkeit im Hinblick auf die Verringerung von Lärmbelastungen hin untersuchen zu lassen;
- das Forum Flughafen und Region seitens der Fluglärmkommission darum gebeten wurde, die Verlagerbarkeit der bisherigen Route zu prüfen und eine lärmarme Alternative zu erarbeiten; und diese Bitte nach Abbruch des ersten Probebetriebs aufrechterhalten wurde,
- zur Berechnung des Lärmeintrages für die verschiedenen Routenvarianten das etablierte Indexverfahren (Frankfurter Fluglärmindex 2.0) verwendet wurde, auf Wunsch einzelner Mitglieder wurden der Kommission zudem ergänzende Auswertungen (mit Sigma-Zuschlag, NIROS) zur Verfügung gestellt,
- eine umfassende Prüfung der drei vorgelegten Flugroutenvarianten vorgenommen wurde und diese im Hinblick auf ihren Lärmeintrag in Siedlungsgebiete sorgfältig untersucht sowie vom FFR nachvollziehbar abgewogen wurden;
- die fachliche Stellungnahme des Forums Flughafen und Region der Fluglärmkommission am 10.7.2024 übergeben wurde. Ergänzende Auswertungen des UNH, des FFR, der DFS und der Fluglärmschutzbeauftragten den Mitgliedern der Kommission am 18.09.2024 zur Verfügung gestellt wurden, dazu gehört auch ein umfassendes einjähriges Monitoring-Konzept,
- die Priorität in der Abwägung der Kommission auf der Entlastung der Hochbetroffenen im Nahbereich des Flughafens sowie dem Schutz der besonders sensiblen Nachtruhe der Bevölkerung liegt. Im Nahbereich des Flughafens ist zudem dem Fluglärmschutz Vorrang vor der Reduzierung von CO₂-Emissionen einzuräumen ist. In diesem Gebiet

ist grundsätzlich davon auszugehen, dass insbesondere die gesundheitlichen Auswirkungen aufgrund von Fluglärm gewichtiger sind, als die klimaschädlichen Auswirkungen der höheren CO₂-Emissionen⁶. Da nach der bisherigen Erkenntnislage Erhöhungen von Schadstoffbelastungen (u. a. ultrafeinen Partikel) in den von einer Änderung betroffenen Gebieten dieser Maßnahme nicht zu erwarten sind, bedarf es insoweit keiner weiteren Abwägung.

VI. Beratungsergebnis

1. Beurteilung der Lärmauswirkungen

Nach den Auswertungen mit dem Frankfurter Fluglärmindex führen die drei vorgestellten Flugrouten-Varianten im Vergleich zur Bestandsroute jeweils zu einer deutlichen Fluglärmreduzierung. Die beobachteten Effekte verstärken sich in der Regel bei Berücksichtigung eines Verkehrsanstiegs von 30% bezogen auf die Verkehrswerte von 2023. In den höher belasteten Gebieten (Tagindexgebiet 1, Hochbetroffenengebiet der Nacht) führt Variante B jeweils zu den größten Entlastungseffekten. In den Auswertungsgebieten, die auch eine deutlich geringere Fluglärmbelastung einbeziehen (Tagindexgebiet 2, erweitertes Kontrollgebiet am Tag und in der Nacht), schneidet Variante C als die am wenigsten belastende Variante ab. Im Nachtindexgebiet führen alle drei Varianten im Vergleich zur Bestandsroute zu einer erheblichen Fluglärmreduzierung, sie liegen dabei fast gleichauf. Im Hochbetroffenengebiet am Tag gibt es keine Unterschiede der Varianten zur Bestandsroute. Auch die Anzahl der in den jeweiligen Auswertungsgebieten betroffenen Personen sinkt durch die drei Varianten signifikant. Jede der drei Varianten führt beispielsweise dazu, dass in Summe ca. 10.000 betroffene Personen weniger zum Nachtindexgebiet gehören und damit entlastet sind. Die ergänzend vorgenommenen Auswertungen (Berechnung mit Sigma-Zuschlag, NIROS-Berechnung) bestätigen die Ergebnisse des Frankfurter Fluglärmindex ebenfalls.

2. Empfehlung der Fluglärmkommission

a) Die Kommission empfiehlt eine Nordverlagerung der Abflugroute AMTIX-kurz (Neu: CINDY-S), da jede der drei geprüften Varianten insgesamt zu einer deutlich niedrigeren Fluglärmbelastung insgesamt in der Region beiträgt, als die Bestandsroute. Da Variante B die größten Entlastungseffekte in den höher betroffenen Gebieten, und dabei

⁶ Vgl. Ausführliche Darstellung vgl. ADF-Stellungnahme vom 10.6.2021, <https://www.flk-frankfurt.de/eigene-dateien/aktuell/2024-aktuelles/september/adf-empfehlungen-zum-vorrang-des-laermschutzes-im-nahbereich-von-flughaefen-stand-10.6.2021.pdf>

insbesondere im Hochbetroffenengebiet der Nacht, aufweist, und zu erwarten ist, dass diese Effekte mit steigender Flugbewegungszahl sich noch weiter vergrößern, schließt sich die Kommission der Empfehlung des FFR an und empfiehlt die Umsetzung von Variante B.

b) Das Forum Flughafen und Region, die DFS und die Fluglärmenschutzbeauftragte werden gebeten, die Einführung der optimierten Flugroute CINDY-S ist mit einem einjährigen Monitoring zu begleiten, in dessen Rahmen die Be- und Entlastungseffekte durch Fluglärm-Messungen sowie die Spureinhaltung (lateral und vertikal) umfassend überprüft werden. Spätestens nach sechs Monaten sind den Mitgliedern der Kommission erste Ergebnisse des Monitorings vorzulegen. Sollten die erwarteten Lärminderungseffekte durch die Monitoring-Ergebnisse nicht bestätigt werden, oder unerwartete Mehrbelastungen auftreten, wird die Kommission die Ausgestaltung der Flugroute erneut beraten mit dem Ziel, das jeweils lärmärmste Flugverfahren zu empfehlen.

c) Die Fraport AG und die Landesregierung werden aufgefordert dafür Sorge zu tragen, dass die Wartezeit für eine Erstattung von Ansprüchen auf passiven Schallschutz nach Festsetzung des Lärmschutzbereichs entfällt (nach FluglärmG entsteht der Anspruch erst mit Beginn des 6. Jahres nach Festsetzung des Lärmschutzbereichs). Hierdurch soll ebenso wie bei erstmaliger Festsetzung des Lärmschutzbereichs sichergestellt werden, dass neu Betroffene Bürgerinnen und Bürger unmittelbar nach Festsetzung des Lärmschutzbereichs den nach dem Fluglärmenschutzgesetz vorgesehenen baulichen Schutz vor Fluglärm auch erhalten.