



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

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Wohnen,
Abteilung V
Herrn Bernhard Maßberg
65185 Wiesbaden

Telefax

E-Mail

t.schaefer@fraport.de

Ihr Zeichen

Unser Zeichen
FTU-LL

Telefon

+49 69 690-71890

Datum

15.05.2019

**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 unter Berücksichtigung Ihrer konkretisierenden Schreiben
vom 28.11.2012 und 21.08.2018**

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,

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

wir haben zu den verkehrsreichsten sechs Monaten Mai bis Oktober 2018 ein Datenerfassungssystem (DES) erstellt und die in den oben bezeichneten Unterlagen genannten Isolinien ermittelt (Basis: AzB-08, reale Betriebsrichtungsverteilung des Zeitraums Mai bis Oktober 2018).

USt-IdNr.: DE 114150623

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

Wie bereits in vorangegangenen DESEN praktiziert haben wir den 3,2°-Anflug auf die Landebahn Nordwest anteilig berücksichtigt.

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

Der unserem Schreiben beigefügte Datenträger enthält separate Kartendarstellungen zu den Kriterien Leq_{Tag} , Leq_{Nacht} und $NAT_{Nacht} = 6 \text{ mal } 68 \text{ dB(A) } LAS_{max}$. Entsprechend Ihrem Schreiben vom 21.08.2018 sind in der Karte zum Kriterium Leq_{Nacht} die Isolinien beginnend bei 48 dB(A) dargestellt statt wie bei den Berechnungen zu den vorangegangenen Jahren beginnend bei 50 dB(A).

In der Leq -Karte zum Tag ist zusätzlich das Kriterium $Leq_{Tag} = 60 \text{ dB(A)}$ gemäß Lärmschutzbereichsverordnung vom 13.10.2011 dargestellt, also die veröffentlichte Kontur der Tagschutzzone 1. In der Leq -Karte zur Nacht ist zusätzlich das Kriterium $Leq_{Nacht} = 50 \text{ dB(A)}$ gemäß Lärmschutzbereichsverordnung und in der NAT_{Nacht} -Karte das Kriterium $NAT_{Nacht} = 6 \text{ mal } 68 \text{ dB(A) } LAS_{max}$ gemäß Lärmschutzbereichsverordnung dargestellt.

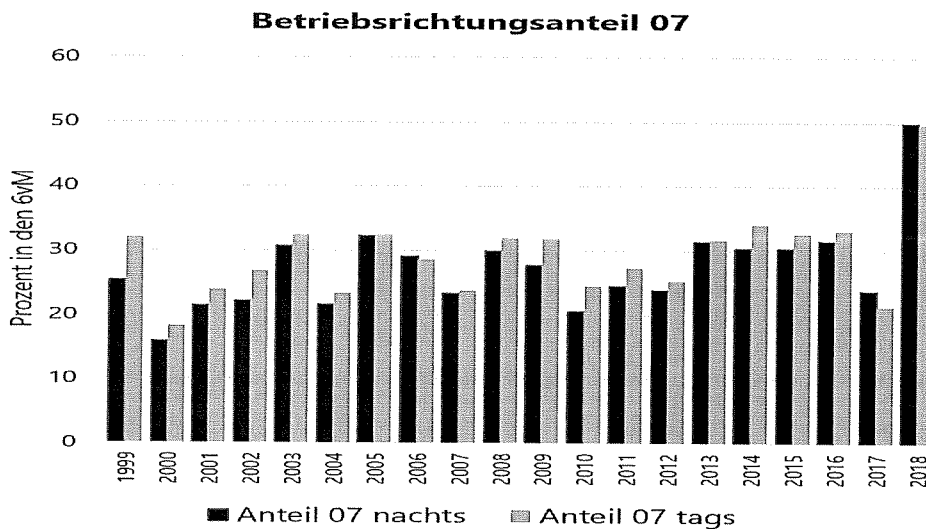
Beim Vergleich der Fluglärmkonturen zu den sechs verkehrsreichsten Monaten 2018 mit den entsprechenden Kartendarstellungen zu vorangegangenen Jahren wird erkennbar,

Commerzbank AG:
S.W.I.F.T./BIC DRESDEFF
BLZ 50080000, Kto. 330000600 EUR
IBAN DE34 5008 0000 0330 0006 00
BLZ 50080000, Kto. 330000602 USD
IBAN DE77 5008 0000 0330 0006 02

Deutsche Bank AG:
S.W.I.F.T./BIC DEUTDEFF
BLZ 50070010, Kto. 2008407 EUR
BLZ 50070010, Kto. 2008407 USD
IBAN DE44 5007 0010 0200 8407 00
Frankfurter Sparkasse:
S.W.I.F.T./BIC HELADEF1822
BLZ 50050201, Kto. 36814
IBAN DE05 5005 0201 0000 0368 14

Landesbank Hessen-Thüringen:
S.W.I.F.T./BIC HELADEF
BLZ 50050000, Kto. 14690002 EUR
IBAN DE09 5005 0000 0014 6900 02
BLZ 50050000, Kto. 964333603 USD
IBAN DE24 5005 0000 0964 3336 03

dass die Fluglärmbelastung in 2018 regional deutlich verändert war. Dies ist darauf zurückzuführen, dass der Untersuchungszeitraum 2018 durch Großwetterlagen geprägt war, die eine ungewöhnlich häufige Nutzung der BR07 zur Folge hatten. Üblicherweise beträgt der BR07-Anteil 20 bis 30%. Während der sechs verkehrsreichsten Monate 2018 lag er jedoch bei rund 50%. Zur Veranschaulichung ist nachfolgend eine Zeitreihe dargestellt zu den BR07-Anteilen der jeweiligen sechs verkehrsreichsten Monate 1999 bis 2018.



Infolge des ungewöhnlich hohen BR07-Anteils sind die aktuellen Fluglärmkonturen daher gegenüber den Vorjahren im Bereich der An- und Abflugstrecken BR07 deutlich stärker, im Bereich der An- und Abflugstrecken BR25 geringer ausgeprägt. Da bei BR07 zu Destinationen im Osten primär von der Bahn 07C abgeflogen wird, geht ein hoher BR07-Anteil außerdem mit einem verringerten Abflugaufkommen auf der Strecke 18-AMTIX (kurz) einher. Auch dies lässt sich beim Vergleich der aktuellen Fluglärmkonturen mit denen aus den Vorjahren nachvollziehen.

Nun noch einige Erläuterungen zu den einzelnen Kartendarstellungen. Aus der Leq-Karte zum Tag geht hervor, dass die zu 2018 ermittelte Kontur $Leq_{Tag} = 60 \text{ dB(A)}$ (äußere Begrenzung des hellgelben Pegelbandes) trotz der ungewöhnlichen BR-Verteilung wieder überwiegend deutlich innerhalb der Kontur der Tagschutzzone 1 (gelbe Linie) verläuft. Im Bereich der Nordwestabflugstrecken reicht die Kontur $Leq_{Tag} = 60 \text{ dB(A)}$ gerade an die Kontur der Tagschutzzone 1 heran, ohne diese zu überschreiten. Wie in den Vorjahren ergibt sich südwestlich der Landebahn Nordwest eine leichte Überschreitung im Bereich von Verkehrsflächen.

Auch die Kontur $Leq_{Nacht} = 50 \text{ dB(A)}$ (äußere Begrenzung des hellblauen Pegelbandes) verläuft wieder überwiegend innerhalb der Vergleichskontur (dunkelblaue Linie =

Datum
15.05.2019

Seite
3

$Leq_{,Nacht} = 50$ dB(A) gemäß Lärmschutzbereichsverordnung), im Bereich der Anflugstrecken BR07 sind jedoch Überschreitungen zu erkennen, ebenso wie an der Abflugstrecke 07-Ost. Diese Überschreitungen sind primär durch den ungewöhnlich hohen Anteil der BR07 verursacht. Im Anflugbereich 07C und 07R ist außerdem deutlich zu erkennen, dass die aktuelle $Leq_{,Nacht} = 50$ dB(A)-Kontur gegenüber der Vergleichskontur nach Norden verschoben ist. Dies ist Folge nächtlicher Sperrungen der Südbahn wegen Bauarbeiten an benachbarten Rollwegen. In den Sperrzeiten der Südbahn musste die Bahn 07C für Landungen genutzt werden. Diese Sperrzeiten betrafen insbesondere die Stunde von 05:00 bis 06:00 Uhr, in der vornehmlich große, lautere Flugzeuge landen.

Dieser Verschiebungseffekt ist auch im Bereich der Anflüge 25L und 25C zu erkennen. Hier hat er sich jedoch schon in den Vorjahren als Folge der Anwendung des Lärmpausenkonzeptes ergeben, welches bei BR25 in der letzten Nachtstunde (05 bis 06 Uhr) die Nutzung der Bahnen 25C und 25R für Landungen vorsieht. Im Bereich der BR25-Nordwestabflugstrecken zeigen die aktuellen Fluglärmkonturen eine Aufweitung. Diese ist darauf zurückzuführen, dass im Untersuchungszeitraum bei Betriebsrichtung 25 deutlich mehr Abflüge vom Parallelbahnsystem über die direkten Nordwestabflugstrecken geführt wurden, als nach dem der Schutzzonenausweisung zugrundeliegenden Verkehrsszenario erwartet.

Die aktuelle Kontur $NAT_{,Nacht} = 6$ mal 68 dB(A) LAS_{max} zeigt grundsätzlich die gleichen Effekte wie zum Kriterium $Leq_{,Nacht}$ beschrieben.

Neben den Kartendarstellungen enthält der unserem Schreiben beigefügte Datenträger auch wieder tabellarische Auswertungen zu den in den einzelnen Fluglärm-Isolinienbändern betroffenen Anwohnern. 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.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Fraport AG

i.V.

T. Schäfer



i.A.

M. Brendle



Anlage: Datenträger