

Übersicht über die Lärmschutzmaßnahmen am Frankfurter Flughafen

PFB: Aktiver Schallschutz	Weitergehende Bestimmungen	FluglärmG: Passiver Schallschutz	Lärmabhängige Flughafenentgelte	Aktiver Schallschutz für Bestandsflughafen	Erstes Maßnahmenpaket: Aktiver Schallschutz
(Planfeststellungsbeschluss)	(PFB: aktiver und passiver Schallschutz)	<u>(Lärmschutzbereichsverordnung für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main; am 13.10.2011 in Kraft getreten)</u>			(Expertengremium Aktiver Schallschutz des Forums Flughafen und Region; Zuständigkeit liegt nicht beim HMWVL)
Verbot planmäßiger Flugbewegungen in der Zeit von 23:00 bis 5:00 Uhr (Mediationsnacht).	Übernahmeanspruch für Wohngrundstücke bei Dauerschallpegel über 70 dB(A) tags, hilfsweise bei Dauerschallpegel über 60 dB(A) nachts	Erstattung von Aufwendungen für Schallschutzmaßnahmen an Wohngebäuden und schutzbedürftigen Einrichtungen (etwa Krankenhäuser und Altenheime) in der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone des Lärmschutzbereichs nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärmgesetz).	Vom HMWVL nach § 19b Luftverkehrsgesetz zu genehmigen. Es soll ein wirtschaftlicher Anreiz zur Flottenerneuerung bzw. zum Einsatz lärmärmeren Fluggeräts geschaffen werden, indem laute Flugzeuge mit einem höheren Entgelt belastet werden als lärmärmere Flugzeuge. Nachtflüge sind teurer als Flüge am Tage. Seit 01.01.2013 Anhebung von 12 auf 16 Lärmkategorien. HMWVL hat als zuständige Genehmigungsbehörde dafür gesorgt, dass die lärmabhängigen Start- und Landeentgelte zum 01.01.2013 von rund 45 Mio. € im Jahr 2011 auf rund 100 Mio. € im Jahr 2013 angestiegen sind. Dabei wird Landelärm besonders berücksichtigt. Der Frankfurter Flughafen nimmt damit in Deutschland eine Vorreiterrolle bei den lärmabhängigen Flughafenentgelten ein.	Ab dem Jahre 2001 regelmäßig fortgeschriebene Bescheide zur Kontingentierung des Fluglärms in der Mediationsnacht durch ein zwischenzeitlich abgesenktes Lärlmpunktekonto (galt bis Ende des Sommerflugplans 2011, seit dem gelten die Bestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses).	Vertikale Optimierung von Abflügen, seit 13.01.2011 in Betrieb (Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Abflugrouten zum früheren Erreichen größerer Flughöhen)

PFB: Aktiver Schallschutz	Weitergehende Bestimmungen	FluglärmG: Passiver Schallschutz	Lärmabhängige Flughafenentgelte	Aktiver Schallschutz für Bestandsflughafen	Erstes Maßnahmenpaket: Aktiver Schallschutz
Bewegungshöchstgrenze von durchschnittlich 133 planmäßigen Flugbewegungen in der Gesamtnacht (22:00 bis 6:00 Uhr)	Schallschutzansprüche / Entschädigungsansprüche für gewerblich genutzte Grundstücke auf Grundlage des Planergänzungsbeschlusses vom 30.04.2013	Geldentschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs in der Tag-Schutzzone 1 des Lärmschutzbereichs nach dem Fluglärmgesetz.			Lärmindernde Maßnahmen an den Triebwerken der B737- Bestandsflotte der Lufthansa (Acoustic Panels); wurden 2011 abgeschlossen.
Sperrung der Landebahn Nordwest in der Zeit von 23:00 bis 5:00 Uhr		Vorbehalt: Überprüfung der Nebenbestimmungen nach Festsetzung des Lärmschutzbereichs (insb. wegen „sonstigen“ Flughafenlärms außer Fluglärm)			Eine Rückenwindkomponente bei der Landung von 5 Knoten (ca. 10 Km/h) zur Verminderung des besonders belastenden Ostbetriebs (Betriebsrichtung 07) ist in Betrieb. Eine Erhöhung auf 7 Knoten ist denkbar (derzeit kein ICAO-Standard)
Verbot verspäteter/ verfrühter oder ungeplanter Landungen in der Zeit von 0:00 bis 5:00 Uhr	Vorbehalt: Überprüfung von Betriebsregelungen und passivem Schallschutz bei Lärmänderung um 2 dB(A) oder mehr als 701.000 Flugbewegungen im Jahr	Vermeidung zukünftiger Lärmkonflikte durch Bauverbote und Baubeschränkungen (bestimmte Schallschutzanforderungen für zu errichtende Gebäude im Lärmschutzbereich)			Segmented RNAV/GPS- Approach (Umfliegen von Siedlungsschwerpunkten im Anflug) zunächst in der Mediationsnacht, später ggf. auch darüber hinaus; seit Februar 2011 in Betrieb.

PFB: Aktiver Schallschutz	Weitergehende Bestimmungen	FluglärmG: Passiver Schallschutz	Lärmabhängige Flughafenentgelte	Aktiver Schallschutz für Bestandsflughafen	Erstes Maßnahmenpaket: Aktiver Schallschutz
Ausschluss sehr lauter Flugzeuge (ohne Lärmzulassung bzw. ICAO Kapitel 2) rund um die Uhr	Allgemeiner Vorbehalt neuer Regelungen, hier auch Berücksichtigung eines Lärmindezes denkbar	<p><u>Regionalfonds</u> Zuwendungen für zusätzliche Maßnahmen des baulichen Schallschutzes (über das Fluglärmgesetz hinaus) und zur Verbesserung der nachhaltigen Kommunalentwicklung aus dem Regionalfonds.</p> <p>Zum Kreis der Förderberechtigten zählen Eigentümer von Wohnimmobilien, schutzbedürftige Einrichtungen (Schulen und Kindertageseinrichtungen) sowie bestimmte Kommunen im Umfeld des Frankfurter Flughafens.</p>			Dedicated Runway Operations (DROps), d. h. wechselweise Nutzung nur bestimmter Startbahnen und lärmärmerer Abflugrouten in der Mediationsnacht (Lärmpausen), seit 13.01.2011 in Betrieb
Erhebliche Einschränkungen für laute Flugzeuge (knapp Kapitel 3) zwischen 20.00 und 8.00 Uhr sowie am Wochenende	Informationspflicht der Fraport AG zur jährlichen Entwicklung des Fluglärms in Schritten von 1 dB(A), Pflicht zur Lieferung von Daten und Durchführung von Messungen				Optimierung des Continuous Descent Approach (CDA – kontinuierlicher Sinkflug) wird im Rahmen des betrieblich möglichen angewandt (auch unter CDO - Continuous Descent Operations bekannt).
Nur gegenwärtig lärmärmste Flugzeuge (Kapitel 4) in der Mediationsnacht	Ergänzung von Fluglärmmessstellen				Anhebung des Anfluggleitwinkels von 3 auf 3,2° auf der neuen Landebahn Nordwest; seit 10/2012 im Probetrieb; Ausweitung auf die anderen Landebahnen ist denkbar.

PFB: Aktiver Schallschutz	Weitergehende Bestimmungen	FluglärmG: Passiver Schallschutz	Lärmabhängige Flughafenentgelte	Aktiver Schallschutz für Bestandsflughafen	Erstes Maßnahmenpaket: Aktiver Schallschutz
Vorbehalt weiterer Regelungen für Verspätungen bei mehr als 7,5 verspäteten Landungen/Nacht zwischen 23 und 0.00 Uhr im Jahresdurchschnitt					
Verbot der Schubumkehr bei Landungen (außer aus Gründen der Sicherheit)					
Pflicht zur Nutzung von Flugzeugschleppern (außer vor dem Start bzw. nach der Landung)					
Zeitliche und örtliche Beschränkung von Triebwerksprobeläufen					
Beschränkung der Dauerschallpegel aus Triebwerksprobeläufen					