

# BÜNDNIS FÜR LÄRMPAUSEN

Belastungen für die Anwohner  
weiter reduzieren

Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens  
Frankfurt Main sichern



# **Bündnis für Lärmpausen**

## **Belastungen für die Anwohner weiter reduzieren – Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens Frankfurt Main sichern**

### **I. Präambel**

Mit der „Allianz für Lärmschutz 2012“ vom 29.02.2012 hatten das Land Hessen und Vertreter der Luftverkehrsbranche eine Vielzahl innovativer Maßnahmen zum Schutz der Flughafen-Anwohner vor Fluglärm gemeinschaftlich definiert. Damit wurde der bewährte Dialog zwischen den Akteuren der Luftverkehrswirtschaft, der Flugsicherung, der Landesregierung und der Region fortgesetzt und das stetige, gemeinsame Bemühen um mehr Schutz vor Fluglärm nochmals deutlich forciert.

Zahlreiche im Rahmen der „Allianz für Lärmschutz 2012“ beschriebene Maßnahmen sind mittlerweile erfolgreich umgesetzt, so zum Beispiel:

- eine Reihe von Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, unter anderem
  - Anhebung der Gegenanflüge
  - Anhebung der Überflüge im Osten (Offenbach) und Westen (Mainz)
  - Anhebung des Anflugwinkels beim Instrumentenlandesystem für die Landebahn Nordwest von 3,0° auf 3,2°
  - konstanter Sinkflug (CDO)
  - Dedicated Runway Operations (DROps) „Early morning“
  - vorgezogene Ausflottung der Flugzeuge vom Typ Boeing B737 durch Lufthansa
  - Modifikation der Flugzeuge vom Typ Airbus A320 durch Lufthansa
  - stärkere Spreizung der Lärmengelte
  
- Performance Monitoring
  
- Einrichtung eines Regionalfonds zur Förderung u. a. von passiven Schallschutzmaßnahmen und
  
- freiwillige Erweiterung des Immobilienprogramms CASA durch Fraport.

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 ergänzen die Unterzeichner die Maßnahmen der Allianz für Lärmschutz 2012 nunmehr durch ein Bündnis für Lärmpausen.

## **II. Definition Lärmpausen**

Lärmpausen sollen zukünftig 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, haben 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 rund einjährigen Probetrieb des Modells 4 für die Betriebsrichtung West (BR 25) (im Folgenden Lärmpausenmodell genannt) geeinigt.

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.

Die Unterzeichner streben an, das Lärmpausenmodell, wenn es sich als betrieblich geeignet erwiesen hat und eine nachhaltige Anwendbarkeit mit hoher Wahrscheinlichkeit möglich erscheinen lässt, in den regelmäßigen Betrieb zu überführen

## **III. Anwendung des Lärmpausenmodells**

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

Die Unterzeichner sind sich einig, dass zunächst ein Probetrieb erfolgen wird, der in der Sommerflugplanperiode 2015 startet und insgesamt zwei Flugplanperioden umfasst.

Angesichts der Einführung des modifizierten Lärmpausenmodells gemäß Beratung der Fluglärmkommission werden DROps early morning zunächst ausgesetzt. Nach den erforderlichen Sicherheitsüberprüfungen ist es das Ziel aller Beteiligten, auch die DROps early morning, gegebenenfalls weiterentwickelt, möglichst schnell wieder einzuführen.

Im Rahmen des Probetriebes 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 tägliche Anwendung des Lärmpausenmodells sind gesondert in der Unterlage „Lärmpausen@FRA, Grundlagen für betriebliche Regelungen“ vom 04.02.2015 geregelt.

Die Unterzeichner sind bestrebt, die Öffentlichkeit möglichst frühzeitig über die Anwendung 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 den Probetrieb zur Anwendung des Lärmpausenmodells eng begleiten. Dazu wird die bisherige „AG Lärmpausen“ fortgeführt.

In diesem Zusammenhang werden für Probe- und einen etwaigen regelmäßigen Betrieb insbesondere folgende Absprachen getroffen:

- Die AG Lärmpausen tritt mindestens halbjährlich rechtzeitig vor Beginn einer Flugplanperiode zusammen, um die Anwendung des Lärmpausenmodells zu evaluieren und über die Fortsetzung der Anwendung von Lärmpausen für die folgende Flugplanperiode 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.

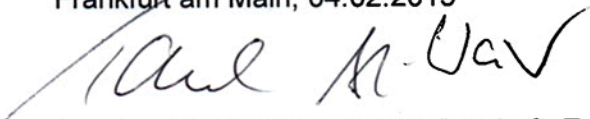
Die Unterzeichner gehen davon aus, dass die Anwendung des Lärmpausenmodells im vorgesehenen Probetrieb keine Neufestsetzung des mit Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main der Hessischen Landesregierung vom 30.09.2011 festgesetzten Lärmschutzbereichs und/oder der diesem zugrundeliegenden Schutzzonen nach sich ziehen wird. Vor einer einvernehmlichen Entscheidung über die Übernahme des Lärmpausenmodells in den regelmäßigen Betrieb werden die Unterzeichner prüfen, ob es Auswirkungen der Lärmpausen auf den Lärmschutzbereich gibt.

Die Unterzeichner gehen davon aus, dass der Fluglärmkommission vor einer möglichen Überführung des Lärmpausenkonzepts in einen Regelbetrieb erneut die Maßnahme zur Beratung gegeben wird. Das FFR soll in die Durchführung eines Lärmpausenmonitorings sowie die Bewertung der Erfahrungen aus dem Probetrieb eingebunden werden.

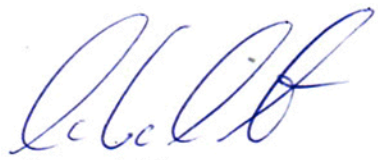
#### V. Kommunikation und Konsultation

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

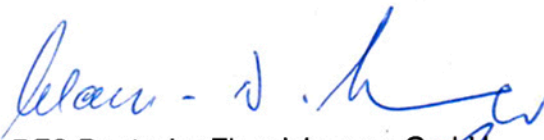
Frankfurt am Main, 04.02.2015



Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie,  
Verkehr und Landesentwicklung



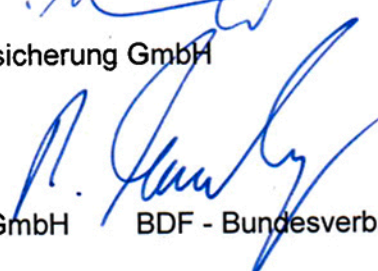
Fraport AG



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.