

Fluglärmkommission Frankfurt  
Frau Anja Wollert, LL.M.  
Postfach 600727  
60337 Frankfurt am Main

23. Oktober 2025

## **Antrag zur Beschlussfassung**

Sehr geehrte Frau Wollert,

anbei übersenden wir Ihnen den folgenden Antrag mit der Bitte, diesen auf die Tagesordnung der 282. Sitzung der Fluglärmkommission am 19. November 2025 zu setzen:

„Die Gemeinden Bischofsheim, Ginsheim-Gustavsburg und Rüsselsheim am Main beantragen folgende Beschlussfassung der Fluglärmkommission zur zeitlichen Ausdehnung und lateralen Optimierung des Segmented Approach bei Betriebsrichtung 07 (Ostbetrieb):

1. Die zeitliche Ausdehnung des Segmented Approach bei Ostbetrieb (Betriebsrichtung 07) von bisher 23 bis 0 Uhr auf 22 bis 0 Uhr wird dauerhaft in den Regelbetrieb überführt.
2. Die bisher angewendete Variante DES SegApp wird durch Variante C ersetzt, da diese
  - als mittigste Streckenvariante zwischen den drei Kommunen verläuft,
  - eine ausgewogene Balance zwischen maximaler Gesamtentlastung und fairer Lastenverteilung herstellt,
  - für Rüsselsheim eine deutliche Verbesserung gegenüber der bisherigen Variante DES bedeutet,
  - für Bischofsheim und Ginsheim-Gustavsburg weiterhin erhebliche Entlastungen gegenüber dem Geradeausanflug gewährleistet

- und damit einen ausgewogenen Interessenausgleich in der von der Maßnahme betroffenen Region darstellt.
3. Die Umsetzung des zeitlich ausgedehnten und lateral optimierten Segmented Approach wird durch ein Monitoring des Forums Flughafen und Region sowie der Fluglärmenschutzbeauftragten begleitet. Die Ergebnisse werden der Fluglärmkommission in regelmäßigen Abständen zur Verfügung gestellt.

## **Begründung:**

### **I. Hintergrund**

Der Segmented Approach wurde 2011 als Maßnahme des Ersten Maßnahmenpakets Aktiver Schallschutz eingeführt, um dicht besiedelte Gebiete bei Anflügen auf die Südbahn durch einen südlicheren Streckenverlauf zumindest in einzelnen Zeitfenstern zu umfliegen. Die Maßnahme ist das Ergebnis der Mediationsverhandlungen zum Flughafenausbau und der daraus resultierenden Gemeinsamen Erklärung von 2007, in der sich alle Beteiligten – einschließlich der Landesregierung, der Luftverkehrswirtschaft und der Deutschen Flugsicherung – zu umfassenden Anstrengungen im aktiven Schallschutz verpflichtet haben.

Seit 2011 wird das Verfahren für verspätete Landungen von 23 bis 0 Uhr angewendet. Bereits im Ersten Maßnahmenpaket wurde als Ziel formuliert, die Anwendung zeitlich auszudehnen, sobald dies betrieblich möglich ist. Die COVID-19-Pandemie eröffnete 2020 die Möglichkeit, einen Probetrieb zur zeitlichen Ausdehnung auf die Stunde von 22 bis 23 Uhr zu starten. Seit Juli 2024 liegt eine Genehmigung (Alternative Means of Compliance, kurz: AltMoC) für die Anwendung auch bei etwas höherem Verkehrsaufkommen vor, wodurch hohe Anwendungsquoten in der Zeit von 22 bis 0 Uhr erreicht wurden.

Parallel zur zeitlichen Ausdehnung wurden auf Wunsch betroffener Kommunen – insbesondere der Stadt Rüsselsheim am Main – und der Fluglärmkommission drei alternative Streckenverläufe zur lateralen Optimierung des Segmented Approach bei Ostbetrieb entwickelt. Damit liegen nunmehr vier Varianten vor: die bisherige Variante (SegApp DES) sowie die Alternativen A, B und C.

Die umfassenden Lärmberechnungen mittels des Frankfurter Fluglärmindex 2.0 zeigen für alle Varianten relevante Entlastungswirkungen für die Gesamtregion gegenüber dem Geradeausanflug. Bei Ostbetrieb werden insbesondere Bischofsheim, Ginsheim-Gustavsburg und Mainz deutlich entlastet. Gleichzeitig entsteht durch alle Varianten des Segmented Approach eine zusätzliche Belastung für Rüsselsheim am

Main, die bei der bisher angewendeten Variante DES am größten ausfällt und durch die Varianten A-C deutlich reduziert werden könnte.

## **II. Aktuelle Entscheidungssituation**

### **1. Zeitliche Ausdehnung: Wirksame Lärmentlastung für die Gesamtregion**

Der Segmented Approach ist eine wirksame Maßnahme des aktiven Schallschutzes. Bei Ostbetrieb (Betriebsrichtung 07) umfliegt er dicht besiedelte Gebiete und entlastet diese sowohl in der zusätzlichen Betriebsstunde von 22 bis 23 Uhr als auch während der Verspätungsflüge zwischen 23 und 0 Uhr. Er schafft in diesen Gebieten in zwei Stunden am Tag eine Form von Lärmpause. Die Lärmberechnungen belegen eindeutig, dass die zeitliche Ausdehnung von 23 bis 0 Uhr auf 22 bis 0 Uhr zu einer substantiellen Reduktion der Lärmbelastung in der Gesamtregion führt. Im Nachtindexgebiet werden bei 100% Ostbetrieb Entlastungen von bis zu 3,7 Indexpunkten erreicht, was einer Reduktion von mehreren zehntausend zusätzlichen Aufwachreaktionen in der Nacht entspricht.

Festzustellen ist, dass alle vorliegenden Varianten – einschließlich der bestehenden Route DES SegApp – mit Blick auf die Gesamtregion zu erheblichen Lärmentlastungen führen. Die zeitliche Ausdehnung des Segmented Approach ist daher aus Sicht einer gesamtregionalen Lärminderung eindeutig vorteilhaft. Festzustellen ist weiterhin, dass die Reduktion im Bereich des unzumutbaren Fluglärms stattfindet, weshalb die Umsetzung der zeitlichen Ausdehnung nach § 29b LuftVG zu erwarten ist.

### **2. Abwägung zwischen den lateralen Varianten**

Die laterale Lage des Segmented Approach hat erhebliche Auswirkungen auf die Verteilung von Entlastungen und Belastungen zwischen den drei Kommunen Bischofsheim, Ginsheim-Gustavsburg und Rüsselsheim am Main. Alle vorgestellten Alternativen zur bisherigen Variante DES verlaufen in unterschiedlichen Abständen zwischen diesen Kommunen.

#### *Ausscheiden von Variante B aus fachlichen Gründen*

Variante B weist in der Konstruktion ein Levelflugsegment in nur 1.300 ft Höhe über Rüsselsheim auf, was zu einer deutlichen Reduzierung der Flughöhe bei einer relevanten Anzahl von Flügen führen kann. Eine solche zusätzliche Lärmbelastung unter dem Endanflug im unmittelbaren Nahbereich des Flughafens sollte aus Sicht der drei betroffenen Kommunen unbedingt vermieden werden. Vor diesem Hintergrund wird Variante B abgelehnt.

### *Geringfügige Unterschiede zwischen den verbleibenden Varianten*

Zwischen den verbleibenden drei Varianten (DES, A und C) bestehen nur geringe Unterschiede in den Berechnungsergebnissen. Die Differenzen liegen bei maximal 0,4 Indexpunkten im Nachtindexgebiet bei 100% Ostbetrieb. Entscheidend sollte daher die laterale Verteilung der Lärmwirkungen sein:

#### *Variante C als ausgewogene und mittigste Lösung*

Variante C verläuft zwischen allen drei Ortschaften und überfliegt keine besiedelten Gebiete direkt. Sie stellt nach Auffassung der drei Kommunen die ausgewogenste Lösung dar, weil sie am mittigsten zwischen den Orten verläuft und damit die unterschiedlichen Interessen der betroffenen Kommunen ausgewogen berücksichtigt.

Für Rüsselsheim am Main ergibt sich durch Variante C eine deutliche Verbesserung gegenüber der bisherigen Variante DES. Während Rüsselsheim am Main durch den Segmented Approach grundsätzlich nicht vom Umfliegerseffekt profitiert, bietet Variante C die Chance, die laterale Lage so zu optimieren, dass die Neubelastung durch den Segmented Approach nur geringfügig ausfällt. Dies ist ein wichtiger Schritt zur Lärmgerechtigkeit in der Region. Für Bischofsheim und Ginsheim-Gustavsburg bleibt eine erhebliche Entlastung gegenüber dem Geradeausanflug weitgehend erhalten. Die Lärmberechnungen zeigen, dass beide Kommunen auch mit Variante C substanziell vom Segmented Approach profitieren.

Gleichzeitig wird durch die mittigere Lage der Route ein Beitrag zur solidarischen Lastenverteilung in der Region geleistet. Eine gemeinsame Empfehlung der drei betroffenen Gemeinden zeigt, dass auch bei unterschiedlichen Ausgangssituationen der Kommunen ein ausgewogener Interessenausgleich möglich ist.

Mit freundlichen Grüßen

Patrick Burghardt

Lisa Gößwein

Thorsten Siehr