



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

Flughafen Frankfurt Main

Kommission zur Abwehr des Fluglärms • Flughafen • 60549 Frankfurt am Main

**Vorsitzender**

Bürgermeister Thomas Jühe, Raunheim  
[th.juehe@raunheim.de](mailto:th.juehe@raunheim.de)

**Stellvertreter**

Bürgermeister Horst Gölzenleuchter, Büttelborn  
[buergemeister@buettelborn.de](mailto:buergemeister@buettelborn.de)

**Geschäftsführerin**

Anja Wollert  
Email: [flk-frankfurt@web.de](mailto:flk-frankfurt@web.de)  
Kommission zur Abwehr des Fluglärms  
Postfach 60 07 27  
60337 Frankfurt am Main  
Telefon (069) 97690-788

## Pressemitteilung

Datum: 31. August 2011

213. Sitzung Fluglärmkommission Frankfurt am 31.8.2011

### Fluglärmkommission fordert Anhebung der Flughöhen und sofortigen Schallschutz

Auf der heutigen 213. Sitzung der Frankfurter Fluglärmkommission hat die Deutsche Flugsicherung ausführlich zu den Veränderungen der Flugrouten seit dem 10. März 2011, dem Tag der Verschiebung der Gegenanflüge, Stellung genommen.

Sowohl der Main-Kinzig-Kreis als auch das Land Rheinland-Pfalz hatten zuvor im Rahmen von Gutachten prüfen lassen, wie sich die Fluglärmbelastung durch die Verschiebung der Gegenanflüge auswirkt. Beide hatten festgestellt, dass vor allem die Vergrößerung des Luftraums C durch Absenkung der unteren Grenze zu großen Mehrbelastungen führe, da die Anflüge hierdurch insgesamt tiefer verliefen, und zwar bereits in Bereichen, die sehr weit vom Flughafen entfernt liegen. Auf die Problematik niedriger Überflüge wiesen auch die Vertreter der Städte Frankfurt, Rüsselsheim und Wiesbaden und des Rheingau-Taunus-Kreises hin. Die DFS bestätigte, dass im Bereich der Gegenanflüge seit dem 10.3.2011 eine Absenkung der Überflughöhen in bestimmten Bereichen zu verzeichnen sei. Dies sei durch die erforderliche Ausdehnung des Anflugbereichs flugbetrieblich unvermeidbar.

Die Mitglieder der Fluglärmkommission forderten die DFS nach entsprechenden Anträgen seitens des Mainz-Kinzig-Kreises, der Stadt Wiesbaden, sowie der Anregungen Rüsselsheim, Frankfurt und dem Rheingau-Taunus-Kreis sowie Rheinland-Pfalz auf, sämtliche Möglichkeiten der Optimierung des Anflugsystems zu prüfen und damit eine Anhebung der Überflughöhen zu erreichen.

Die Ergebnisse des Gutachtens zur Veränderung der Abflughöhen nach dem 10.3.2011 im Bereich Wiesbaden wurden seitens der DFS nicht bestätigt. Nach Auskunft der Vertreter der Flugsicherung haben sich im Bereich der Abflugstrecken generell keine Veränderungen im Hinblick auf die Überflughöhen ergeben.

Die Mitglieder der Fluglärmkommission vereinbarten sich dahin gehend, dass die Frage der Überflughöhen auf den Abflugstrecken gesondert zu prüfen sei. Nach Festlegung einer geeigneten Methodik sollen auf ausgewählten Referenzstrecken zu unterschiedlichen Zeiten die tatsächlichen Überflughöhen ermittelt werden.



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

Flughafen Frankfurt Main

Zum Entwurf der Lärmschutzbereichs-Verordnung der Landesregierung verabschiedeten die Mitglieder der Fluglärmkommission die beigefügte Stellungnahme. Im Mittelpunkt der Forderungen steht das zeitliche Vorziehen der Anspruchsentstehung auf passiven Schallschutz, da nach der bisherigen Regelung etwa 90 Prozent der Ansprüche erst ca. sechs Jahre nach Festsetzung des Lärmschutzbereichs entstehen. Dies ist insbesondere im Hinblick auf die extremen Neubetroffenheitssituationen in den Bereichen Flörsheim-Nord und Frankfurt-Lerchesberg nicht hinnehmbar. Darüber hinaus sollte der Segmented Approach in den Lärmschutzbereich einbezogen werden und ein freiwilliger Härtefallfonds gebildet werden. Weitere Informationen hierzu entnehmen Sie bitte der Stellungnahme.

Thomas Jühe

Vorsitzender der Kommission zur Abwehr des Fluglärms, Frankfurt

## Anlagen

Stellungnahme Fluglärmkommission zum Entwurf der Lärmschutzbereichs-Verordnung

Positionen zur Bestimmung Passiver Schallschutzmaßnahmen vom 25.5.2011

Stellungnahme Fluglärmkommission zum Antrag der Fraport AG auf Entgelterhöhung zum 1.1.2012

Stellungnahme der Fluglärmkommission zum Antrag der Fraport AG auf Entgelterhöhung zum 1.1.2010



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

Flughafen Frankfurt Main

Kommission zur Abwehr des Fluglärms • Flughafen • 60549 Frankfurt am Main

Hessisches Ministerium  
für Wirtschaft, Verkehr und  
Landesentwicklung  
Postfach 3129  
65021 Wiesbaden

**Vorsitzender**

Bürgermeister Thomas Jühe, Raunheim  
[th.juehe@raunheim.de](mailto:th.juehe@raunheim.de)

**Stellvertreter**

Bürgermeister Horst Gölzenleuchter, Büttelborn  
[buergemeister@buettelborn.de](mailto:buergemeister@buettelborn.de)

**Geschäftsführerin**

Anja Wollert, LL.M.  
[flk-frankfurt@web.de](mailto:flk-frankfurt@web.de)  
Kommission zur Abwehr des Fluglärms  
Postfach 60 07 27  
60337 Frankfurt am Main  
**Telefon** (069) 97690-788

**Datum: 31. August 2011**

## **Anhörung zum Entwurf der Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main Stellungnahme der Fluglärmkommission Frankfurt**

Sehr geehrte Damen und Herren,

für Ihr Schreiben vom 17. Juni 2011 und die eingeräumte Möglichkeit, eine Stellungnahme zum Entwurf der Lärmschutzbereichs-Verordnung bis zum 31. August 2011 abzugeben, danke ich Ihnen.

Grundlage der nachfolgenden Stellungnahme sind die per CD mit Schreiben vom 17. Juni 2011 übersendeten Unterlagen. Nicht berücksichtigt werden konnten vom Land Hessen Anfang August 2011 in Auftrag gegebene Nachberechnungen, auf welche das HMWVL auf der Sitzung der AG Standort und Perspektiven (SuP) am 19. August 2011 hinwies, da der Fluglärmkommission hierzu keinerlei prüffähige Unterlagen zur Verfügung standen.

Die Fluglärmkommission hätte es sehr begrüßt, wenn die Annahmen für die Berechnung des Lärmschutzbereichs vorab vom Land Hessen mit dem Land Rheinland-Pfalz abgestimmt worden wären, da unterschiedlich ausgewiesene Lärmschutzbereiche zu Verunsicherungen in der Bevölkerung führen können.

Losgelöst von der nachfolgenden Stellungnahme nehmen wir ausdrücklich Bezug auf die am 25.5.2011 beschlossenen Forderungen der Fluglärmkommission zur Bestimmung Passiver Schallschutzmaßnahmen (vgl. Anlage).

### **Stellungnahme**

Es wird von den Mitgliedern der Fluglärmkommission anerkannt, dass das Land Hessen einer Forderung der Fluglärmkommission nachgekommen ist und für die Bemessung der Nachtschutzzone die strengeren Grenzwerte herangezogen hat.

Bedauerlicherweise sind jedoch durchaus wichtigere Forderungen der Fluglärmkommission im Verordnungsentwurf unberücksichtigt geblieben.



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

## Flughafen Frankfurt Main

So bleibt es für die Berechnung der Lärmschutzzonen und auch der konkreten Schallschutzanfordernisse bei der Bildung eines Durchschnittswerts der Lärmwerte. Die gemittelten Werte sorgen vor allem bei Betriebsrichtung 07 (Ostbetrieb), die an mehr als 25 Prozent der Tage im Jahr geflogen wird, dafür, dass der Lärm massiv unterschätzt wird, indem er auf rund ein Drittel der tatsächlichen Lautstärke reduziert wird. Die Einzelschallpegel kommen jedoch nie als Durchschnittswerte bei den Betroffenen an, sondern immer in voller Lautstärke. Hier besteht mithin ein eklatantes Schutzdefizit z. B. für die Bürger in Flörsheim, die zukünftig in nur 270 m Höhe von Flugzeugen auf die neue Landebahn überflogen werden.

Ebenso untragbar, weil an der Belastungswirklichkeit am Flughafenstandort vorbeigehend, ist die sechsjährige Frist, nach welcher etwa 90 Prozent der Ansprüche auf passiven Schallschutz erst sechs Jahre nach Festsetzung des Lärmschutzbereichs entstehen.

Der Lärmschutzbereich ist auch vier Jahre nach ergangenen Planfeststellungsbeschluss nicht festgesetzt. Gleichwohl wird der drastische Lärmanstieg mit Inbetriebnahme der neuen Landebahn ab Oktober 2011 unmittelbar auf die Bürger einwirken – ohne Schallschutzvorkehrungen für die Bürger. Selbst das Land Hessen erkennt diese auffallende Schiefelage. Leider wird die Fraport AG jedoch im Verordnungsentwurf lediglich aufgefordert, freiwillig früher mit der Umsetzung der Maßnahmen zu beginnen.

### **I. Zwingend notwendige freiwillige Leistungen**

#### **1. Zeitliches Vorziehen der Maßnahmen**

Die Fluglärmkommission fordert, dass die Ansprüche auf passiven Schallschutz unmittelbar mit Erlass der Lärmschutzbereichs-Verordnung und damit spätestens mit Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest entstehen.

Mindestens für hochbelastete bzw. neu von Fluglärm betroffene Gebiete, welche vom bisherigen Schallschutzprogramm der Jahre 2001 bis 2006 nicht profitieren konnten, ist es zur Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigungen ihrer Bürger zwingend erforderlich, passiven Schallschutz unverzüglich nach Erlass der Rechtsverordnung zu erlangen.

#### **2. Härtefallfonds**

Die Fluglärmkommission fordert die Errichtung eines zu errichtenden Fonds für folgende Härtefälle:

- a) Ausgleich für oben beschriebene Härtefälle aufgrund der Bildung eines **Mittelungswerts nach der Betriebsrichtungsverteilung**
- b) Ausgleich für bestehende besonders schutzbedürftige Einrichtungen oder besonders betroffene Wohnungen in der **Tagschutzzone 2**

Die Tagschutzzone 2 verlangt beim Neubau von Wohnungen, dass aus gesundheitlichen Gründen - selbst finanziert - passiver Schallschutz vorzusehen ist, andernfalls wird keine Baugenehmigung erteilt. Für schutzbedürftige Einrichtungen (z. B. Schulen, Krankenhäuser, Altenpflegeheime) besteht in der Tagschutzzone 2 sogar ein grundsätzliches Bauverbot, das nur durch die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen durchbrochen werden kann. Ursache für diese Beschränkungen ist, dass in der Tagschutzzone 2 ein hohes Schutzbedürfnis für die Bevölkerung gesetzlich erkannt wird.



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

## Flughafen Frankfurt Main

Gleichwohl entstehen per Gesetz in der Tagschutzzone 2 keine Ansprüche auf Erstattung passiven Schallschutzes. Bei bestehenden Gebäuden legt sich damit der Lärm über den Bestand, ohne dass für entsprechenden Schall- und damit Gesundheitsschutz gesorgt ist.

Im Rahmen eines Härtefallfonds sollten deshalb Aufwendungen für passiven Schallschutz für besonders schutzbedürftige Einrichtungen und besonders betroffene Wohnungen (z. B. Dachgeschosswohnungen) in der Tagschutzzone 2 bereit gestellt werden.

- c) Einmal erkannte Schutzbedarfe (z. B. im Rahmen [des sog. freiwilligen Schallschutzprogrammes](#) der Jahre 2001 bis 2006) sollten nicht unterschritten werden. Entsprechende Bereiche sollten als Härtefälle aus dem Fonds passiven Schallschutz erhalten.
- d) Um Härtefälle so weit wie möglich ausschließen zu können, sollte in einem [Umkreis von 200 Metern](#) um die Gebietsgrenze der Schutzzonen ebenfalls passiver Schallschutz gewährt werden.

## **II. Wichtigste Kritikpunkte am Entwurf der Lärmschutzbereichs-Verordnung**

Nachfolgend sollen vor allem die Hauptkritikpunkte am Entwurf der Lärmschutzbereichs-Verordnung dargestellt werden. Wegen weitergehender Details wird auf die Stellungnahmen der Kommunen und der BVF zur Verordnung, die dem HMWVL vorliegen, verwiesen.

### **1. Südumfliegung**

Die Südumfliegung wurde nicht in ihrer aktuell genehmigten und von der Fluglärmkommission bereits auf der 211. Sitzung am 9. März 2011 empfohlenen Variante 7/13 im Datenerfassungssystem (DES) berücksichtigt, sondern nur in der Form des Planfeststellungsbeschlusses (Variante 1, bzw. in leichter Abänderung Variante 5).

Auf der AG SuP-Sitzung am 19.8.2011 wurde seitens des HMWVL erklärt, dass die Neuberechnung des Lärmschutzbereichs die genehmigten Varianten 7/13 enthält. Unstimmigkeiten gab es in Bezug auf die Belegung dieser Südumfliegung. Das UBA hatte festgestellt, dass nach dem aktuellen DES im Jahr 2020 nicht 2% Nordabflüge verbleiben, sondern überschlägig 6%. Entsprechende Auswertungen wurden auch von Mitgliedern der Fluglärmkommission für die spiegelbildlichen Südumfliegungsrouten BIBTI und TABUM vorgelegt, welche entsprechend zu gering mit Flugbewegungen belegt sind. Nach dem in der Fluglärmkommission von Fraport und DFS vorgestellten Stufenplan (Migrationsplan) für die Einführung der Südumfliegung wurde für das Jahr 2016, welches die endgültige Stufe dieses Plans darstellte und damit auch für das Prognosejahr 2020 gilt, der Anteil an Nordabflügen mit 2% angenommen.

[Die Fluglärmkommission fordert, die Südumfliegung in der Form der Varianten 7/13 in das DES aufzunehmen und entsprechend des in der Fluglärmkommission von der DFS und der Fraport dargestellten Stufenplans \(Migrationsplans\) zu belegen.](#)



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

Flughafen Frankfurt Main

## 2. Segmented Approach

Der Segmented Approach wurde lediglich als Flugverfahren im DES beschrieben. Gleichzeitig wurde dieses Flugverfahren nicht mit konkreten Flugbewegungen belegt. Es erfolgte damit faktisch keine Berücksichtigung des Segmented Approaches in der Lärmschutzbereichs-Verordnung.

Der Segmented Approach gehört zum ersten Maßnahmenpaket Aktiver Schallschutz des Forums Flughafen und Region, welches als Nachfolgeorganisation des Regionalen Dialogforums und des Mediationsverfahrens das Ziel verfolgt, die Fluglärmbelastung in der Region nachhaltig zu reduzieren. Die Luftverkehrswirtschaft und das Land Hessen hatten sich in ihrer gemeinsamen Erklärung vom 12.12.2007 zusätzlich noch einmal ausdrücklich darauf verständigt, den Prozess der Erarbeitung und Etablierung aktiver Schallschutzmaßnahmen voranzutreiben. Das Land Hessen bekräftigte dabei, seine Rolle gerade auch im Hinblick auf den Lärmschutz als zentrale Verantwortung anzunehmen und seine Spielräume zu nutzen.

Mit der Nichtberücksichtigung des Segmented Approaches in der Lärmschutzbereichs-Verordnung werden diese Ziele jedoch konterkariert, da die von den neuen Flugverfahren zusätzlich betroffenen Bürger nicht gleichzeitig durch passiven Schallschutz geschützt werden.

Als formaler Grund für die Nichtberücksichtigung des Segmented Approaches wird angegeben, dass es sich lediglich um einen Probetrieb handelt und nicht absehbar sei, ob das Flugverfahren auch im Jahr 2020 noch angewendet werde. Dieser sog. Probetrieb des Segmented Approaches wurde jedoch nach vollumfänglicher Abwägung und Beurteilung der voraussichtlichen Lärmwirkungen seitens des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung genehmigt. Es handelt sich um eine rechtlich vollwertige Prüfung eines regulären Flugverfahrens, ein gesondertes Verfahren für einen Probetrieb mit einer geringerwertigen Abwägungsgrundlage o. ä. ist gesetzlich nicht vorgesehen. Es ist mithin mit größerer Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass der Segmented Approach dauerhaft angewendet werden kann. Entsprechend ist auch unter Ziffer 2.1.1.1 Abs. 3 der AzD festgelegt, dass für den Fall, dass fundierte Kenntnisse über das zukünftige Flugstreckensystem nicht vorliegen, ersatzweise die aktuellen Flugstrecken zu verwenden sind. Zudem ist das HMWVL auf der AG SuP-Sitzung am 20.5.2010 selbst davon ausgegangen, dass das Maßnahmenpaket, und mit ihm der Segmented Approach, in den Lärmschutzbereich einbezogen würde, wenn es noch vor Festsetzung des Lärmschutzbereichs umgesetzt würde. Dies ist mit Genehmigung des Probetriebs geschehen.

Es ist dabei davon auszugehen, dass die Einbeziehung des Segmented Approaches Auswirkungen auf die Nachtschutzzone in den Bereichen Rüsselsheim, Neu-Isenburg und ggf. Heusenstamm, Obertshausen und Rodgau haben wird. Laut dem Vertreter der Stadt Heusenstamm sind die Messungen der Debakom gegeben.

**Die Fluglärmkommission fordert deshalb eine Berücksichtigung des Segmented Approaches im DES mit einer entsprechenden Belegung der Flugbewegungen zwischen 23:00 und 5:00 Uhr. Entsprechendes gilt für DROps.**

Für den Fall, dass sich das Land Hessen dieser Argumentation nicht anschließt, ist Folgendes zu beachten: Für die erstmalige Festsetzung der Nachtschutzzone gibt es neben dem Dauerschallkriterium von 50 dB(A) zusätzlich das Kriterium des Überschreitens von 6 x 68 dB(A) Einzelschall. Das Einzelschallkriterium ist das für die Nachtschutzzone bestimmende



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

## Flughafen Frankfurt Main

Kriterium und auch für die Einbeziehung des Segmented Approachs maßgeblich, da sich die Nachtschutzzone auf den Zeitraum zwischen 22:00 bis 6:00 Uhr bezieht und die Änderung des Dauerschallpegels um 2 dB(A) bei 150 Flugbewegungen in diesem Zeitraum nur schwer erreicht wird.

Sollte der Probebetrieb des Segmented Approachs in den Regelbetrieb übergehen oder das Verfahren in die Nachtrandstunden ausgedehnt werden, kommt es nach § 4 Abs. 5 Fluglärmschutzgesetz insbesondere dann zu einer Ausdehnung der Nachtschutzzone, wenn die Lärmbelastung um 2 dB(A) ansteigt. Das für die Nachtschutzzone viel wichtigere Kriterium von 6 x 68 dB(A) Einzelschall, wird im Gesetz nicht gesondert aufgeführt. Als rechtliche Interpretation ist es aber zwingend anzunehmen, dass der Gesetzgeber durch den Gebrauch des Wortes „insbesondere“ erkennbar keine abschließende Regelung mit dem Verweis auf eine Änderung des Dauerschallpegels von 2 dB(A) getroffen hat. Als rechtliche Interpretation ist es durchaus möglich und im Sinne einer Umsetzung des Mediationsergebnisses notwendig, das Einzelschallkriterium als wesentliche Änderung der Lärmbelastung anzuerkennen und bei Überschreitung die Nachtschutzzone anzupassen.

Die Fluglärmkommission hatte bereits auf der Sondersitzung am 13.8.2010 gefordert, Änderungen der Lärmbelastung aufgrund des Maßnahmenpakets durch eine großzügige Anpassung des Lärmschutzbereichs zu begegnen. Das HMWVL hatte auf der Sondersitzung der Fluglärmkommission am 13.8.2010 auch bestätigt, dass dieser Forderung entsprochen werden könne.

[Sollte das Land Hessen den Segmented Approach nicht von vornherein in die Lärmschutzbereichs-Verordnung aufnehmen, fordert die Fluglärmkommission das Land auf, nach Überführen des Segmented Approachs in den Regelbetrieb und Erreichen des Kriteriums für die Nachtschutzzone von 6 x 68 dB\(A\) Einzelschallpegeln, eine Anpassung der Nachtschutzzone vorzunehmen. Hierfür wird eine jährliche Überprüfung gefordert.](#)

Die Fluglärmkommission warnt davor, in diesem Fall die routinemäßig erst nach 10 Jahren vorgesehene Überprüfung und ggf. Anpassung der Nachtschutzzone vorzunehmen, da die Fluglärm-betroffenen trotz Schutzdefizit dann erst nach 16 Jahren (10 Jahre regelmäßige Überprüfungsfrist und 6 Jahre Wartezeit) die Möglichkeit hätten, passiven Schallschutz zu erlangen.

### **3. Gegenanflugrouten**

Auch die Gegenanflugrouten wurden nicht in ihrer aktuell genehmigten und in der Fluglärmkommission vorgestellten Version im DES berücksichtigt. Das DES enthält vielmehr die im Planfeststellungsverfahren angesetzten Gegenanflugrouten, welche einen anderen Verlauf haben.

Auf der AG SuP-Sitzung am 19.8.2011 wurde seitens des HMWVL erklärt, dass die aktuellen Gegenanflugrouten in der Anfang August 2011 beauftragten Neuberechnung des Lärmschutzbereichs enthalten sein werden. Auch hierzu liegen der Fluglärmkommission keine prüffähigen Unterlagen vor.

[Die Fluglärmkommission fordert deshalb, die Gegenanflüge entsprechend der Genehmigung ab Oktober 2011 in das DES aufzunehmen.](#)

### **4. Verkehrsprognose**



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

## Flughafen Frankfurt Main

Dem DES liegt die Luftverkehrsprognose G8 aus dem Planfeststellungsverfahren, erstellt vom Gutachter Intraplan im Jahr 2006 mit Basisjahr 2004, zu Grunde. Sie ist damit bezogen auf das Prognosejahr 14 (16) Jahre alt und hätte anhand der in den letzten Jahren gewonnenen Erkenntnisse entsprechend angepasst werden müssen. Das Land Hessen und die Fraport AG haben sich demgegenüber von Intraplan nur bestätigen lassen, dass es aktuell nicht zu einer anderen Beurteilung im Hinblick auf z. B. den Flottenmix kommen müsse. Die veralteten Annahmen führen aus Sicht der Fluglärmkommission z. T. zu Unterschätzungen, welche die Überschätzung aus den erst später eintretenden prognostizierten Flugbewegungszahlen übersteigen.

Das DES hat unbedingt die geflogene Wirklichkeit abzubilden.

### a) *Nachtflugbewegungen*

Laut Planfeststellungsbeschluss sind für das Prognosejahr 2020 in der Zeit zwischen 23:00 und 5:00 Uhr 17 (Fracht)Flugbewegungen vorgesehen. Eine entsprechende Anzahl an Frachtflugbewegungen findet sich im Planungsflugplan für das Jahr 2020, der dem DES für den Lärmschutzbereich zugrunde liegt, jedoch nicht wieder: Hier sind für die gesetzliche Nacht zwischen 22:00 und 6:00 Uhr im Durchschnitt lediglich 12 Frachtflugbewegungen angesetzt, davon entfällt 1 Flugbewegungen auf die Lufthansa. Allein im kürzlich veröffentlichten Winterflugplan 2011/2012 sind bereits 17 Frachtflugbewegungen enthalten, und zwar bezogen auf den Zeitraum 23:00 bis 5:00 Uhr. Davon entfallen 15 auf die Lufthansa.

Der unterschiedlich hohe Anteil an Frachtflugbewegungen ist für die Festsetzung des Lärmschutzbereichs auch relevant und nicht lediglich durch den Ansatz von Passagierflugzeugen zu ersetzen, da Frachtflugzeuge besonders laut sind und deshalb in der Regel lauterer Lärmklassen zuzuordnen sind, welche den Lärmschutzbereich vergrößern.

[Die Fluglärmkommission fordert, für die Festsetzung des Lärmschutzbereichs auch die Anzahl der geplanten Frachtflüge in der Nacht entsprechend der Festlegungen des Planfeststellungsbeschlusses anzusetzen.](#)

### b) *Flottenmix*

#### (1) Klassen S 6.1 - 6.2

Die (verhältnismäßig laute) Flugzeugklasse S 6.2 wurde vollständig aus dem DES entfernt. Es wird vielmehr angenommen, dass Flugzeugtypen dieser Klasse im Jahr 2020 nicht mehr im Einsatz sind. Insbesondere im Hinblick auf die MD 11, welche der Klasse S 6.2 zuzuordnen wäre, wird dies von der Fluglärmkommission angezweifelt:

Nach der Dokumentation über die DES-Erstellung der Fraport soll die MD 11 in Frankfurt im Jahr 2020 durch geeignete, modernere Flugzeugmuster ersetzt sein. Entsprechendes soll für die Baureihe der letzten in Frankfurt noch verkehrenden Flugzeuge der MD 11-Baureihe gelten. Bei Frachtflugzeugen ist jedoch von einer deutlich längeren Nutzungsdauer als 20 Jahre auszugehen. Die MD 11 wurde bis 2001 gebaut. Die Lufthansa AG hat zwischen 1998 und 2001 insgesamt 14 MD 11 bestellt. Angesichts der bisherigen Firmenpolitik der Lufthansa in den letzten Jahren ist die Annahme, dass die MD 11 bis 2020 in nennenswerter Anzahl auscheiden bzw. vollständig ersetzt sein wird, nicht plausibel. Schließlich wird die MD 11 als Frachtmaschine auch von einigen anderen Fluggesellschaften genutzt.



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

## Flughafen Frankfurt Main

Die Fluglärmkommission fordert, die Herausnahme der Flugzeugklasse S. 6.2 aus dem Datenerfassungssystem einer kritischen Prüfung zu unterziehen und ggf. zu korrigieren.

(2) Klassen S 5.1 – S 5.2

Wie bereits im Planfeststellungsverfahren von zahlreichen Kommunen dargestellt, sind die Anteile der lautereren Flugzeugklasse S 5.2 zu gering, hingegen die Anteile der leiseren Flugzeugklasse S. 5.1 zu hoch angesetzt.

Eine Ursache hierfür ist, dass der Flugzeugtyp Embraer 190/195 der falschen Flugzeugklasse, und zwar der leiseren Klasse S. 5.1 anstelle von Klasse S. 5.2, zugeordnet wurde. Dies gilt zumindest für die überwiegende Zahl der Flugbewegungen dieses Flugzeugtyps, die auf die Lufthansa entfallen. Die Lufthansa selbst gibt das Startgewicht der von ihr eingesetzten Maschinen auf über 50 Tonnen an, damit muss eine Einordnung nach Ziff. 2.2.3 der AzD in die Flugzeugklasse S. 5.2 erfolgen. Diese Einschätzung wurde auch vom UBA auf der AG SuP am 19.8.2011 bestätigt. Hingewiesen wird noch darauf, dass dieser Flugzeugtyp am Flughafen München ebenfalls in der lautereren Lärmklasse S. 5.2 eingeordnet ist.

Die Fluglärmkommission fordert eine Überprüfung und Korrektur der Annahmen der Flugzeugklassen S. 5.1 und S. 5.2, insbesondere auch im Hinblick auf die Zuordnung der Embraer 190/195.

### *c) Varianz der Bahnnutzungsanteile*

Grundlage für die Berücksichtigung der zukünftigen Verteilung der Bahnnutzung darf nicht nur eine Auswertung der bisherigen Betriebsrichtungsverteilung sein. Erforderlich sind vielmehr die Einbeziehung weiterer Faktoren für zu erwartende Schwankungen der Bahnnutzungsanteile, wie routinemäßig wiederkehrende Sanierungen der Start- und Landebahnen, die Bahnbelegungszahlen der Vergangenheit, die Auswirkung des Terminal 3 u. s. w.

Die Fluglärmkommission fordert deshalb, dass bei der Ermittlung der Datengrundlage (Sigma-Zuschlag) für die Berechnung des Lärmschutzbereichs eine an den bisherigen Erfahrungen orientierte bahnbezogene und nicht lediglich eine betriebsrichtungsbezogene Betrachtungsweise zu Grunde gelegt wird.

### **5. Weitere von Herrn Dr. Fuld eingebrachte Anmerkungen, die von der FLK mehrheitlich beschlossen wurden**

Von besonderer Bedeutung ist die Forderung, dass die Beschreibung der Anflugstrecken, insbesondere der Zwischenanflughöhen, konform zu den einschlägigen ICAO-Regeln (Doc. 4444, Doc. 9643, Doc. 8168) erfolgt.

Hinsichtlich des Flugzeugmixes wird darauf verwiesen, dass auch von einem höheren Anteil von Flugzeugen der Klasse S7 ausgegangen sollte. Dies vor dem Hintergrund von 20 durch Lufthansa fest bestellter B747-8 und 20 Optionen sowie dem gegenüber der Prognose zu erwartenden stärkeren Frachtverkehrs, der statt mit A380F eher mit einer entsprechend größeren Zahl B747 abgewickelt werden dürfte, auch zu Frachtern umgebauter Pax B747-400. Hingewiesen wird darauf, dass G8 als Einflussfaktor für die Prognose des Frachtflugverkehr Nachtflugbeschränkungen aufführt.



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

Flughafen Frankfurt Main

Weitere Kritikpunkte betreffen den Einsatz von Propellerflugzeugen (Klasse P2.1 ist lauter als Klasse S5.1!), die Anwendung des Profils der Klasse S6.2 für Flugzeuge der Klasse S6.1, die Untersuchung, ob Standardprofile eingehalten werden, sowie das nicht zur AzB konforme Verfahren der Ermittlung der Korridorbreiten.

Bezüglich der Sigma-Matrix wird darauf hingewiesen, dass die Nutzung der Startbahn West windrichtungsabhängig ist. Frankfurt hat nicht 2, sondern 4 Betriebsrichtungen; bei den Betriebsrichtungen 07/36 und 25/36 - die bei stärkerem Nordwind genutzt werden - erfolgen allerdings keine Starts auf der Startbahn West, sondern es werden alle Starts auf den Parallelbahnen durchgeführt. Auch ergibt sich aus der Formulierung der Anlage zu § 3 Fluglärmschutzgesetz "Für die Tag-Schutzzonen 1 und 2 sowie für die Nacht-Schutzzone beträgt der Zuschlag dreimal die Streuung der Nutzungsanteile der jeweiligen Betriebsrichtung in den zurückliegenden 10 Jahren (3 Sigma)." einen Vorrang der Herleitung der Nutzungsanteile aus dem Bestandsflughafen gegenüber der Übernahme von Bewegungsdaten anderer Flughäfen oder gar ausschließlich der Windrichtung.

Gerade weil die Nutzung der Strecken mit hohen Unsicherheiten behaftet ist, ist es geboten, dass eine Neufestsetzung der Lärmschutzbereiches auch dann erfolgen sollte, wenn eine Änderung um weniger als 2 dB(A) Dauerschallpegel eintritt. Dies gilt u. a. für den Nordwestabflug, die Nutzung der Centerbahn als Landebahn, den Segmented Approach und die Streckenvarianten nach KNG.

Wir bitten um Prüfung und Berücksichtigung unserer Positionen.

Mit freundlichen Grüßen



Thomas Jühe  
Vorsitzender

Anlage:

FLK-Beschluss vom 25.5.2011 – Forderungen zur Bestimmung Passiver Schallschutzmaßnahmen

---

**TOP 2**  
**Forderungen zur Bestimmung von**  
**passiven Schallschutzmaßnahmen für den Ausbaufall**

---

**Allgemeine Hinweise**

Der Ausbau des Frankfurter Flughafens schreitet voran: im Oktober 2011 wird die neue Landebahn Nordwest - und mit ihr eine neue Dimension der Fluglärmbelastung – eröffnet. Nur stockend verläuft demgegenüber die Schaffung von Ansprüchen auf passiven Schallschutz. Die hierfür notwendige Festsetzung des Lärmschutzbereichs in Form einer Rechtsverordnung wurde vom Land Hessen auch mehr als drei Jahre nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses nicht vorgenommen. Die hierdurch eingetretene Verzögerung könnte vor dem Hintergrund des bereits genehmigten Lärmanstiegs dramatische Folgen für die Bürgerinnen und Bürger haben, da etwa 90 Prozent der passiven Schallschutzansprüche erst mit Beginn des 6. Jahres nach Festsetzung des Lärmschutzbereichs entstehen. Die Frankfurter Fluglärmkommission hat sich mit den Einzelheiten der Festsetzung des Lärmschutzbereichs bereits auf einer Sondersitzung am 13. August 2010 befasst und auf eine zeitnahe Festsetzung gedrängt.

Die nachfolgend aufgeführten Forderungen der Fluglärmkommission zur Bestimmung von passiven Schallschutzmaßnahmen dürfen nicht darüber hinweg täuschen, dass passiver Schallschutz die Vermeidung von Lärm an der Quelle (aktiver Schallschutz) nicht ersetzen kann. Die Anstrengungen aller Verantwortungsträger müssen deshalb vorrangig auf die Entwicklung aktiver Schallschutzmaßnahmen gerichtet sein.

Die Umsetzung der Forderungen der Fluglärmkommission sollte im Rahmen eines freiwilligen erweiterten Schallschutzprogramms durch die Fraport AG vorgenommen werden, sofern die Forderungen nicht durch Festsetzung des Lärmschutzbereichs nach dem Fluglärmenschutzgesetz erfüllt werden.

Bestehende, weitergehende Beschlüsse und Positionierungen der Kommission z. B. zum Nachtflugverbot, Ablehnung des Flughafenausbaus, Betriebsbeschränkungen und sonstige Schutzmaßnahmen bestehen ungeachtet der nachfolgenden Forderungen fort.

**Forderungen**

**1. Zeitpunkt der Entstehung der Ansprüche**

Den Bürgerinnen und Bürgern ist ein Erdulden des Fluglärms ohne entsprechenden passiven Schallschutz bis zum 6. Jahr nach Festsetzung des Lärmschutzbereichs nicht zumutbar. Spätestens mit Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest sollten auch die Schutzvorkehrungen gegen die Lärmzunahme getroffen worden sein.

Die Fluglärmkommission fordert deshalb die Vorverlegung des Entstehungszeitpunkts aller Ansprüche auf passiven Schallschutz auf den Zeitpunkt der Festsetzung des Lärmschutzbereichs.

**2. Gebietsgrenze**

**a) Keine Realverteilung**

Die Gebietsgrenze für die Festsetzung des Lärmschutzbereichs nach Fluglärmschutzgesetz wird nach der Realverteilung der Betriebsrichtungen (zzgl. Sigma-Aufschlag) vorgenommen. Dabei wird der Fluglärm bei Ostbetrieb (etwa 30% jährlich) mit dem Fluglärm bei Westbetrieb (etwa 70% jährlich) verrechnet. Faktisch handelt es sich hierbei um eine Lärmittelung, welche an der Lärmrealität der Betroffenen vorbeigeht, da Fluglärm nicht als Mittelwert auftritt. Insbesondere im Westen des Flughafens führt diese Vorgehensweise aufgrund des geringeren jährlichen Anteils des Ostbetriebs dazu, dass die Gebietsgrenze für den Lärmschutzbereich nicht umfassend genug ausfällt.

Die Fluglärmkommission fordert deshalb, die besondere betriebsrichtungsbedingte Betroffenheitssituation in den Wohngebieten durch eine Einbeziehung in das Schallschutzgebiet zu berücksichtigen.

**b) Strengere Lärmwerte für Nacht-Schutzzone**

Wie bereits mit Beschluss der Fluglärmkommission vom 13. August 2010 dargestellt, sind u. E. nach § 2 Abs. 2 S. 2 Nr. 1 FluglärMG mit Festsetzung des Lärmschutzbereichs im Jahr 2011 die strengeren Lärmwerte für die Nacht-Schutzzone zu Grunde zu legen, d. h.  $L_{eq} 50 \text{ dB(A)}$  und  $L_{max}$  von 6 mal 68 dB(A) außen. Dies ist im Interesse des Schutzes gerade der besonders sensiblen Nachtzeit auch dringend geboten.

Die Fluglärmkommission fordert, bei der Festsetzung des Lärmschutzbereichs die strengeren Grenzwerte nach § 2 Abs. 2 S. 2 Ziff. 1b FluglärMG anzuwenden.

**c) Bahnbezogene Betriebsrichtungsverteilung**

Grundsanierungen der Start- und Landebahnen werden alle 20 Jahre, d. h. im Durchschnitt eines 4-Bahnen-Systems alle 5 Jahre erforderlich. Diese regelmäßig wiederkehrenden Ereignisse müssen auch Eingang in die Lärmberechnung finden.

Die Fluglärmkommission fordert deshalb, dass bei der Ermittlung der Datengrundlage (Sigma-Zuschlag) für die Berechnung des Lärmschutzbereichs eine bahnbezogene und nicht eine rein betriebsrichtungsbezogene Betrachtungsweise zu Grunde gelegt wird.

**d) Mindestgrenze für sog. freiwilliges passives Schallschutzprogramm**

In der Vergangenheit von der Fraport AG im Rahmen des sog. freiwilligen passiven Schallschutzprogramms erkannte Schutzbedarfe dürfen nicht auf Grund veränderter rechtlicher Grundlagen hinfällig werden.

Die Fluglärmkommission fordert deshalb Anspruch auf passiven Schallschutz, der die Grenzen des sog. freiwilligen passiven Schallschutzprogramms der Fraport AG nicht unterschreitet.

**e) Härtefallzone von 200 Metern**

Um Härtefälle so gut wie möglich ausschließen zu können, sollte in einem Umkreis von 200 Metern um die Gebietsgrenze des Lärmschutzbereichs im Rahmen einer Härtefallregelung ebenfalls vollständiger passiver Schallschutz gewährt werden.

Die Fluglärmkommission fordert deshalb die Schaffung einer Härtefallzone mit vollen Ansprüchen auf passiven Schallschutz in einem Umkreis von 200 Metern um die unter vorgenannten Punkten geschaffene Gebietsgrenze des Lärmschutzbereichs.

### 3. Art der Ansprüche

#### a) Schalldämmmaß nach realer Fluglärmsituation

Die unter Punkt 2a) beschriebene Berechnung anhand der Realverteilung (mit Sigma-Aufschlag) ist ebenfalls Berechnungsgrundlage für die Ermittlung der konkret finanzierten Schutzmaßnahmen (z. B. Schallschutzklasse bei Fenstern, nur Lüfter etc.). Für Betroffene der weniger häufigen Betriebsrichtung 07 (Ostbetrieb etwa 30% jährlich) bedeutet dies, dass das Schalldämmmaß selbst bei sehr hoch Betroffenen in Flörsheim, Rüsselheim, Raunheim oder Neu-Isenburg nicht ausreicht, um den entstehenden Lärm ausreichend zu dämmen.

Eine besondere Problematik bei der Realisierung von passivem Schallschutz ergibt sich nach Auffassung der Kommission vor allem für Wohnungen in Dachgeschossen. Bei der Festsetzung des passiven Schallschutzes ist deshalb auf die ausreichende Dimensionierung des Schalldämmmaßes der Umfassungsbauteile (Wände, Dächer, Fenster, etc.) zu achten und dieses nicht nur auf die Mittelungspegel, sondern auch auf die Maximalpegel auszulegen.

Die Fluglärmkommission fordert deshalb, die Berechnungsgrundlage für das Schalldämmmaß so zu wählen, dass die reale Fluglärmsituation zur Grundlage gemacht wird.

#### b) Keine Schlechterstellung bisheriger Schutzbereiche

Innerhalb der Lärmschutzbereiche haben Hauseigentümer einen Anspruch auf passiven Schallschutz. Der Schallschutz ist gemäß den Vorschriften der 2. FluglärmSchVO (SchallschutzVO) so zu dimensionieren, dass ein bestimmter Innenpegel nicht überschritten wird. Für Wohngebäude, die schon nach den freiwilligen Schallschutzprogrammen der Fraport AG Schallschutz erhalten haben oder hätten erhalten können, sieht § 5 Abs. 3 der 2. FluglärmSchVO jedoch vor, dass Schallschutz nur gewährt werden kann, wenn das Schalldämm-Maß um mehr als 8 dB(A) unter den gesetzlichen Anforderungen liegt. In solchen Wohngebäuden müssen also Innenpegel erduldet werden, die um 8 dB(A) über dem gesetzlichen Standard liegen.

Die Fluglärmkommission fordert, im Vollzug der Lärmschutzbereiche bei der Gewährung und Dimensionierung des passiven Schallschutzes die Regelung des § 5 Abs. 3 der 2. FluglärmSchVO nicht anzuwenden.

### 4. Änderungen der Lärmsituation

Eine Anpassung des Lärmschutzbereichs muss nach § 4 Abs. 5 und Abs. 6 FluglärmG nur erfolgen, wenn eine wesentliche Änderung der Lärmbelastung vorliegt. Davon ist insbesondere dann auszugehen, wenn sich der äquivalente Dauerschallpegel an der Grenze der Tag-Schutzzone 1 oder an der Nacht-Schutzzone um mindestens 2 dB(A) ändert. Bei der erstmaligen Festsetzung des Lärmschutzbereichs sind für die Nacht-Schutzzone hingegen alternativ Einzelschallpegel von 6 mal 68 dB(A) außen (bzw. 72 dB(A)) ausreichend.

Hinzu kommt, dass nach erstmaliger Festsetzung des Lärmschutzbereichs dieser nach § 4 Abs. 6 FluglärmG erst nach 10 Jahren dahingehend überprüft werden muss, ob eine wesentliche Änderung der Lärmbelastung vorliegt. Hiervon darf lediglich dann abgewichen werden, wenn besondere Umstände eine frühere Prüfung erforderlich machen. Wann genau diese besonderen Umstände vorliegen, ist unklar.

Die unterschiedliche Behandlung der Lärmsituation vor und nach Feststellung des Lärmschutzbereichs führt dazu, dass das Risiko der Einführung oder Ausweitung aktiver Schallschutzmaßnahmen einseitig zu Lasten der FluglärmBetroffenen geht. Beispielsweise ist es danach denkbar, dass beim Segmented Approach und bei DROPs Betroffene erst in 16 Jahren (Überprüfung des Lärmschutzbereichs nach 10 Jahren zzgl. Wartefrist von 6 Jahren) einen Kostenerstattungsanspruch für Schallschutzmaßnahmen erhalten, obwohl ein Regelbetrieb evtl. bereits ab dem Jahr 2012 erfolgte.

Die Fluglärmkommission fordert deshalb, dass Erstattungsansprüche für die Nacht-Schutzzone nach Festsetzung des Lärmschutzbereichs unabhängig von der Änderung des Dauerschallpegels von 2 dB(A) anerkannt werden, wenn  $L_{max}$  von 6 mal 68 dB(A) außen erreicht werden. Die Prüfung dieser Voraussetzungen sollte jährlich erfolgen und veröffentlicht werden.



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

Flughafen Frankfurt Main

Kommission zur Abwehr des Fluglärms • Flughafen • 60549 Frankfurt am Main

Hessisches Ministerium  
für Wirtschaft, Verkehr und  
Landesentwicklung  
Postfach 3129  
65021 Wiesbaden

**Vorsitzender**

Bürgermeister Thomas Jühe, Raunheim  
[th.juehe@raunheim.de](mailto:th.juehe@raunheim.de)

**Stellvertreter**

Bürgermeister Horst Gölzenleuchter, Büttelborn  
[buergemeister@buettelborn.de](mailto:buergemeister@buettelborn.de)

**Geschäftsführerin**

Anja Wollert, LL.M.  
[flk-frankfurt@web.de](mailto:flk-frankfurt@web.de)  
Kommission zur Abwehr des Fluglärms  
Postfach 60 07 27  
60337 Frankfurt am Main  
**Telefon** (069) 97690-788

**Datum:** 31. August 2011

## **Antrag nach § 43a LuftVZO auf Genehmigung einer Änderung der Entgeltordnung des Flughafens Frankfurt Main ab 01.01.2012**

**Ihr Schreiben VI 4-E - 66 m 04-03-10-01 (2012) vom 11. Juli 2011 mit Antragschreiben der Fraport AG vom 21.06.2011**

Sehr geehrte Damen und Herren,

für Ihr Schreiben vom 11. Juli 2009 und die Möglichkeit, eine Stellungnahme zum Antrag der Fraport AG zur Änderung der Entgeltordnung ab 01.01.2012 abzugeben, danke ich Ihnen.

### **I. Allgemeine Hinweise**

Grundlage der nachfolgenden Stellungnahme ist der Antrag der Fraport AG vom 21.06.2011 nach § 43 a LuftVZO auf Genehmigung der Entgeltordnung des Flughafens Frankfurt Main ab dem 01.01.2012, dem die geänderte Entgeltordnung nebst Anhängen sowie die entgeltrelevante GuV beigefügt war.

Im Hinblick auf die vorgelegten Unterlagen bitten wir um höhere Transparenz bei der Darstellung der Kosten, die eine Aufteilung der Kostenblöcke auf wesentliche Nutzergruppen (Pax Lokal, Pax Umsteiger, Fracht, jeweils getrennt nach Tag und Nacht) enthält.

Die Kommission betrachtet Anpassungserfordernisse bezüglich der Flughafenentgelte vorrangig unter dem Aspekt der Lärmminimierung. Die Entgeltordnung sollte daher als Instrumentarium zum verstärkten Einsatz lärmarmen Fluggerätes seitens der Fluggesellschaften dienen.

Es besteht somit keine Übereinstimmung mit dem Motiv der Flughafenbetreiberin für die beantragte Entgelterhöhung, nämlich die Erwirtschaftung zusätzlicher Mittel zur Finanzierung geplanter Investitionen (z. B. des Flughafenausbauvorhabens).



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

## Flughafen Frankfurt Main

Die Kommission begrüßt grundsätzlich Änderungen der Entgeltstruktur, weil hierdurch – wie bereits erwähnt – der Weg zum Einsatz von lärmärmeren Flugzeugen beschritten werden kann.

Da die vorliegende Änderung der Entgeltordnung aufgrund des bestehenden Entgeltvertrages vom 1.12.2009 bzw. vom 19.2.2010 zwischen HMWVL und Fraport nur sehr geringe strukturelle Änderungen enthält, nehmen wir grundsätzlich auf unsere letzte Stellungnahme vom 13.08.2009 und die daran geäußerten Anregungen Bezug (vgl. Anlage).

### **II. Forderungen zu einzelnen Aspekten der beantragten Entgelterhöhung**

Die bisherige Struktur der Entgeltordnung, welche mit dem vorliegenden Änderungsantrag beibehalten werden soll, verursacht keine ausreichenden lärmindernden Effekte im Hinblick auf das am Flughafen Frankfurt eingesetzte Fluggerät. Die Fluglärmkommission fordert deshalb vor allem folgende strukturelle Änderungen der Entgeltordnung:

- Einführung eines Flottenpegels, wie bereits seit Jahren von der Kommission für erforderlich erachtet und eingefordert
- (bis zum Wirksamwerden eines absoluten Nachtflugverbotes): weitere Anhebung der Lärmkomponente, insbesondere in der Nachtzeit (22:00 Uhr – 6:00 Uhr) und nochmals verstärkt in der Kernzeit zwischen 23:00 Uhr – 05:00 Uhr, gegenüber der Tagzeit 6:00 – 22:00 Uhr
- Erhöhung des Lärmentgelts für die in die Nachtzeit fallenden verspäteten oder verfrühten Landungen und Starts
- ganztägige Erhebung des 50%-Zuschlags für Marginals
- stärkere Belastung von Passagieren und Fracht bei Transitlandungen und –starts gegenüber originären Starts und Landungen. Dabei sollten insbesondere die Entgelte für Umsteigepassagiere denen der Lokalpassagiere angeglichen werden, das Entgelt für Lokalpassagiere mit interkontinentalem Ziel liegt nach dem vorliegenden Entwurf um 90% über dem Entgelt für Umsteigepassagiere.
- keine Entgeltspreizung nach Region bei Lokalpassagieren, da hierdurch innerdeutsche (z. T. vermeidbare) Flüge subventioniert werden
- stärkere Belastung von regelmäßig nicht voll ausgelasteten Fluggeräten gegenüber sehr hohen Auslastungsgraden
- stärkere Berücksichtigung von Frachtflügen, auch wenn sie im Tageszeitraum stattfinden, da Frachtflüge grundsätzlich erhöhte Lärmemissionen verursachen

Die Kommission ist gerne bereit, außerhalb dieser schriftlichen Stellungnahme bei der Erarbeitung von geeigneten Maßnahmen zur Optimierung der Entgeltregelung aktiv mitzuwirken.

Im Hinblick auf die bedeutsame Steuerungswirkung die einer Entgeltordnung zukommt, sollte auch das Forum Flughafen und Region (FFR) mit der beantragten Anpassung befasst werden.



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

## Flughafen Frankfurt Main

Mit freundlichen Grüßen

Thomas Jühe  
Vorsitzender

Anlage  
Stellungnahme FLK vom 13.08.2009



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

## Flughafen Frankfurt Main

Kommission zur Abwehr des Fluglärms • Flughafen • 60549 Frankfurt am Main

Hessisches Ministerium  
für Wirtschaft, Verkehr und  
Landesentwicklung  
Postfach 3129  
65021 Wiesbaden

**Vorsitzender**

Bürgermeister Thomas Jühe, Raunheim  
[th.juehe@raunheim.de](mailto:th.juehe@raunheim.de)

**Stellvertreter**

Beigeordneter Wolfgang Reichel, Mainz  
[wolfgang.reichel@stadt.mainz.de](mailto:wolfgang.reichel@stadt.mainz.de)

Bürgermeister Horst Gölzenleuchter, Büttelborn  
[buergemeister@buettelborn.de](mailto:buergemeister@buettelborn.de)

**Geschäftsführerin**

Anja Wollert, LL.M.  
[flk-frankfurt@web.de](mailto:flk-frankfurt@web.de)  
Kommission zur Abwehr des Fluglärms  
Postfach 60 07 27  
60337 Frankfurt am Main  
**Telefon** (069) 97690-788

**Datum:** 13. August 2009

**Antrag nach § 43a LuftVZO auf Genehmigung einer Änderung der Entgeltordnung des Flughafens Frankfurt Main ab 01.01.2010**  
**Ihr Schreiben V 1-1 - 66 m 04-03-10-01 (2010) vom 16. Juli 2009 mit Antragschreiben der Fraport AG vom 16.07.2009**

Sehr geehrte Damen und Herren,

für Ihr Schreiben vom 16. Juli 2009 und die Möglichkeit, eine Stellungnahme zum Antrag der Fraport AG zur Änderung der Entgeltordnung ab 01.01.2010 abzugeben, danke ich Ihnen.



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

## Flughafen Frankfurt Main

### I. Allgemeine Hinweise

Grundlage der nachfolgenden Stellungnahme ist der Antrag der Fraport AG vom 16.07.2009 nach § 43 a LuftVZO auf Genehmigung der Entgeltordnung des Flughafens Frankfurt Main ab dem 01.01.2010, dem die geänderte Entgeltordnung nebst Anhängen sowie die entgeltrelevante GuV beigefügt war. Die Konsultationspräsentation vom 08.07.2009 war den der Kommission übersandten Unterlagen leider nicht beigefügt. Da nicht auszuschließen ist, dass das Nichtvorliegen relevanter Unterlagen zu Informationsdefiziten führt, kann die gesetzlich verankerte Beratungsleistung durch die Kommission ggf. nicht hinreichend wahrgenommen werden.

Zu den sich aus den übersandten Unterlagen ergebenden Informationen betreffend Änderung der Entgeltordnung äußert sich die Kommission zur Abwehr des Fluglärms (nachfolgend *Kommission*) wie folgt:

Die Kommission betrachtet Anpassungserfordernisse bezüglich der Flughafenentgelte vorrangig unter dem Aspekt der Lärmminimierung. Die Entgeltordnung sollte daher als Instrumentarium zum verstärkten Einsatz lärmarmen Fluggerätes seitens der Fluggesellschaften dienen.

Es besteht somit keine Übereinstimmung mit dem Motiv der Flughafenbetreiberin für die beantragte Entgelterhöhung, nämlich die Erwirtschaftung zusätzlicher Mittel zur Finanzierung geplanter Investitionen (z. B. des Flughafenausbauvorhabens).

Die Kommission begrüßt grundsätzlich Änderungen der Entgeltstruktur, weil hierdurch – wie bereits erwähnt – der Weg zum Einsatz von lärmärmeren Flugzeugen beschritten werden kann.

### II. Hinweise zu einzelnen Aspekten der beantragten Entgelterhöhung

1. a) Positiv zu bewerten ist, dass der Erlösanteil der lärmabhängigen Entgelte auf der Grundlage gemessenen Lärms deutlich erhöht werden soll.

Gleiches gilt für

- die feinere Differenzierung der Lärmklassen,
- das Zuschlagsmodell mit höheren Entgelten für Flugzeuge, die die Lärmkategorien nur knapp erfüllen, sowie
- die gestaffelten, zusätzlichen Lärmzuschläge in den zwei Nachtzeiten (gesetzliche Nacht sowie nochmals erhöhte Zuschläge in der Mediationsnacht).

Die Kommission erkennt an, dass die Fraport AG mit dem vorliegenden Entwurf einer Entgeltstruktur, einen Teil der von der Kommission in der Vergangenheit vorgebrachten Anregungen umgesetzt hat.

b) Die Kommission verfolgt mit Interesse die Fortführung der Testphase für emissionsgebundene Entgeltanteile.

Es bleibt allerdings abzuwarten, ob während der dreijährigen Testphase mit diesem ökonomischen Anreiz die Luftschadstoffbilanz im Flughafennahbereich nachweislich eine Verbesserung eintreten wird. Für den Fall, dass der Test scheitern sollte und nach der insgesamt dreijährigen Testphase das NO<sub>x</sub>/HC-Entgelt nicht mehr erhoben wird, regt die Kommission an, darauf hinzuwirken, dass die Lärmkomponente in den einzelnen Lärmkategorien so an-



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

## Flughafen Frankfurt Main

52 gehoben wird, dass die Anhebung in der Summe dem entfallenden NO<sub>x</sub>/HC-Entgelt ent-  
53 spricht.

54  
55 Keinesfalls jedoch dürfen nach Ansicht der Kommission die Bemühungen um Reduzierung  
56 der Luftschadstoffe das Engagement in Sachen Fluglärminderung beeinträchtigen. Vorrang  
57 hat im Nahbereich des Flughafens eindeutig die Lärm- vor der Schadstoffreduzierung.

58  
59 2. a) Nach der Flughafenentgeltordnung 2010 (Seite 5) erfolgte die Zuordnung von Fluggerät  
60 in Lärmkategorien auf Basis der für die Jahre 2006, 2007 und 2008 nach DIN 45643 ermittel-  
61 ten durchschnittlichen Startlärmpegel der einzeln betrachteten oder als Gruppen zusammen-  
62 gefassten Flugzeugtypen.

63  
64 Die Kommission erbittet darüber Auskunft, an welcher Messstelle bzw. an welchen Messstel-  
65 len der Startlärmpegel bislang gemessen wird und ob in den vergangenen Jahren unter-  
66 schiedliche Messstellen zur Auswertung herangezogen wurden.

67  
68 Der A 321 wurde beispielsweise in der Entgeltordnung des Jahres 2005 in die Lärmklasse 1  
69 (bis 69,9 dB(A)), im Jahr 2009 in die Lärmklasse 2 (72,0 bis 74,9 dB(A)) und in 2010 in die  
70 Lärmklasse 3 (70,5 bis 71,9 dB(A)) eingeteilt.

71 Des Weiteren wurde die B 727 Hushkit in der Entgeltordnung 2009 in der Kategorie 5 (81,0  
72 bis 93,9 dB(A)) und in der Entgeltordnung 2010 in die Lärmklasse 8 (78,0 bis 79,4 dB(A))  
73 eingeordnet.

74 Eine Zuordnung des A 318 ist den Unterlagen nicht zu entnehmen, obwohl in den höheren  
75 Lärmkategorien, insbesondere ab Lärmkategorie 10, insgesamt mehr Flugzeuge gelistet  
76 sind, als bisher.

77  
78 Die Kommission bittet um Klärung aller angesprochenen Punkte.

79  
80 b) Auf Seite 8 des Entgeltantrags wird darauf hingewiesen, dass Grundlage für die Berech-  
81 nung der Lärmkomponente ein „ungewichteter Wert“ des in Frankfurt gemessenen Fluglärms  
82 für die Jahre 2006 - 2008 sei. Unklar ist, was mit einem „ungewichteten Wert“ gemeint ist  
83 und auf welcher Basis der Fluglärm tatsächlich berechnet bzw. gemessen wird. Auch inso-  
84 weit bittet die Kommission um Klärung.

85  
86 3. a) Aus Sicht der Kommission ist es durchaus sinnvoll, wenn neben dem Startlärmpegel  
87 auch der Landelärmpegel in die Einteilung der Flugzeugtypen in Lärmklassen einbezogen  
88 wird. Lärm unterhalb der Anflugstrecken im Nahbereich wird im Kontext der deutlich geringe-  
89 ren Überflughöhen vielfach belästigender empfunden als der Lärm im Bereich der Abflugrou-  
90 ten.

91  
92 Die Kommission regt deshalb an, dass neben dem Startlärmpegel auch der Landelärmpegel  
93 in geeigneter Form bei der Einteilung der Flugzeugtypen in Lärmklassen berücksichtigt wird,  
94 wie dies bereits am Hamburg Airport und am Flughafen Stuttgart erfolgt.

95  
96 b) Trotz der beabsichtigten Verbesserungen innerhalb der Entgeltstruktur besteht weiterhin  
97 erheblicher Nachbesserungsbedarf im Hinblick auf eine effiziente und nachhaltige auf Lärm-  
98 minimierung ausgerichtete Steuerungswirkung der Lärmentgeltordnung:

99  
100 Die Kommission fordert daher auf, u. a. folgende Veränderungen der Entgeltstruktur zu be-  
101 wirken:

102



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

## Flughafen Frankfurt Main

- 103 - (bis zum Wirksamwerden eines absoluten Nachtflugverbotes):  
104 weitere Anhebung der Lärmkomponente, insbesondere in der Nachtzeit (22:00 Uhr –  
105 6:00 Uhr) und nochmals verstärkt in der Kernzeit zwischen 23:00 Uhr – 05:00 Uhr,  
106 gegenüber der Tagzeit 6:00 – 22:00 Uhr  
107
- 108 - weitere Erhöhung des Lärmentgelts für die in die Nachtzeit fallenden verspäteten o-  
109 der verfrühten Landungen und Starts  
110
- 111 - stärkere Belastung von Passagieren und Fracht bei Transitlandungen und –starts ge-  
112 genüber originären Starts und Landungen  
113
- 114 - stärkere Belastung von regelmäßig nicht voll ausgelasteten Fluggeräten gegenüber  
115 sehr hohen Auslastungsgraden  
116
- 117 - Einführung eines Flottenpegels, wie bereits seit Jahren von der Kommission für er-  
118 forderlich erachtet und eingefordert  
119
- 120 Die Kommission ist gerne bereit, außerhalb dieser schriftlichen Stellungnahme bei der  
121 Erarbeitung von geeigneten Maßnahmen zur Optimierung der Entgeltregelung aktiv mit-  
122 zuwirken.  
123
- 124 Im Hinblick auf die bedeutsame Steuerungswirkung die einer Entgeltordnung zukommt,  
125 sollte auch das Forum Flughafen und Region (FFR) mit der beantragten Anpassung be-  
126 fasst werden.



# KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

## Flughafen Frankfurt Main

Mit freundlichen Grüßen



Thomas Jöhe  
Vorsitzender