



TOP 2

Beratung Segmented Approach: Verstetigung der Anwendung 22-0 Uhr und Variantenauswahl

-

Beschlussvorschlag des Vorstands



1. Ziel der Maßnahme

- Entlastung dicht besiedelter Gebiete unter dem Endanflug in der Zeit von 22-0 Uhr
- 17 Stunden am Tag/Nacht überflogen auch mit Segmented Approach (5-22 Uhr)

2. Beratung zu

- Verstetigung der Anwendungszeit von 22 bis 0 Uhr
- Laterale Optimierung - Variantenauswahl

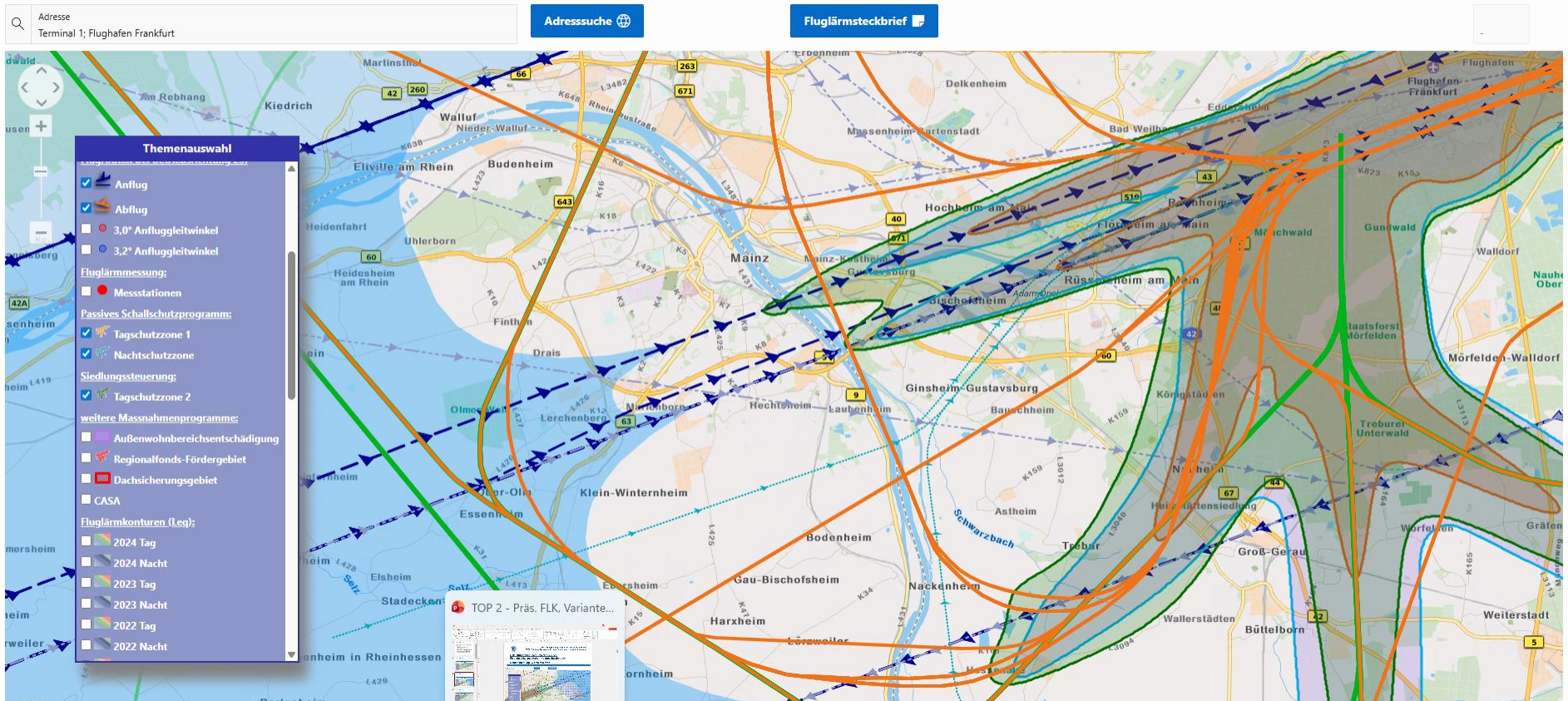
3. Gesetzliche Schutzvorgaben

- § 29b Abs. 1 LuftVG: **Auf die Nachtruhe** der Bevölkerung ist **in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen.**
- § 29b Absatz 2 LuftVG: Die Luftfahrtbehörden und die Flugsicherungsorganisation **haben auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken.**



Endanflug und Lärmschutzbereich

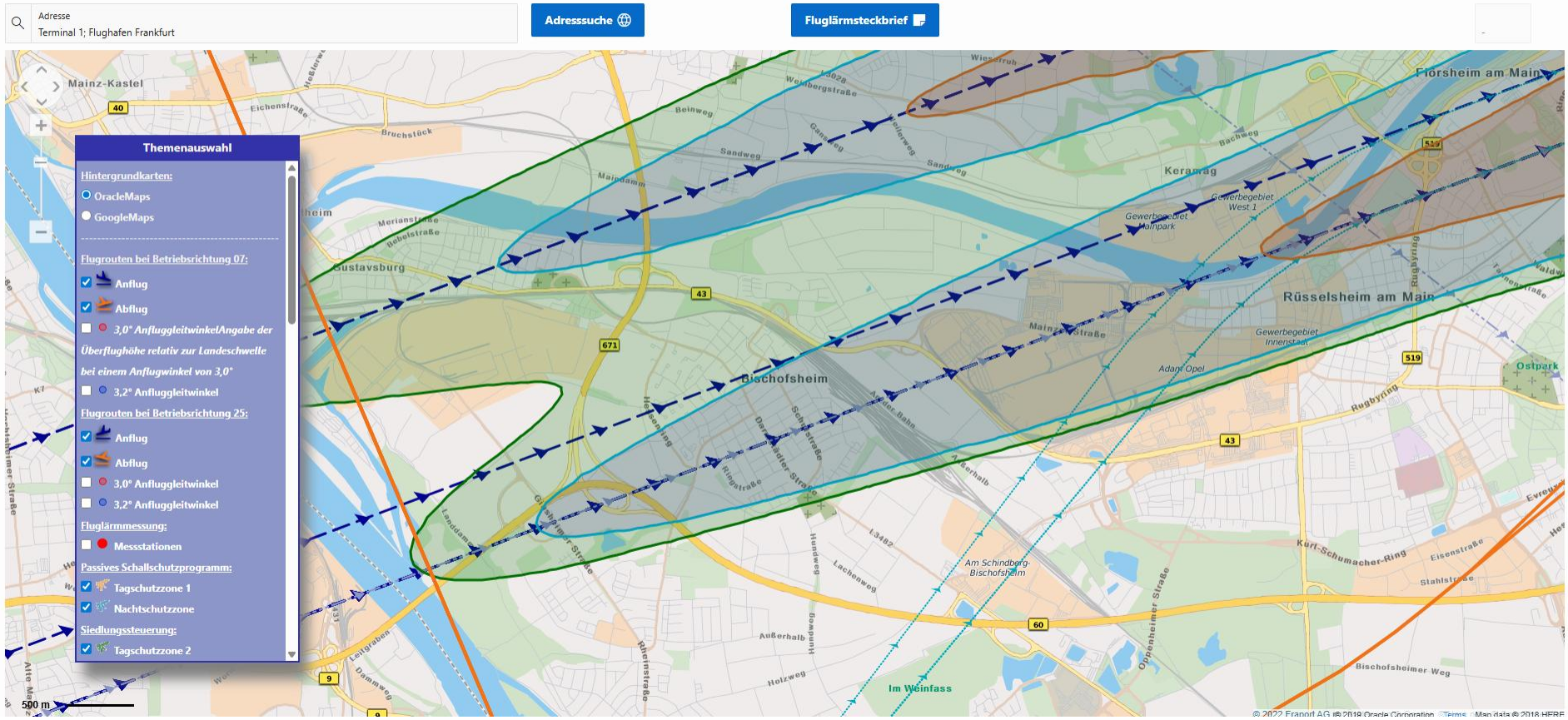
Betriebsrichtung 07 = Ostbetrieb





Endanflug und Lärmschutzbereich

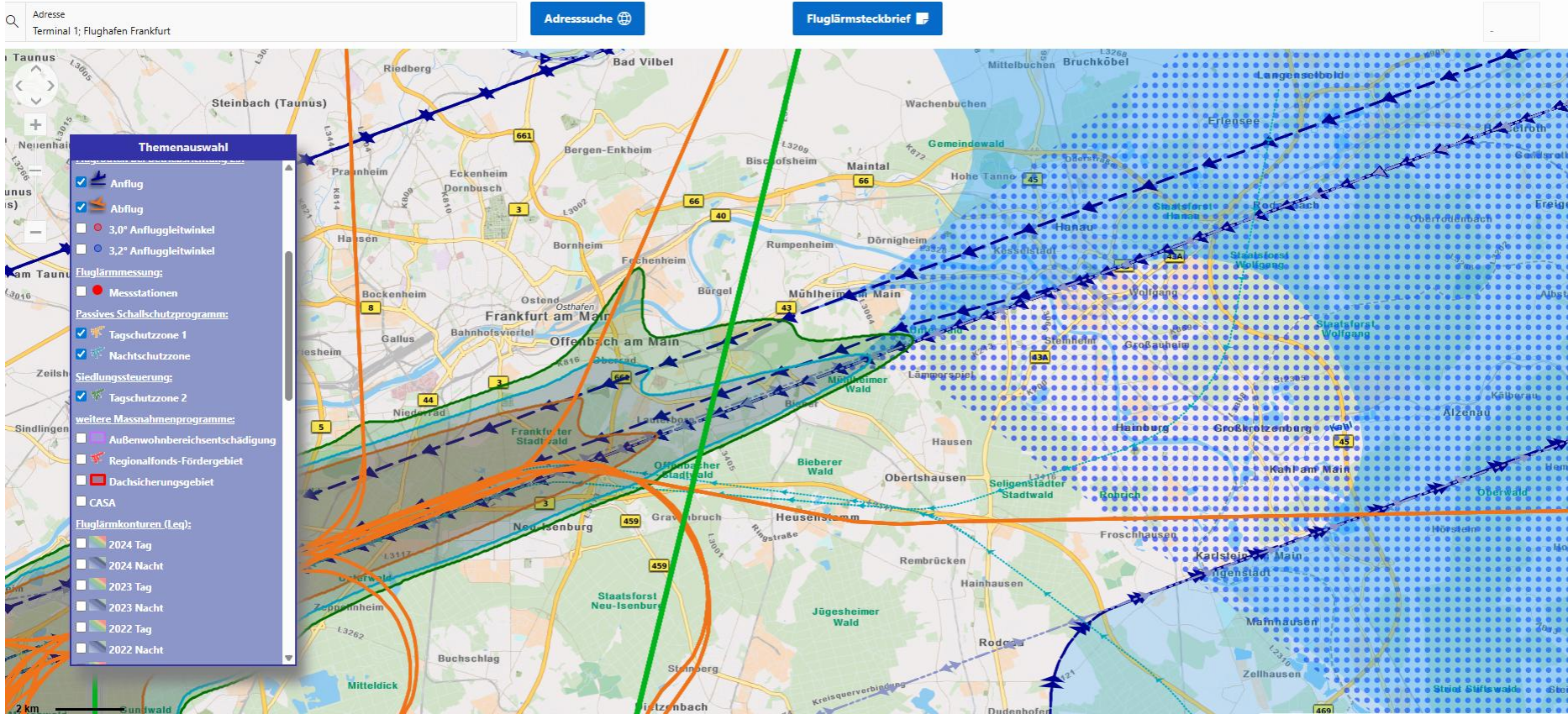
Betriebsrichtung 07 = Ostbetrieb





Endanflug und Lärmschutzbereich

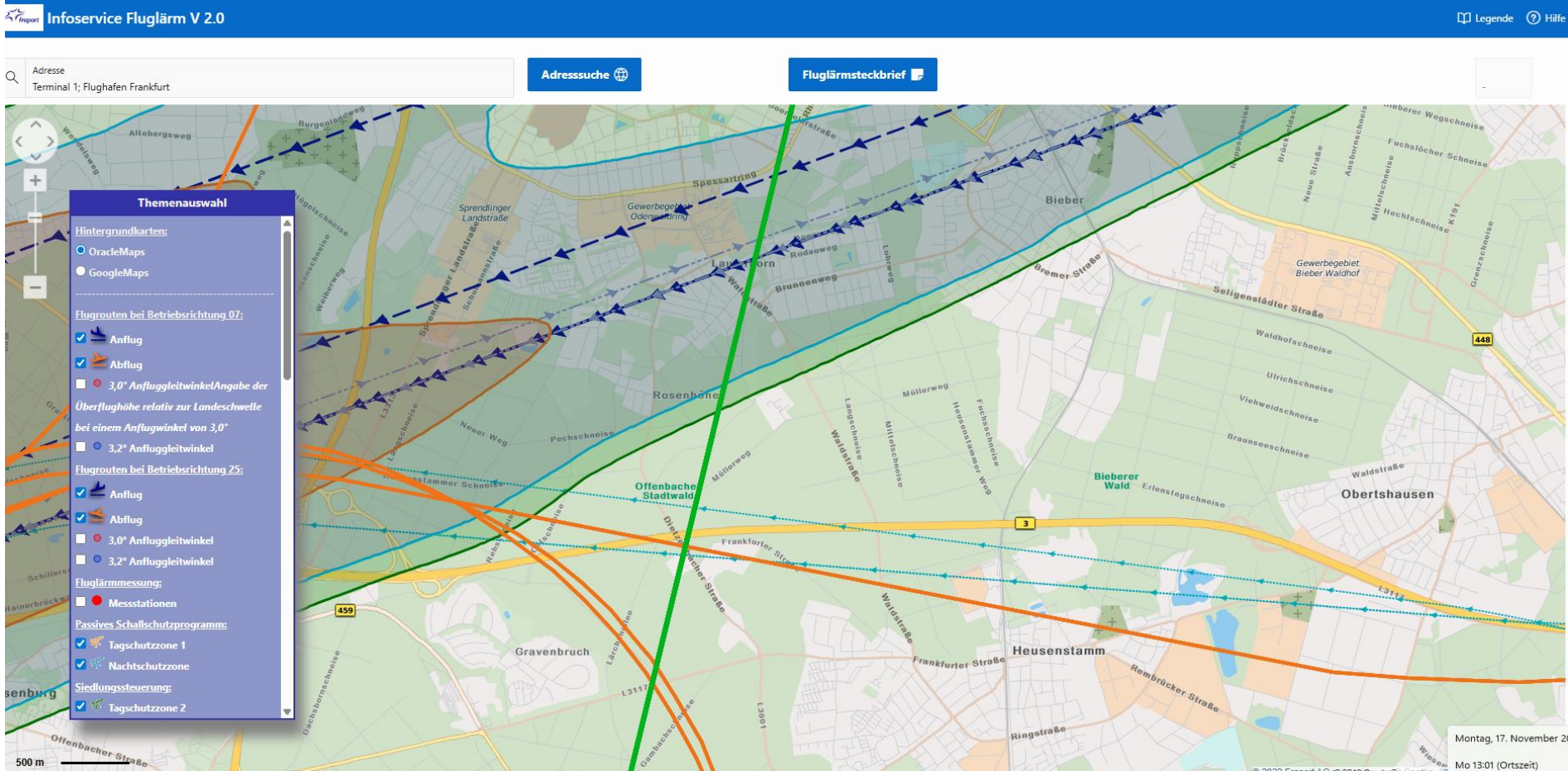
Betriebsrichtung 25 = Westbetrieb





Endanflug und Lärmschutzbereich

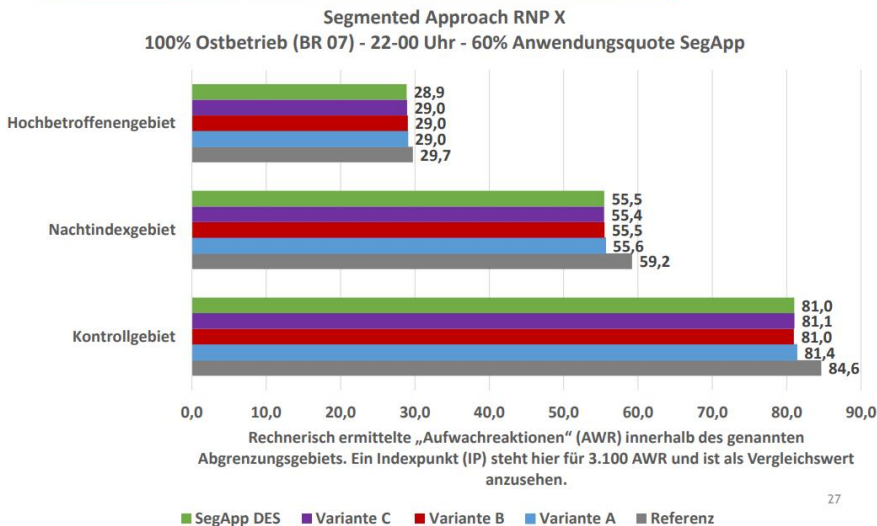
Betriebsrichtung 25 = Westbetrieb



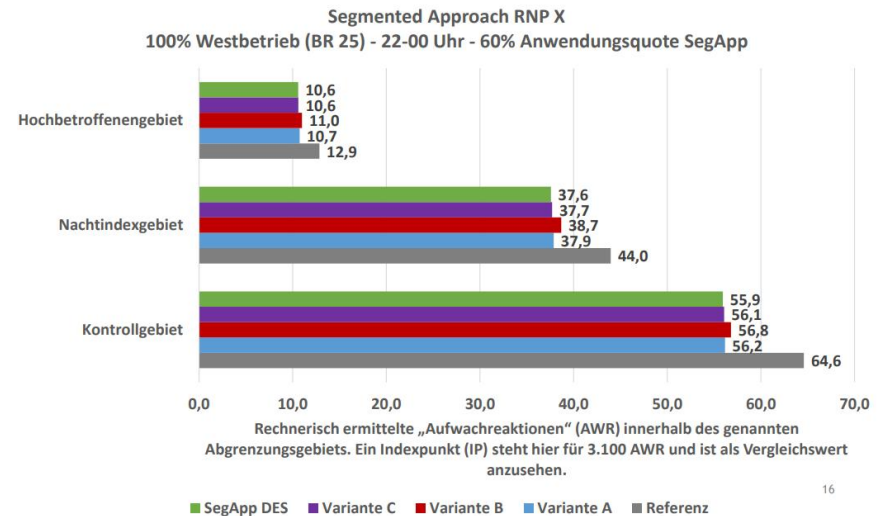


4. Empfehlung für eine Verstärkung der Anwendung 22-0 Uhr Eindeutige Lärminderungsbilanz für alle Varianten

100% Ostbetrieb Gesamtübersicht



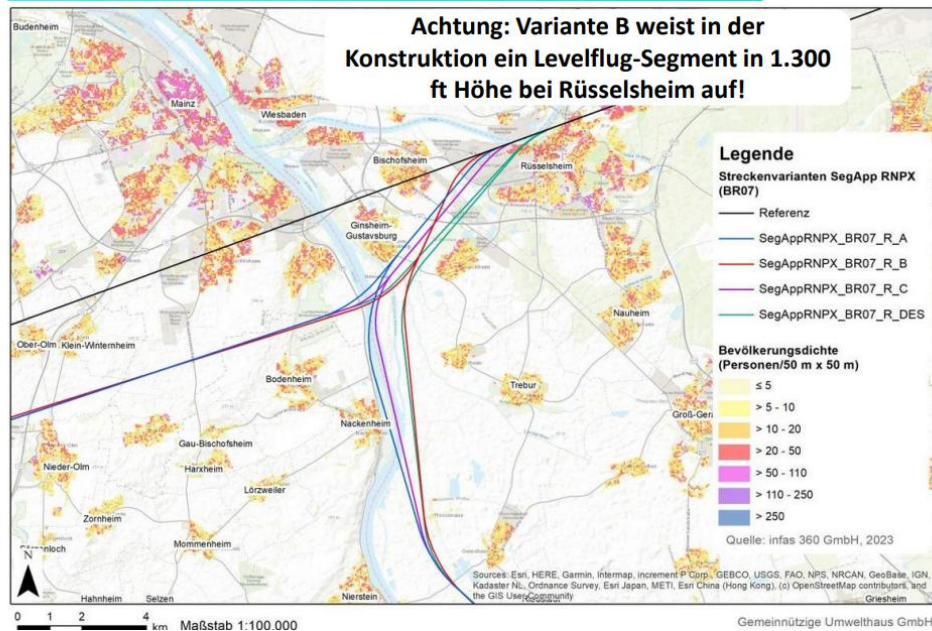
100% Westbetrieb Gesamtübersicht





5. Variantenauswahl: Ostbetrieb

Gerader Anflug (Referenz) & Varianten des SegApp Ostbetrieb



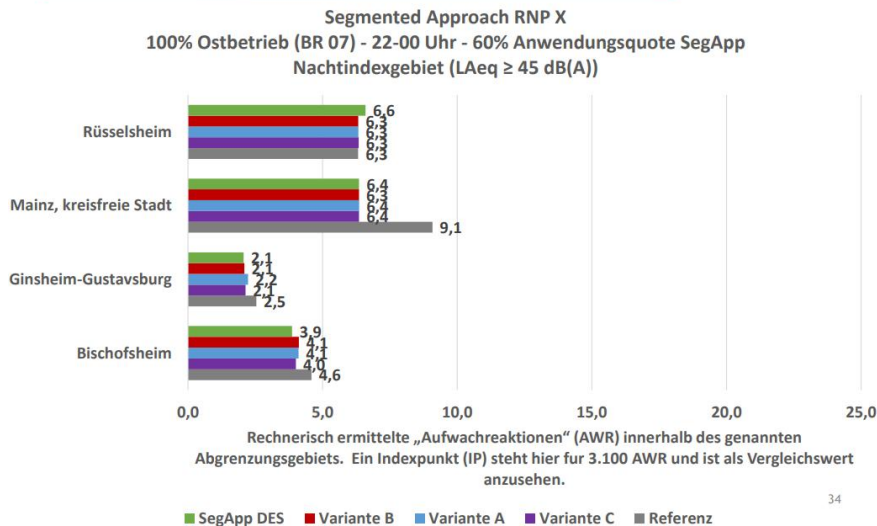
- **Ausscheiden von Variante B:** Nachteiliges Flugverhalten im absoluten Nahbereich (Rüsselsheim) konnte in Berechnung nicht berücksichtigt werden
 - **Gemeinsamer Antrag** von Kommunen, die aufgrund der Anfluggrundlinie auf die Südbahn im Lärmschutzbereich liegen und von der Variantenauswahl betroffen sind: **Rüsselsheim, Bischofsheim, Ginsheim-Gustavsburg**
- => Verstetigung 22-0 Uhr und Festlegung von Variante C**



Ostbetrieb: Empfehlung für Variante C

FLK Frankfurt folgt dem Votum der betroffenen Kommunen für Variante C:

100% Ostbetrieb
Nachtindexgebiet

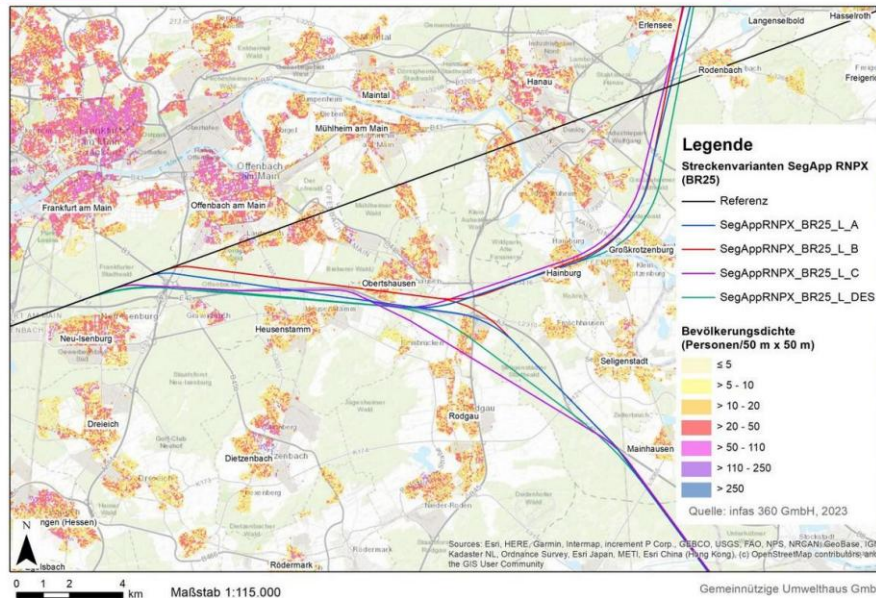


- **Regionale Einigung: Besonderes Gewicht** als Beitrag zur Lärmgerechtigkeit, Vertrauen in Handlungsfähigkeit der verantwortlichen Akteure
- **Rüsselsheim** (von den drei von der Variantenauswahl betroffenen Kommunen im Lärmschutzbereich: **größte Grundbelastung durch Fluglärm**) wird gegenüber heutiger Segmented-Variante entlastet, damit **entfällt der Belastungseffekt in Rüsselsheim durch den Segmented Approach fast vollständig**
- In **Bischofsheim (0,6 IP)** und **Ginsheim-Gustavsburg (0,4 IP)** gleichzeitig **fast vollständiger Entlastungseffekt**

5. Variantenauswahl: Westbetrieb

Streckenvarianten Westbetrieb

Gerader Anflug (Referenz) & Varianten des SegApp



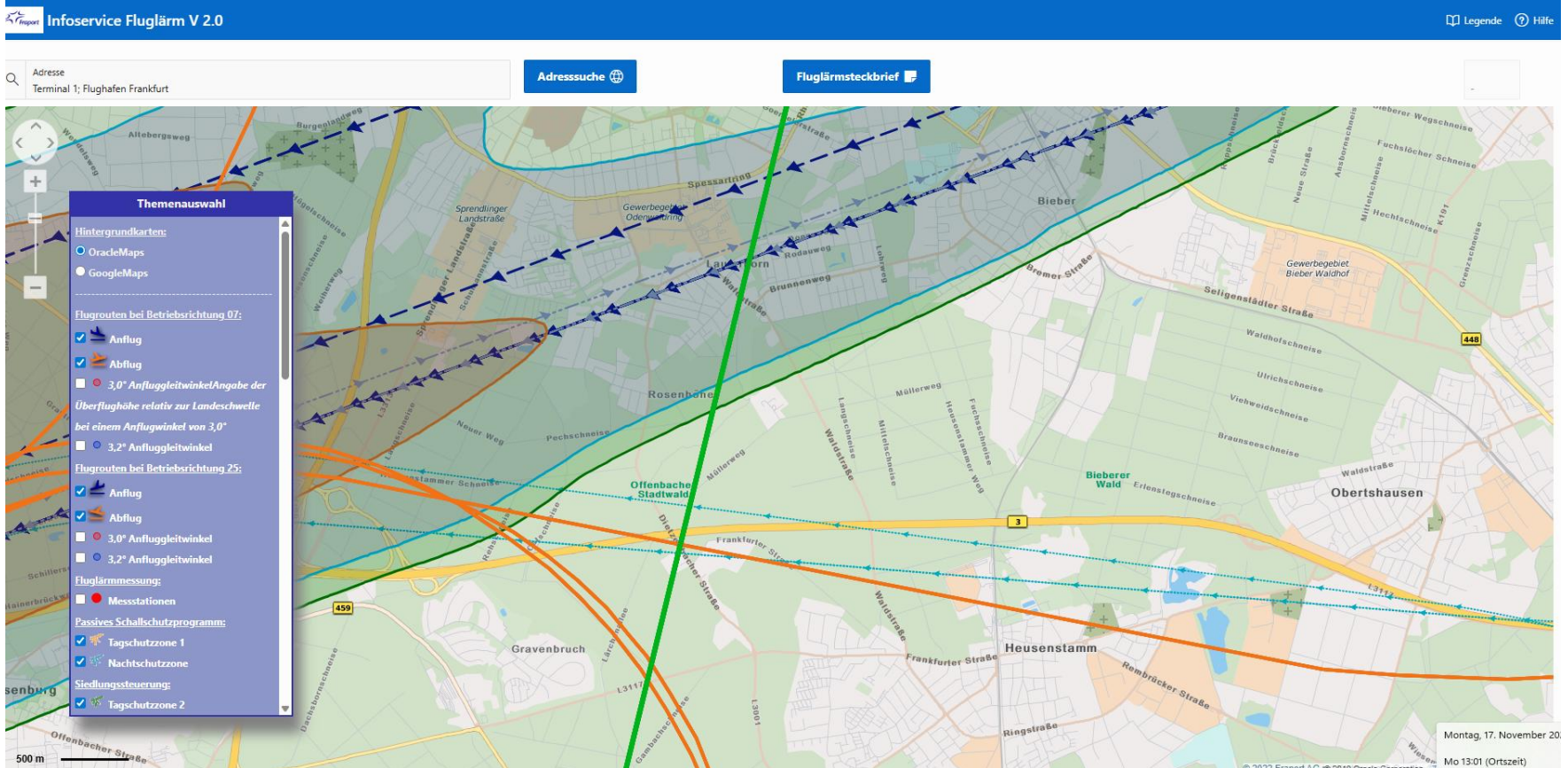
- **Ausscheiden von Variante B:** im Vergleich zu den anderen Segmented-Varianten geringere Entlastung
- **Tendenziell ist die bestehende Variante SegApp DES die lärmärmste Variante im Vergleich zu Varianten A und C (Indexgebiete)**
- **Kein gemeinsamer Antrag von betroffenen Kommunen**
- **Vergleich: bestehende Variante vs. Variante C**
 - **Unterschiede zwischen Kommunen im Nachtindexgebiet sind sehr gering**
 - **Außerhalb der Indexgebiete und des Lärmschutzbereichs aber deutlich näheres Heranrücken von Variante C an Obertshausen**
 - **Bewertung:**
Keine Empfehlung für ein Abweichen von bisheriger Variante zugunsten von Variante C



282. Sitzung der Fluglärmkommission am 19. November TOP 2: Segmented Approach, Beratung Verstärkung und Variantenauswahl

Ausgangslage der Fluglärmbelastung Offenbach (Rosenhöhe) und Neu-Isenburg (Gravenbruch)

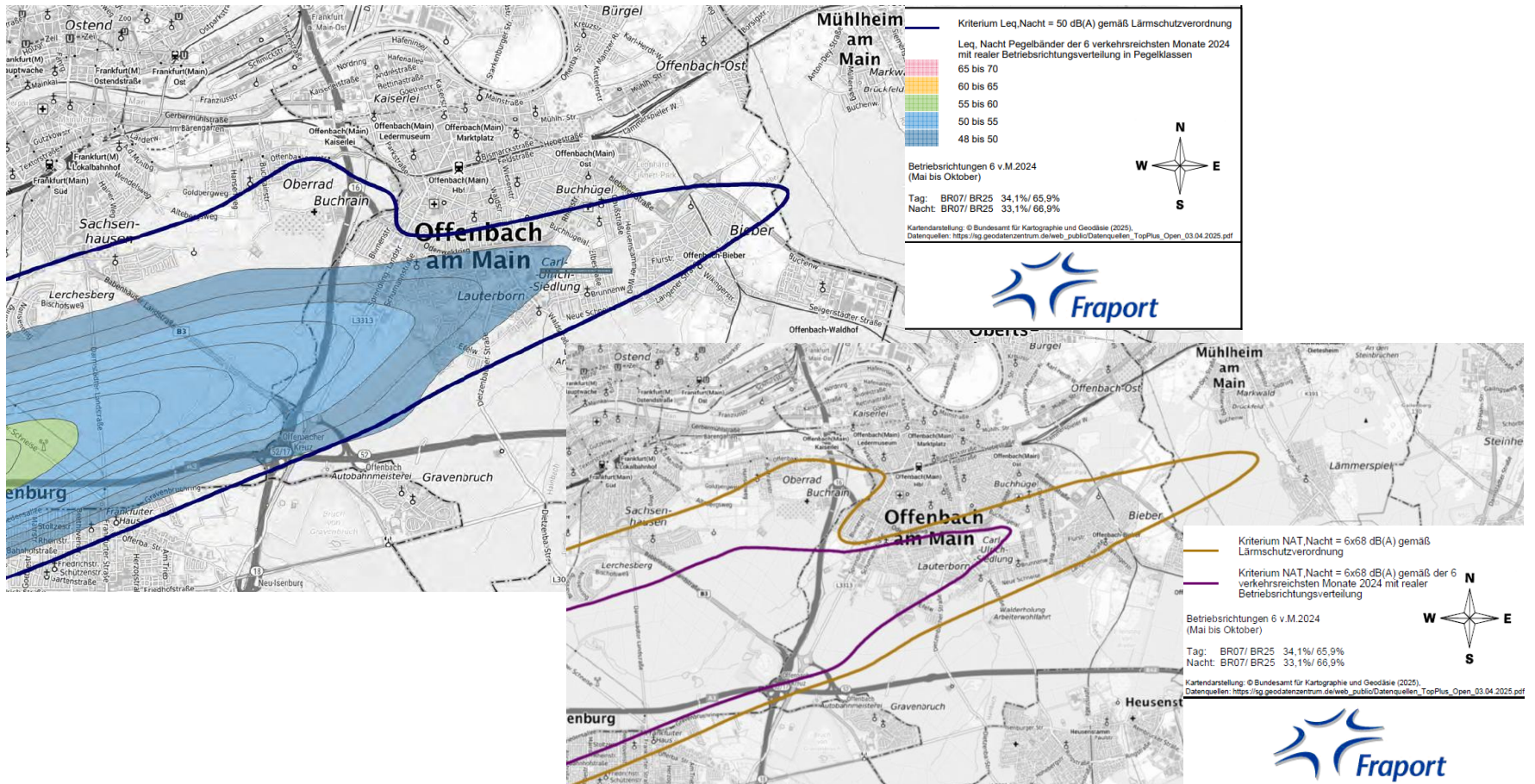
- **Offenbach und Neu-Isenburg:** Einzige betroffene Kommunen, die aufgrund der Anfluggrundlinie auf die Centre- und Südbahn im Lärmschutzbereich liegen und von der Variantenauswahl betroffen sind
- Von den **Stadtteilen**, zwischen denen die Varianten verlaufen, liegt **nur Offenbach-Rosenhöhe im Lärmschutzbereich**



282. Sitzung der Fluglärmkommission am 19. November

TOP 2: Segmented Approach, Beratung Verstärkung und Variantenauswahl

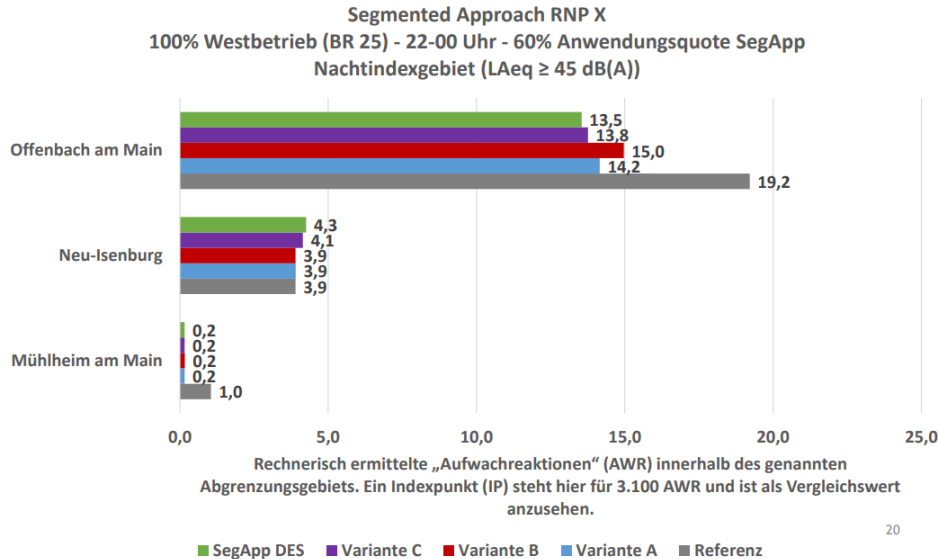
- Auch in 2024 (AltMoC ab 10.7.2024) nur OF-Rosenhöhe nachts in 50 dB- bzw. 6x68 dB-Kontur. NI-Gravenbruch und alle weiteren Kommunen, zwischen denen die Varianten verlaufen, deutlich entfernt von Konturen





282. Sitzung der Fluglärmkommission am 19. November TOP 2: Segmented Approach, Beratung Verstärkung und Variantenauswahl

100% Westbetrieb Nachtindexgebiet



- Vergleich: Bestehende Variante vs. Variante A

Entlastung Offenbach-Rosenhöhe:

Die bestehende Variante entlastet Offenbach-Rosenhöhe am stärksten. Trotz dieser Entlastung bleibt die Grundbelastung dort – besonders durch Anflüge in der morgendlichen Nachtrandstunde (5–6 Uhr) – deutlich höher als in Neu-Isenburg-Gravenbruch.

Belastung Neu-Isenburg-Gravenbruch:

- **Bestehende Variante:** Führt zu einer Erhöhung von 0,4 IP im Nachtindexgebiet.
- **Variante A:** Verursacht keine zusätzliche Belastung in Neu-Isenburg-Gravenbruch, entlastet Offenbach-Rosenhöhe aber um 0,7 IP weniger als die bestehende Variante.

Bewertung:

- Zumindest kein Überwiegen der Vorteile von Variante A gegenüber der bestehenden Variante, da
- höhere Belastung (0,7 IP) des bereits und weiterhin am stärksten betroffenen Stadtteils (Offenbach-Rosenhöhe)
 - zusätzliche Umstellungseffekte

Empfehlung:

Kein Abweichen von bisherigem Streckenverlauf zugunsten Variante A



Westbetrieb: Empfehlung für Beibehaltung der bestehenden Variante (SegApp DES)

Die geprüften Alternativverläufe haben bei Westbetrieb keine klare Vorzugswürdigkeit gezeigt.

Daher empfiehlt die Kommission, dass bei Westbetrieb der bereits etablierte Streckenverlauf ohne zusätzliche Umstellungseffekte beibehalten wird.



Vorschlag Gesamtberatungsergebnis

1. Die **zeitliche Ausdehnung** des Segmented Approach (Anflüge auf die Südbahn und auf die Centerbahn) von bisher 23 bis 0 Uhr auf den Zeitraum 22 bis 0 Uhr wird aus dem Probebetrieb in den Regelbetrieb überführt. Die Anwendung erfolgt in diesem Zeitfenster auf Landungen, wann immer betrieblich möglich.

2. Variantenempfehlung

- a) Die Kommission lehnt für beide Betriebsrichtungen die Umsetzung der jeweiligen Variante B ab.
- b) Für Betriebsrichtung 07 empfiehlt die Kommission die Umsetzung der Variante C.
- c) Für Betriebsrichtung 25 empfiehlt die Kommission die Umsetzung der bestehenden Variante DES SegApp.

3. Monitoring

Die weitere Anwendung des Segmented Approach wird durch ein Monitoring des Forums Flughafen und Region begleitet. Die Ergebnisse werden der Fluglärmkommission in regelmäßigen Abständen zur Verfügung gestellt.

4. Baulicher Schallschutz

Die Fraport AG und die Landesregierung werden aufgefordert dafür Sorge zu tragen, dass die zeitlichen Planungen für die Erarbeitung des Lärmschutzbereich eingehalten und die Wartezeit für eine Erstattung von Ansprüchen auf passiven Schallschutz nach Festsetzung des Lärmschutzbereichs entfällt (nach FluglärmG entsteht der Anspruch erst mit Ablauf von fünf Jahren nach Festsetzung des Lärmschutzbereichs). Hierdurch soll ebenso wie bei erstmaliger Festsetzung des Lärmschutzbereichs sichergestellt werden, dass unmittelbar nach Festsetzung des Lärmschutzbereichs den nach dem Fluglärmenschutzgesetz vorgesehenen baulichen Schutz vor Fluglärm auch erhalten.



282. Sitzung der Fluglärmkommission am 19. November TOP 2: Segmented Approach, Beratung Verstetigung und Variantenauswahl

5. Die Kommission unterstreicht ihren Anspruch, den bestehenden Flugverkehr in der gesamten Region so lärmschonend und verträglich wie möglich zu führen. Zur Reduzierung gesundheitlicher Risiken muss insbesondere die **Nachtfluglärmbelastung so gering wie möglich** gehalten werden. Die Kommission hält dabei an ihrem langfristigen Ziel fest, die nächtlichen Flugbewegungen kontinuierlich abzusenken und perspektivisch ganz in den Tagzeitraum zu verlagern. Konkrete Maßnahmen zur Reduzierung der Nachtfluglärmbelastung hat die Kommission zuletzt in ihrem Beschluss auf der 269. Sitzung am 22. Februar 2023 (TOP 4) empfohlen. Auf diesen Beschluss wird hier ausdrücklich verwiesen.