

Fortsetzung

BÜNDNIS FÜR LÄRMPAUSEN

Belastungen für die Anwohner
weiter reduzieren

Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens
Frankfurt Main sichern



BARIG
Board of Airline
Representatives
in Germany



Fortsetzung des Bündnisses für Lärmpausen Belastungen für die Anwohner weiter reduzieren – Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens sichern

I. Präambel

Am 4.2.2015 hatten die Unterzeichner mit der Gründung des „Bündnis für Lärmpausen“ eine gemeinsame Vorgehensweise zur Schaffung von Lärmpausen verabredet. Damit wurde die „Allianz für Lärmschutz“ aus dem Jahr 2012 ergänzt.

Die Unterzeichner sind sich ihrer Verantwortung bewusst, in ihren Anstrengungen zur Reduzierung der Belastungen durch den Flughafen auch und gerade im Interesse der Anwohner des Verkehrsflughafens Frankfurt Main nicht nachzulassen. Gleichzeitig gilt es, die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens als wichtiger Standortfaktor für das Land Hessen nicht zu gefährden. Daher wird nach dem erfolgreichen Ablauf des am 23.4.2015 begonnenen Probetriebs am Bündnis für Lärmpausen festgehalten. Die Unterzeichner wenden das Konzept für Lärmpausen von 22:00 bis 23:00 Uhr und 5:00 bis 6:00 Uhr weiter nach den nachfolgenden Maßgaben an.

II. Definition Lärmpausen

Lärmpausen sollen weiterhin durch wechselnde Nutzungen der Start- und Landebahnen in den beiden Nachtrandstunden von 22:00 bis 23:00 Uhr und 05:00 bis 06:00 Uhr für die jeweils davon profitierenden Gebiete im Umfeld des Flughafens entstehen.

Um derartige Lärmpausen realisieren zu können, hatten die Unterzeichner gemeinschaftlich Modelle zur Nutzung des Start- / Landebahnsystems in den beiden Nachtrandstunden erarbeitet und sich nach Konsultation des Forums Flughafen und Region (FFR), der Frankfurter Fluglärmkommission sowie der Nutzer des Frankfurter Flughafens auf einen Probetrieb des Modells 4 für die Betriebsrichtung West (BR 25) (im Folgenden Lärmpausenmodell genannt) geeinigt. Für dieses Modell erfolgte seit 23. April 2015 ein Probetrieb. Der Probetrieb wurde von einem umfangreichen Monitoring begleitet. Es wurden die betriebliche Umsetzbarkeit sowie durch das Forum Flughafen und Region (FFR) die Lärmauswirkungen an Messstationen sowie die Wahrnehmung von Betroffenen untersucht. Die Umsetzung des Lärmpausenmodells soll aufgrund der positiven Ergebnisse der Monitorings unverändert wie bisher bei Betriebsrichtung 25 erfolgen. Die Fluglärmkommission hat der Fortsetzung auf ihrer Sitzung vom 09.03.2016 zugestimmt.

Durch den Planfeststellungsbeschluss des HMWEVL vom 18.12.2007 bzw. die an ihn angepasste Betriebsgenehmigung in der Fassung vom 29.10.2012 wurden umfassende

Betriebsregelungen für den nächtlichen Flugbetrieb festgelegt. Mit Anpassungsbescheid vom 29.05.2012 hat das HMWEVL dabei auch die Vorgaben des Bundesverwaltungsgerichts in seinem Urteil vom 04.04.2012 zum Nachtflugverbot umgesetzt und die Anzahl der planmäßigen Flugbewegungen in den beiden Nachtrandstunden von 22:00 bis 23:00 Uhr und 05:00 bis 06:00 Uhr auf durchschnittlich 133 pro Nacht – bezogen auf das Kalenderjahr – begrenzt. Zwischen 23:00 und 05:00 Uhr finden keine planmäßigen Flugbewegungen mehr statt, Ausnahmen sind an strenge Voraussetzungen geknüpft.

Das gemeinsam erarbeitete Lärmpausenmodell ist innerhalb des durch den Planfeststellungsbeschluss definierten Rechtsrahmens umzusetzen und darf diesen nicht einschränken. Dies gilt insbesondere für die Betriebszeiten und für die der Planfeststellung zugrundeliegenden Annahmen.

III. Anwendung des Lärmpausenmodells

Die Anwendung des Lärmpausenmodells erfolgt ohne rechtliche Verpflichtung und wird von allen Unterzeichnern unterstützt.

Angesichts der Einführung des modifizierten Lärmpausenmodells gemäß Beratung der Fluglärmmmission wurde DROps early morning bei Betriebsrichtung 07 zunächst ausgesetzt. Nach erfolgter Sicherheitsbewertung unter Berücksichtigung des bei Betriebsrichtung 25 angewendeten Lärmpausenmodells wurde DROps Early Morning im Oktober 2015 für Betriebsrichtung 07 wieder eingeführt. Es ist vorgesehen, dies auch im Regelbetrieb der Lärmpausen fortzuführen.

Auch im Rahmen des Regelbetriebes wird die Anwendbarkeit des Lärmpausenmodells regelmäßig geprüft. Die Unterzeichner sichern grundsätzlich eine wohlwollende Prüfung der Anwendung zu.

Das Lärmpausenmodell soll immer dann angewendet werden, wenn zum Beispiel

- flugsicherungsbedingte Erfordernisse zur Ausübung des gesetzlichen Auftrages der DFS,
- infrastrukturelle Erfordernisse, wie z.B. Bahnschließungen aufgrund von geplanten oder ad hoc notwendigen Baumaßnahmen oder Wartungsarbeiten oder
- schlechte Wetterbedingungen

einer Anwendung des Lärmpausenmodells nicht im Wege stehen.

Die Prozessabläufe einschließlich der Entscheidungsstruktur über die Anwendung des Lärmpausenmodells und weitere Einzelheiten sind gesondert in der Anlage „Lärmpausen@FRA, Grundlagen für betriebliche und sonstige Regelungen des Regelbetriebs Lärmpausen“ vom 30.05.2016 geregelt, welche Bestandteil dieses Bündnispartners ist.

Die Unterzeichner sind bestrebt, die Öffentlichkeit über den Betrieb des Lärmpausenmodells zu informieren. Ein geeigneter Kommunikationsprozess wird einvernehmlich festgelegt. Ein hohes Maß an Verlässlichkeit in der Anwendung wird angestrebt.

Die Unterzeichner sind sich aber auch darin einig, dass betriebliche Rahmenbedingungen jederzeit dazu führen können, dass das Lärmpausenmodell ad hoc und ohne Vorankündigung nicht zur Anwendung kommt.

IV. Monitoring

Die Unterzeichner werden die Anwendung des Lärmpausenmodells weiter begleiten. Dazu wird die bisherige „AG Lärmpausen“ fortgeführt.

In diesem Zusammenhang werden für den regelmäßigen Betrieb insbesondere folgende Absprachen getroffen:

- Die AG Lärmpausen tritt mindestens jährlich rechtzeitig vor Beginn der Sommerflugplanperiode zusammen, um die Anwendung des Lärmpausenmodells zu evaluieren und über die Fortsetzung der Anwendung von Lärmpausen für die folgende Sommer- und Winterflugplanperiode einvernehmlich zu entscheiden. Dazu werden entsprechende Statistiken und Auswertungen vorbereitet.
- Eine Rückführung des Lärmpausenmodells soll initiiert werden, wenn es innerhalb einer Flugplanperiode an weniger als 50% der Tage zur Anwendung gekommen ist. Außerdem wird das Lärmpausenmodell zurückgeführt, wenn dies aus anderen Gründen von einem der Unterzeichner beantragt wird und keine andere einvernehmliche Lösung erzielbar ist.
- Soweit Monitoringergebnisse Verbesserungsmöglichkeiten aus operativer Sicht oder im Sinne des Lärmschutzes nahelegen, werden diese in die AG Lärmpausen eingebracht und geprüft.
- Etwaige Änderungen oder Ergänzungen zu den hier getroffenen Verabredungen erfolgen einvernehmlich und werden schriftlich festgehalten.

Die Unterzeichner gehen davon aus, dass die Anwendung des Lärmpausenmodells auch im Regelbetrieb keine Neufestsetzung des mit Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main der Hessischen Landesregierung vom 30.09.2011 festgesetzten Lärmschutzbereichs und/oder der diesem zugrundeliegenden Schutzzonen oder weitere Betriebsregelungen oder Auflagen nach sich ziehen wird. Es wird mindestens jährlich überprüft, ob es Auswirkungen der Lärmpausen z.B. auf den Lärmschutzbereich gibt oder geben könnte. Für diesen Fall verabreden die Unterzeichner die in der Anlage „Lärmpausen @FRA, Grundlagen für betriebliche und sonstige Regelungen des Regelbetriebs Lärmpausen“ vom 30.05.2016 unter Kapitel 4 beschriebene Vorgehensweise.

V. Kommunikation und Konsultation

Die Unterzeichner verständigen sich auf eine gemeinsame Grundlage als Basis für die Kommunikation aller Aktivitäten rund um die Anwendung des Lärmpausenmodells.

Die Unterzeichner gehen davon aus, dass der Fluglärmkommission weiterhin regelmäßig über die Anwendung des Lärmpausenmodells berichtet wird. Soweit sich wesentliche Änderungen an den getroffenen Verabredungen ergeben sollten, werden diese zur Beratung

übergeben. Das Forum Flughafen und Region wird gebeten, jährlich ein Monitoring zu Lärmauswirkungen durchzuführen. Unbeschadet des Bündnisses für Lärmpausen setzen die Unterzeichner ihr gemeinsames Engagement für weitere Maßnahmen des aktiven Schallschutzes z.B. im Rahmen der Arbeiten des Expertengremiums Aktiver Schallschutz des FFR fort. Dies gilt auch für die mögliche Weiterentwicklung von Lärmschutzmaßnahmen für Betriebsrichtung 07.

.....,

(Ort)

(Datum)

Hessisches Ministerium für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und Landesentwicklung

Fraport AG

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Deutsche Lufthansa AG

Condor Flugdienst GmbH

BDF - Bundesverband der
Deutschen Fluggesellschaften e. V.

BARIG Board of Airline Representatives
in Germany e. V.

(jew. Stempel, Unterschrift)