



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

**Flugbetriebs- und  
Terminalmanagement,  
Unternehmenssicherheit**

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

Telefax -- E-Mail t.schaefer@fraport.de

65185 Wiesbaden

Ihr Zeichen

Unser Zeichen  
FTU-LL

Telefon  
+49 69 690 71890

Datum  
24.06.2020

**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 2019 ein  
Datenerfassungssystem (DES) erstellt und die in den oben bezeichneten Unterlagen  
genannten Isolinien ermittelt (Basis: AzB-08, reale Betriebsrichtungsverteilung des  
Zeitraums Mai bis Oktober 2019).

UST-IdNr.: DE 114150623

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

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.

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

In der  $Leq$ -Karte zum Tag ist zusätzlich das Kriterium  $Leq_{Tag} = 60 \text{ dB(A)}$  gemäß  
Lärmschutzbereichsverordnung vom 30.09.2011 (in Kraft seit 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.

Die Betriebsrichtungsverteilung lag in den Monaten Mai bis Oktober 2019 mit einem  
BR25-Anteil von 69% tags und 68% nachts dicht beim langjährigen Mittel von rund 70%.

Commerzbank AG:  
S.W.I.F.T./BIC DRESDEFF  
BLZ 500 800 00, Kto. 330000600 EUR  
IBAN DE34 5008 0000 0330 0006 00  
BLZ 500 800 00, Kto. 330000602 USD  
IBAN DE77 5008 0000 0330 0006 02

Deutsche Bank AG:  
S.W.I.F.T./BIC DEUTDEFF  
BLZ 500 700 10, Kto. 2008407 EUR  
BLZ 500 700 10, Kto. 2008407 USD  
IBAN DE44 5007 0010 0200 8407 00  
Frankfurter Sparkasse:  
S.W.I.F.T./BIC HELADEF1822  
BLZ 500 502 01, Kto. 36814  
IBAN DE05 5005 0201 0000 0368 14

Landesbank Hessen-Thüringen:  
S.W.I.F.T./BIC HELADEF  
BLZ 500 500 00, Kto. 14690002 EUR  
IBAN DE09 5005 0000 0014 6900 02  
BLZ 500 500 00, Kto. 964333603 USD  
IBAN DE24 5005 0000 0964 3336 03

Nachfolgend erläutern wir die drei Karten.

Aus der Leq-Karte zum Tag geht hervor, dass die zu 2019 ermittelte Kontur  $Leq_{Tag} = 60$  dB(A) (äußere Begrenzung des hellgelben Pegelbandes) überwiegend deutlich innerhalb der Kontur der Tagschutzzone 1 (gelbe Linie) verläuft. Auch im Bereich der Nordwestabflugstrecken bleibt die aktuelle Kontur  $Leq_{Tag} = 60$  dB(A) innerhalb der Tagschutzzone 1. Wie in den Vorjahren ergibt sich südwestlich der Landebahn Nordwest eine leichte Überschreitung im Bereich von Verkehrsflächen.

Neu ist, dass die aktuelle Kontur  $Leq_{Tag} = 60$  dB(A) die Tagschutzzone 1 im Waldgebiet südöstlich von Raunheim gerade erreicht. Dies ist dadurch bedingt, dass die im Juli 2017 zusätzlich eingeführten RNP-Südumfliegungsstrecken ab 2018 auch in unseren DESEN berücksichtigt werden. Die erste Linkskurve der RNP-Strecken verläuft gegenüber den konventionellen Südumfliegungsstrecken etwas weiter westlich. Da in den Monaten Mai bis Oktober 2019 bereits rund zwei Drittel der Südumfliegungs-Abflüge entlang der RNP-Strecken erfolgten ergibt sich zwischen Anflug 07R und den Südumfliegungsstrecken nun lokal eine Aufweitung der Fluglärmkonturen. 2018 war der Einfluss der RNP-Strecken auf die Konturverläufe wegen des geringen BR25-Anteils noch nicht so auffällig.

Aus der Leq-Karte zur Nachtzeit ergibt sich, dass auch die zu 2019 ermittelte Kontur  $Leq_{Nacht} = 50$  dB(A) (äußere Begrenzung des hellblauen Pegelbandes) überwiegend deutlich innerhalb der Vergleichskontur (dunkelblaue Linie =  $Leq_{Nacht} = 50$  dB(A) gemäß Lärmschutzbereichsverordnung) verläuft. Eine Überschreitung ergibt sich zwischen Flörsheim-Wicker und Hattersheim-Eddersheim, wobei in Eddersheim einige Wohnhäuser betroffen sind. Eine weitere, kleine Überschreitung ist südwestlich der Landebahn Nordwest im Bereich von Verkehrsflächen zu erkennen.

Die aktuelle Kontur  $NAT_{Nacht} = 6 \text{ mal } 68$  dB(A)  $LAS_{max}$  zeigt grundsätzlich die gleichen Effekte wie sie für das Kriterium  $Leq_{Nacht}$  beschrieben wurden. Zusätzlich ergibt sich, wie schon in vorangegangenen Jahren, eine Überschreitung der Referenzkontur in Offenbach als Folge einer Verschiebung der aktuellen Kontur nach Norden im Bereich der Anflüge 25L/25C. Diese Konturverschiebung ergibt sich aus der Anwendung des Lärmpausenkonzeptes für die BR25, welches für die letzte Nachtstunde Anflüge auf die Nordwest- und die Centerbahn vorsieht, während die Südbahn dann nicht für Landungen, sondern für Abflüge genutzt werden soll.

Die Überschreitung der  $NAT_{Nacht}$ -Referenzkontur in Offenbach war 2019 weniger ausgeprägt als in den Jahren zuvor, da infolge baustellenbedingter nächtlicher Sperrungen der Centerbahn das Lärmpausenkonzept in der letzten Nachtstunde nicht im gleichen Umfang angewandt werden konnte, wie in den Vorjahren.

Datum  
24.06.2020

Seite  
3

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.



Thomas Schäfer  
Leiter Umweltauswirkungen  
Lärm und Luftschadstoffe

i.A.



Mathias Brendle  
Teamleiter Auswirkungsermittlung  
und -bewertung

Anlage: Datenträger

