

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

16.02.2017

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 2016 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 2016).

Wie schon in unserem Datenerfassungssystem zu den sechs verkehrsreichsten Monaten 2015 haben wir den 3,2°-Anflug auf die Landebahn Nordwest anteilig berücksichtigt.

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 2016 ermittelte Kontur Leq,Tag = 60 dB(A) überwiegend deutlich innerhalb der Kontur der Tagschutzzone 1 verläuft. Lediglich südwestlich der Landebahn Nordwest ergibt sich wieder eine leichte Überschreitung im Bereich von Verkehrsflächen.

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

Datum

16.02.2017

Seite

2

Aus der Leq-Karte zur Nachtzeit ergibt sich ebenfalls, dass die zu 2016 ermittelte Kontur $Leq,Nacht = 50 \text{ dB(A)}$ überwiegend deutlich innerhalb der Vergleichskontur verläuft. Lediglich in einem Bereich zwischen Hattersheim-Eddersheim und Flörsheim-Wicker wird die Vergleichskontur leicht überschritten. Auch die zu 2016 ermittelte Kontur $NAT,Nacht = 6 \text{ mal } 68 \text{ dB(A) LASmax}$ überschreitet hier die Vergleichskontur gemäß Lärmschutzverordnung. Die Überschreitung ist räumlich stärker ausgeprägt als beim Kriterium $Leq,Nacht$.

Die sowohl tags als auch nachts in diesem Bereich festzustellende Annäherung an die Vergleichskonturen ist darauf zurückzuführen, dass bei Betriebsrichtung 25 gegenwärtig noch deutlich mehr Abflüge vom Parallelbahnsystem über die direkten Nordwestabflugstrecken geführt werden als nach dem der Schutzzonenausweisung zugrundeliegenden Verkehrsszenario erwartet. Dieses Verkehrsszenario geht bei einem Jahresaufkommen von 701.000 Bewegungen davon aus, dass dann nur noch rund zwei Prozent aller Abflüge bei Betriebsrichtung 25 die direkten Nordwestabflugstrecken nutzen werden. Aktuell sind es rund zehn Prozent, vor Inbetriebnahme der neuen Landebahn waren es rund 30 Prozent.

Eine weitere Überschreitung der NAT-Vergleichskontur ergibt sich im Bereich der Anflüge über Offenbach. Dies ist auf die Anwendung des Lärmpausenkonzeptes zurückzuführen, das bei Betriebsrichtung 25 in der letzten Nachtstunde die Nichtnutzung der südlichen Parallelbahn vorsieht. Da für Landungen in dieser Zeit also neben der Nordwestbahn die Centerbahn genutzt wird ergibt sich bei der Berechnung zur Nachtzeit im Bereich Offenbach eine Verschiebung der aktuellen Kontur nach Norden.

Im Rahmen der Auseinandersetzung mit den Datengrundlagen zu diesem Aspekt haben wir festgestellt, dass uns bei der Erstellung des Datenerfassungssystems 2015 hinsichtlich der Verteilung der stattgefundenen Centerbahnlandungen auf die direkten 25C-Anflugstrecken und die Swing Over-Anflugstrecken von 25L auf 25C ein Fehler unterlaufen ist. Dieser bestand darin, dass die nach AzB-Flugzeuggruppen differenzierten, relativen Verteilungen der 25C-Landungen auf direkte und Swing Over-Anflüge des Tagzeitraums auch auf die 25C-Landungen der Nachtzeit und auch auf die 07C-Landungen (Tag und Nacht) angewandt wurden. Der Effekt der planmäßigen Nutzung der Centerbahn für Anflüge im Rahmen des schon während der sechs verkehrsreichsten Monate 2015 angewendeten Lärmpausenkonzeptes wurde daher zwar in den Fluglärmkonturen zur Nachtzeit sichtbar, er wurde aber unterschätzt.

Wir haben das DES 2015 nun überarbeitet und alle Fluglärmrechnungen sowie Betroffenheitsauswertungen erneut durchgeführt. Mit diesem Schreiben erhalten Sie daher nicht nur Kartendarstellungen zur Fluglärmbelastung 2016, sondern auch korrigierte Karten zum Jahr 2015.

Datum

16.02.2017

Seite

3

Entsprechend sind unserem Schreiben neben tabellarischen Auswertungen zu den im Berichtsjahr 2016 in den einzelnen Fluglärm-Isolinienbändern betroffenen Anwohnern auch korrigierte Tabellen zum vorangegangenen Berichtsjahr 2015 beigefügt. Alle Betroffenheitsauswertungen erfolgten wieder 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.

Die ebenfalls beigefügten Datenträger enthalten die Plandarstellungen und Tabellen zu 2016 und zur Korrektur 2015 in elektronischer Form.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Fraport AG

i.V.

M. Conrady

i.A.

M. Brendle