



Stadt Heusenstamm



Stadt Neu-Isenburg



Stadt Obertshausen



Stadt Rodgau



Stadt Seligenstadt



Gemeinde Hainburg

**Stellungnahme zur Einführung des Segmented Approach im
Regelbetrieb zwischen 22-23 Uhr
Sitzung der FLK am 17.09.2025**

Die vom Segmented Approach betroffenen Städte und Gemeinde lehnen die Überführung des Flugverfahrens in den Regelbetrieb ab.

Antrag:

Die FLK lehnt die Einführung des Segmented Approach als regelhaftes Flugverfahren in den Flugbetriebszeiten des Frankfurter Flughafens (05:00 Uhr bis 23:00 Uhr) ab.

Begründung

Zur Umsetzung des Maßnahmenpakets zum Aktiven Schallschutz soll der Segmented Approach vor allem für Anflüge in der Nachtzeit zwischen 22.00 Uhr und 23.00 Uhr eingesetzt werden. Die Städte Heusenstamm, Neu-Isenburg, Obertshausen, Rodgau, Seligenstadt und die Gemeinde Hainburg haben der Fluglärmbeauftragten des HMWVW ein Fragenkatalog zum Segmented Approach, insbesondere den Erkenntnissen aus dem Probetrieb vorgelegt. Aus den Antworten des HMWVW ergibt sich, dass die deutliche Anhebung der Fluglärmbelastung durch den geplanten Regelbetrieb des Segmented

Approach in den betroffenen Städten und Gemeinden nicht durch die vermeintlichen Entlastungswirkungen gerechtfertigt werden kann.

1. Keine Ansprüche auf passiven Schallschutz auslösen

Es ist nicht zu akzeptieren, dass durch den Segmented Approach, der als Verfahren zur Lärmentlastung konzipiert ist, die Notwendigkeit entstehen könnte, weitere Haushalte in der Region mit passivem Schallschutz zu versorgen. Besser wäre es, die gesamte Region durch eine Ausweitung des Nachtschutzverbots stärker vor dem gesundheitsgefährlichen Nachtlärm zu schützen, anstatt weitere Grundstücke mit gesundheitsgefährdendem Nachtlärm zu beaufschlagen.

Bei Überführung des Segmented Approach in den Regelbetrieb vermag das HMWVW nicht auszuschließen, dass Ansprüche auf passiven Schallschutz durch den Segmented Approach entstehen. Der passive Schallschutz wird zurecht von Fluglärm-betroffenen als „akustische Käfighaltung“ beschrieben. Das Öffnen des Schlafzimmerfensters ist, sofern ein Anspruch auf passiven Schallschutz besteht, mit Gesundheitsgefahren verbunden. Es muss auf Zwangsbelüftung des Schlafraums zurückgegriffen werden. Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof hat in seinem Urteil vom 03.12.2002 (Az.: 20 A 01.419) festgestellt, dass passiver Schallschutz mit Nachteilen verbunden ist, die als Einschränkung der Verhaltensfreiheit der Betroffenen anzusehen sind. Wörtlich führt er aus:

*„Denn passive Schutzmaßnahmen, also Schallschutzfenster mit Belüftung, helfen nur, wenn sich der Betroffene hinter dem geschlossenen Fenster aufhält. Den **Zwang, seine Verhaltensfreiheit in dieser Weise einzuschränken** oder sich ungeschützt dem Lärm auszusetzen, halten die Kläger zu Recht für eine Beeinträchtigung (sie sprechen von „**akustischer Käfighaltung**“) und sehen sich damit im Einklang mit dem lärmpsychologischen Sachverständigen, der gerade in warmen Sommermonaten entsprechende Belästigungsreaktionen festgestellt hat (Kastka, Verhandlungsniederschrift, Seite 5). Damit ist weiter der durch passiven Schallschutz ebenfalls nicht abgedeckte Belang berührt, sich an warmen Abenden im Freien aufzuhalten und **von einem fluglärm-belasteten Tag erholen zu können**. Zu diesem Gesichtspunkt hat der Senat [bereits] ... ausgeführt, die Menschen erwarteten die **Nacht als eine Zeit der Stille, in der das natürliche und soziale Umfeld zur Ruhe komme**. Diese alte und in den Menschen tiefverwurzelte Erwartung verdiene Respekt und dürfe nicht durch Erwägungen verdrängt werden, die sich auf „**Schlaftechnik**“ beschränkten.“* (VGH München, a.a.O. juris Rn. 123).

Mit dieser Rechtsprechung ist die Beeinträchtigung, die der Segmented Approach in der Nachtstunde von 22:00 Uhr bis 23:00 Uhr verstärkt und auslöst, umfassend beschrieben. Die Verhaltensfreiheit der Menschen beim Schlafen wird eingeschränkt. Die menschliche Erwartung, dass am Abend Nachtruhe eintritt, wird enttäuscht. Der Aufenthalt im Freien ist fluglärmbelastet, die Menschen können sich nicht mehr vom Tag erholen.

Da dies die Folge des Segmented Approach, also einer aktiven Schallschutzmaßnahme, ist, wird die Freiheit des Einzelnen und seine Gesundheit nicht zum Zwecke der Abdeckung notwendiger Verkehrsbelange oder der Förderung von Wirtschaft und Arbeitsplätzen, sondern vorliegend zur Lärmverteilung durchgeführt. Diese (Neu-)Verlärmung wird nicht von Allgemeinwohlbelangen gedeckt und ist abzulehnen.

2. Keine Entlastungswirkung aufgrund Anwendungsquote von 51 %

Bezüglich der vermeintlich entlasteten Gebiete ist auch keine durchgreifende Entlastungswirkung festzustellen. Die „Fliegbarkeit“ des Segmented Approach ist von zahlreichen äußeren Einflüssen abhängig. Die Flugroute kann nicht befliegen werden, wenn

- unabhängiger Bahnen-Betrieb notwendig ist (trotz AltMoC),
- hoher Abflugdruck auf der Centerbahn gegeben ist,
- signifikantes Wetter (Schnee, Starkregen, Eis etc.) herrscht,
- der Wind ≥ 25 Knoten inklusive Böen stark ist,
- die Wolkenuntergrenze bei < 2000 ft AGL liegt.

Nur wenn alle diese Gründe nicht vorliegen, ist eine Anwendung des Segmented Approach möglich. Dies schränkt die Anwendungsquote und damit auch die Entlastungswirkung des Segmented Approach deutlich ein.

Die Anwendungsquote gibt das HMWVW und das Forum Flughafen und Region - was den Erkenntnissen aus dem Probebetrieb der letzten Jahre entspricht – „unbereinigt“ mit 48 % (22-23 Uhr) bis 53 % (22-0 Uhr) an. „Unbereinigt“ meint unter den tatsächlichen Verhältnissen, also den oben genannten, einschränkenden Bedingungen. Dies bedeutet,

dass etwa die Hälfte der Flüge zwischen 22:00 Uhr und 23:00 Uhr nicht verlagert werden können.

Anwendungsquote mit AltMoC (inkl. LBNW) unbereinigt vs. bereinigt*



	Unbereinigt SFP 08.07.24 bis 26.10.24	Unbereinigt WFP 29.10.23 bis 30.03.24	Bereinigt SFP 08.07.24 bis 26.10.24	Bereinigt WFP 29.10.23 bis 30.03.24
22-23 Uhr	48,3 %	39,5%	66,4 %	63,3%
		+8,8%		+3,1%
23-0 Uhr	76,4 %	59,0%	92,8 %	88,6%
		+17,4%		+4,2%
22-0 Uhr	53,1 %	40,9%	70,5 %	64,4%
		+12,2%		+6,1%

Die Anwendung des Segmented Approach im Zeitraum zwischen 05:00 Uhr und 06:00 Uhr sowie am Tage sind ausweislich der Beantwortung der Frage der betroffenen Kommunen an das HMWVW aus Kapazitätsgründen nicht möglich. Dies bedeutet, dass die gegenwärtig stark durch den Nachtflugbetrieb betroffenen Siedlungsbereiche keine wirkliche Entlastung erfahren, insbesondere unverändert zwischen 05:00 Uhr und 22.00 Uhr mit Lärm beaufschlagt sind. Lediglich die Hälfte der Überflugereignisse zwischen 22.00 Uhr und 23.00 Uhr (bezogen auf einen längeren Zeitraum wie Monat oder Jahr) kann als Entlastung der stark durch Fluglärm betroffenen Siedlungsbereiche durch den Segmented Approach erreicht werden.

Dies hat auch für die vermeintlich entlasteten Personen zur Folge, dass die Nacht verlärm bleibt, der Schlaf gestört wird, gesundheitliche Auswirkungen des Nachtflugbetriebs auch für diese Personen nicht entfallen oder ausgeschlossen werden können, somit der Kreis der Betroffenen durch für die Gesundheit gefährlichen Nachtflugbetrieb aufgrund der Anwendung des Segmented Approach nur größer gezogen wird. Die Erwartung der Betroffenen, durch das Lärmoptimierungsverfahren nachhaltig entlastet zu werden, wird enttäuscht.

3. Unzureichende Steuerungskraft des Fluglärmindex

Die Entlastungswirkung stellt sich über den Frankfurter Fluglärmindex nur als vermeintliche Entlastung dar, da dieser nur einen veralteten Stand der Lärmwirkungsforschung wiedergibt und so eine Lärmverteilung für vorzugswürdig über die Anzahl der Hochbetroffenen

erachtet, während gar keine Entlastungen tatsächlich vorhanden sind, sondern die Zahl der erheblich betroffenen Personen nur vergrößert wird.

Die vermeintliche Entlastung des „Segmented Approach“ wird anhand des Frankfurter Fluglärmindex – FFI“ gemessen. Der zuletzt 2019 aktualisierte Index nennt sich nun Frankfurter Fluglärmindex 2.0 (FFI 2.0). In die Berechnung des FFI 2.0 fließen drei Größen ein: Die Lärmbelastung, die Bevölkerungszahl und die Lärmwirkung.

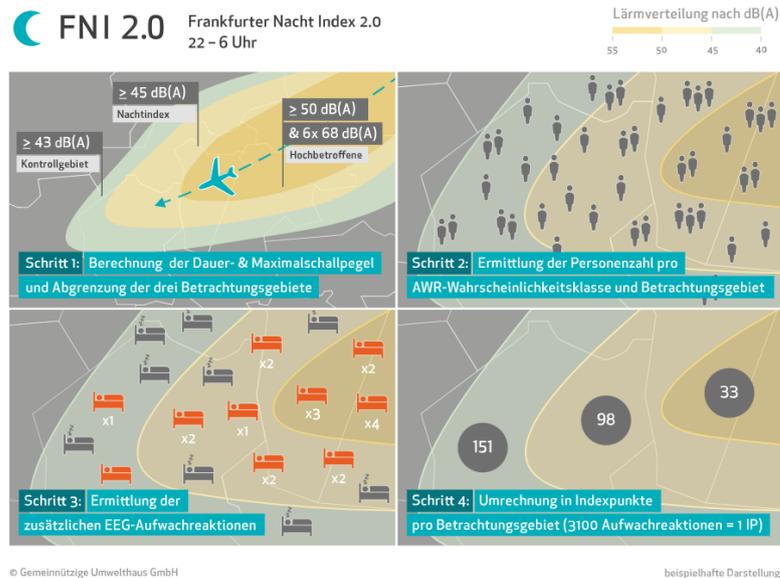


Abb.: UNH, FNI 2.0 <https://www.umwelthaus.org/fluglaerm/basiswissen/was-ist-der-frankfurter-fluglaermindex-ffi-20/>

Durch nächtlichen Fluglärm „Hochbetroffene“ sind nach diesem aus 2019 stammenden Ansatz Personen, die einem nächtlichen Dauerschallpegel von $Leq > 50$ dB(A) und einem sog. NAT-Kriterium von 6×68 dB(A) ausgesetzt sind. Genannt sind damit Außenpegel. Diese Schwelle zur „Hochbetroffenheit“ entspricht dem zu passivem Schallschutz führenden Grenzwert des § 2 Abs. 2 S. 2 Nr. 1 lit. b) FluglärmG. Das bedeutet, dass der „FFI 2.0“ als Hochbetroffen nur die Personen bezeichnet, die Anspruch auf passiven Schallschutz aufgrund des Nachtlärms haben.

Diese Betrachtungsweise entspricht nicht dem Stand der Lärmwirkungsforschung. Das vom Fluglärmenschutzverein Rhein-Main e. V. in Auftrag gegebene Gutachten von Guski, Schreckenbergs & al. (2023) „Aktualisierung der Evaluierung der Forschungsergebnisse zur Wirkung von Fluglärm auf den Menschen“ überprüft den wissenschaftlichen Erkenntnisstand seit der sogenannten NORAH-Studie. Als kritische Grenze beispielsweise für tödlich verlaufende Herzkrankheit werden Tages-Dauerschallpegel (Leq) von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr von 52,3 dB bzw. 52,4 dB genannt. Bereits ab 50,8 dB liegt eine

„hochgradige Belästigung“ vor. Eine hochgradige Schlafgestörtheit nimmt die Studie bei einem nächtlichen Dauerschallpegel (L_{eq} 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr) von 43,5 dB an. Als „zwingende Auslöseschwellen“ wird ein Dauerschallpegel von 51 dB(A) für den Tag und 44 dB(A) für die Nacht (vgl. Guski, Schreckenbergs & al. (2023), Evaluierung, Seite 21 ff.) genannt.

		Bisher		Neu: Zwingende Auslöseschwellen		Neu: Präventive Auslöseschwellen	
		Bestandsflugplätze	Änderungsflugplätze	Bestandsflugplätze	Änderungsflugplätze	Bestandsflugplätze	Änderungsflugplätze
Tag-Schutzzone 1	$L_{Aeq,Tag}$	65 dB	60 dB	56 dB	56 dB	49 dB	49 dB
Tag-Schutzzone 2	$L_{Aeq,Tag}$	60 dB	55 dB	51 dB	51 dB	44dB	44 dB
Nacht-Schutzzone	$L_{Aeq,Nacht}$	55 dB	50 dB	44 dB	44 dB	40 dB	40 dB
	L_{Amax}	6 * 57 dB (innen)	6 * 53 dB (innen)	vorläufig: 6 * 53 dB (innen)			

Abb.: Guski, Schreckenbergs & al. (2023) „Aktualisierung der Evaluierung der Forschungsergebnisse zur Wirkung von Fluglärm auf den Menschen“ (2023), S. 23

Der Dauerschallpegel von 44 dB(A), der dem Stand der heutigen Lärmwirkungsforschung entspricht, liegt deutlich niedriger als die 50 dB(A) des „FFI 2.0“ und damit der Indizes, auf denen der Frankfurter Fluglärmindex beruht. Demzufolge wäre auch bei einem Vergleich der Be- und Entlastungswirkungen ein weitaus größerer Kreis zu ziehen. Es liegt auf der Hand, dass die „Höchstbetroffenen“ bei einer so wichtigen Lärmverteilungsentscheidung vollständig zu betrachten sind.

Hierdurch ist festzustellen, dass die Entlastungswirkung unter Wirkungsgesichtspunkten nicht bewiesen und zunächst anhand des aktuellen Stands der Wirkungsforschung untersucht werden muss.

4. Verlärmung ruhiger Gebiete, kommunaler Einrichtungen

Bei der Lärmverteilung muss die Siedlungsstruktur berücksichtigt werden. Der Fluglärm-Index knüpft an die Betroffenen an. Nach dem in Deutschland geltenden Regelwerk wird der Immissionsrichtwert anhand der Siedlungsstruktur bestimmt. Außerdem ist der durch die Umgebungslärmrichtlinie vorgegebene Schutz ruhiger Gebiete zu beachten. All dies leistet der FFI 2.0 nicht.

Die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) stellt unterschiedliche Grenzwerte für den Verkehrslärm aus Schiene und Straße auf, z.B. von 59/49 dB(A) für das Wohngebiet, 57/47 dB(A) für Krankenhäuser und Schulen etc. und 64/54 dB(A) für Mischgebiete. Dies ist nachvollziehbar, da in einem Mischgebiet eine wesentlich höhere Lärmbelastung gebietstypisch ist, als in einem Wohngebiet. Auch die für den Gewerbelärm geltende Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) stellt in Ziff. 6.1 Immissionsrichtwerte auf, die von dem Baugebietscharakter i.S.d. §§ 3 bis 9 BauNVO abhängen. Das FluglärmG kann darauf nur verzichten, weil es auf den passiven Schallschutz beschränkt ist und der Schutzanspruch für Schallschutzfenster von der Nutzung des jeweiligen Raums und die Innenwerte und weniger von der Zumutbarkeit des abgestrahlten Lärms für das Gebiet abhängt.

Bei der Lärmverteilung kann auf die Berücksichtigung dieses Gesichtspunkts nicht verzichtet werden. Es macht einen gewaltigen Unterschied, ob z.B. mit einer Fluglärmbelastung von nachts 53 dB(A) ein Mischgebiet mit um 22 Uhr entsprechender Nutzung (z.B. Gastronomie, Kino etc.) oder ein um diese Zeit bereits zur Ruhe gekommenes Reines Wohngebiet (WR) verlärmert wird.

Außerdem bedarf es der Untersuchung, ob durch die Lärmverteilung besonders schutzwürdige Einrichtungen verlärmert werden. Diese Einrichtungen liegen im Allgemeinwohl und dienen der Abdeckung.

5. Staatliches Mitwirkungsverbot an der Verstärkung einer gesundheitsgefährdenden Lärmbelastung/Gesamtlärm

Das HMWVW verweigert sich einer Gesamtlärbetrachtung bei der „Flugroutenoptimierung“, der nur eine Verteilung des Lärms in der Fläche darstellt, wie es durch den Segmented Approach erfolgen soll. Das HMWVW übersieht aber, dass es dem Staat nicht erlaubt ist, eine bereits die Gesundheit gefährdende Lärmbelastung noch zu verstärken.

Dabei kommt es nicht darauf an, ob eine einfach-gesetzliche Pflicht zur Berücksichtigung von Gesamtlärm z.B. in dem LuftVG, LuftVO etc. besteht oder nicht. Die Verpflichtung, keine Lärmbelastung zuzulassen, die aufgrund des Gesamtlärms die grundrechtsrelevante Zumutbarkeitsschwelle überschreitet, ergibt sich bereits aus der Verfassung (Art. 14 Abs. 1 S. 1 GG; Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG). Auch ist die Art des zur Gesamtlärmbelastung beitragenden Lärms unerheblich. Vor diesem Hintergrund hat der Hessische Verwaltungsgerichtshof in

seinem Urteil vom 21.01.2025 (4 C 655/21.N u.a.) einen Bebauungsplan für unwirksam erklärt, bei dessen Verwirklichung durch den planbedingten Mehrverkehr auf der Straße die äquivalenten Dauerschallpegel von 70 dB bzw. 60 dB(A) (Tag/Nacht) überschritten würden.

Dies muss auch für die Lärmverteilung durch den Segmented Approach gelten. Denn durch den Segmented Approach werden Gebiete verlärm, die bereits einer gesundheitsgefährdenden Lärmbelastung ausgesetzt sind.



Abb.: Auszug Lärmviewer Hessen: Gesamtlärm 2022 (Quelle: HLNUG)

Aus den vorstehenden Rechtsgründen dürfen diese Bereiche nicht weiter mit Lärm beaufschlagt werden. Es ist unverständlich, warum sich das HMWVW hierfür nicht interessiert.

6. Klärungsbedürfnis bzgl. der Sicherheit der Flugroute

Vor einer Entscheidung über den Regelbetrieb ist die Sicherheit der Flugroute zu klären. Die Flugroute ist nach bisherigem Erkenntnisstand nicht sicher. Die flugbetrieblichen Sicherheitsstandards konnten nicht eingehalten werden.

Dies belegt die Tatsache, dass alternative Flugsicherheitsstandards, insgesamt drei sog. Alternative Means of Compliance (AltMoC) beantragt werden mussten. Dies bedeutet, dass

der Segmented Approach die sog. Acceptable means of Compliance (AMS) nicht erfüllen kann und der Nachweis der Sicherheit der Flugroute die über andere AltMoC erbracht werden musste.

Ob die drei Genehmigung dieser sogenannten AltMoC Sicherheitsbedenken ausgeräumt haben, steht nicht fest. Denn die Einflugroute des Segmented Approach verstößt gegen Anhang 4 der EU-Verordnung 2017 373, genauer Ziff. AMC 4 ATS.TR.255 (c) (1). Wie das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (Herr Ruths) mit E-Mail vom 28.11.2023 an die Fluglärmkommission mitgeteilt hat, sind drei sogenannte AltMoC zu der Bestimmung AMC 4 ATS TR.255(c)(1) erforderlich.

Gleichwohl hält das Bundesaufsichtsamt die Sicherheitsbewertung geheim und gewährt keinen Zugang zu der Sicherheitsbewertung, obwohl sie eine Umweltinformation ist, zu der freien Zugang gem. dem Umweltinformationsgesetz des Bundes (UIG) besteht. Folglich rechtswidrig wurde der Zugangsanspruch der Stadt Heusenstamm vom BAF abgelehnt und auch der Widerspruch gegen diesen Ablehnungsbescheid vom Bundesaufsichtsamt zurückgewiesen. Die Klage gegen diese Entscheidung die Geheimhaltung der Sicherheitsbewertung ist anhängig.

Aus Sicht der betroffenen Kommunen kann der Segmented Approach nicht als sicher gelten, solange die Information der Betroffenen über den Inhalt der Sicherheitsbewertung nicht stattgefunden hat.

Heusenstamm, den 10.09.2025