



13. Juli 2025

## Ergebnisniederschrift der Sitzung vom 10.07.2025

Dauer: 19:30 Uhr bis 20:30 Uhr

Teilnehmer: Bettina Appelt, Hannelore Feicht (Moderation), Bernd-Olaf Hagedorn, Karl-Heinz Hook, Stefan Indra, Hartmut Rencker, Gerd Schmidt (Protokoll), Wolfgang Schwämmlein

### TOP 1, Änderung des Betriebskonzepts von Fraport

Auf die Sachinformation in TOP 2 des Ergebnisprotokolls vom 12.06.2025 wurde hingewiesen.

Gerd Schmidt berichtete:

Fraport und DFS begründen die Änderung des Betriebskonzeptes mit der Ermöglichung des planfestgestellten Wachstums auf einen Koordinierungseckwert von 126 Starts bzw. Landungen. Mit der Südumfliegung könne der Eckwert -wegen des abhängigen Betriebs mit der Startbahn West- nicht erreicht werden.

RA Schmitz hatte im Auftrag von 13 Kommunen und Privatpersonen gegen die Südumfliegung geklagt und die Klage damit begründet, dass diese Startroute das planfestgestellte Recht auf eben diese 126 stündlichen Flugbewegungen unzulässig einschränken würde. Die Klage wurde vom VGH Kassel zurückgewiesen und den Begründungen von BAF, DFS und Fraport gefolgt, in denen diese darlegten, dass der Eckwert 126 sehr wohl mit der Südumfliegung zu erreichen sei (Urteil des Hessischen Verwaltungsgerichtshof vom 03.09.2013, Az.: 9 C 323/12.T). Also gerade das Gegenteil, was jetzt behauptet wird.

Nach der sehr heftigen Kritik der FLK Frankfurt und den betroffenen Kommunen in Hessen und Rheinland-Pfalz am Vorgehen Fraports und der DFS versuchten der hessische Verkehrsminister aber auch Fraport und die DFS die Bedeutung der Vorlage herunter zu spielen. Bei den Vorschlägen zur Neubelegung der Abflugrouten handele es sich ausschließlich um Vorüberlegungen.

Dennoch beraten sich die FLK Frankfurt und die betroffenen Gemeinden unter der Nordwestabflugroute über die rechtliche Einordnung der Änderung des Betriebskonzeptes und über die juristischen Möglichkeiten nötigenfalls gegen eine Änderung des Betriebskonzeptes vorzugehen. Noch im Juli ist geplant, die RA Philipp-Gerlach hierzu zu konsultieren. IKUL ist ebenfalls beteiligt. Inwieweit sich die Umweltdezernentin der Stadt Mainz über ihre Kritik am Vorgehen Fraports hinaus weiter engagiert, ist nicht bekannt.

Zur rechtlichen Einordnung des Betriebskonzeptes vertritt Gerd Schmidt die Auffassung, dass die Verkehrsbelegung der Nordwestabflugroute Bestandteil der entscheidungsrelevanten Antragsunterlagen von Fraport und somit auch Bestandteil der Planfeststellung ist. Das bestätigt auch das Urteil des hessischen Verwaltungsgerichtshof Kassel vom 21.08.2009 Az.: 11 C 227/08.T, 11 C 509/08.T, 11 C 499/08.T, 11 C 359/08.T, 11 C 336/08.T. Zitat Randnummer 612: „Das Konzept für die Verteilung der Flugbewegungen auf die einzelnen Start- und Landebahnen sowie auf die Flugrouten hat die Beigeladene in Zusammenarbeit mit der Deutschen Flugsicherung GmbH - DFS - erarbeitet. Das Betriebsszenario ist in den Antragsunterlagen der Beigeladenen im Einzelnen



dargelegt (vgl. Planteil B 11, Kapitel 3 ff., insbesondere Kapitel 11 - Ordner 225 -, sowie Kapitel 18.3 - Ordner 226 -).“

### **TOP 2, Segmented Approach**

In der AZ vom 10. Juli 2025 ist auf Seite 10 unter Rubrik „Auf einen Blick“ der Artikel „Stadt begrüßt Lärmschutzpläne“ erschienen. Darin geht es um den Segmented Approach, der bei Ostwindwetterlagen ab 22 Uhr die Anflüge parallel südlich verschiebt.

Im Artikel beurteilt die Mainzer Umweltdezernentin und stellvertretende Vorsitzende der Fluglärmkommission Frankfurt, Janina Steinkrüger, den Segmented Approach ausschließlich positiv. Dabei blendet sie völlig aus, dass es sich beim Segmented Approach ausschließlich um eine Lärmverschiebung zum Nachteil der Bürger\*innen u.a. im Südosten von Mainz-Laubenheim, von Bodenheim, Klein-Winternheim, Ober-Olm und von Nieder-Olm handelt. Keiner dieser Bürger\*innen wurde über die neue Lärmbelastung in den Nachtstunden vorab informiert, geschweige denn konsultiert. Insofern hätten sich Fluglärm-Neubetroffenen eine zumindest differenziertere Stellungnahme gewünscht. Janina Steinkrüger hat nicht realisiert, dass durch diese nächtliche Lärmverschiebung die Gesamtzahl der Fluglärm-betroffenen tatsächlich ansteigt. Denn zu den bisherigen und weiterhin Belasteten (die verschwinden ja nicht durch die 2 Stunden Fluglärmverschiebung) addieren sich die ab 22 Uhr neubelasteten Bürger\*innen im Südosten von Laubenheim. Rechnet man die Neubetroffenen in Rheinhessen dazu, so erhöht sich die Zahl der durch Fluglärm betroffenen Bürger\*innen um mehrere Tausend. Der Segmented Approach hilft zwar kurzfristig den Fluglärmhochbetroffenen in Mainz, er ist aber keine aktive Lärmschutzmaßnahme. Das wären ein Nachtflugverbot, eine Reduzierung der Flugbewegungen oder eine Anhebung der Anflughöhen.

### **TOP 3, Vorzeitiges Ausfahren der Fahrwerke**

Die Umweltdezernentin Janina Steinkrüger hat es abgelehnt in der FLK Frankfurt tätig zu werden. Sie will erst die Ergebnisse der Erhebung der Hessischen Fluglärmbeauftragten Regina Barth abwarten. Die Hessische Fluglärmbeauftragte wollte in einem Projekt dokumentieren, welche Flugzeuge welcher Airlines vorzeitig die Fahrwerke ausfahren. Das Projekt ist nicht zustande gekommen und es ist fraglich, ob es überhaupt nochmal unter dem neuen hessischen SPD-Verkehrsminister aufgegriffen werden kann. Das alles ist der Mainzer Umweltdezernentin bekannt.

### **TOP 4, Messstationen**

Bernd-Olaf Hagedorn berichtete, dass die Schallpegel-Messtation in Bodenheim nicht funktioniert.

gez.

Schmidt