



An das Büro des
Stadtverordnetenvorstehers
Am Marktplatz 4

65428 Rüsselsheim

Rüsselsheim, den 03.03.2022

**Antrag nach §18 Geschäftsordnung der Rüsselsheimer
Stadtverordnetenversammlung zur Beratung im Planungs- und
Bauausschuss am 19. Mai 2022 und zur Verweisung in der
Stadtverordnetenversammlung am 02.06.2022**

**Antrag zur Erweiterung der Lärmmessungen im Rahmen des
verlängerten Probetriebs für den Segmented Approach**

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Magistrat fordert die Fluglärmkommission schriftlich auf, im Rahmen des verlängerten Probetriebs für den Segmented Approach um Erweiterung der Lärmmessstellen entlang der vorgesehenen Flugrouten auf Rüsselsheimer Stadtgebiet bis zum Einschwenken auf die linearen Anfluggrundlinien des Parallelbahnsystems.

Die für die Lärmmessungen zu berücksichtigten Siedlungsbereiche, in Ergänzung zum Ortsteil Bauschheim, sind

- Siedlung Böllensee
- Opelwerk Südseite (Neues Gymnasium)
- Opel Altwerk (Entwicklung Motorworld)
- Stadtbezirk Weisenauer/Mainzer Straße

Die Stadt Rüsselsheim identifiziert geeignete Stellen für die Messeinrichtungen in Zusammenarbeit mit den für die Messstellen im Rahmen des Probetriebs zuständigen Dienststellen.

Begründung:

Mit der Verlängerung des Probetriebs für den Segmented Approach ergibt sich jetzt letztmalig die Möglichkeit, seitens der Stadt auf eine Erweiterung der Lärmmessungen entlang der vorgesehenen Flugrouten hinzuwirken. Dies betrifft insbesondere die Siedlung Böllensee - Opelwerk Südseite (Neues Gymnasium) - Opel Altwerk (Motorworld) - Bezirk Weisenauer/Mainzer Straße.

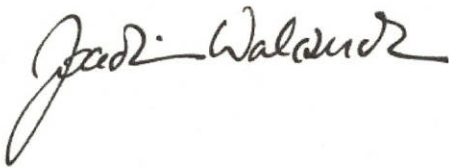
Die Vorhaben zur Umwidmung der Opelflächen, wie im Rahmenplan West skizziert, sind in besonderem Maße von dem möglichen Segmented Approach betroffen,

wenn dieser Anflug zum vorrangigen Verfahren in der Nachtrandstunde von 22 bis 23 Uhr und für verspätete und außerplanmäßige Landungen in der Nachflugverbotszeit von 23 bis 5 Uhr wird. Dies würde zu einer Abwertung der Flächen und Nutzungsmöglichkeiten und damit der gesamten zukünftigen Stadtentwicklung von Rüsselsheim führen.

Es ist wichtig, verlässliche Lärmessdaten zu generieren, die letztlich die Berechnung „Entlastung bestehender Lärmbereiche“ vs. „Belastung neuer Lärmbereiche“ im Rahmen der festgelegten Verfahren zur Lastenverteilung begründen und damit die Entscheidung zu Gunsten oder Ungunsten des Segmented Approach wesentlich beeinflussen.

Dies steht in Ergänzung zu der Resolution der Kommunen und hält weiterhin die Forderung aufrecht, insgesamt auf eine Lärminderung abzielen und nicht nur auf eine Umverteilung. Dennoch sollte die Stadt nicht abwarten bzw. darauf hoffen, dass sich der Segmented Approach von allein erledigt.

Mit freundlichen Grüßen



Anlagen:

- (1) Segmented Approach BR07 auf Google Maps, Quelle Fraport FRA Map V 2.0 (<https://framap.fraport.de/framap/main/r/isfl/go>)
- (2) Flugrouten des Segmented Approach projiziert auf den Rahmenplan West
- (3) Weitere Begründungen



Segmented Approach – Flugrouten BR07 (Quelle: Fraport FRA Map V 2.0)

Segmented Approach BR07 - Anflugrouten über Russelsheim Innenstadtbereich

Chancen für den Rüsselsheimer Westen



Segmented Approach BR07 - Anflugrouten
projiziert auf den Rahmenplan West

Anlage 3 zum Antrag „Antrag zur Erweiterung der Lärmmessungen im Rahmen des verlängerten Probetriebs für den Segmented Approach“

Warum ist die Fluglärmkommission (FLK) Adressat des Schreibens?

3.6.4 Fluglärmkommission Frankfurt (FLK)³⁰

Die Bildung von Fluglärmkommissionen ist bundesweit für alle größeren Flughäfen gesetzlich vorgegeben. Die Aufgaben sowie die Zusammensetzung der Fluglärmkommission sind in § 32 b Luftverkehrsgesetz geregelt. Nach dieser Vorschrift wird eine Fluglärmkommission gebildet zur Beratung

- der örtlichen Genehmigungsbehörde, in Hessen ist das das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW),
- des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung (BAF) sowie
- der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS)

über Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge für Verkehrsflughäfen, für die ein Lärmschutzbereich festzusetzen ist.

Typische Beispiele für das Aufgabenspektrum der Fluglärmkommission sind Beratungen zu folgenden Themen:

- Flugroutenfestsetzung
- aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen
- Monitoring
- Lärmschutzbereich, Regionalfonds und Kompensationen
- Entgeltordnung
- Lärmaktionsplanung
- **Fluglärm-Messstationen**
- Luftverunreinigungen, u. a. Ultrafeinstaub

Die Arbeit der Fluglärmkommission soll den beratenen Institutionen für die von ihnen zu treffenden Entscheidungen das besondere Fachwissen, die Ortskenntnis und den Sachverstand der FLK-Mitglieder zur Verfügung stellen. Neben der Beurteilung von vorgelegten Maßnahmenvorschlägen ist die Fluglärmkommission zudem berechtigt, eigene Maßnahmen zu entwickeln und vorzuschlagen. Halten die beratenen Institutionen die vorgeschlagenen Maßnahmen für nicht geeignet oder für nicht durchführbar, müssen sie dies gegenüber der Fluglärmkommission begründen.

Die Fluglärmkommission Frankfurt ist ein unabhängiges Beratungsgremium. Die Aufgabenwahrnehmung durch die Geschäftsführerin der Fluglärmkommission erfolgt weisungsunabhängig von der zuständigen Genehmigungsbehörde³¹. Die Fluglärmkommission wird von einem Vorstand geleitet, der von den Mitgliedern aus ihrer Mitte für vier Jahre gewählt wurde und aus der oder dem Vorsitzenden, zwei StellvertreterInnen sowie bis zu sechs weiteren Vorstandsmitgliedern besteht. Beschlussgremium der Fluglärmkommission ist das gesamte Plenum, welches im Rahmen von in der Regel fünf Sitzungen jährlich berät. Bei der

³⁰ Internetportal: www.flk-frankfurt.de

³¹ vgl. https://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/flk/geschaeftsordnung/geschaeftsordnung_stand_1.1.2021.pdf, abgerufen am 09.06.2021

Warum sind die Lärmmessungen und eine korrekte Kartierung so wichtig für die Entscheidungen betreffend die Verlagerung von Flugrouten?

Auszug aus dem abschließenden Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zu Gunsten der Südumfliegung:

Az.: BVerwG: 4 C 5.19, Urteil vom 29. April 2021

<https://www.bverwg.de/290421U4C5.19.0>

- 13 Flugstrecken lassen sich im Gegensatz zu Verkehrswegeplanungen am Boden nicht so festlegen, dass parzellenscharf festgestellt werden kann, mit welchen Beeinträchtigungen Dritte rechnen müssen. Dies zwingt bei der Ermittlung und der Bewertung der Belastungssituation zu Pauschalierungen. Die Sachverhaltsfeststellungen können sich durchweg darauf beschränken, anhand von aktuellem Kartenmaterial, das zuverlässig Aufschluss über die Siedlungsstruktur bietet, näher aufzuklären, wie groß der Kreis potenzieller Lärmbetroffener ist. Weitere Ermittlungen sind anzustellen, wenn die konkreten Umstände hierzu Anlass geben. Welche Untersuchungstiefe hierbei sachlich und räumlich geboten ist, richtet sich vornehmlich nach dem Ausmaß der Lärmbelastung (ausführlich BVerwG, Urteil vom 24. Juni 2004 - 4 C 15.03 - juris Rn. 38). Die allein geforderte generalisierende Betrachtungsweise schließt es nicht aus, die Festlegungsentscheidung im Wesentlichen an "Gütwerten" zu orientieren, die für verschiedene Streckenalternativen mit Hilfe von computersimulierten Optimierungsverfahren ermittelt werden (BVerwG, Urteil vom 28. Juni 2000 - 11 C 13.99 - BVerwGE 111, 276 <284>).