

tung im Süden noch weiter ansteigen. Hinzu komme, dass die mit einem Anteil von über 60 Prozent am Standort vertretene Lufthansa auf der Startbahn West das sog. Flachstartverfahren erprobe. Gefordert wurde, dass sich die neue Landesregierung nicht lediglich der Lärmentlastung der Neubetroffenen annehmen dürfe. Minister Al-Wazir verwies darauf, dass die zu erwartenden Auswirkungen des Flachstartverfahrens der Lufthansa bisher umstritten seien. Aus diesem Grund werde der einjährige Probetrieb mit einem Monitoring durch das Forum Flughafen und Region begleitet. Der Minister unterstrich, dass die Hessische Landesregierung kein Verfahren unterstützen werde, welches zu einer Vergrößerung der Lärmbelastung führe.

Im Hinblick auf die Schadstoffbelastung erklärte der Minister, dass zunächst die Erkenntnislage der Messpunkte des HLUG verbessert werden sollen.

TOP 3 Südumfliegung

a) Begründung des Urteils des Hessischen VGH

Die Geschäftsführerin der Fluglärmkommission stellte die Urteilsgründe des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs zur Entscheidung über die Südumfliegung vom 3.9.2014 vor.

b) Nichtzulassungsbeschwerde vor dem BVerwG

Der Vertreter des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung (BAF) erläuterte die Gründe für die Einlegung der Beschwerde gegen die Nichtzulassung der Revision vor dem Bundesverwaltungsgericht. Im Wesentlichen seien dies:

1. Ausschöpfung der Verkehrskapazität durch ein Flugverfahren als Rügerecht der Lärmbetroffenen?

Vor dem Hintergrund, dass der VGH Kassel ausdrücklich ausgeführt habe, dass die Lärmerwägungen umfassend und ohne Rechtsfehler vorgenommen wurden, sei fraglich, ob den Klägern tatsächlich ein Rügerecht im Hinblick auf Belange Dritter wie der Ausschöpfung der Verkehrskapazität zustehe. Nach Auffassung des BAF ergebe sich aus dem Abwägungsgebot lediglich ein Anspruch auf ordnungsgemäße Abwägung der eigenen Belange.

2. Gehören die vom Gericht festgestellten Ermittlungsfehler zum entscheidungserheblichen Sachverhalt?

Der Abwägungsvermerk habe zwar keine Aussagen zu Signalverfälschungen oder Signalstärkereduzierungen enthalten. Allerdings habe hierzu zum damaligen Zeitpunkt auch kein Anlass bestanden. Die Forderung, auch zum Abwägungszeitpunkt nicht ersichtliche und damit für die Abwägungsentscheidung auch nicht relevante Punkte aufzugreifen, würde zu einer Begründungspflicht für Nichtrelevanz und in der Folge zu einer deutlichen Aufblähung des Abwägungsvermerkes führen.

3. Kapazitätsfrage

Wenn die Unabhängigkeit bestimmter Bahnen zur Erreichung der Zielkapazität zum wesentlichen Teil des Planfeststellungsbeschlusses und damit zum Entscheidungsprogramm des BAF gehört, stelle sich die Frage, ob und zu welchem Zeitpunkt ein Komplettsystem vorgelegt werden müsse, oder ob es ausreiche, eine Planung vorzulegen, welche die Entscheidung nicht konterkariere oder jedenfalls nicht unmöglich mache.

Aus Sicht des BAF sei es wichtig, dass das Prüf- und Entscheidungsprogramm bei der Festsetzung von Flugrouten bundesweit einheitlich umgesetzt werde. Die Frage, zu welchem Zeitpunkt mit einer Entscheidung des BVerwG zu rechnen sei, sei schwer prognostizierbar. Als frühestmöglicher Zeitpunkt einer Entscheidung des BVerwG über die Annahme der Nichtzulassungsbeschwerde werde April 2014 angenommen. Ab dem Zeitpunkt der Annahme der Nichtzulassungsbeschwerde werde von mindestens einem Jahr bis zu einer Entscheidung in der Hauptsache ausgegangen.

c) Interimsverfahren

Eine Vertreterin der Deutschen Flugsicherung informierte die Mitglieder über das weitere Vorgehen zur Südumfliegung. Grundsätzlich strebe die DFS die Beibehaltung der Südumfliegung im Rahmen einer Neufestsetzung an. Die DFS unterstütze daher die Nichtzulassungsbeschwerde des BAF und eine mögliche Revision beim BVerwG.

Sollte das BVerwG die Beschwerde des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung zurückweisen, würde das Urteil des Hessischen VGH zur Rechtswidrigkeit der Südumfliegung unmittelbar rechtskräftig. In diesem Fall würden bis zur Festlegung eines neuen Abflugverfahrens Interimsverfahren angewendet.

In der ersten Stufe dieser Interimsverfahren würde für voraussichtlich drei Monate die Südumfliegung vorübergehend weiterhin genutzt. Dies sei auf der Basis einer Allgemeinverfügung gemäß LuftVO zulässig und aus Sicherheitsgründen notwendig, da sich Fluggesellschaften und Flugsicherung in einer angemessenen Übergangsfrist auf neue Flugverfahren einstellen müssten. Die Allgemeinverfügung werde vom BAF in den Nachrichten für Luftfahrer veröffentlicht, verbunden mit der Anordnung der sofortigen Vollziehung und einer Rechtsschutzbelehrung.

Da die Neufestsetzung von Abflugverfahren inklusive der Einbindung der Fluglärmkommission, des Umweltbundesamtes, des Justizministeriums etc. erfahrungsgemäß mehr als ein Jahr beanspruche, sei nach Ablauf der vorgenannten drei Monate bis zu einer endgültigen Neufestsetzung eine zweite Stufe Interims-Stufe vorgesehen. In dieser zweiten Stufe würde die auch bisher schon bestehende Nacht-Abflugstrecke (N-SID) anstelle der Südumfliegung befliegen. Da diese aufgrund der geographischen Lage (nochmals näher an der Startbahn West gelegen als die Südumfliegung) nur beschränkte Kapazitäten zulasse, werde es erforderlich, in Verkehrsspitzenzeiten einzelne Flugbewegungen über die bestehenden Nordwestabflugstrecken zu führen.

Auf Grundlage des Urteils des VGH Kassel würden dann in der dritten Stufe Verfahren erarbeitet, die zeitnah in der Fluglärmkommission beraten würden. Die DFS arbeite bereits mit Hochdruck und unter Einsatz aller verfügbaren Ressourcen an Verfahren für die dritte Stufe. Hierfür würden aktuell Schnellzeit- und Realzeitsimulationen vorgenommen. Nach Beratung der Fluglärmkommission und endgültiger Abwägung könne das BAF die Verfahren festlegen und per Durchführungsverordnung veröffentlichen.

Einzelne Teilnehmer kritisierten die Interimslösungen, da sich die Fluglärmbelastung unterhalb der Routen entsprechend erhöhen werde. Es wurde darum gebeten, die Nachtabflugroute möglichst kurzfristig zu nutzen. Darüber hinaus wurde angeregt, auch für die Interimsvarianten verschiedene Flugroutenverläufe auf ihre Lärmbelastung hin zu prüfen. Der Vertreter des BAF erklärte hierauf, dass mit einer Ablehnung der Nichtzulassungsbeschwerde durch das BVerwG die aktuelle Südumfliegung unmittelbar rechtswidrig würde. Der VGH Kassel habe keine Übergangszeit festgelegt, in welcher Alternativen hätten geprüft werden können. Um gleichwohl eine gesicherte und geordnete Abwicklung des Flugverkehrs gewährleisten zu können, müsse für einen Übergangszeitraum auf bereits veröffentlichte und in

den Flight Management Systemen programmierte Flugverfahren zurück gegriffen werden. Die sofortige Wirkung der Rechtswidrigkeit würde andernfalls zu erheblichen Sicherheitsproblemen führen.

Für die Routen der zweiten Stufe (Nachtflugrouten ergänzt um Nordwestabflugrouten) gelte die Besonderheit, dass bestimmte Flugverbindungen nicht in der Nachtzeit angeboten werden und die Route deshalb auch bisher zum Teil noch nicht allen Flight Management Systemen (FMS) kodiert worden sei. Im Hinblick auf diese noch fehlenden Kodierungen einzelner FMS habe man die üblichen Aktualisierungszyklen berücksichtigt. Die zweite Stufe sei deshalb nach einem Übergangszeitraum grundsätzlich auch technisch umsetzbar. Eine Verlängerung der 3-Monatsfrist sei in bestimmten Situationen aus Sicherheitsgesichtspunkten möglich und dann vorzugswürdig, wenn andernfalls jedes viertel Jahr ein anderes Flugroutenregime gelten würde.

Die Vertreterin der DFS ergänzte, dass die konkrete Auswahl der Nachtflugroute für die zweite Stufe auch auf der Grundlage der bisherigen Beratungen der Fluglärmkommission vorgenommen worden sei. Danach sei die aktuelle Südumfliegung bezogen auf alle unabhängigen Varianten nach ausführlicher Lärmermittlung als die im Vergleich lärmärmste Variante vorgeschlagen worden. Bezogen auf den abhängigen Betrieb habe die Fluglärmkommission auf der Grundlage von Lärmberechnungen stets die Nachtflugroute im Vergleich zur aktuellen Südumfliegung präferiert, da diese mit deutlich geringeren Lärmbelastungen verbunden sei.

Der Sorge, dass die Nachtflugroute zu einem stärkeren Tieffhalten des abfliegenden Verkehrs im Hinblick auf den kreuzenden nördlichen Gegenanflug führen könne, widersprach ein Vertreter der DFS. Auch heute würde bereits der ganz überwiegende Teil (teilweise über 80%) des Abflugverkehrs den kontinuierlichen Steigflug (Continuous Climb Operations, CCO) nutzen und hierdurch den nördlichen Gegenanflug überfliegen. Durch den Wechsel auf die Nachtflugroute ergäben sich insoweit keine Änderungen. Die Verläufe der beiden Routen seien in weiten Teilen sehr ähnlich. Aufgrund der größeren Abhängigkeit der Nachtflugroute zur Startbahn West werde sich allenfalls der Überlauf auf die alten Nordwestabflugstrecken quantitativ etwas erhöhen. Allerdings habe die seit September 2013 mögliche Abflugoptimierung, also die Verlagerung von Abflügen auf die Nordwestabflüge, bisher keine wesentlichen Verlagerungen erforderlich gemacht. Im Januar 2014 sei beispielsweise kein Flugzeug auf die alten Nordwestabflugstrecken verlagert worden.

Auf die Frage einiger Mitglieder, mit wie viel Mehrverkehr auf den bisherigen Nordwestabflugstrecken zu rechnen sei, ob es insoweit einen Schwellenwert o. ä. gebe, erklärte ein Vertreter der DFS, dass insoweit keine genauen Angaben gemacht werden könnten. Die Entscheidung liege im Ermessen des Towerlotsen, der den Überlauf in Verkehrsspitzenzeiten immer dann aktivieren werde, wenn der Koordinationsaufwand aufgrund der bestehenden Abhängigkeit zu groß werde. Verkehrsspitzenzeiten gebe es in den sog. Rushhours etwa vier Mal am Tag. Sollte ein das sog. Umrouten (Verlagern) vom Towerlotsen entschieden werden, würde etwa 1/3 der Flugzeuge auf die Nordwestabflugstrecken geführt. Bei den aktuellen Flugbewegungszahlen von 96 + 2 stelle sich diese Frage jedoch in der Praxis noch nicht, wie der Januar gezeigt habe. Im Hinblick auf den Sommerflugplan mit 98 + 2 Flugbewegungen müssten zunächst die konkreten Flugpläne und die Verkehrszusammensetzung abgewartet werden. **Auf Vorschlag eines Mitglieds wird die DFS die Entwicklung der tatsächlichen Belegung und Verlagerung von Flugbewegungen auf die Nordwestabflugstrecken, sowie der Höhenprofile im Nachgang auswerten und nach etwa 3-4 Monaten der Fluglärmkommission vorstellen.**

Der Vertreter der DFS erklärte kurz die Bedeutung der + 2 Flüge. Es handele sich dabei um 2 Ad-Hoc-Flüge für die General Aviation (z. B. Geschäftsflieger), die von der DFS jederzeit vorgehalten werden müssen.

Nachgefragt wurde weiter, ob über die vorgestellten Interimsrouten die Kapazität von 126 Flugbewegungen in der Stunde für den Endausbauzustand abgewickelt werden könnten. Der Vertreter des BAF erwiderte hierauf, dass sich zusätzliche Varianten technisch nicht kurzfristig umsetzen ließen. Deshalb würde für den Übergangszeitraum auf bestehende Routen zurückgegriffen. Zusätzliche Varianten würden dann für die dritte und endgültige Stufe einer sorgfältigen Lärmbeurteilung unterzogen. Die Entscheidung des VGH Kassel sei seinem Verständnis nach nicht so zu verstehen, dass mit den vorhandenen Flugverfahren 126 Flugbewegungen pro Stunde erreicht werden müssten. Es sei vielmehr in der Begründung darzustellen, wie das Kapazitätsziel unter Einbeziehung des gesamten Flugroutensystems bezogen auf alle Start- und Landebahnen erreichbar sei.

In Bezug auf Folie 8 der Präsentation der DFS und des hier dargestellten Mindeststaffelungsabstandes von > 5.0 NM wurde nachgefragt, ob dieser Abstand nicht heute bereits 6 NM betrage. Ein Vertreter der DFS erklärte hierzu, dass die sog. No-Fly-Zone von der Schwelle ausgehend 4 NM betrage. Unter Berücksichtigung eines weiteren Puffers von 1 NM, der den Centerlotsen die Möglichkeit geben solle, rechtzeitig eine Startfreigabe zu erteilen, sei dieser Abstand auf mind. 5 NM angehoben worden.

Auf die Frage, ob im Rahmen der Interimsvarianten mit einer höheren Belegung der Startbahn-18-West zu rechnen sei, erklärte ein Vertreter der DFS, dass die Startbahn-18-West bereits jetzt voll ausgelastet sei und deshalb keine zusätzlichen Flugbewegungen mehr aufnehmen könne.

Beratungsergebnis:

Die Mitglieder der Fluglärmkommission nahmen die Vorschläge der DFS für eine Interimsvariante (Stufen 1 und 2) zur Kenntnis. Sollte Stufe 2 aktiviert werden, wird die Deutsche Flugsicherung die Fluglärmkommission zeitnah (in der darauffolgenden Sitzung) über die tatsächlichen Wirkungen (Verlagerung auf die Nordwestabflugstrecken, Flughöhen) im Vergleich zur bisherigen Nutzung informieren. Einen Beschluss hielten die Mitglieder deshalb nicht für erforderlich, weil es sich lediglich um eine Übergangslösung handelt, die zudem über bereits bestehende Strecken geführt werden wird.

TOP 4 **Beschlussvorschlag zur „Einbindung und Beteiligung bei Flugroutenentscheidungen“**

Ein weiterer Beratungspunkt war ein Antrag des Vorstandes, der darauf zielte, dass stets sichergestellt werden müsse, dass die Kommission durch die Deutsche Flugsicherung frühzeitig und umfangreich genug informiert werden müsse, wenn sich Änderungen bei Flugverfahren/Flugrouten ergäben. Der Kommissionsvorstand wird hierzu einen Kriterienkatalog erarbeiten.

Hintergrund für erforderliche Anpassungen der Anforderungen sei, dass die Fluglärmkommission in den letzten Jahren zunehmend mit umfangreichen Verfahrensplanungen, die im Forum Flughafen und Region erarbeitet wurden, befasst worden sei.

Der Beschlussvorschlag des Vorstands wurde ohne Änderungen bei 3 Enthaltungen ohne Gegenstimmung angenommen.