

BÜRGERVERSAMMLUNG FLÖRSHEIM

Informationen des HMWVW zu Betriebskonzept Flughafen Frankfurt bei BR 25

- Beteiligungs- und Prüfprozess ab Sommer 2025
- Ergebnisse lärmfachliche Prüfung
- Ergebnisse Prüfung Planfeststellungskonformität
- Aktive Maßnahmen und Monitoring / Fortführung Arbeitsgruppe

Regine Barth, Leiterin Stabsstelle Fluglärmschutz / Fluglärmschutzbeauftragte

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen
und ländlichen Raum



HESSEN

BISHERIGE SCHRITTE

Prüfung erfolgte durch das Referat „Stabsstelle Fluglärmschutz“ im HMWVW



HESSEN

SCHRITTE BIS SOMMER 2025

- Regelmäßige Auswertung der Abflugquoten sowie von Lärmentwicklung seit Mitte der 10er Jahre und Bericht in FLK
- Bereits vor Pandemie Festlegung des HMWVW, dass Lärmschutzbereich neu festgelegt werden muss wegen Überschreitung in Wicker u.A. und Anforderung des notwendigen Prognosegutachtens – allerdings gab es noch keine finalen Einschätzungen von DFS und Fraport zur zukünftigen Entwicklung des Betriebskonzepts. Fraport und DFS sind zur Übermittlung des Datenerfassungssystems (Flugverkehrsdaten und –verläufe für Prognosejahr) verantwortlich
- Nach Pandemie wurde Verfahren wieder aufgenommen und prüffähige Unterlagen waren erforderlich
- Sommer 25: DFS und Fraport haben den dort erreichten konzeptionellen Stand vorgestellt, bei massiver Kritik von FLK und Kommunen zum Vorgehen



SCHRITTE HMWVW SOMMER 2025 - 2026

- Fluglärmschutzbeauftragte hat „Interinstitutionelle Arbeitsgruppe“ einberufen aus FLK Vorsitz und GF / Fraport / DFS. Außerdem Gespräche mit betroffenen Kommunen.
- Ziel: Fachlicher Austausch, Ausloten von (zumindest teilweisen) Lösungsvorschlägen, gemeinsame Bearbeitung und Aufbereitung von Sachthemen, Transparenz für Mitglieder der FLK
- Arbeitsgruppe hat vielfach getagt
- Insgesamt drei Fachworkshops für die Mitglieder der FLK, in denen die AG berichtete und Fragen beantwortet und diskutiert wurden
- Lärmfachliche Prüfung des „erweiterten Betriebskonzepts“
- Prüfung der Kompatibilität mit dem Planfeststellungsbeschluss
- Aushandlung eines Pakets mit Fraport und DFS
- Fortführung der AG nach Beratung der Unterlagen in FLK im Sommer 26 und Übernahme Koordination des Monitoring



LÄRMFACHLICHE PRÜFUNG

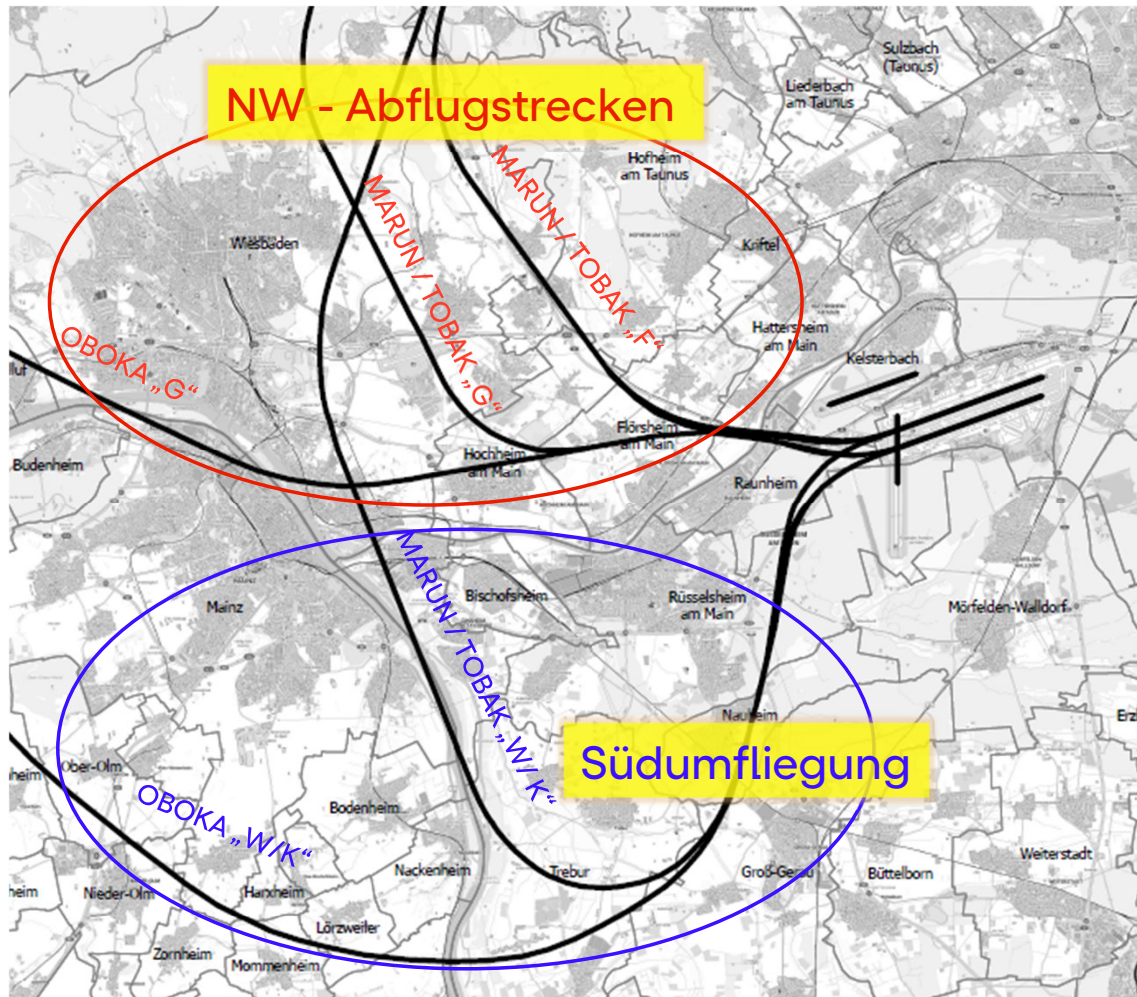
BETRIEBSKONZEPT BR 25 2033

Prüfung erfolgte durch das Referat „Stabsstelle Fluglärmschutz“ im HMWVW



HESSEN

WORUM ES GEHT: BETRIEBSKONZEPT ABFLÜGE BETRIEBSRICHTUNG 25



Annahme PFB

- ca. 1,5% der Abflüge über NW
- ca. 33,5 % der Abflüge über Südumfliegung
- ca. 2/3 der Abflüge über die Startbahn 18

Ist-Zustand (6 verkehrsr. Monate 2024)

- ca. 11 % am Tag, ca. 20 % in der Nacht der Abflüge über NW
- ca. 22 % am Tag, 13% in der Nacht der Abflüge über Südumfliegung bzw. Nachtabflugstrecke
- ca. 2/3 der Abflüge über die Startbahn 18 bzw. gleichlaufende Strecken Richtung Süd/Südost von 25

Weiterentwickeltes Betriebskonzept bei BR 25

- ca. 26,5 % am Tag, 31,5 % in der Nacht der Abflüge über NW
- ca. 8,5 % am Tag, 3,5 % in der Nacht der Abflüge über Südumfliegung
- ca. 2/3 der Abflüge über die Startbahn 18 bzw. gleichlaufende Strecken Richtung Süd/Südost von 25



LÄRMBERECHNUNG VON VIER SZENARIEN: BERECHNUNGSVERFAHREN UND DATEN

- Berechnungen wurden mit der **AzB 08** gerechnet, ohne Abschläge gemäß Lärmobergrenze
- Verwendet wurde das **DES 2033** mit den beschriebenen Änderungen je Szenario
- Es wurden bei den Stellvertreterrouten im weiter entfernten Bereich Vereinfachungen vorgenommen, um die Berechnungen so kurzfristig durchführen zu können
- Es wurde bei der Rastergröße ein **Raster von 100x100 m** verwendet
- Alle Berechnungen erfolgten **mit 3-Sigma Zuschlag**
- **Bevölkerungsdatensatz:** infas360 GmbH, Raster Zensus 2022 Destatis, Fortschreibung Bevölkerung Destatis, Januar 2026
- Es wurden jeweils die Gebiete berechnet, die in § 2 FluglärmG genannt sind
- Zusätzlich wurde bei den Leq ein Gebiet ausgewertet, das 2 dB(A) unter den Werten des FluglärmG liegt.
- **Ausgewertete Gebiete:**
 - TAG: Leq 53, Leq 55, Leq 60 dB(A)
 - NACHT: Leq 48, 50 dB(A) sowie Lmax 6x68 dB(A)



LÄRMBERECHNUNG VON VIER SZENARIEN: DEFINITION DER SZENARIEN

- Die Szenarien 1 und 2 wurden allein für einen Vergleich des Lärms gebildet, ohne Rücksicht auf betriebliche Umsetzbarkeit.
- **Nur die Szenarien 3 und 4 sind von Fraport und DFS umsetzbar**
- Datengrundlage war die Verkehrsmenge lt. Prognose 2033 und das DES 2033.
- Es wurden nur bei Abflügen bei BR 25 Änderungen vorgenommen, **alle anderen Bewegungen sind in allen 4 Szenarien gleich**
 - Szenario 1: 2033 fiktiv Annahme Planfeststellungsverfahren (PFV)
 - Szenario 2: 2033 fiktiv wie 2024
 - Szenario 3: 2033 **Fraport-DES Entwurf Dezember 2025**
 - Szenario 4: 2033 **Fraport-DES lärmoptimiert**



LÄRMBERECHNUNG VON VIER SZENARIEN: DEFINITION DER SZENARIEN

• **Szenario 1: 2033 fiktiv Annahme Planfeststellungsverfahren (PFV)**

- Prognose 2033 aber Migrationsplan in Anlehnung an die Annahmen des PFB zum Betriebskonzept bei BR 25 (HMWVW-fiktiv zum Zweck Lärmvergleich)
- **Achtung: Keine 1:1 Umsetzung der damaligen Annahmen möglich und sinnvoll (andere Verkehrsmenge, Flugzeugmix sowie Südumfliegung und NW Strecken wurden seitdem lateral optimiert usw.).**
- **Damaliges Konzept wurde auf DES 2033 aber näherungsweise übertragen**
- Die Verkehre von den Bahnen 25 C und L in Richtung MARUN, TOBAK und OBOKA werden neu verteilt. Auf den NW-Abflugstrecken verbleiben nur 2 % dieser Verkehre, der überwiegende Rest. wird über die Südumfliegungsstrecken geführt.

• **Szenario 2: 2033 fiktiv wie 2024**

- Prognose 2033 aber die Anteile von NW Strecken und Südumfliegung entsprechen dem wie Ist- 2024 (HMWVW-fiktiv zum Zweck Lärmvergleich) (Anteile auf 18 W wie DES 2033).

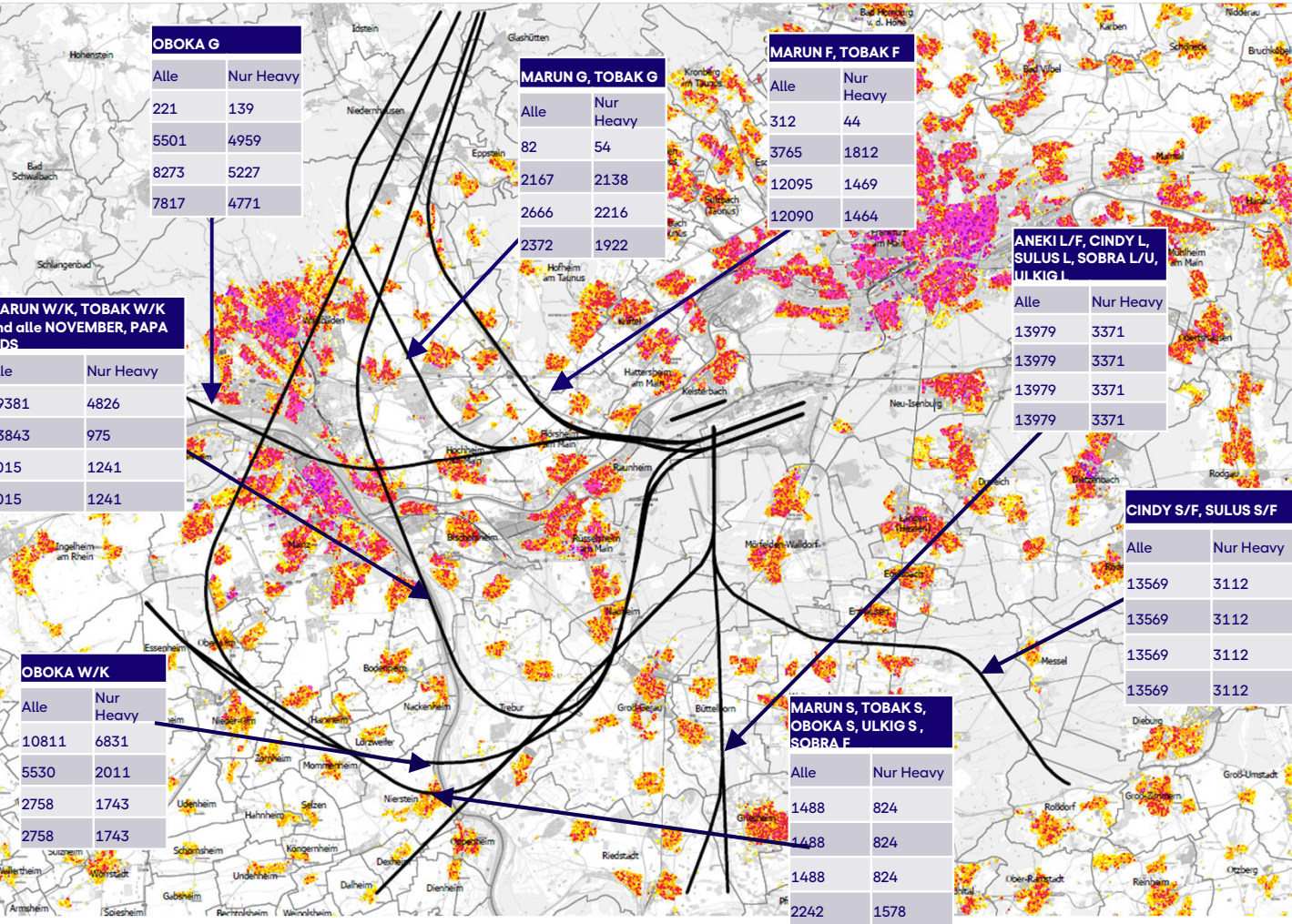
• **Szenario 3: 2033 Fraport-DES Entwurf Dezember 2025**

• **Szenario 4: 2033 Fraport-DES lärmoptimiert**

- Nach erster Prüfung und Diskussion in AG wurde Lärmoptimierung vorgenommen mit Verlagerung eines Teils der lautesten NW Abflüge. Hier werden 2/3 der vierstrahligen Heavies, von den NW-Strecken hin zu den entsprechenden Abflugrouten von der Startbahn 18 verlagert (siehe Details nachfolgend)



ÜBERBLICK ÜBER BELEGUNGSDATEN DER BERECHNETEN SZENARIEN ABFLÜGE BR 25 TAG



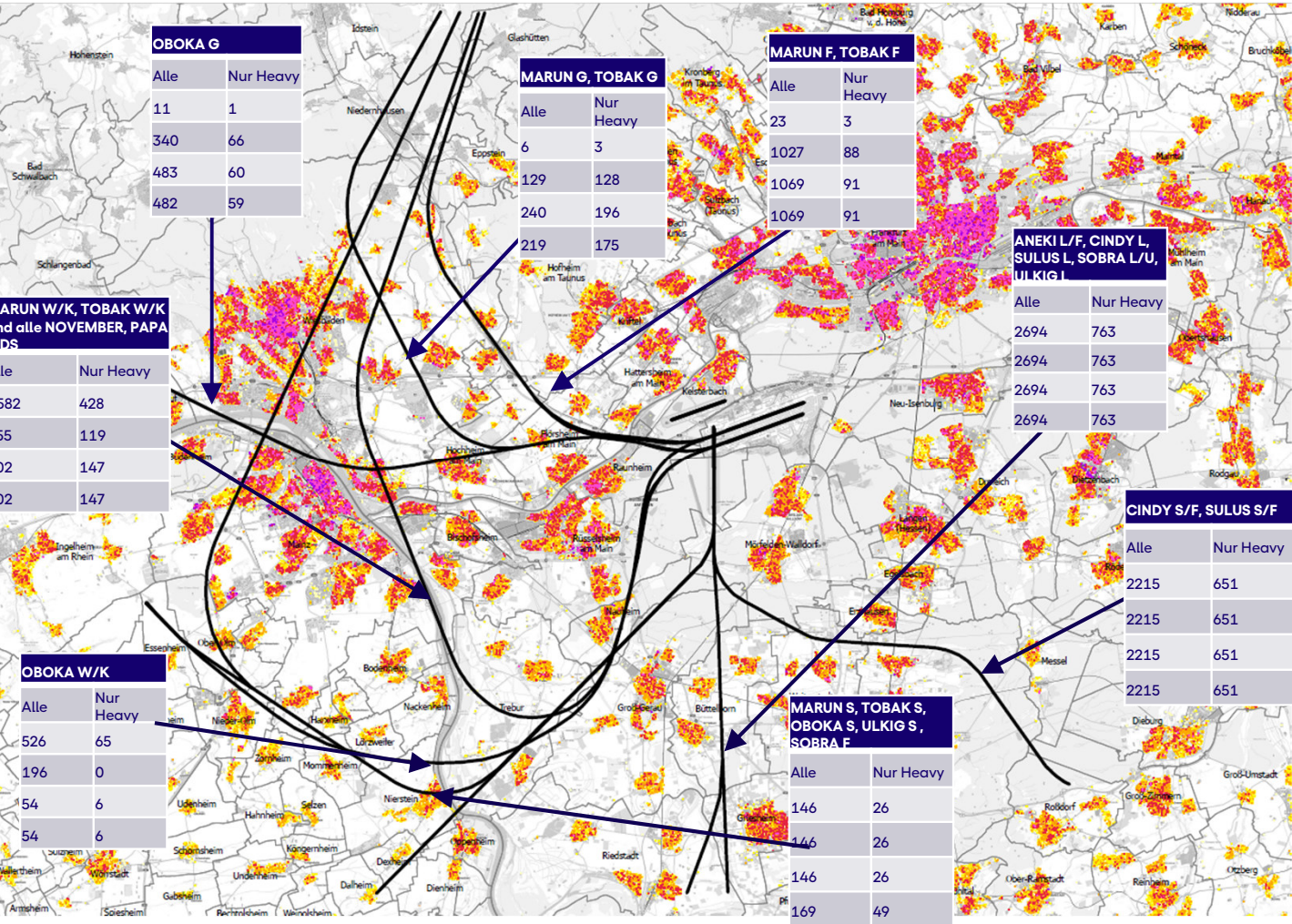
Legende

Name Szenario	Alle Flugzeug typen auf dem Abflug strang	Nur Heavies auf dem Abflug- strang
Fiktiv PFV	s. Karte	s. Karte
Fiktiv wie 2024	s. Karte	s. Karte
LSB 2033 erster Entwurf	s. Karte	s. Karte
LSB 2033 lärmoptimiert	s. Karte	s. Karte

Zahlen beziehen sich auf Prognose 2033 und hierbei die 6 verkehrsreichsten Monate



ÜBERBLICK ÜBER BELEGUNGSDATEN DER BERECHNETEN SZENARIEN ABFLÜGE BR 25 NACHT



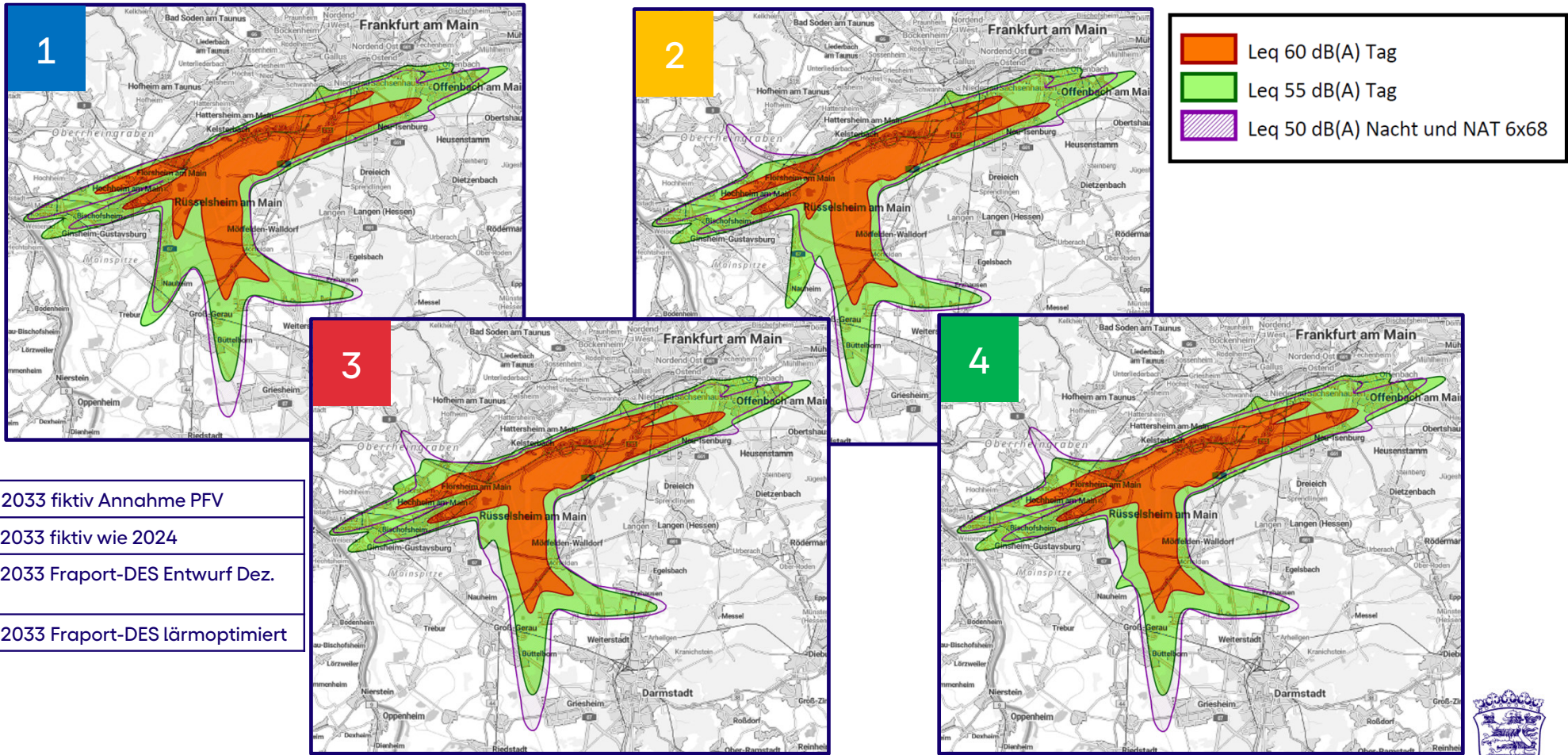
Legende

Name Szenario	Alle Flugzeug typen auf dem Abflug strang	Nur Heavies auf dem Abflug- strang
Fiktiv PFV	s. Karte	s. Karte
Fiktiv wie 2024	s. Karte	s. Karte
LSB 2033 erster Entwurf	s. Karte	s. Karte
LSB 2033 lärmoptimiert	s. Karte	s. Karte

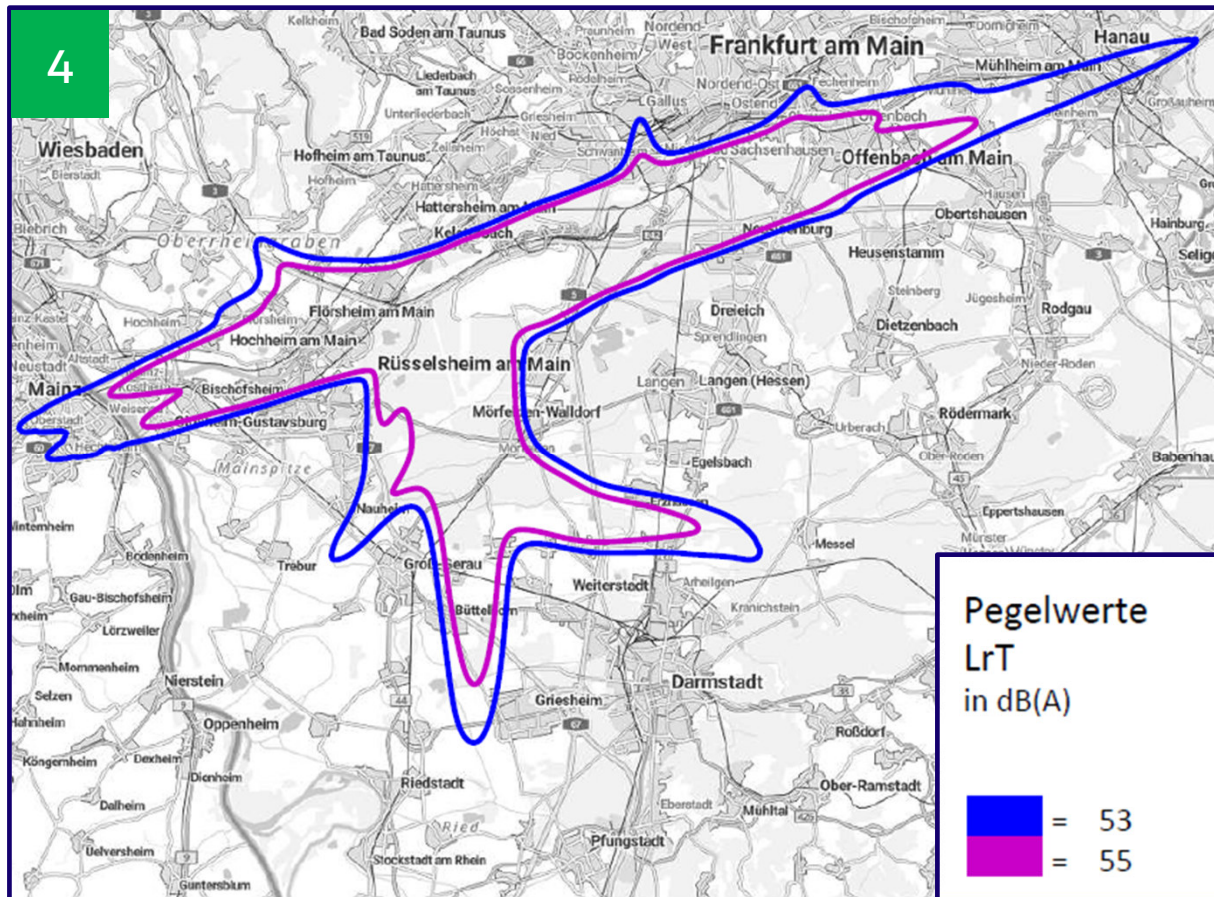
Zahlen beziehen sich auf Prognose 2033 und hierbei die 6 verkehrsreichsten Monate



VERKEHR LAUT PROGNOSE 2033 MIT VIER SZENARIEN DER ABWICKLUNG DER ABFLÜGE BEI BR 25



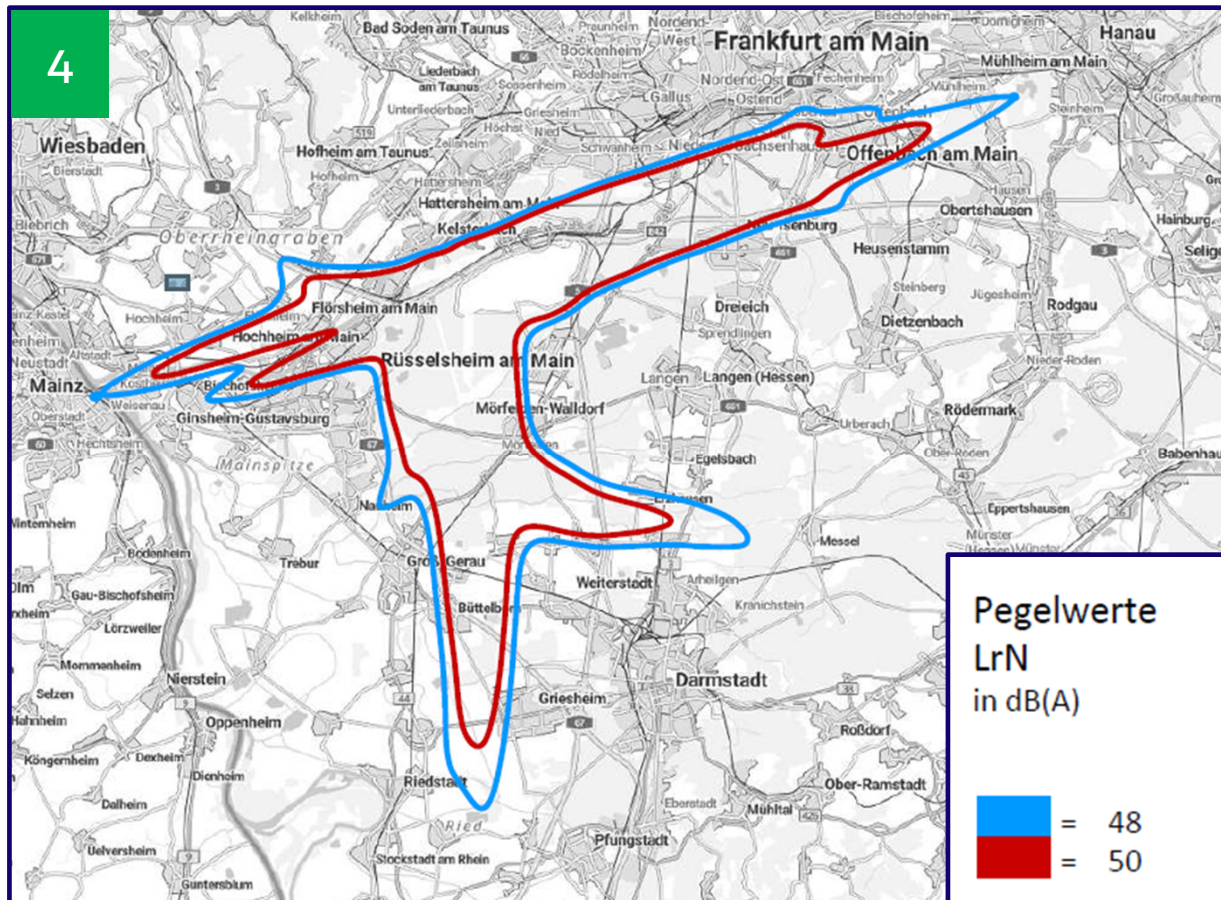
ERWEITERTES GEBIET TAG LEQ 53 DB(A) IM VERGLEICH ZU LEQ 55 DB(A) – SZENARIO 4 (DES FRAPORT 2033 LÄRMOPTIMIERT)



- Die blaue Kontur stellt das in zusätzlich ausgewertete „erweiterte“ Gebiet von Leq 53 dB(A) dar, lila den Entwurf TSZ2
- Blaue Kontur liegt 2 dB(A) unterhalb des gesetzlichen Werts für die TSZ2 von Leq 55 dB(A), der vom BVerwG rechtlich als „Zumutbarkeitsschwelle“ definiert wird im Sinne des §29b LuftVG



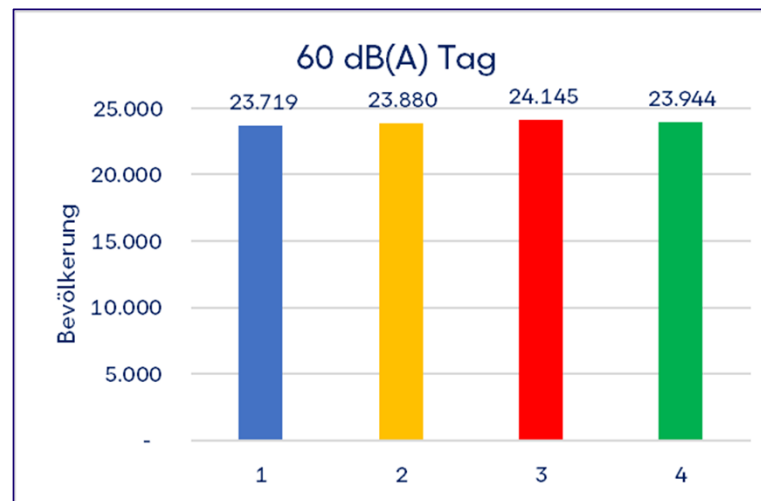
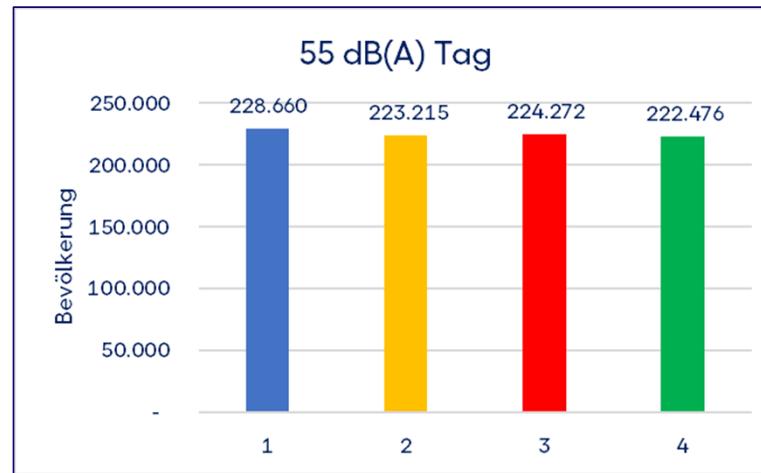
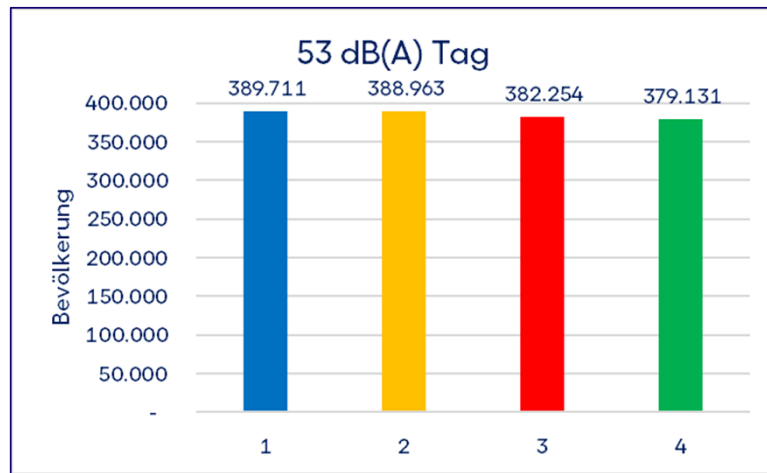
ERWEITERTES GEBIET NACHT LEQ 48 DB(A) IM VERGLEICH ZU LEQ 50 DB(A) – SZENARIO 4 (DES FRAPORT 2033 LÄRMOPTIMIERT)



- Die blaue Kontur stellt das in zusätzlich ausgewertete „erweiterte“ Gebiet von Leq 48 dB(A) dar, rot das Leq-Kriterium der NSZ
- Blaue Kontur liegt 2 dB(A) unterhalb des gesetzlichen Werts für das Leq Teil-Kriterium der NSZ von 50 dB(A)



BEVÖLKERUNGS-AUSWERTUNG 2033 – TAG GESAMTREGION IN VERSCHIEDENEN PEGELBEREICHEN



Legende	■	Szenario 1: 2033 fiktiv Annahme PFV
	■	Szenario 2: 2033 fiktiv wie 2024
	■	Szenario 3: 2033 Fraport-DES Entwurf Dez. 2025
	■	Szenario 4: 2033 Fraport-DES lärmoptimiert

- Insgesamt vergleichsweise geringe Unterschiede
- Szenario DES 2033 lärmoptimiert ist insgesamt vorzugswürdig
- Annahmen PFB sind mit den 2033 lärmoptimierten NW Abflugstrecken insgesamt nicht am lärmgünstigsten
- Reihung hängt von Betrachtungsraum ab



BEVÖLKERUNGS-AUSWERTUNG 2033 – TAG LEQ 53 DB(A) (ERWEITERTES GEBIET, KOMMUNEN)

Leq 53 dB(A) TAG	Szenario 1	Szenario 2	Szenario 3	Szenario 4	Delta Szenario 1 vs. 4		
	2033 fiktiv Annahme Planfeststellungs- verfahren (PFV)	2033 fiktiv wie 2024	2033 Fraport-DES Entwurf Dezember 2025	2033 Fraport-DES lärmoptimiert			
Bischofsheim	12.790	12.790	12.789	12.788	-2		
Büttelborn	11.310	11.196	11.104	11.127	-183		
Flörsheim am Main	14.195	17.759	20.792	20.373	6.178		
Ginsheim-Gustavsburg	9.862	9.783	9.672	9.667	-195		
Griesheim	40	40	39	39	-1		
Groß-Gerau	83	41	3	23	-60		
Hattersheim am Main	1.344	4.622	4.858	4.825	3.481		
Hochheim am Main	5.974	6.903	12.208	7.524	1.550		
Kelsterbach	4.741	4.799	4.857	4.672	-69		
Mainz	33.823	33.706	33.439	33.468	-355		
Nauheim	10.432	9.273	503	2.445	-7.987		
Raunheim	15.335	15.335	15.335	15.335	0		
Rüsselsheim am Main	31.298	24.316	18.343	18.329	-12.969		
Trebur	56	39	0	0	-56		

Nicht genannte Kommunen liegen entweder außerhalb der Kontur (haben weniger Lärm) oder es ergeben sich dort keine Auswirkungen durch das Abflugkonzept



BEVÖLKERUNGS-AUSWERTUNG 2033 – TAG LEQ 55 DB(A) (TAGSCHUTZZONE 2, KOMMUNEN)

Leq 55 dB(A) TAG	Szenario 1	Szenario 2	Szenario 3	Szenario 4	Delta Szenario 1 vs. 4		
	2033 fiktiv Annahme Planfeststellungs- verfahren (PFV)	2033 fiktiv wie 2024	2033 Fraport-DES Entwurf Dezember 2025	2033 Fraport-DES lärmoptimiert			
Bischofsheim	12.495	12.537	12.493	12.445	-50		
Büttelborn	6.655	6.561	6.494	6.522	-133		
Flörsheim am Main	13.619	14.907	18.768	17.880	4.261		
Ginsheim-Gustavsburg	5.933	5.996	5.982	5.889	-44		
Groß-Gerau	23	3	3	3	-20		
Hattersheim am Main	478	1.778	4.459	3.970	3.492		
Hochheim am Main	3.570	3.790	4.155	3.859	289		
Kelsterbach	1.784	1.847	1.902	1.757	-27		
Nauheim	8.886	3.906	0	0	-8.886		
Raunheim	15.335	15.335	15.335	15.335	0		
Rüsselsheim am Main	19.268	15.995	14.162	14.144	-5.124		
Trebur	13	0	0	0	-13		

Nicht genannte Kommunen liegen entweder außerhalb der Kontur (haben weniger Lärm) oder es ergeben sich dort keine Auswirkungen durch das Abflugkonzept



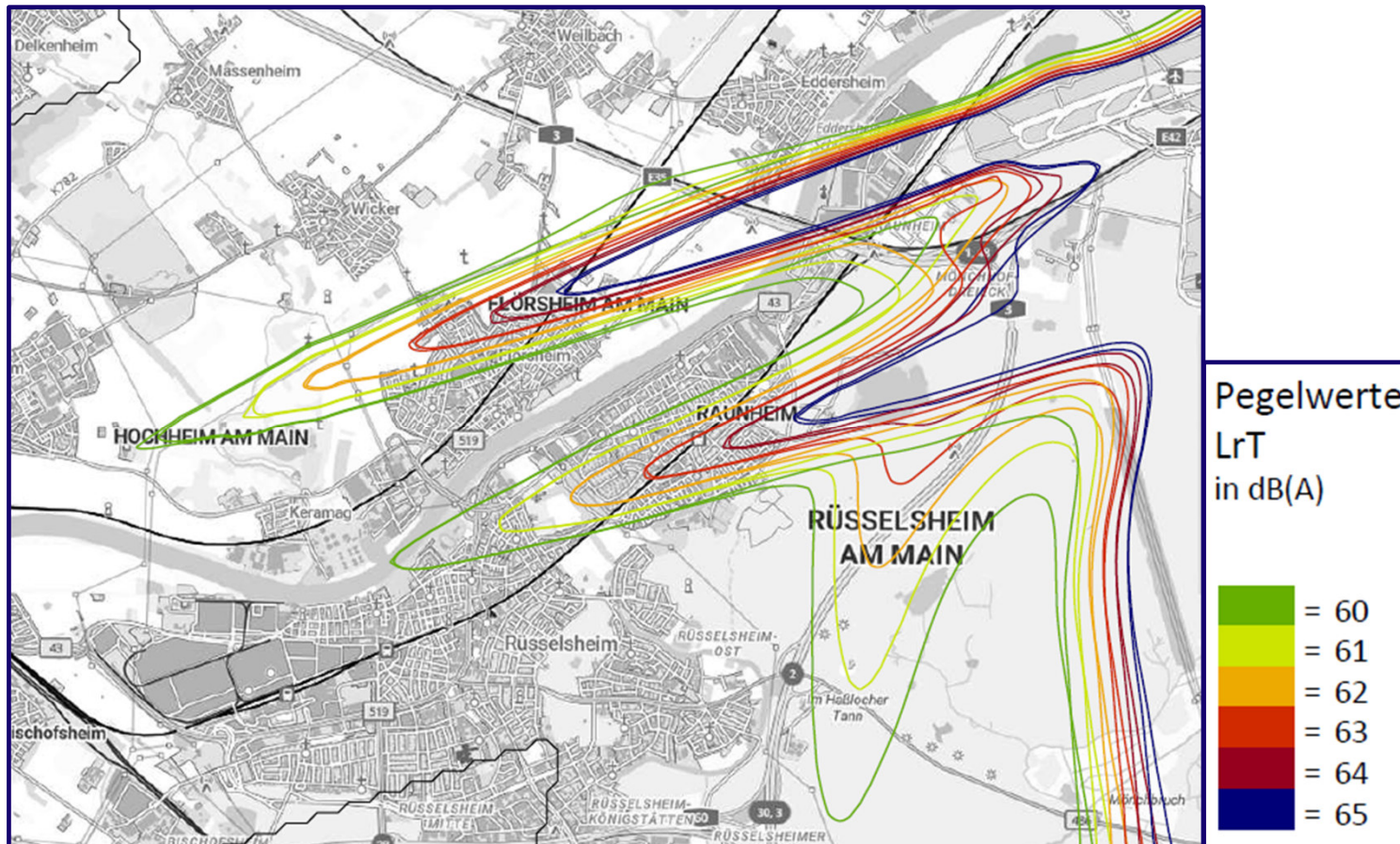
BEVÖLKERUNGS-AUSWERTUNG 2033 – TAG LEQ 60 DB(A) (TAGSCHUTZZONE 1 KOMMUNEN)

Leq 60 dB(A) TAG	Szenario 1	Szenario 2	Szenario 3	Szenario 4	Delta Szenario 1 vs. 4		
	2033 fiktiv Annahme Planfeststellungs- verfahren (PFV)	2033 fiktiv wie 2024	2033 Fraport-DES Entwurf Dezember 2025	2033 Fraport-DES lärmoptimiert			
	Flörsheim am Main	5.945	6.072	6.227	6.135	190	
	Hattersheim am Main	46	65	142	103	57	
	Kelsterbach	44	44	44	44	0	
	Raunheim	12.106	12.142	12.174	12.097	-9	
	Rüsselsheim am Main	2.975	2.955	2.956	2.957	-18	

Nicht genannte Kommunen liegen entweder außerhalb der Kontur (haben weniger Lärm) oder es ergeben sich dort keine Auswirkungen durch das Abflugkonzept



ISOPHONEN TAG AB LEQ 60 DER SZENARIEN: -2033 FIKTIV ANNAHME PFV- UND -2033 FRAPORT-DES LÄRMOPTIMIERT-

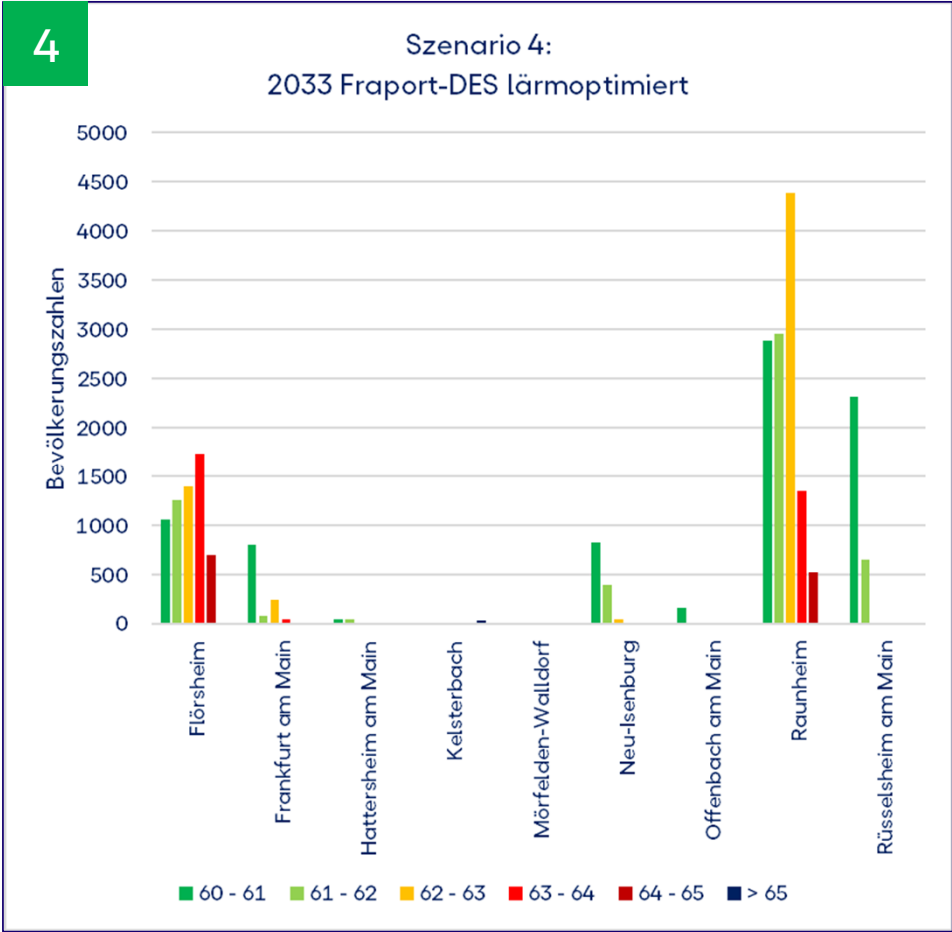
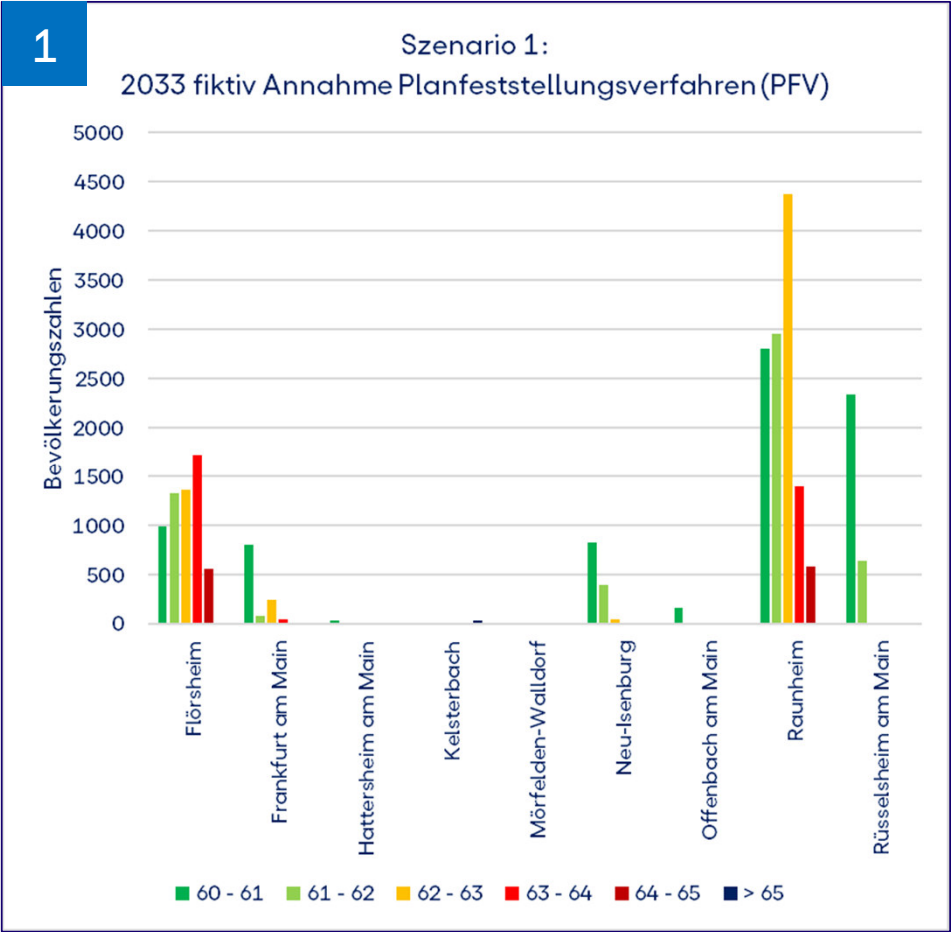


- Mit Ausnahme einer leichten Ausprägung der Abflüge des Foxtrot-Abzweigs / Südumfliegung nahezu keine Änderung der Konturen (Linien in den Anflugkonturen liegen nahezu nebeneinander)
- -> insgesamt nur geringe Verschiebung der Betroffenenzahlen in diesem Bereich

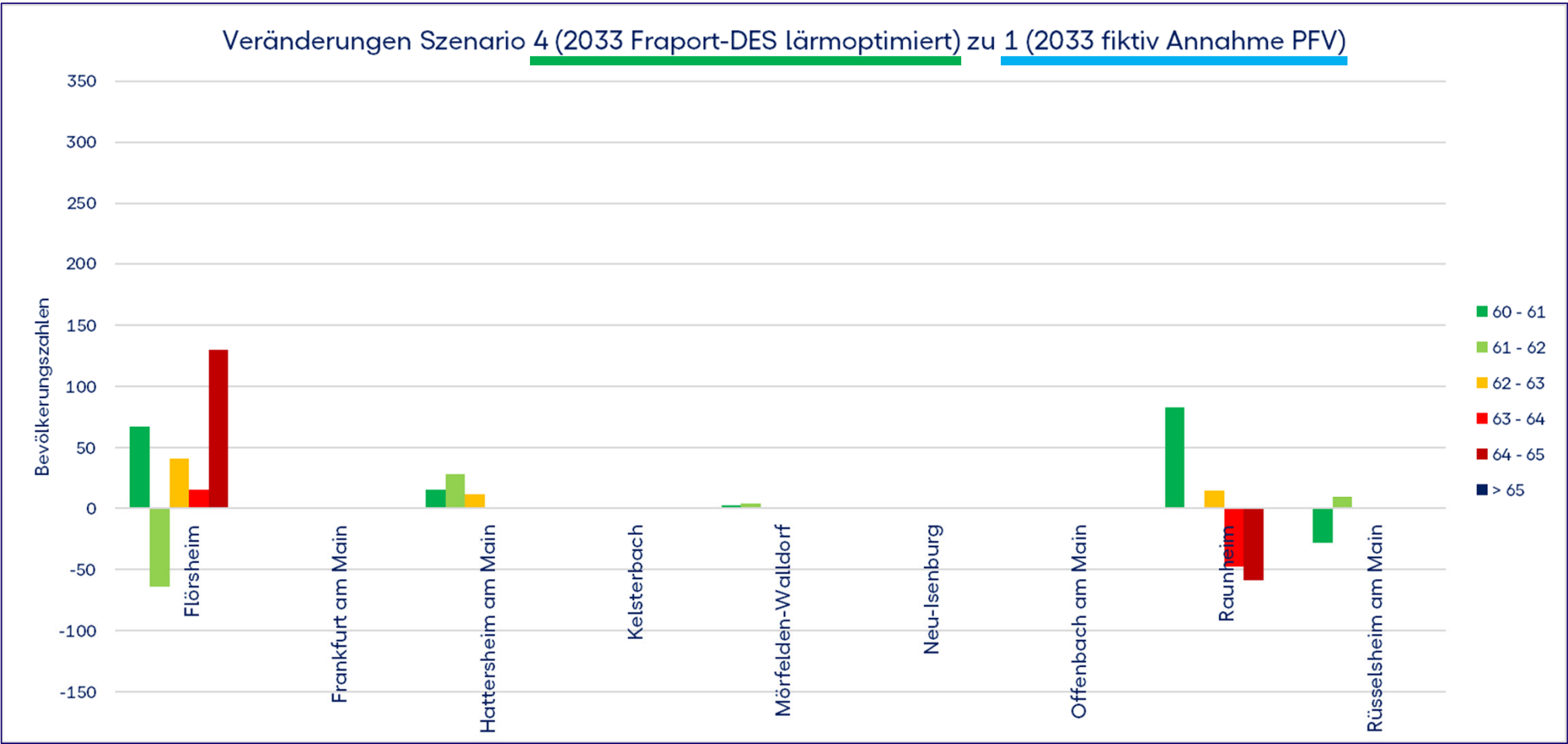


BEVÖLKERUNGS-AUSWERTUNG 2033 – ÜBERSICHT TAG >60 DB(A), ALSO INNERHALB TSZ 1

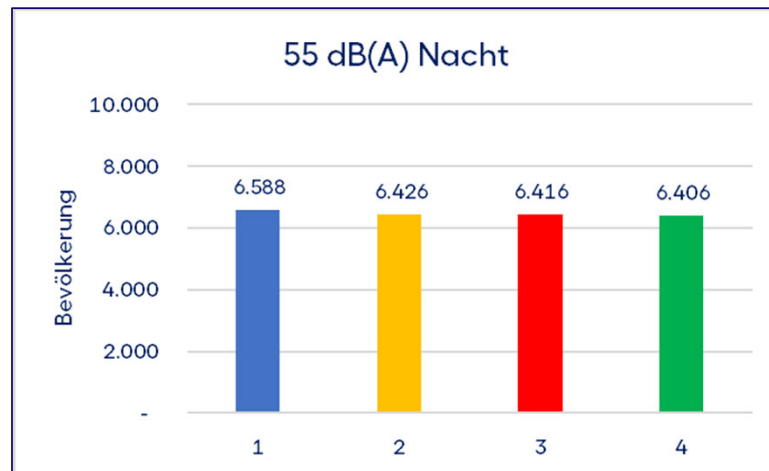
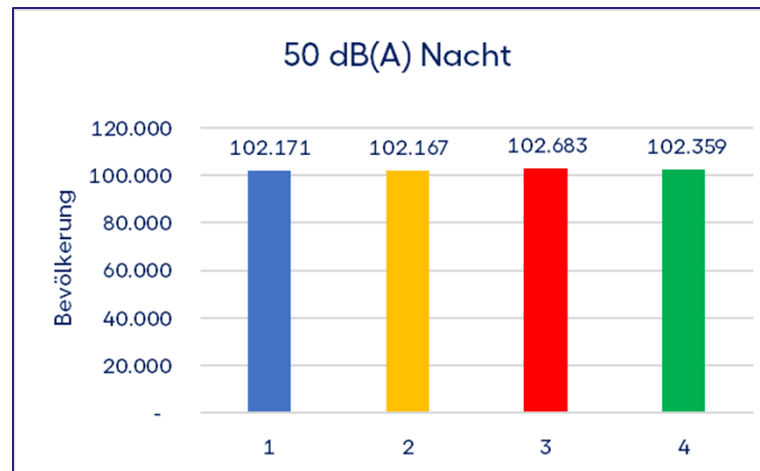
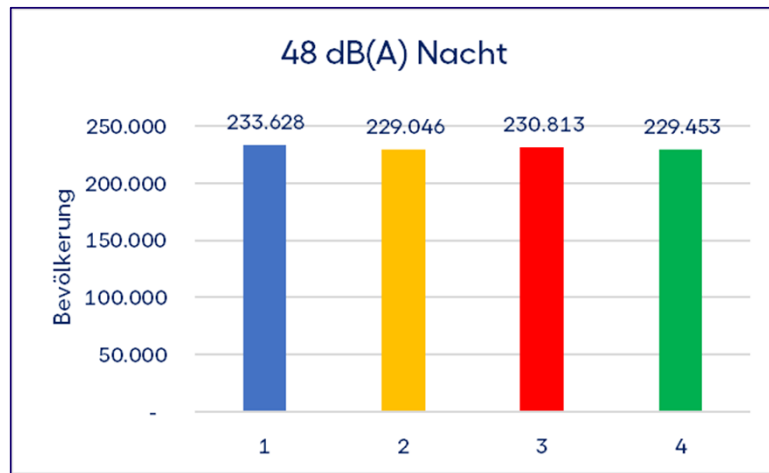
Dargestellt sind alle Bewohnerinnen und Bewohner die mindestens einen Dauerschallpegel von 60 db(A) haben mit Aufteilung in 1 dB(A) Schritten. Keine Betroffenen haben mehr als Leq 65 dB(A)



BEVÖLKERUNGS-AUSWERTUNG 2033 – TAG >60 DB(A) – VERÄNDERUNGEN SZENARIO 4 VS. 1



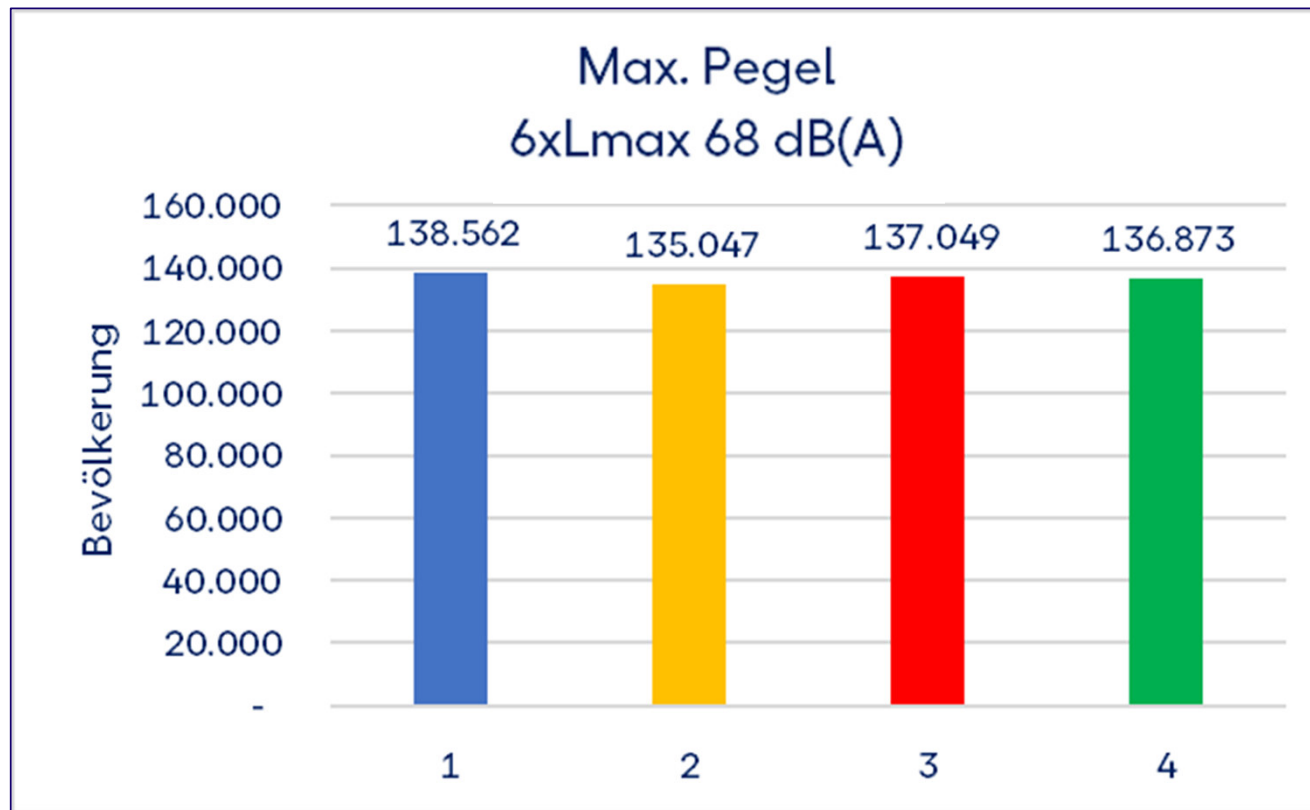
BEVÖLKERUNGS-AUSWERTUNG 2033 – DAUERSCHALLPEGEL **NACHT GESAMTREGION**



Legende		Szenario 1: 2033 fiktiv Annahme PFV
		Szenario 2: 2033 fiktiv wie 2024
		Szenario 3: 2033 Fraport-DES Entwurf Dez. 2025
		Szenario 4: 2033 Fraport-DES lärmoptimiert

- Insgesamt vergleichsweise geringe Unterschiede
- PFB-Szenario nicht günstiger als gemischte Szenarien, insb. gegenüber heutiger Verteilung
- Auch hier ist von den Nicht-fiktiven Szenarien das Szenario 4 insgesamt vorzugswürdig



BEVÖLKERUNGSAUSWERTUNG 2033 – NACHT MAXIMALPEGEL NSZ NAT 6X68 GESAMTREGION

- Insgesamt vergleichsweise geringe Unterschiede
- PFB-Szenario nicht günstiger als gemischte Szenarien, insb. gegenüber heutiger Verteilung
- Auch hier ist von den Nicht-fiktiven Szenarien das Szenario 4 insgesamt vorzugswürdig

Legende		Szenario 1: 2033 fiktiv Annahme PFV
		Szenario 2: 2033 fiktiv wie 2024
		Szenario 3: 2033 Fraport-DES Entwurf Dez. 2025
		Szenario 4: 2033 Fraport-DES lärmoptimiert



BEVÖLKERUNGS-AUSWERTUNG 2033 – MAXIMALPEGEL NSZ NAT 6X68 KOMMUNEN

Max. Pegel 6xLmax 68 dB(A)	Szenario 1	Szenario 2	Szenario 3	Szenario 4	Delta Szenario 1 vs. 4		
	2033 fiktiv Annahme Planfeststellungsver- fahren (PFV)	2033 fiktiv wie 2024	2033 Fraport-DES Entwurf Dezember 2025	2033 Fraport-DES lärmoptimiert			
Bischofsheim	2.751	2.737	2.737	2.737	-14		
Büttelborn	10.078	10.078	10.078	10.073	-5		
Flörsheim am Main	11.296	15.197	16.919	16.775	5479		
Ginsheim-Gustavsburg	5.330	5.300	5.300	5.299	-31		
Griesheim	38	38	38	37	-1		
Groß-Gerau	10	3	3	3	-7		
Hattersheim am Main	433	3.647	3.922	3.865	3432		
Hochheim am Main	3.267	3.332	3.361	3.342	75		
Hofheim am Taunus	0	7	7	7	7		
Kelsterbach	56	56	56	55	-1		
Nauheim	7.532	0	0	0	-7532		
Raunheim	15.247	15.335	15.335	15.335	88		
Rüsselsheim am Main	15.461	12.254	12.230	12.230	-3231		

Nicht genannte Kommunen liegen entweder außerhalb der Kontur (haben weniger Lärm) oder es ergeben sich dort keine Auswirkungen durch das Abflugkonzept



BEWERTUNG DER ERGEBNISSE

- Unterschiede insgesamt gering, Szenario 4 insgesamt gesehen gleichwertig wie 1.
- Vollständige Umsetzung des Migrationsplans wäre regional gesehen nicht vorteilhaft, andererseits zeigt sich aber auch, dass im Bereich der Hochbetroffenen die Nutzung der NW Abflüge insb. ohne teilw. Verlagerung der 4-strahligen Heavies zu Nachteilen führt
- **Ein „relatives Optimum“ wenn man die Gesamtregion betrachtet scheint zu liegen zwischen den Anteilen Ist 2024 und DES lärmoptimiert 2033**

Empfehlungen:

- **Maßnahmen erforderlich, wie eine stabile Anwendung des von Fraport und DFS entwickelten Mischmodells angereizt und auch im Fall von Verkehrssteigerungen sichergestellt werden.**
- **Es sollten nicht mehr NW Abflüge erfolgen, als betrieblich notwendig und nicht über die im DES 2033 lärmoptimiert unterstellten Anteile hinausgehen.** Auch das sollte durch Maßnahmen sichergestellt werden.



SCHLUSSFOLGERUNGEN FÜR DEN GESETZESVOLLZUG (LAND UND BUND)

- HMWVW hat Fraport gebeten, das DES 2033 bei Stellvertreterstrecken usw. so zu überarbeiten, dass die Variante 4 (Fraport-DES 2033 lärmoptimiert) für die Festsetzung des Lärmschutzbereichs zugrundegelegt werden kann
- Lärmschutzbereich soll im Jahr 2027 festgelegt sein und Vollzug Paket/FluglärmG beim baulichen Schallschutz (auf Wunsch gerne eigene Veranstaltung wenn es so weit ist)
- Gleichzeitig wurden in dem Paket weitere flankierende Maßnahmen zur Sicherstellung des möglichst lärmarmen Konzepts beschlossen – DFS hat Paket mit vereinbart
- Herausforderung ist, dass die Nutzungsquoten und betrieblichen Bedingungen von den konkreten Verkehrsmengen und Verkehrsspitzen abhängig sind, so dass keine starren Quoten vorhersehbar sind



AKTEURE BEI FLUGVERFAHRENSFESTLEGUNG / AKTIVER SCHALLSCHUTZ

Deutsche Flugsicherung (DFS): Ist für luftseitige Abwicklung des Flugverkehrs und Flugverfahrensplanung zuständig.

Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF): Legt nach Abwägung aller Vor- und Nachteile Flugverfahren per Rechtsverordnung fest
 - BAF berücksichtigt (=kann nur mit sachlicher Begründung abweichen) Empfehlungen der FLK

Forum Flughafen und Region (FFR): Wurde vom Land Hessen 2008 eingerichtet und beauftragt, Maßnahmen des Aktiven Schallschutzes zu entwickeln und prüfen (u.A. Expertengremium Aktiver Schallschutz (ExPASS) und UNH)

Umwelt- und Nachbarschaftshaus gGmbH (UNH): Wurde vom Land Hessen 2008 eingerichtet und beauftragt als Geschäftsstelle des FFR sowie u.A. zum Fluglärmmonitoring

Fluglärmkommission (FLK): Bundesgesetzlich vorgeschriebene Beratungsinstitution für DFS, BAF und HMWVW
 - Mitglieder werden vom HMWVW nach feststehenden Kriterien benannt, Kommunen und Kreise ab bestimmter Lärmbetroffenheit.

Fluglärmschutzbeauftragte/HMWVW: Vorprüfung Einhaltung Flugverfahren, prüft auf systematische Abweichungen und Mitglied im ExPASS, Vollzug FluglärmG / zwei weitere Referate mit Zuständigkeit für Genehmigung, Planfeststellung; Luftaufsicht (z.B. Einhaltung NFV)



WICHTIGE ASPEKTE AUS DEM LÄRMPAKET (AKTIVE MAßNAHMEN)

- Rechtliche Verankerung, dass NW Abflüge sowohl im jetzigen Betriebskonzept als auch zukünftig **nur soweit betrieblich notwendig** erfolgen z.B. im Luftfahrthandbuch, aktuell laufen Gespräche über Umsetzung unter Beteiligung des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung
- Verlagerung 2-strahlige Heavies auf Südumfliegung soweit betrieblich möglich – Probebetrieb wurde in der Sommerpause konzeptionell ausgearbeitet und soll demnächst durch DFS umgesetzt werden / Geht nur in bewegungsarmen Zeiten – Erfahrungswerte sollen gesammelt werden
- Sicherstellung, dass weiterhin **keine Nutzung* der NW Abflugstrecken am frühen Morgen** erfolgt bzw. stufenweise möglichst geringe Nutzung. Ziel ist keine Nutzung bis 7 Uhr, wann immer möglich bis 8 Uhr.

* Von 5-6 Uhr soll laut Paket Nutzung in rechtsverbindlich durch Flugverfahrensfestlegung ausgeschlossen werden (außer aus Sicherheitsgründen etc.)



WICHTIGE ASPEKTE AUS DEM LÄRMSCHUTZPAKET (MONITORING)

- **Engmaschiges Monitoring**
- Sowohl vorausschauendes Monitoring (z.B. welche Verkehrsmengen/Peaks am Tag werden im nächsten Jahr erwartet und wie werden sie lärmarm abgewickelt)
- Als auch Rückschau (wie viel Verkehr fand statt und wie wurde er abgewickelt, welche Nutzungsquoten usw.)
- HMWVW gemeinsam mit Fraport, FLK Vorsitz, DFS unter **Fortführung der Arbeitsgruppe**
- **Regelmäßige Berichterstattung in FLK und an betroffene Gemeinden**
- Methodisches Konzept wird in den kommenden Monaten entwickelt in der AG (dabei auch Airlines und weitere Experten aus FLK werden beteiligt)
- Bei **Abweichungen oder Auffälligkeiten sollen gemeinsam Lösungen entwickelt werden**, wie das Konzept so abgewickelt wird, dass möglichst geringe Anteile NW Abflüge in Abhängigkeit der Verkehrsmenge



LÄRMPAKET

Teil 2 – weiterentwickeltes Betriebskonzept bei BR 25/NW Abflüge

- HMWVW stellt in der Rechtsverordnung zur Festlegung des Lärmschutzbereichs klar, dass von DFS und BAF erwartet wird, dass Vorkehrungen bei der Abwicklung des Betriebs getroffen werden, dass zur Vermeidung besonderer Belastungen wann immer möglich die unter Lärmaspekten insgesamt vorzugswürdige Verteilung genutzt wird. Hierzu gehört, dass ein weiterer Anstieg des Anteils von NW Abflügen dem betrieblich erforderlichen Maß entspricht und die Südumfliegung dauerhaft in Nutzung bleibt. Ebenso ist Ziel, dass im Sinne einer Lärmpause am frühen Morgen die NW Abflugrouten in der Regel ungenutzt bleiben. Die Art der Umsetzung erfolgt je nach Uhrzeit stufenweise. Bis 6 Uhr soll die Nichtnutzung regulatorisch verankert werden. Aber auch darüber hinaus ist das gemeinsame Ziel, dass Starts bis mindestens 7 Uhr, wann immer betrieblich möglich auch bis 8 Uhr nicht über die NW Abflugstrecken abgewickelt werden. Ausnahmen können wie bei allen anderen An- und Abflugrouten in spezifischen Situationen erforderlich sein, z.B. Gewitter, Bahnsperren o.Ä.



LÄRMPAKET

Teil 2 – weiterentwickeltes Betriebskonzept bei BR 25/NW Abflüge

- HMWVW überwacht Nutzungsquoten und berichtet jährlich an FLK. An dem Monitoringprozess werden DFS, Fraport, ggf. BAF sowie eine Vertreterin/Vertreter der FLK beteiligt. Hierzu gehört eine jeweilige Vorausschau für die nächste Flugplanperiode, ob sich an Verkehrsmengen oder betrieblichen Voraussetzungen Änderungen ergeben, die proaktiv aufgegriffen werden sollten. Im Fall von Abweichungen von der vorzugswürdigen Verteilung, wird vom HMWVW bei den zuständigen Stellen des Bundes (DFS, ggf. BAF) sowie Fraport der Sachverhalt aufgeklärt, auf Abhilfe gedrängt und es werden soweit erforderlich gemeinsam mit den Institutionen unter Einbeziehung der FLK mögliche Gegenmaßnahmen entwickelt.
- HMWVW erwartet von den Airlines, dass sie die Lärmschutzbelange bei der Betriebsabwicklung respektieren. Im Luftfahrthandbuch wird eine entsprechende Klarstellung zur grundlegenden Abwicklung der An- und Abflüge bei Betriebsrichtung 25 mit der oben dargestellten unter Lärmaspekten insgesamt vorzugswürdigen Betriebsabwicklung eingefügt.



PRÜFUNG DER PLANFESTSTELLUNGSKONFORMITÄT

Prüfung erfolgte durch das Referat „Luftverkehr, Genehmigung und Planfeststellung“ des HMWVW



HESSEN

AGENDA

- 01** Vereinbarkeit des neuen Betriebskonzepts
(BR 25) mit der Planfeststellung
- 02** Prüfung des Auflagenvorbehalts



VEREINBARKEIT DES NEUEN BETRIEBSKONZEPTS MIT FESTLEGUNGEN DER PLANFESTSTELLUNG

- Änderungen des Betriebskonzepts als solches stellen keinen Widerspruch zum Planfeststellungsbeschluss vom 18.12.2007 (PFB) dar und sind insoweit planfeststellungskonform.
- PFB lagen zwar Annahmen zum Betriebskonzept zu Grunde, es erfolgten aber keine konkreten Festlegungen dahingehend,
 - dass bestimmte Gebiete nicht überflogen werden dürfen;
 - dass Kommunen von Doppelbelastungen durch An- und Abflüge zu verschonen sind;
 - welche Flugrouten zu welchen Anteilen zu nutzen sind.
- Höchstrichterlich bestätigt: Das Lärmschutzkonzept des PFB ist auch ohne entsprechende Vorgaben abgewogen und nicht zu beanstanden (Hessischer VGH, Beschluss vom 19. Mai 2017 – 9 C 1572/12.T –; bestätigt durch BVerwG, Beschluss vom 17. Dezember 2019 – 4 B 37/17 –).



PRÜFUNG DES AUFLAGENVORBEHALTS (PFB ZIF. A XI 5.1.4.2)

Planfeststellungsbeschluss
Ausbau Flughafen Frankfurt Main

- 145 -

A Verfügender Teil
XI Nebenbestimmungen, Hinweise

reich nach § 4 Abs. 2 und 5 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm neu festgesetzt worden ist.

2. Für den Fall einer wesentlichen Veränderung der Lärmbelastung im Sinne von § 4 Abs. 6 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm bleibt die nachträgliche Festsetzung, Änderung oder Ergänzung von Auflagen und betrieblichen Regelungen zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm vorbehalten. Gleiches gilt für den Fall, dass die bei der Ermittlung und Bewertung der Lärmbelastung für das Jahr 2020 zugrunde gelegte Zahl von 701.000 Flugbewegungen im Jahr überschritten wird.

- Zweck: Sicherstellung der Abgewogenheit des PFB.
- Voraussetzung: Wesentliche Veränderung der Lärmbelastung gemäß § 4 Abs. 6 FluLärmG.
- Rechtsfolgen: Ggfs. nachträgliche Festsetzung, Änderung oder Ergänzung von Auflagen zum Schutz vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm.
- Prüfungsmaßstab: Bewegen sich die Lärmauswirkungen noch innerhalb des im PFB abgewogenen Rahmens?



GRUNDLAGEN DER BEURTEILUNG VON GEÄNDERTEN LÄRMAUSWIRKUNGEN (I)

- Vergleichsbasis: PFB, d.h. sämtliche damals zugrunde gelegten Annahmen bzgl. Planungsfall 2020 (ohne 17 Flüge in Kernnacht), einschließlich 701.000 Flugbewegungen.
- Vergleichswert: DES 2033* = Daten für Prognosejahr 2033, analog zur Neufestsetzung des Lärmschutzbereichs (wegen Bezugnahme des Auflagenvorbehalts auf Regelungen des FluLärmG zum Lärmschutzbereich), insbesondere:
 - Zugrundelegung der für das Jahr 2033 prognostizierten 560.000 jährlichen Flugbewegungen;
 - Berücksichtigung sämtlicher seit Erlass des PFB eingetretener und fortgeltender tatsächlicher, fluglärmrelevanter Veränderungen;
 - Aktualisierte Bevölkerungszahlen.

* Finalisierung des DES 2033 durch Fraport steht noch aus, relevante Änderungen bei den prognostizierten Lärmauswirkungen sind insoweit nicht zu erwarten.
Verlagerung vierstrahliger Heavies von NW-Abflügen auf Abflugstrecken der Startbahn 18 bereits berücksichtigt.



GRUNDLAGEN DER BEURTEILUNG VON GEÄNDERTEN LÄRMAUSWIRKUNGEN (II)

- Der PFB enthält bereits Schutzauflagen für die seinerzeit prognostizierten 701.000 Flugbewegungen und die insoweit abgewogenen Lärmauswirkungen. Die jetzige Prüfung des Auflagenvorbehaltes betrifft die Frage, ob für die aktuell prognostizierten 560.000 Flugbewegungen wegen geänderter tatsächlicher Verhältnisse zusätzliche Schutzauflagen erforderlich sind.
- Nicht jede negative Veränderung der Lärmbelastung erfordert weitergehende Schutzauflagen; nur solche, die nach Art oder Ausmaß der im PFB vorgenommenen Abwägung nicht (mehr) entsprechen. Unbeachtlich sind bloße Verschiebungen bei den Betroffenen.
- Eine über 560.000 hinausgehende Zunahme der Flugbewegungen oder sonstige zukünftige Änderungen und deren Auswirkungen auf die Lärmbelastung bleiben nachfolgenden Überprüfungen des Auflagenvorbehalts vorbehalten.



PASSIVES LÄRMSCHUTZKONZEPT

- Passives Lärmschutzkonzept nimmt auf Regelungen des Fluglärmgesetzes Bezug. Vergleich der Gesamtbetroffenheiten zeigt für 2033 deutlich weniger Betroffene als im PFB angenommen.

	Tag 1 $L_{Aeq\ Tag} = 60\ dB(A)$	Tag 2 $L_{Aeq\ Tag} = 55\ dB(A)$	Nacht $L_{Aeq\ Nacht} = 53\ dB(A),$ $L_{Amax} = 6 \times 72\ dB(A)$
PFB	44.129	282.842	77.458
DES 2033	23.944	222.476	38.801
Differenz (DES - PFB)	-20.185	-60.366	-38.657

- Sonderfälle: Übernahmeansprüche und gewerblicher Schallschutz im unmittelbaren Nahbereich
 - Kleinräumige Veränderungen betreffen im bebauten Bereich außerhalb des Flughafengeländes nur das direkte Umfeld (z. B. Taubengrund in Kelsterbach sowie Mönchhofgelände, das auch in Raunheim liegt). Veränderungen sind primär auf modifizierte Berechnungsmethoden und Windverhältnisse zurückzuführen, nicht auf das Betriebskonzept.



AKTIVER SCHALLSCHUTZ (BETRIEBLICHE REGELUNGEN) – GRUNDLAGEN

- Es gelten auch insoweit grundsätzlich die Maßstäbe des Fluglärmgesetzes
- Insgesamt ergeben sich für 2033 weitaus weniger Betroffene als ursprünglich im PFB für 2020 prognostiziert.
- Ergänzende Untersuchung, ob räumlich begrenzte Gebiete nach Art und/oder Ausmaß Veränderungen der Lärmbelastungen erfahren, die so im PFB nicht berücksichtigt und abgewogen wurden.



BETROFFENHEITEN DER WOHNBEVÖLKERUNG (I)

- **Tag** ($L_{Aeq\,Tag} = 60\,dB(A)$):

Mehrheit der Kommunen hat – teils deutlich – weniger Betroffene als im PFB für Planungsfall 2020 angenommen;
geringfügige Mehrbetroffenheiten in Frankfurt am Main, Hattersheim am Main und Offenbach am Main.

	PFB	DES 2033	Differenz
Büttelborn	834	0	-834
Flörsheim am Main	8.301	6.135	-2.166
Frankfurt am Main	932	1.162	230
Groß-Gerau	3	0	-3
Hattersheim am Main	23	103	80
Hochheim am Main	28	0	-28
Kelsterbach	87	44	-43
Mörfelden-Walldorf	50	16	-34
Nauheim	8.846	0	-8.846
Neu-Isenburg	4.752	1.268	-3.484
Offenbach am Main	7	162	155
Raunheim	12.212	12.097	-115
Rüsselsheim am Main	7.836	2.957	-4.879
Weiterstadt	218	0	-218
Summe	44.129	23.944	-20.185



BETROFFENHEITEN DER WOHNBEVÖLKERUNG (II)

- **Tag** ($L_{Aeq\,Tag} = 55\,dB(A)$):

Auch insoweit weit überwiegend weniger Betroffenen als für den Planungsfall 2020 angenommen; Mehrbetroffenheiten insb. in Flörsheim am Main und Hattersheim am Main.

	PFB	DES 2033	Differenz
Bischofsheim	11.193	12.445	1.252
Büttelborn	9.606	6.522	-3.084
Darmstadt	19.419	806	-18.613
Erzhausen	0	203	203
Flörsheim am Main	15.212	17.880	2.668
Frankfurt am Main	40.731	38.764	-1.967
Ginsheim-Gustavsburg	5.570	5.889	319
Griesheim	297	0	-297
Groß-Gerau	31	3	-28
Hattersheim am Main	382	3.970	3.588
Hochheim am Main	3.800	3.859	59
Kelsterbach	2.655	1.757	-898
Mörfelden-Walldorf	7.924	5.744	-2.180
Nauheim	10.802	0	-10.802
Neu-Isenburg	20.085	14.302	-5.783
Offenbach am Main	79.930	79.952	22
Raunheim	14.719	15.335	616
Rüsselsheim am Main	25.123	14.144	-10.979
Trebur	9.301	0	-9.301
Weiterstadt	6.062	901	-5.161
Summe	282.842	222.476	-60.366



BETROFFENHEITEN DER WOHNBEVÖLKERUNG (III)

- **Nacht** ($LA_{eq} \text{ Nacht} = 53 \text{ dB(A)}$, $LA_{max} = 6 \times 72 \text{ dB(A)}$):

Lärmauswirkungen liegen weitgehend unter dem im PFB angenommenen Maß.

	PFB	DES 2033	Differenz
Büttelborn	9.274	3.606	-5.668
Darmstadt	13.861	0	-13.861
Flörsheim am Main	7.759	7.834	75
Frankfurt am Main	1.707	2.318	611
Griesheim	1.677	0	-1.677
Groß-Gerau	23	3	-20
Hattersheim am Main	23	494	471
Hochheim am Main	16	689	673
Kelsterbach	87	45	-42
Mörfelden-Walldorf	3.616	673	-2.943
Nauheim	381	0	-381
Neu-Isenburg	7.245	1.464	-5.781
Offenbach am Main	7.083	3.745	-3.338
Raunheim	13.022	12.563	-459
Riedstadt	16	0	-16
Rüsselsheim am Main	7.557	5.282	-2.275
Trebur	28	0	-28
Weiterstadt	4.083	85	-3.998
Summe	77.458	38.801	-38.657



FAZIT UND ZUSAMMENFASSUNG (REIN RECHTLICH IN BEZUG AUF PFB)

- Änderungen des Betriebskonzepts als solches stellen keinen Widerspruch zum PFB dar und sind insoweit planfeststellungskonform.
- Die Lärmauswirkungen für 2033 (560.000 Bewegungen) sind nach Art und Ausmaß mit der Abwägung im PFB vereinbar.
- Weitergehende aktive Schallschutzmaßnahmen (i.S.v. betrieblichen Regelungen) auf Grundlage des Auflagenvorbehalts zur Sicherstellung der Abgewogenheit des PFB sind nicht erforderlich und wären rechtswidrig.
- Etwaige Anpassungen bei Übernahmeansprüchen / gewerblichem Schallschutz betreffen nur unmittelbaren Nahbereich und werden zeitnah geregelt.



HERZLICHEN DANK FÜR DIE AUFMERKSAMKEIT

Ausführlichere Unterlagen mit allen Tabellen usw. finden Sie auf der Homepage der
Fluglärmkommission (www.fluglärmkommission-frankfurt.de) unter den Sitzungen im Mai und Juni



HESSEN