



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

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und
Landesentwicklung, Abteilung V
Herr Bernhard Maßberg
65021 Wiesbaden

Telefax
-59823

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
21.02.2013

**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,

das Jahr 2012 war das erste Jahr, in dem die Fluglärmbelastung um den Flughafen Frankfurt komplett durch die Nutzung des Vier-Bahnen-Systems geprägt war. Wir haben zu den verkehrsreichsten sechs Monaten Mai bis Oktober 2012 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 2012).

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

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) L_{ASmax} gemäß dieser Berechnung dargestellt.

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

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) dargestellt gemäß Lärmschutzverordnung und in der NAT,Nacht-Karte das Kriterium NAT,Nacht = 6 mal 68 dB(A) L_{ASmax} gemäß Lärmschutzverordnung.

Bei Betrachtung der Leq-Karte zum Tag fällt auf, dass die zu 2012 ermittelte Kontur Leq,Tag = 60 dB(A) im Bereich der direkten Nordwestabflugstrecken vom Parallelbahnsystem nicht innerhalb der Kontur der Tagschutzzone 1 bleibt. Dies ist dadurch bedingt, dass diese direkten Nordwestabflugstrecken nach Inbetriebnahme der neuen Landebahn gemäß erster Stufe des sogenannten Migrationsplans noch wesentlich stärker genutzt wurden als in dem der Schutzzonenausweisung zugrunde

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 HELADEF1
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

Datum
21.02.2013

Seite
2

liegenden Szenario Planungsfall 2020. Gemäß dieser ersten Stufe des Migrationsplans wurden i.d.R. noch keine Maschinen der Kategorie Heavy über die neuen Südumfliegungsstrecken geführt. Diese nutzten stattdessen die direkten Nordwestabflugstrecken. Dies kommt in der Ausprägung der Leq,Tag-Konturen 2012 zum Ausdruck.

Bei den Karten zur Nachtzeit werden die Vergleichskonturen gemäß Lärmschutzverordnung in einem Bereich nördlich von Neu-Isenburg-Gravenbruch von den jeweiligen aktuellen Konturen gerade erreicht. Dies ist auf den im Betrachtungszeitraum 2012 von einem Teil der nächtlichen Anflüge im Testbetrieb genutzten Segmented Approach zurückzuführen.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Fraport AG

i.A.

M. Conrady

i.A.

M. Brendle