



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

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Landesentwicklung,
Abteilung V

Herrn Bernhard Maßberg
65021 Wiesbaden

Telefax
-59823

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
16.04.2015

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 2014 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 2014).

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

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) $L_{A_{Smax}}$ gemäß dieser Berechnung dargestellt.

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

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) $L_{A_{Smax}}$ gemäß Lärmschutzverordnung dargestellt.

Aus der Leq-Karte zum Tag geht hervor, dass die zu 2014 ermittelte Kontur Leq,Tag = 60 dB(A) überwiegend deutlich innerhalb der Kontur der Tagschutzzone 1 verläuft. Lediglich südwestlich der Landebahn Nordwest ergibt sich eine leichte Überschreitung im Bereich von Verkehrsflächen.

Aus der Leq-Karte zur Nachtzeit ergibt sich, dass die zu 2014 ermittelte Kontur Leq,Nacht = 50 dB(A) die Vergleichskontur gemäß Lärmschutzverordnung in einem Bereich zwischen Hattersheim-Eddersheim und Flörsheim-Wicker überschreitet. Noch

Commerzbank AG:
S.W.I.F.T./BIC DRESDEFF
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 DEUTDEFF
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 HELADEF
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

16.04.2015

Seite

2

deutlicher ausgeprägt ist diese Überschreitung beim Vergleich der aktuellen Kontur NAT, Nacht = 6 mal 68 dB(A) LASmax mit der Vergleichskontur gemäß Lärmschutzverordnung.

Die Überschreitung der Vergleichskonturen in diesem Bereich ist darauf zurückzuführen, dass im Auswertungszeitraum Mai bis Oktober 2014 tagsüber rund zehn Prozent und nachts 16 Prozent aller bei Betriebsrichtung West durchgeführten Abflüge über die direkten Nordwestabflugstrecken geführt wurden. Die Nutzung dieser Strecken war damit deutlich höher als nach dem sogenannten Migrationsplan zur stufenweisen Umlegung der Abflüge von den Direktstrecken auf die Südumfliegungsstrecken vorgesehen. Demnach 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 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) über Wettergründe bis zu Pilotenrückmeldungen, dass bestimmte technische Anforderungen auf Alternativstrecken nicht erreicht werden konnten.

Neben den Karten sind unserem Schreiben wieder tabellarische Auswertungen zu den in den einzelnen Fluglärm-Isolinienbändern betroffenen Anwohnern beigelegt. 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 beigelegte 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