



Stadt Heusenstamm



Stadt Neu-Isenburg



Stadt Obertshausen



Stadt Rodgau



Stadt Seligenstadt



Gemeinde Hainburg

Fragenkatalog zur Absicht der Einführung SegAPP in den Regelbetrieb

Gespräch mit den betroffenen Gebietskörperschaften am 01.07.2025

Die betroffenen Städte Heusenstamm, Neu-Isenburg, Obertshausen, Seligenstadt und Rodgau und die Gemeinde Hainburg stellen folgende Fragen an die Gremien und Behörden, die mit der Einführung eines Segmented Approach im Regelbetrieb befasst sind:

1. Transparenz / Öffentlichkeitsbeteiligung / Verfahren

1.1 Zeitschiene

Warum wird die Umsetzung der neuen Flugrouten vom Ministerium als unzuständige Behörde jetzt mit solcher Hektik betrieben, wenn die Notwendigkeit der Anpassung des Lärmschutzbereichs seit Jahren bekannt ist?

Der Probetrieb ab 22 Uhr erfolgt seit mehreren Jahren. Die hieraus erhofften Erkenntnisse liegen mittlerweile vor und Vorschläge für die laterale Optimierungen wurden von der DFS entwickelt, die Lärmauswirkungen vom FFR berechnet und den betroffenen Kommunen vorgestellt. Für die Vorstellung, Diskussion und Bewertung der Ergebnisse aus dem Probetrieb sowie der Varianten durch die Kommunen steht fast ein ganzes Jahr zur Verfügung, beginnend mit der Vorstellung der betrieblichen Erkenntnisse aus dem Probetrieb in der Fluglärnkommision im Februar dieses Jahres. Die finale Beratung eines möglichen Regelbetriebs in der FLK ist für November vorgesehen mit einer Reihe von weiteren Zwischenschritten. Insofern kann

von einer hektischen Entscheidungsfindung keine Rede sein. Das HMWVW hat sehr frühzeitig im FFR und der FLK darauf hingewiesen, dass eine Entscheidung ob eine Fortführung der Anwendung des Segmented Approach ab 22:00 Uhr angestrebt wird für die Neufestsetzung des Lärmschutzbereichs spätestens Ende 2025 erfolgen sollte.

Ziel ist, dass der neu festgesetzte Lärmschutzbereich den zukünftigen Fluglärm möglichst zutreffend antizipiert wird. Um mögliche Schutzansprüche auch im Fall von steigenden Bewegungszahlen im Zeitraum von 22 bis 0 Uhr anhand der zu erwartenden Nutzungsanteile zu erhalten, ist daher die Klärung der voraussichtlichen zukünftigen Anwendung im Lauf des Jahres 2025 erforderlich. Ob und wie weit hierbei Wohngebiete zusätzlich in den Lärmschutzbereich fallen werden, kann erst abgeschätzt werden, wenn das gesamte Datenerfassungssystem Ende des Jahres von Fraport vorgelegt wird und eine Empfehlung der FLK vorliegt, ob der Regelbetrieb des Segmented Approach befürwortet wird. Es wäre aus Sicht des HMWVW unverantwortlich, einen Lärmschutzbereich in 2026 festzulegen, ohne Berücksichtigung des Themas „Anwendungsquote Segmented Approach“. Das gilt sowohl für den Fall, dass weiterhin ab 22 Uhr eine Anwendung erfolgt, als auch für den Fall, dass stattdessen vollständig gerade aus geflogen wird von 22-23 Uhr.

1.2 Grund für die von Tag zu Tag variierenden Anwendungsquoten

Warum wird der Bevölkerung der Grund dafür, dass an einigen Tagen der SegAPP nur in geringem Maße befolgt wird, an anderen Tagen dagegen fast ausschließlich, nicht mitgeteilt?

Die Gründe, wieso der SegApp nicht jeden Tag im gleichen Maße angewendet werden kann, sind sowohl in dem Bericht des FFR zu den betrieblichen Erkenntnissen aus dem Probetrieb im Februar 2025 in der FLK als auch in dem Gespräch am 20.05. und in der Informationsveranstaltung zur Veröffentlichung der Prüfergebnisse am 01.07. dargelegt worden. Die Gründe für die Nicht-Anwendung finden sich auf Folie 5 vom 01.07.2025:

- Anwendung auch mit AltMoC nicht in allen Fällen gegeben:
 - „independent parallel operations“ aktiv
 - hoher Abflugdruck auf der Center Bahn
 - signifikantes Wetter (Gewitter, Starkregen, Schnee, Eis etc.)
 - Wind > 25 kts inkl. Böen
 - Wolkenuntergrenze < 2000ft AGL

Immer wenn diese Gründe nicht vorliegen, ist eine Anwendung des SegApp zwischen 22-23 Uhr grundsätzlich vorgesehen. Die Entscheidung über eine

Nutzung hängt dann aber auch von der konkreten Verkehrslage ab. Außerdem hat die Einhaltung der nächtlichen Betriebsbeschränkungen (insb. 23 Uhr Grenze) Vorrang, so dass hierfür erforderliche Kapazität sichergestellt bleiben soll. Da diese Gründe (und das Zusammenspiel verschiedener Gründe) im täglichen Betrieb unterschiedlich relevant sind, kommt es auch zu unterschiedlichen Anwendungsquoten.

Aus Sicht der Lärmwirkung ist eine entweder fast ausschließliche oder keine/sehr geringe Anwendung des SegApp unseres Erachtens zudem positiv zu bewerten: so wird eine gleichzeitige Belastung der vom geraden Anflug betroffenen Gebiete und der vom SegApp betroffenen Gebiete weitestgehend vermieden. Die fast ausschließliche Anwendung eines Anflugverfahrens bedeutet quasi eine Lärmpause für die nicht vom jeweiligen Verfahren betroffenen Gebiete.

1.3. Konsultationsverfahren

Warum wurde z.B. bei der letzten Flugrouten-Änderung aus Lärmschutzgründen (AMTIX etc.) ein ausführliches Konsultationsverfahren durchgeführt, beim SegAPP aber nicht?

Die beiden Maßnahmen unterscheiden sich systematisch und im Zeitverlauf, daher gab es keine 1:1 gleiche Form der Beteiligungsschritte. Ein wichtiger Unterschied ist, dass der Segmented Approach bereits im allerersten Maßnahmenprogramm des FFR 2010 enthalten war und nach entsprechender Diskussion und Beratung mit den Kommunen bzw. in der FLK seit 2012 ab 23 Uhr angewendet wird. Die Prüfung und Probetrieb einer zeitlichen Ausdehnung war danach ins Prüfprogramm gekommen, Ein zweiter wichtiger Unterschied ist, dass der Segmented Approach im Gegensatz zur Abflugroute CINDY/AMTIX nur einen bezogen auf die Gesamtzahl der Anflüge geringen Teil in einem beschränkten Zeitfenster betrifft, während der Großteil der Anflüge weiterhin geradeaus geführt wird. Aber unabhängig von diesen Unterschieden haben FFR und FLK auch den Segmented Approach in mehreren Phasen (2012, 2018, 2023-2025) ausführlich in der FLK bzw. mit den betroffenen Gemeinden erörtert und es gab und gibt Informations- und Feedbackmöglichkeiten für die betroffene Bevölkerung.

1.4 Beteiligung

Wird die Öffentlichkeit im Rechtssetzungsverfahren Flugrouten-Rechtsverordnung beteiligt? Wenn nein, warum nicht? Welche andere Forum zur Einbringung von Bedenken und Stellungnahmen soll der betroffenen Bevölkerung geboten werden?

siehe Frage 1.5

1.5 UVP

Wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt? Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 1.4 und 1.5 werden gemeinsam beantwortet:

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung einschließlich formaler Öffentlichkeitsbeteiligung wird vom für das Verfahren zuständigen Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung nicht durchgeführt. Dies gilt für sämtliche Festsetzungen oder Änderungen von An- und Abflugverfahren in Deutschland und ergibt sich aus dem entsprechenden Bundesgesetz

(UVPG) sowie dem Luftverkehrsgesetz, das das Verfahren zur Festlegung von Flugverfahren regelt.

Auch ohne formale Öffentlichkeitsbeteiligung haben FFR und FLK jedoch für entsprechende Beteiligungsstrukturen gesorgt. Hierzu gehören mehrere Sitzungen und Gespräche mit den betroffenen Kommunen und eine ausführliche Informations- und Dokumentation nebst Möglichkeit für Betroffene für individuelle Nachfragen, Kommentare usw. Außerdem wurden und werden Erkenntnisse aus dem Probetrieb, Vorschläge zur lateralen Optimierung und Lärmbewertungen in der FLK und Sitzungen des FFR Konvents ausführlich vorgestellt und beraten, bevor dann eine Empfehlung durch FFR und FLK erfolgen soll, ob und in welcher Form weiterhin ab 22:00 Uhr wann immer möglich der Segmented Approach angewendet wird.

1.6 Geheimhaltung AltMoC-Sicherheitsbewertung

Wieso beteiligt sich das Ministerium an der Geheimhaltung der Unterlagen zur Einführung der AltMOCs? Warum stellt das Ministerium nicht die Sicherheitsbewertung des SegApp zur Verfügung? Warum werden die Schreiben der betroffenen Städte nicht beantwortet?

Das HMWVW war nicht in das Verfahren über die Genehmigung des Alt-MOCs eingebunden und hat hierfür keine Zuständigkeit. Das HMWVW hat daher weder von der DFS, noch vom BAF oder sonstigen Stellen Unterlagen oder Informationen zu Inhalten der Sicherheitsbewertung erhalten, so dass der Vorwurf schon deshalb ins Leere geht.

1.7. Auswirkungen auf kommunale Einrichtungen und Planungen

Sind Auswirkungen auf kommunale Einrichtungen und Planungen untersucht worden? Wurde festgestellt, welche kommunalen Einrichtungen (Altenpflegeheime etc.) und kommunale Planungen (z.B. Veränderungen) betroffen sind?

Nein, eine solche Betrachtung wurde nicht vorgenommen. Es gibt auch keine spezifische Methodik, mit der eine solche Betrachtung – im Sinne einer besonderen Berücksichtigung im Rahmen von Lärmwirkungsbetrachtungen - vorgenommen werden könnte.

In der Vergangenheit wurden z.T. die von den verschiedenen Flugrouten (-varianten) betroffenen sensiblen Einrichtungen ermittelt. Dabei zeigte sich aber auch, dass entsprechende Einrichtungen von sämtlichen Routen und optionalen Varianten betroffen sind und eine dementsprechende Abwägung nicht möglich ist. Dies gilt mit Sicherheit auch in diesem Fall, insbesondere da

unter der geraden Anflugstrecke Großstädte wie Mainz und Offenbach liegen.

2. Auswirkungsanalyse / Vermeintliche Entlastung

2.1. Anwendungsquote

Ist die an verschiedenen Tagen geringe Anwendungsquote des SegApp aus Sicht des Ministeriums so zu akzeptieren?

Bei einer lärmfachlichen Bewertung sind verschiedene Parameter heranzuziehen. Da es um nächtlichen Fluglärm geht, sind neben den z.B. über den FFI abgebildeten über mehrere Monate gemittelten Lärmauswertungen insbesondere auch die Häufigkeit und zeitliche Verteilung von Einzelpegeln entscheidend. Die Maßnahme ist bereits per Definition nur auf einen Teil der Flugbewegungen anwendbar, da aus Kapazitätsgründen eine Anwendung am Tag oder in der Nachtstunde, in der der ganz überwiegende Teil der Anflüge stattfindet (5-6 Uhr) in aller Regel ausscheidet. Ziel der Maßnahme ist unter anderem, die Betroffenen in dicht besiedelten Bereichen unterhalb der Anfluggrundlinie zu entlasten, die bei entsprechender Betriebsrichtung nahezu in der gesamten Betriebszeit des Frankfurter Flughafens direkt überflogen werden. Ein spürbarer Entlastungseffekt tritt – so berichteten es Lärmbetroffene im Zuge der Untersuchungen zum Lärmpausenkonzept sowie die kommunalen Vertreter z.B. aus Offenbach und Mainz – auch ein, wenn die Entlastung zwar nicht immer, aber in relevanten Anteilen in einem bestimmten Zeitraum eintritt. Gerade weil es häufig nicht eine gleichmäßige Verteilung der Anteile über alle Tage gibt, sondern dezidiert weitgehend „SegApp“ Nächte von 22-0 Uhr und dezidiert weitgehend Nicht-SegApp Nächte und erstere zahlenmäßig während des Probetriebs überwogen, wäre eine weitere Anwendung des Verfahrens ab 22:00 Uhr aus Sicht des Lärmschutzes in der Region insgesamt vorteilhaft.

Sollte die FLK eine Fortführung empfehlen, dann sollte jedoch nach jeder Sommerflugplanperiode geprüft werden, wie sich die Anwendungsquoten entwickelt haben. Falls sich anders als bisher angenommen zukünftig wesentliche Änderungen an den betrieblichen Gegebenheiten und Anwendungsmuster ergeben sollten, sollte im FFR und der FLK ergebnisoffen geprüft werden, ob und welche Abhilfemöglichkeiten bestehen

bzw. ob ggf. eine Neubewertung erfolgen sollte.

2.2. Auswirkung auf andere Maßnahmen des aktiven Schallschutzes

Können alle anderen Maßnahmen des Aktiven Schallschutzes wie variable Bahnnutzung, Lärmpause etc. auch nach Einführung des SegApp weiter angewendet werden?

Ja, die Anwendung des SegApp wirkt sich nicht auf die Anwendbarkeit anderer Maßnahmen des aktiven Schallschutzes aus.

Die vorgeschlagene zeitliche Ausdehnung des SegApp betrifft nur den Zeitraum 22-23 Uhr. In dieser Zeit ist zur Schaffung von Lärmpausen bei Betriebsrichtung 25 vorgesehen, dass Landungen ausschließlich auf die Südbahn gehen und keine Nutzung der Landebahn Nordwest erfolgt. Da die Landebahn Nordwest nicht an den SegApp angebunden ist, widersprechen sich die Maßnahmen nicht, die beiden Maßnahmen verstärken vielmehr gegenseitig die intendierten zweitweisen Entlastungen von 22-0 Uhr. Auch der Swing Over – von der Süd- auf die Centerbahn bei Westbetrieb – ist bei Nutzung des SegApp weiter möglich.

Bei Ostbetrieb wird das Lärmpausenkonzept für Landungen nicht angewendet. Bei Abflügen gilt weiterhin die Maßnahme „Dedicated Runway Operations Early Morning“ (DROPs Early Morning), wird ausschließlich zwischen 5-6 Uhr morgens genutzt.

2.3. FTI / Indexberechnung

Warum wurde bei der bisherigen Lärmberechnung durch das FFR zwischen 22-0 Uhr lediglich eine Anwendungsquote von 60 % angenommen, wo doch eine 100 %ige Nutzung angestrebt wird? Wird darin eine Unterschätzung der Lärmauswirkungen auf die betroffenen Grundstücke gesehen? Wenn nein, warum nicht?

Das FFR strebt, aufgrund der - durch Lärmberechnungen belegten - positiven Effekte auf die Lärmwirkung, eine möglichst hohe Anwendungsquote des SegApp an. Eine Anwendungsquote von 100% ist aber, aufgrund der unter 1.2 genannten Einschränkungen, nicht möglich. Die im Probetrieb ermittelten Nutzungsquoten wurden in den o.g. Präsentationen detailliert dargestellt. Unter anderem auf Folie 6 vom 01.07.2025. Die so ermittelte Anwendungsquote ging eins zu eins in die Lärmberechnungen ein, um die Ergebnisse der Berechnungen an die realistisch erwartbaren Rahmenbedingungen im Regelbetrieb anzupassen. Die o.g. Anwendungsquote von 60% bezieht sich ausschließlich auf die Center- und Südbahn; die Nutzung der Landebahn Nordwest bleibt unverändert. Somit handelt es sich auch nicht um eine Unterschätzung der Auswirkungen. Im

Gegenteil: eine Berechnung mit 100% Anwendung, wäre eine deutliche Überschätzung der Effekte (gilt sowohl für die Be- als auch die Entlastung).

2.4. Kapazitätsgrenze / Anwendbarkeit SegAPP

Die Datenauswertung lässt auf eine Kapazitätsgrenze für die Anwendung des SegApp von 21 Anflügen auf das Parallelbahnsystem zu liegen. Wird dies bestätigt? Würde diese Kapazitätsgrenze nicht bedeuten, dass bei weiter zu erwartendem steigendem Flugverkehr der Segmented Approach in den Sommermonaten nicht mehr fliegar wäre? Was wären die Konsequenzen für die Lärmbetroffenen?

21 Anflüge pro Stunde waren, am 25.05.2025, der bisherige Spitzenwert eines Tages mit Anwendung des SegApp für das Jahr 2025. Dies bedeutet nicht, dass es auch der generelle Maximalwert ist. Der operative Grenzwert im Rahmen des Trials wird bei ca. 25 angenommen (Richtwert). Es kann auch einzelne Tage geben, bei denen eine Anwendung bei mehr Bewegungen möglich ist. Die Anwendbarkeit des SegApp richtet sich grundsätzlich nach der Verkehrslage. Eine exakte Prognose zur künftigen Entwicklung ist daher nicht möglich.

2,5 Zusammenhang Lärmpause

Wie passt es zusammen, dass die Lärmpause bei Ostbetrieb (Sperrung der NWLB) nicht eingeführt wurde, da dies zu unzumutbaren Lärmbelastungen der Siedlungsgebiete in Verlängerung der Parallelbahnen geführt hätte, die Einführung des Segmented Approach bei BR07 (Anflüge auf die NWLB nicht möglich) aber eine Einführung der Lärmpause durch die Hintertür bewirken würde?

Auch bei Anwendung des SegApp erfolgt anders als bei BR 25 zwischen 22-23 Uhr weiterhin eine Nutzung der Landebahn Nordwest und die Landungen von 5-6 Uhr erfolgen aufgrund der Empfehlung der Fluglärmmmission nicht auf der Centerbahn, sondern wie am Abend und am Tag auf der Centerbahn. Dementsprechend ist die Nutzung der Landebahn Nordwest auch unverändert (mittels geraden Anflugs) in die Lärmberechnungen eingegangen und von 5-6 Uhr wurde keine Verlagerung auf die Centerbahn angenommen. Grund für die unterschiedliche Handhabung ist, dass sich die Siedlungsstruktur unterhalb der drei Anflugbahnen im Westen deutlich

unterscheidet, insbesondere mit einem Siedlungsschwerpunkt von Raunheim unterhalb der Centerbahn und die für BR 25 erreichbaren Lärmmentlastungen leider daher nicht übertragbar sind.

2.6. Gesamtlärm

Wurde die Gesamtlärmbelastung der neu betroffenen Gebiete ermittelt? Wenn nein, warum nicht? Wird es für rechtlich möglich erachtet, bereits mit gesundheitsgefährdendem Verkehrslärm belastete Gebiete zusätzlich mit der Absicht, den Lärm anders zu verteilen, zu beaufschlagen? Hält das Ministerium es für möglich, dass Betroffene, die einem Gesamtlärm-Dauerschallpegel aus Verkehrslärm von 67-70 dB(A) am Tag bzw. 57-60 dB(A) bereits ausgesetzt sind, durch den SegAPP mit zusätzlichem Lärm

beaufschlagt werden (vgl. z.B. VGH Kassel, Urt. v. 25.01.2025 - 4 C 655/21.N)?

Nein, eine Gesamtlärbetrachtung wurde nicht durchgeführt. Hierfür gibt es weiterhin keine anwendbaren Rechtsgrundlagen, weder wie eine Berechnung zu erfolgen hätte, noch wie die im konkreten Fall sehr unterschiedlich ausgeprägten Beiträge der verschiedenen Verkehrsträger und unterschiedlichen Regime des baulichen Schallschutzes gegeneinander abzuwägen wären. Zudem hätte im konkreten Fall der zusätzliche Beitrag durch den Segmented Approach allenfalls marginalen Einfluss auf Gesamtlärmpegel, da der Straßenlärm die Menge an einwirkender Schallenergie so stark dominiert. Die Berechnungen des FFR konzentrieren sich daher auf den Fluglärm.

Grundsätzlich ist aber davon auszugehen, dass alle besiedelten Gebiete in der Rhein-Main-Region von verschiedenen Lärmarten, insbesondere Straßenverkehrs- und Schienenlärm, betroffen sind.

2.7. Einfluss von Passivem Schallschutz

Wird erwartet, dass aufgrund des SegApp Ansprüche auf passiven Schallschutz entstehen? Wenn nein: Sind aus Sicht des Ministeriums die Neubetroffenen nicht ungleich gegenüber den Entlasteten betroffen, wenn die entlasteten Betroffenen (z.B. in Offenbach) über passiven Schallschutz verfügen, der auf Basis von 700.000 Flugbewegungen festgesetzt ist und die Neubetroffenen keinen passiven Schallschutz erhalten?

Eine Beantwortung der Frage, ob der neue Lärmschutzbereich im Fall einer Fortführung des SegmA ab 22 Uhr in Kombination mit den Abflügen auf der Abflugroute 07 Ost im Osten des Flughafens andere Siedlungsgebiete als bisher tangieren wird, ist erst möglich, wenn die entsprechenden Datengrundlagen und Berechnungen vorliegen. Neben der Zahl der Flugbewegungen hängt dies von dem in der Nacht angenommenen Flugzeugmix, den Belegungsanteilen der Abflugstrecken bei 07 sowie z.B. der Größe des Sigma-Zuschlags ab.

2.8 Ergänzende Anfrage vom 03.07.2025: Die vermutlich unvollständige Datengrundlage schlägt sich auch im prozentualen Anteil des RNP Y nieder. Der RNP Y wird deutlich überschätzt. Und der prozentuale Anteil bei den Anflügen ist deutlich geringer.

Zwar ist nachvollziehbar, dass Daten nicht immer vollständig sind, auch der Stanly Track fällt an manchen Tagen aus. Dass dies zufällig immer zu Lasten der Aufzeichnungen des ILS geht, scheint unwahrscheinlich und bedarf deshalb einer Erklärung.

Da die präsentierten Ergebnisse eine hohe Relevanz auf die Beurteilung der

Flieg-barkeit des RNP Y haben, bitten wir die für die Auswertung verantwortlichen Stellen um Stellungnahme. Gerne stellen wir Ihnen auch die Rohdaten der Stadt Neu-Isenburg zur Verfügung.

Die hier dargelegte Feststellung geht auf einen Abgleich von Daten der Gemeinde Neu-Isenburg (erhoben mittels Stanly Track) mit vom HMWVW zur Verfügung gestellten Daten (erhoben mittels FANOMOS) zurück. Hierbei ist der Gemeinde Neu-Isenburg eine Diskrepanz aufgefallen, die vermuten ließ, die vom FFR festgestellten Nutzungsquoten seien zu hoch, da die festgestellte Zahl der geraden Anflüge in den Daten des HMWVW deutlich niedriger war als in den Daten von Neu-Isenburg.

Hierbei handelt es sich allerdings um ein Missverständnis: die durch das HMWVW an die Stadt Neu-Isenburg übermittelten Datenumfassen wie auch die Darstellungen des FFR lediglich Anflüge auf Center- und Südbahn, da nur dort der Segmented Approach anwendbar ist. Die Daten von Neu-Isenburg beziehen sich auf alle Landebahnen (inkl. Landebahn Nordwest). Vor diesem Hintergrund entsprechen die so jeweils ermittelten Quoten recht genau den vom FFR (auf Basis ungeglätteter ASR-Daten) ermittelten:

- Die in den Daten von Neu-Isenburg (alle Bahnen) dargestellte Anwendungsquote des SegApp zwischen 22-23 Uhr liegt bei ca. 52%;
- Die vom FFR ausgewertete Anwendungsquote des SegApp (RNP X, vormals RNP Y) auf alle Bahnen liegt für 22-23 Uhr im Mittel bei ca. 48% bzw. für 22-0 Uhr bei ca. 53%; in Bezug nur auf die Süd- und Centerbahn liegt die ermittelte Quote für 22-0 Uhr im Mittel bei ca. 60% für beide Betriebsrichtungen; letzteres ist auch in die Lärmberechnungen eingegangen, die Anflüge auf die Landebahn Nordwest blieben unverändert.

Die gemittelte Anwendungsquote des FFR für den SegApp für 22-23 Uhr liegt somit sogar unter der von Neu-Isenburg ermittelten (48% vs. 52%). Von einer Überschätzung der Anwendungsquote kann somit keine Rede sein.

3. Finanzieller Ausgleich / Folgen

3.1 Zahlungen für die betroffenen Städte und Gemeinden

Wird die Einführung des SegApp im Regelbetrieb zu Ausgleichszahlungen nach dem RegLastG führen? Wenn nein, warum nicht?

Eine Evaluation des Gesetzes ist aktuell im Gang, ein Schwerpunkt hierbei ist die Aktualisierung des Verteilungsschlüssels. Dabei soll die voraussichtliche

Fluglärmverteilung der nächsten Jahre unterstellt werden. Insofern ist es je nach konkreten Verteilkriterien und Abgrenzung, bis zu welchen Belastungshöhen Ausgleichszahlungen erfolgen sollen möglich, dass im Fall einer Fortsetzung des SegApp auch Ausgleichszahlungen an einige vom SegApp betroffene und noch nicht umfasste Gemeinden erfolgen oder sich bei bereits umfassten Kommunen sich der SegApp auf die Entschädigungshöhe auswirkt.

in 2026 werden die hess. Landesregierung bzw. der Landtag über eine mögliche Fortsetzung ab 2027 entscheiden. Das HMWVW hat das FFR und die FLK gebeten, die aus ihrer Sicht bestehenden Prioritäten bei der Aktualisierung und den Verteilkriterien zu benennen, außerdem ist vorgesehen, dass der auf dieser Basis ausgearbeitete Novellierungsvorschlag des HMWVW vorab in diesen Institutionen beraten wird.

Aufgrund des vorgegebenen Zeitplans des Gesetzgebungsverfahrens und des erforderlichen Vorlaufs bei der Erarbeitung des Vorschlags ist Voraussetzung für eine Berücksichtigung des Segmented Approaches, dass bis Ende des Jahres über die Fortführung der Anwendung ab 22 Uhr entschieden ist.

3.2. Bauverbote

Sind aufgrund des SegApp zusätzliche Bauverbote zu erwarten? Auf welcher Prognosebasis (Prognosejahr / Flugbewegungszahl) wird der Lärm für den zukünftigen Lärmschutzbereich berechnet?

Eine Reihe von Informationen wurden bereits ausführlich den Mitgliedern der Fluglärmkommission berichtet, das entsprechende Prognosegutachten wurde zudem in der FLK vorgestellt und die Folien sind öffentlich auf deren Webseite zugänglich.

Das Prognosejahr ist 2033, die genaue Aufteilung der prognostizierten Bewegungen zwischen Tag und Nacht erfolgt jedoch erst im Zuge der Erstellung des DES, also in den kommenden Monaten. Daher ist zum heutigen Zeitpunkt noch keine Zahl der Nachtflugbewegungen verfügbar, auf Basis derer die neue Nachtschutzzone festgelegt wird.