



Fraport AG · 60547 Frankfurt (Briefpost) · 60549 Frankfurt (Paketpost)

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Landesentwicklung,
Abteilung V
Herrn Bernhard Maßberg
65021 Wiesbaden

Telefax

E-Mail

m.conrady@fraport.de

Ihr Zeichen

VI 4 C 66p 1-3-5

Unser Zeichen

FTU-LL

Telefon

+49 69 690-21707

Datum

08.03.2016

Regelmäßige Untersuchung der Entwicklung des Fluglärms nach Teil A XI 5.1.7 des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main vom 18.12.2007 sowie Ihr Schreiben vom 28.11.2012 betreffend Auslegung von Teil A XI 5.1.7 des PFB vor dem Hintergrund der geltenden Rechtslage

Fraport AG
Frankfurt Airport
Services Worldwide
60547 Frankfurt/Main
Telefon +49 69 690-0
Telefax +49 69 690-70081
info@fraport.de
www.fraport.de

Sehr geehrter Herr Maßberg,

wir haben zu den verkehrsreichsten sechs Monaten Mai bis Oktober 2015 ein Datenerfassungssystem erstellt und die in Teil A XI 5.1.7 des PFB zur Tagzeit sowie die in Ihrem o.g. Schreiben zur Nachtzeit genannten Isolinien ermittelt (Basis: AzB-08, reale Betriebsrichtungsverteilung des Zeitraums Mai bis Oktober 2015).

Sitz der Gesellschaft:
Frankfurt/Main
Amtsgericht Frankfurt/Main
HRB 7042

USt-IdNr.: DE 114150623

Vorsitzender des Aufsichtsrates:
Hess. Minister der Finanzen a.D.
Karlheinz Weimar

Vorstand:
Dr. Stefan Schulte
(Vorsitzender)
Anke Giesen
Michael Müller
Dr. Matthias Zieschang

In diesem Datenerfassungssystem haben wir nun auch den 3,2°-Anflug auf die Landebahn Nordwest anteilig berücksichtigt. Diese Maßnahme des Aktiven Schallschutzes war im Dezember 2014 aus dem Probe- in den Regelbetrieb überführt worden.

In separaten DIN A0-Karten sind die Leq-Isolinien 53 bis 70 dB(A) für die Tagzeit und 50 bis 70 dB(A) für die Nachtzeit sowie in einer dritten Karte das Kriterium NAT,Nacht = 6 mal 68 dB(A) LASmax gemäß dieser Berechnung dargestellt. Diese Karten sind unserem Schreiben beigelegt.

In der Leq-Karte zum Tag ist zusätzlich das Kriterium Leq,Tag = 60 dB(A) gemäß Lärmschutzverordnung dargestellt, also die veröffentlichte Kontur der Tagschutzzone 1. In der Leq-Karte zur Nacht ist zusätzlich das Kriterium Leq,Nacht = 50 dB(A) gemäß Lärmschutzverordnung und in der NAT,Nacht-Karte das Kriterium NAT,Nacht = 6 mal 68 dB(A) LASmax gemäß Lärmschutzverordnung dargestellt.

Aus der Leq-Karte zum Tag geht hervor, dass die zu 2015 ermittelte Kontur Leq,Tag = 60 dB(A) überwiegend deutlich innerhalb der Kontur der Tagschutzzone 1 verläuft.

Commerzbank AG:
S.W.I.F.T./BIC DRESDE33
BLZ 500 800 00, Kto. 330000600 EUR
IBAN DE34 5008 0000 0330 0006 00
BLZ 500 800 00, Kto. 330000602 USD
IBAN DE77 5008 0000 0330 0006 02

Deutsche Bank AG:
S.W.I.F.T./BIC DEUTDE33
BLZ 500 700 10, Kto. 2008407 EUR
BLZ 500 700 10, Kto. 2008407 USD
IBAN DE44 5007 0010 0200 8407 00
Frankfurter Sparkasse:
S.W.I.F.T./BIC HELADEF1822
BLZ 500 502 01, Kto. 36814
IBAN DE05 5005 0201 0000 0368 14

Landesbank Hessen-Thüringen:
S.W.I.F.T./BIC HELADEF1
BLZ 500 500 00, Kto. 14690002 EUR
IBAN DE09 5005 0000 0014 6900 02
BLZ 500 500 00, Kto. 964333603 USD
IBAN DE24 5005 0000 0964 3336 03

Datum

08.03.2016

Seite

2

Lediglich südwestlich der Landebahn Nordwest ergibt sich eine leichte Überschreitung im Bereich von Verkehrsflächen.

Aus der Leq-Karte zur Nachtzeit ergibt sich ebenfalls, dass die zu 2015 ermittelte Kontur Leq,Nacht = 50 dB(A) überwiegend deutlich innerhalb der Vergleichskontur verläuft. Lediglich in einem Bereich zwischen Hattersheim-Eddersheim und Flörsheim-Wicker wird die Vergleichskontur gerade erreicht.

Die zu 2015 ermittelte Kontur NAT,Nacht = 6 mal 68 dB(A) LASmax überschreitet hier erneut die Vergleichskontur gemäß Lärmschutzverordnung. Die Überschreitung ist jedoch deutlich schwächer ausgeprägt als im Vorjahr. Die Annäherung an die Vergleichskonturen in diesem Bereich ist darauf zurückzuführen, dass im Auswertungszeitraum Mai bis Oktober 2015 tagsüber neun Prozent und nachts 12 Prozent aller bei Betriebsrichtung West durchgeführten Abflüge über die direkten Nordwestabflugstrecken geführt wurden (Vorjahr: tags 10 Prozent, nachts 16 Prozent).

Nach dem Migrationsplan zur stufenweisen Umlegung der Abflüge von den Direktstrecken auf die Südumfliegungsstrecken sollte der Nutzungsanteil der Nordwestabflugstrecken aktuell nur noch rund fünf Prozent betragen. Diese Einschätzung basierte jedoch auf der Prämisse einer vollständigen Unabhängigkeit der Südumfliegungsstrecken zu den Abflugstrecken der Startbahn 18West.

Die Gründe für die insbesondere nachts noch höhere Nutzung reichen von der durch die DFS eingeführten Maßnahme „Flugplanoptimierung“ (Verlagerung der Flüge von der Centerbahn und der Startbahn West auf die Nordwestabflugstrecken zur Einhaltung des Nachtflugverbots) bis zu Pilotenrückmeldungen, dass bestimmte technische Anforderungen auf Alternativstrecken nicht erreicht werden konnten.

Eine weitere leichte Überschreitung der NAT-Vergleichskontur ergibt sich im Bereich der Anflüge über dem südwestlichen Offenbach. Dieser Effekt ist auf eine verstärkte nächtliche Nutzung der Centerbahn statt der Südbahn für Landungen zurückzuführen.

Neben den Karten sind unserem Schreiben wieder tabellarische Auswertungen zu den in den einzelnen Fluglärm-Isolinienbändern betroffenen Anwohnern beigefügt. Diese Auswertungen erfolgten gemäß Teil A XI 5.1.7 des Planfeststellungsbeschlusses auf Basis der raumstrukturellen Daten des PFU-Gutachtens G11, Wohn- und Wohnumfeldanalyse, in der Fassung vom 12.12.2006.

Der ebenfalls beigefügte Datenträger enthält die Plandarstellungen und Tabellen in elektronischer Form.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Fraport AG

i.V.

M. Conrady

i.A.

M. Brendle