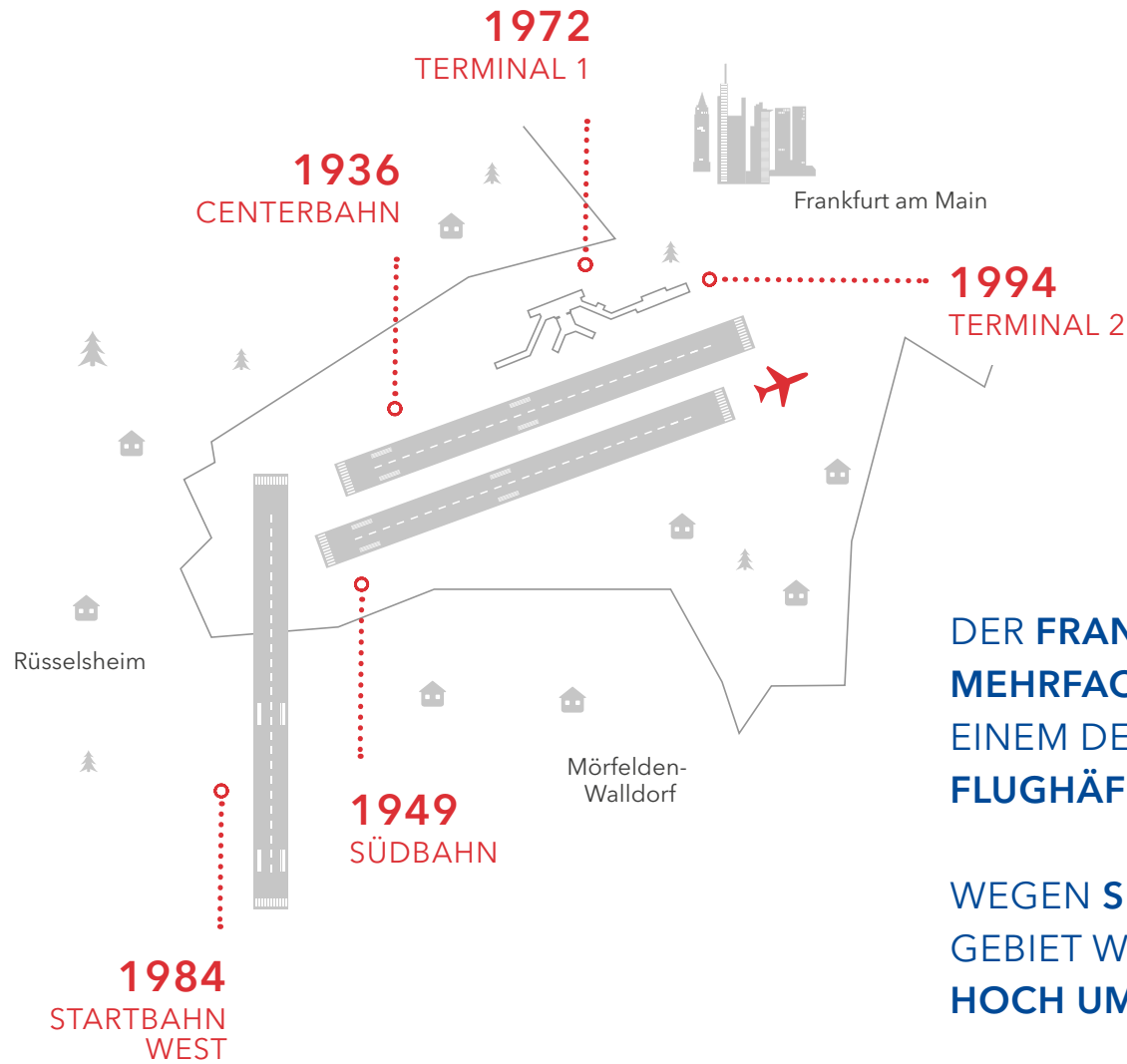


LÄRMOBERGRENZE FÜR DEN FRANKFURTER FLUGHAFEN

ENTWICKLUNG ERMÖGLICHEN - LÄRM BEGRENZEN

WAS BISHER GESCHAH 1936-1994



DER FRANKFURTER FLUGHAFEN WURDE **MEHRFACH ERWEITERT** UND HAT SICH ZU EINEM DER **GRÖSSTEN EUROPÄISCHEN FLUGHÄFEN** ENTWICKELT.

WEGEN **SEINER LAGE** MITTEN IM RHEIN-MAIN-GEBIET WAREN AUSBAUVORHABEN IMMER **HOCH UMSTRITTEN**.

DAS MEDIATIONSVERFAHREN



ENDE DER **90er** JAHRE KLAGT **DIE LUFTVERKEHRSINDUSTRIE** ÜBER **ZUNEHMENDE VERSPÄTUNGEN** UND **KAPAZITÄTSENGPÄSSE** AM FLUGHAFEN UND FORDERT EINEN WEITEREN AUSBAU

ALS „**LEHRE**“ AUS DEN **STARTBAHN WEST-PROTESTEN** WIRD EIN MEDIATIONS-VERFAHREN GESTARTET, AN DEM **KOMMUNEN, VERBÄNDE, LUFTVERKEHRS- WIRTSCHAFT** UND **BEHÖRDEN** TEILNEHMEN



DAS MEDIATIONSVERFAHREN

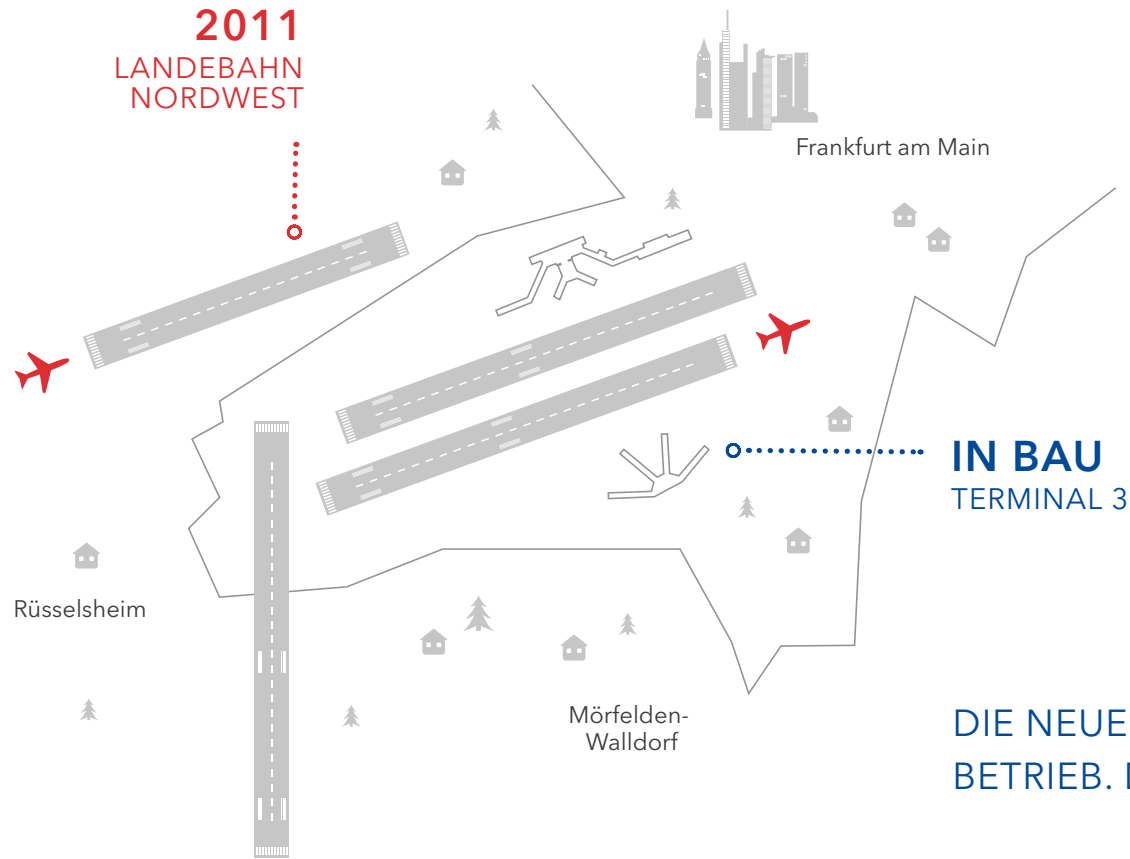


Mediationsergebnis im Jahr 2000:

1. Ausbau	✓
2. Optimierung Bahnsystem bis Ausbau	✓
3. Anti-Lärm-Pakt (u.a. Kontingentierung von Lärm und lokale Lärmobergrenzen)	✗
4. Nachtflugverbot (von 23.00 bis 05.00 Uhr)	✓
5. Regionales Dialogforum	✓



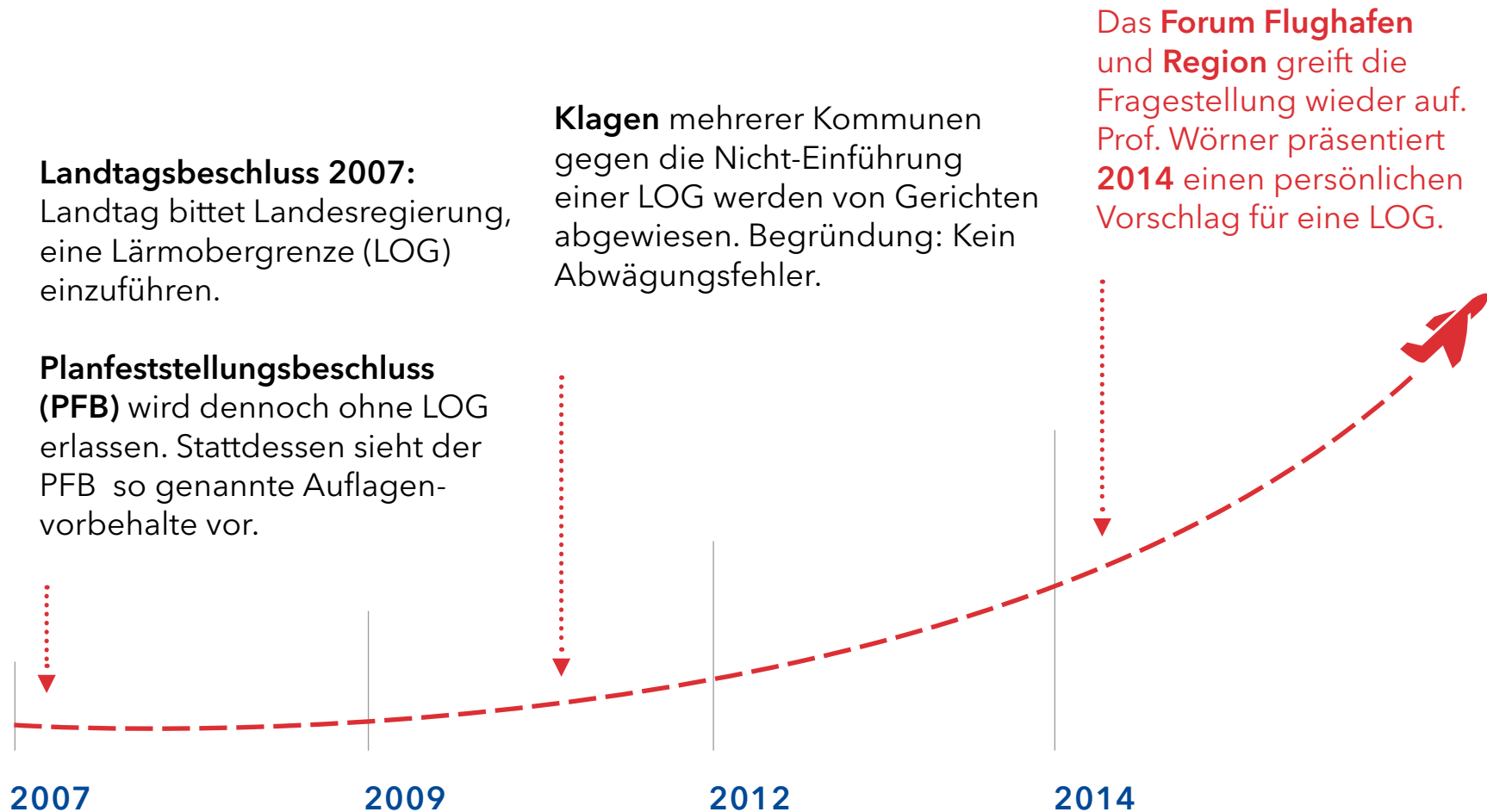
WAS BISHER GESCHAH 2011-2016



DIE NEUE **NORDWEST-LANDEBAHN** IST IN BETRIEB. DER BAU VON **TERMINAL 3** LÄUFT.

DIE **LÄRMOBERGRENZE** STEHT NOCH IMMER AUS.

HISTORIE LÄRMOBERGRENZE 2007-2014



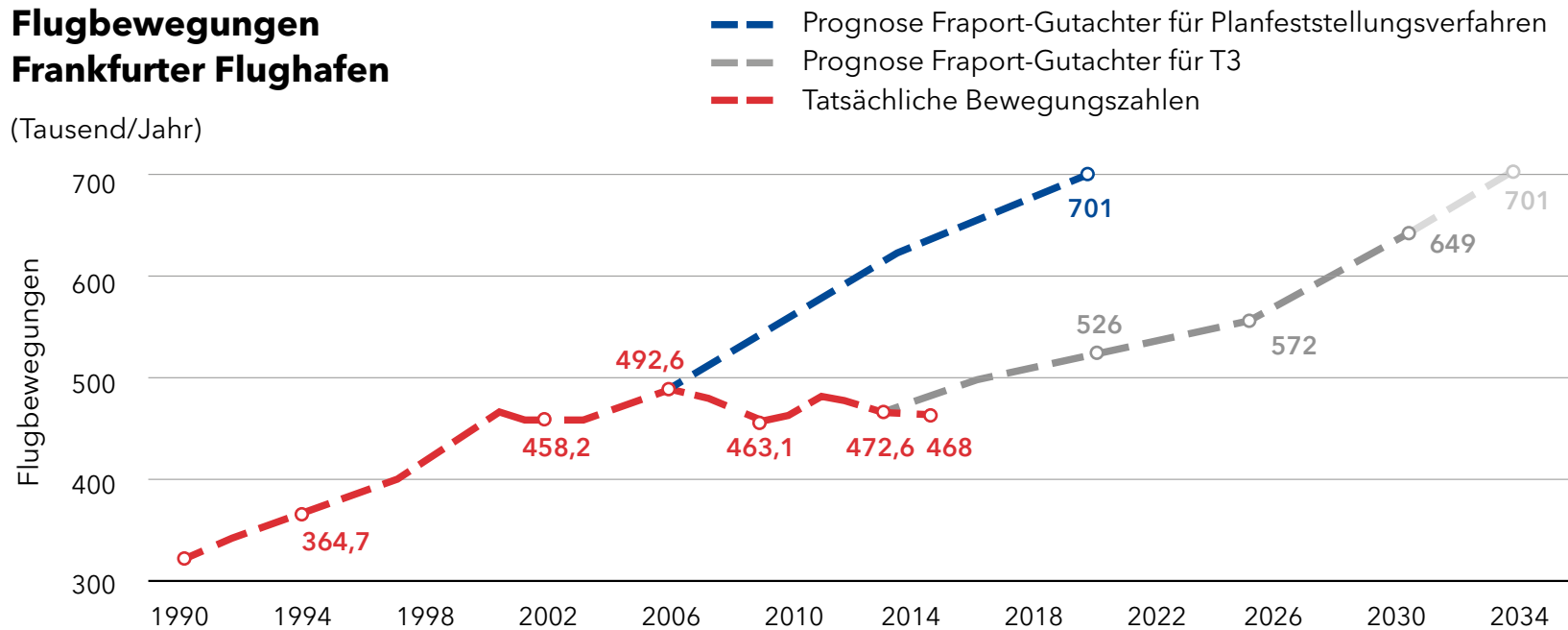
ENTWICKLUNG DER FLUGBEWEGUNGEN UND PROGNOSEN



BEI ERLASS DES **PFB** WAR EINE **STEIGERUNG AUF 701.000 FLUGBEWEGUNGEN** BIS ZUM JAHR **2020** ANGENOMMEN WORDEN.

Flugbewegungen Frankfurter Flughafen

(Tausend/Jahr)



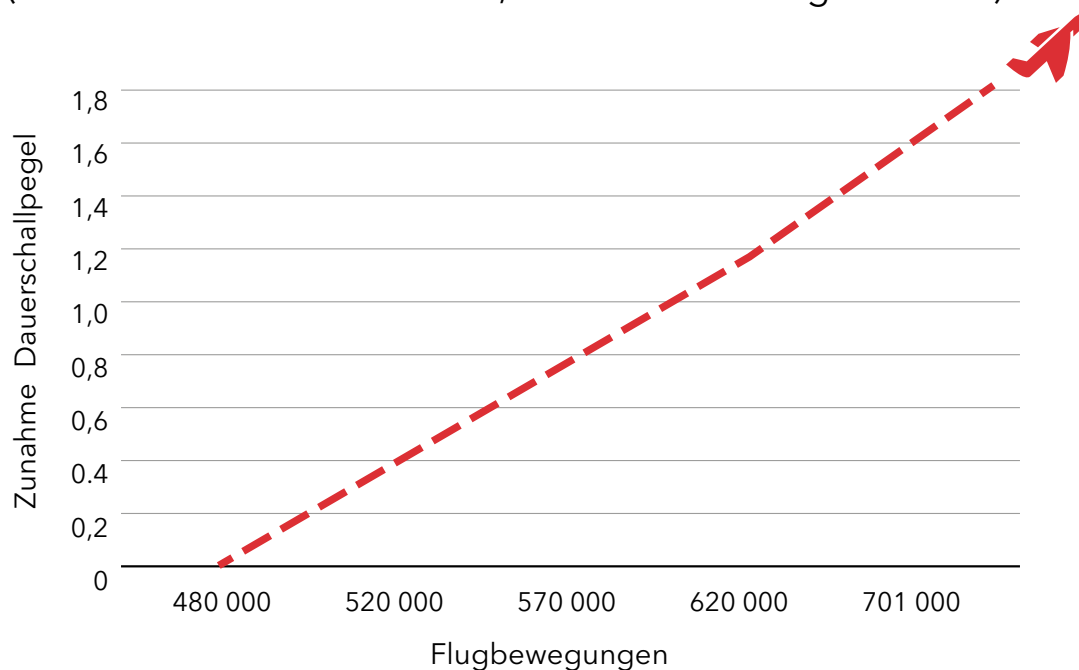
Trotz der seit Jahren weitgehend unveränderten Zahl an Flugbewegungen, ist die Zahl der Passagiere am Frankfurter Flughafen weiter gestiegen (größere Flugzeuge, bessere Auslastung).

WIE KANN SICH DER FLUGLÄRM OHNE LOG IN DER REGION ENTWICKELN?



WÜRDEN MAN DIESE ZUNAHME AN FLUGBEWEGUNGEN MIT DEM AKTUELLEN **FLOTTENMIX** UND DER DERZEITIGEN **ROUTENBELEGUNG** HOCHRECHNEN, WÜRDEN DER **LÄRM (DAUERSCHALLPEGEL) UM 1,8 DB(A)** STEIGEN.

Zusammenhang Flugbewegungen vs. Zunahme Fluglärm (ohne technischen Fortschritt, unveränderte Flugverfahren)



! +3 DB(A) entspricht einer Verdoppelung
-3DB(A) entspricht einer Halbierung des Dauerschallpegels

→ WENN KEINE ZUSÄTZLICHE **GRENZE EINGEZOGEN WIRD**, KANN DIE **LÄRMBELASTUNG** IN DER REGION ALSO NOCH **DEUTLICH ZUNEHMEN**

WARUM IST DAS EIN PROBLEM?



ZENTRALE ERGEBNISSE DER NORAH-STUDIE/LÄRMBERECHNUNGEN:

300.000

MENSCHEN STARK DURCH
FLUGLÄRM BELÄSTIGT



MENSCHEN REAGIEREN
IMMER EMPFINDLICHER
AUF **VERKEHRLÄRM**



ERHÖHTES **KRANKHEITS-**
RISIKO, INSBESONDERE
DEPRESSIONEN



UNTER **VORSORGEASPEKTEN** IST EIN UNBEGRENZTER
WEITERER **ANSTIEG DER LÄRMBELASTUNG** NICHT ZU
VERANTWORTEN.



WAS IST UNSER ZIEL?



OHNE EINE **LÄRMOBERGRENZE** KÖNNTE ES IN DER REGION NOCH WESENTLICH **LAUTER** WERDEN.



MIT DER **OBERGRENZE** SOLL SICHERGESTELLT WERDEN, DASS DAS DERZEITIGE **LÄRMNIVEAU** DAUERHAFT **NICHT WESENTLICH ÜBERSCHRITTEN** WIRD.



UNSER **ZIEL** IST ES, DEN **LÄRM** UM **1,8 DB(A)** GEGENÜBER DEM IM PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS PROGNOTIZIERTEN DAUERSCHALLPEGEL **ZU REDUZIEREN**.



DAZU **BEGRENZEN** WIR DIE **FLÄCHE**, IN DER DIE **LÄRMBELASTUNG** BESONDERS **HOCH** IST. DIESE **FLÄCHE** DARF **NICHT MEHR** WESENTLICH **GRÖßER** WERDEN.



DIES FÜHRT ZU EINEM **ANREIZ**, DIE FLUGBEWEGUNGEN **LEISER** ABZUWICKELN, WAS DER GESAMTEN REGION, INSBESONDERE AUCH DEN **HOCH- UND HÖCHST-BETROFFENEN** ZUGUTE KOMMT.

WIE MUSS EINE LÄRMOBERGRENZE AUSGESTALTET SEIN?



**ENTWICKLUNG
ERMÖGLICHEN**



**LÄRMÄRMERE
FLUGROUTEN ERLAUBEN**



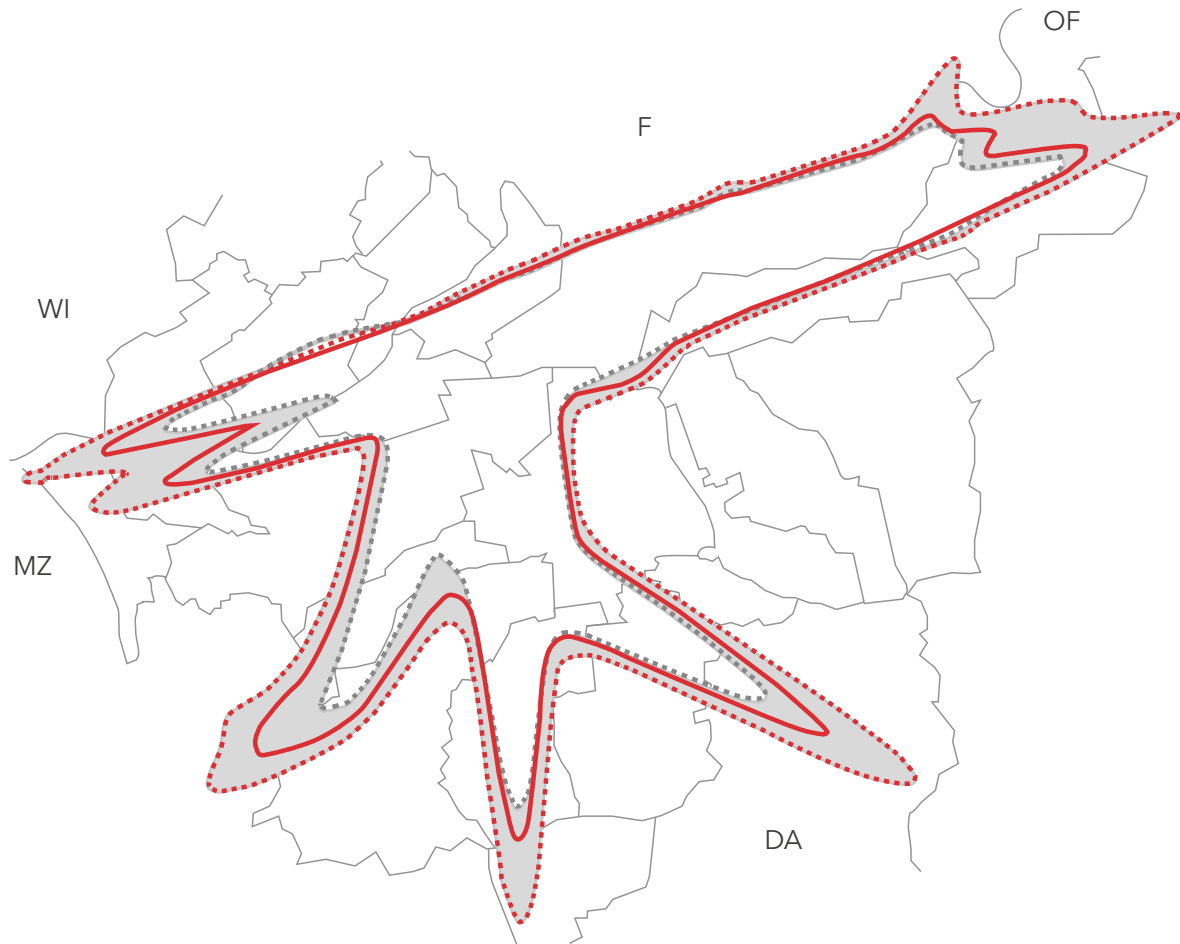
**FLEXIBILITÄT
BEIBEHALTEN**



WIE WIRKT DIE LÄRMOBERGRENZE?



Flächengröße der Hochbetroffenen Gebiete (Tagesdauerschallpegel von 55 dB(A)) in Hektar

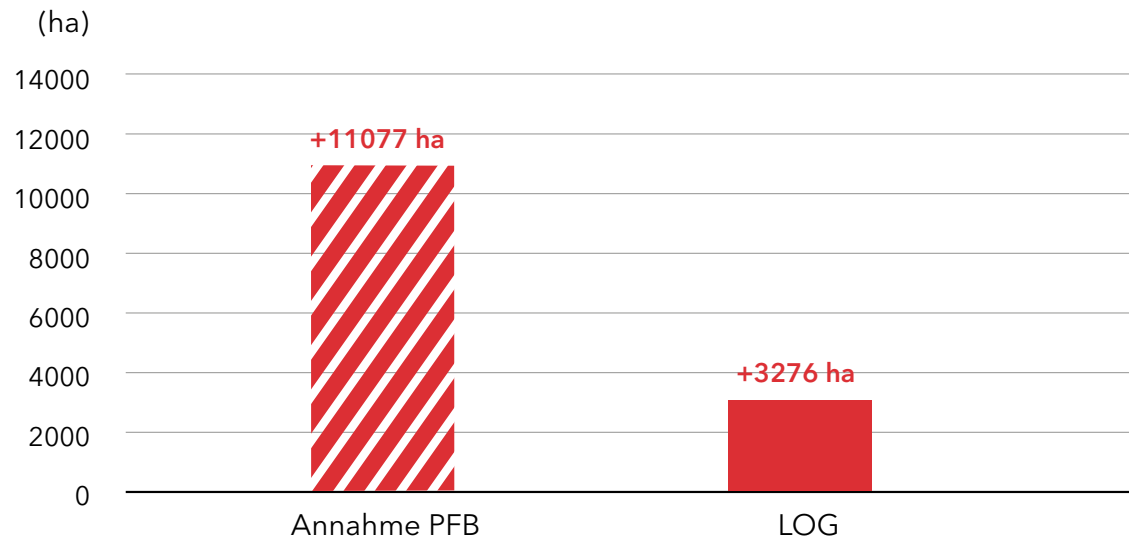


! Innerhalb der jeweiligen Lärmkontur ist es **55 dB(A)** oder lauter.

- 18917 ha **2015 (IST)**
- 29994 ha **Annahme PFB**
- 22193 ha **LOG (inkl. 3 Sigma)**

WIE WIRKT DIE LÄRMOBERGRENZE?

Maximale Zunahme Hochbetroffener Gebiete im Rhein-Main-Gebiet (Tagesdauerschallpegel von 55 dB(A)) in Hektar

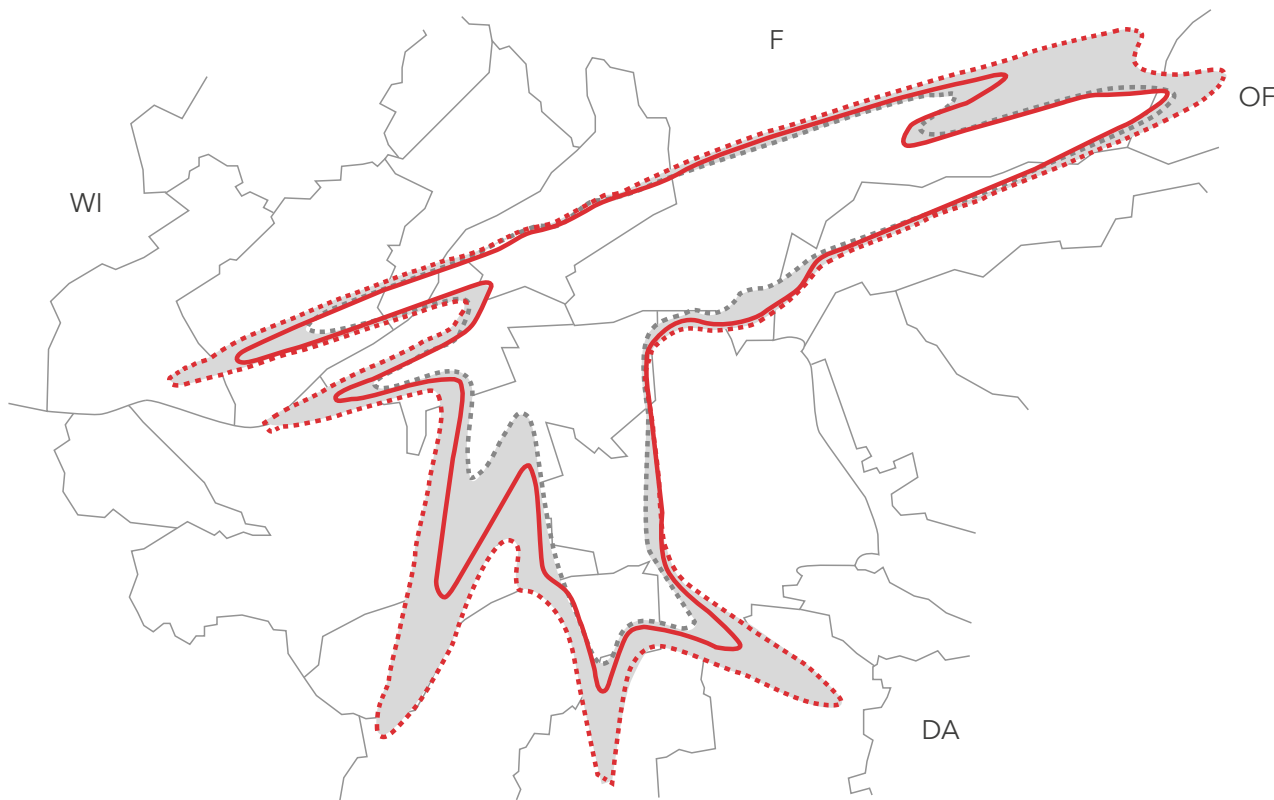


→ DIE MAXIMALE ZUNAHME DER FLÄCHE DER **HOCHBETROFFENEN GEBIETE** WIRD UM **70% REDUZIERT** GEGENÜBER DEN ANNAHMEN IM PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS

WIE WIRKT DIE LÄRMOBERGRENZE?



Flächengröße der Höchstbetroffenen Gebiete (Tagesdauerschallpegel von 60 dB(A)) in Hektar



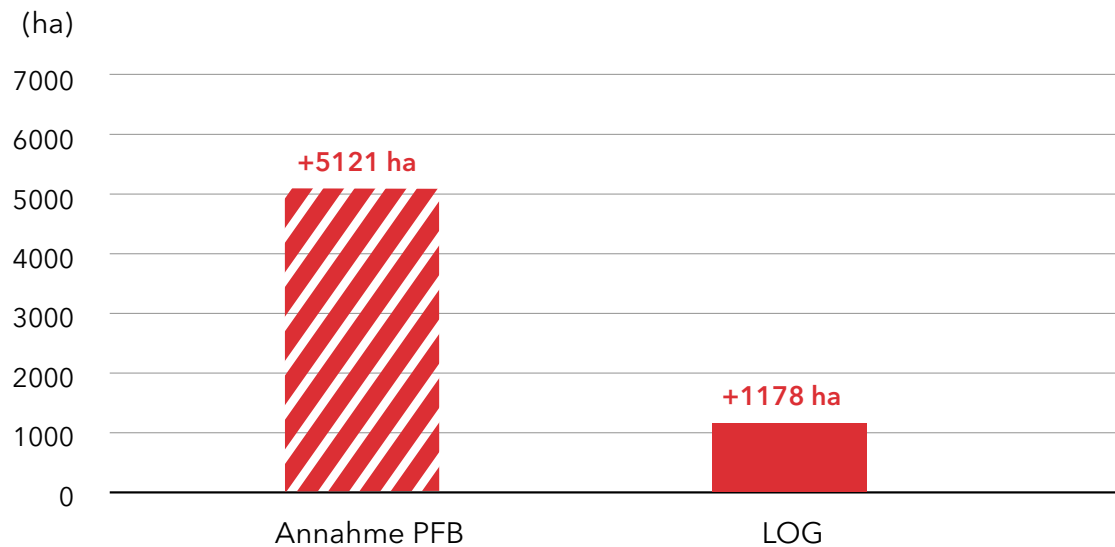
! Innerhalb der jeweiligen Lärmkontur ist es **60 dB(A)** oder lauter.

- 7637 ha **2015 (IST)**
- 12758 ha **Annahme PFB**
- 8815 ha **LOG (inkl. 3 Sigma)**

WIE WIRKT DIE LÄRMOBERGRENZE?



Maximale Zunahme Höchstbetroffener Gebiete im Rhein-Main-Gebiet (Tagesdauerschallpegel von 60 dB(A)) in Hektar

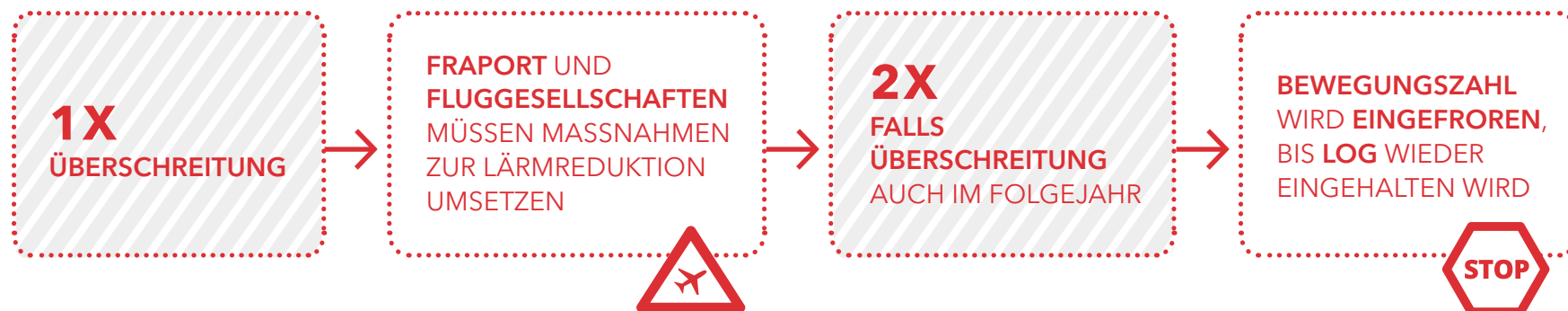


→ DIE MAXIMALE ZUNAHME DER FLÄCHE DER **HÖCHSTBETROFFENEN GEBIETE** WIRD UM **77% REDUZIERT** GEGENÜBER DEN ANNAHMEN IM PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS

WIE WIRD DIE EINHALTUNG DER LÄRMOBERGRENZE ÜBERPRÜFT?



JEDES JAHR WIRD ANHAND DER REAL **STATTGEFUNDENEN FLUGBEWEGUNGEN** BERECHNET, OB DIE **LÄRMOBERGRENZE** IM VORJAHR **EINGEHALTEN** WURDE. DABEI WERDEN AUCH **REDUKTIONEN** DURCH NEUE, LEISERE FLUGZEUGE UND UMGESETZTE AKTIVE **SCHALLSCHUTZMASSNAHMEN** BERÜCKSICHTIGT.



DIE **LÄRMOBERGRENZE** SOLL EINEN EIGENEN **ANREIZ** FÜR DIE **LUFTVERKEHRSWIRTSCHAFT** DARSTELLEN, ALLE MÖGLICHKEITEN DER **LÄRMREDUZIERUNG** ZU NUTZEN, UM DAMIT EIN **EINFRIEREN** DER BEWEGUNGEN ZU VERHINDERN.

ZIEL IST ES ALSO, DASS DIE **LOG** WIRKT, SCHON BEVOR SIE ERREICHT WIRD.

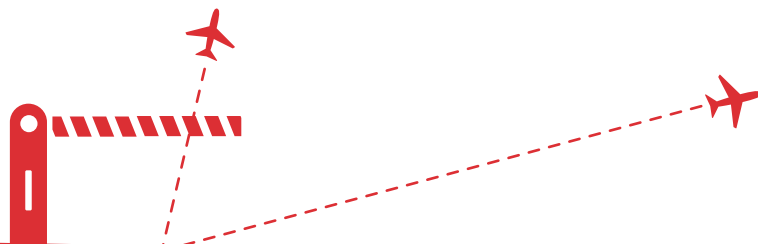
WAS SOLL ZUSÄTZLICH ENTWICKELT WERDEN?



→ LÄRMMINIMIERUNGSPLAN

FRAPORT SOLL DEM **VERKEHRSMINISTERIUM** MIT JEDEM ANTRAG AUF **ECKWERTERHÖHUNG (MEHR FLÜGE PRO STUNDE)** BZW. SPÄTESTENS ALLE 5 JAHRE EINEN **LÄRMMINIMIERUNGSPLAN** VORLEGEN

DARSTELLUNG DER **LÄRMENTWICKLUNG** AN DEN **UNTERSCHIEDLICHEN ORTEN** IN DER REGION, AUCH AUSSERHALB DER BEREICHE DER LOG



WAS SOLL ZUSÄTZLICH ENTWICKELT WERDEN?



→ LÄRMMINIMIERUNGSPLAN / LÄRMREDUKTIONSPOTENZIALE

DERZEIT ERFOLGT EIN **WICHTIGER TEIL** DIESER ARBEITEN ZUM AKTIVEN SCHALLSCHUTZ IM **FORUM FLUGHAFEN** UND **REGION**. DIESE ARBEITEN SOLLEN **SELBSTVERSTÄNDLICH FORTGESETZT** WERDEN UND IN DEN **LÄRMMINIMIERUNGSPLAN EINFLIEßEN**.

NEBEN DEM AUFGREIFEN VON **ERGEBNISSEN** DES **FFR**, SOLLEN Z.B. DIE WICHTIGSTEN AIRLINES, DIE **DFS** UND DIE **FLUGLÄRMKOMMISSION** BETEILIGT WERDEN

FRAPORT SOLL DIE AUS IHRER SICHT MÖGLICHEN **MASSNAHMEN** DARSTELLEN, DIE SIE SELBST VORAUSSICHTLICH UMSETZT ODER FÜR DEREN UMSETZUNG SIE SICH BEI DEN ZUSTÄNDIGEN **AKTEUREN (Z.B. DFS, AIRLINES)** EINSETZEN WIRD.



WAS SOLL ZUSÄTZLICH ENTWICKELT WERDEN?



→ LÄRMMINIMIERUNGSPLAN / MONITORING

DIE **LÄRMENTWICKLUNG** WIRD AUCH IN BEREICHEN AB EINEM **DAUERSCHALLPEGEL** VON **50 DB(A)** DARGESTELLT, Z.B. ÜBER EINEN **INDEX** (Z.B. **FFI**)

DARSTELLUNGEN ÜBER ENTWICKLUNG DES FLUGZEUGMIXES

PROGNOSE, OB LÄRMOBERGRENZE IN DEN NÄCHSTEN 5 JAHREN TANGIERT WERDEN KÖNNTE



WARUM IST LOG NOTWENDIG UND ZULÄSSIG?



1. BELASTUNG DER REGION DURCH DEN FLUGHAFEN

OBWOHL ES "LEISER" IST ALS 2007 GEDACHT, SIND MEHR MENSCHEN HOCH BELÄSTIGT ALS DAMALS ANGENOMMEN.

IN DEN HOCHBETROFFENEN GEBIETEN (55 DB(A) UND LAUTER) SIND NACH DEN ERGEBNISSEN DER NORAH-STUDIE CA. 90.000 PERSONEN HOCH BELÄSTIGT. IM WEITEREN UMKREIS (50 DB(A)) KOMMEN WEITERE CA. 210.000 PERSONEN HINZU. AUCH AUSSERHALB DIESES BEREICHS GIBT ES ZUSÄTZLICHE HOCH BELÄSTIGTE.

300.000
MENSCHEN SIND
HOCH BELÄSTIGT



WARUM IST LOG NOTWENDIG UND ZULÄSSIG?

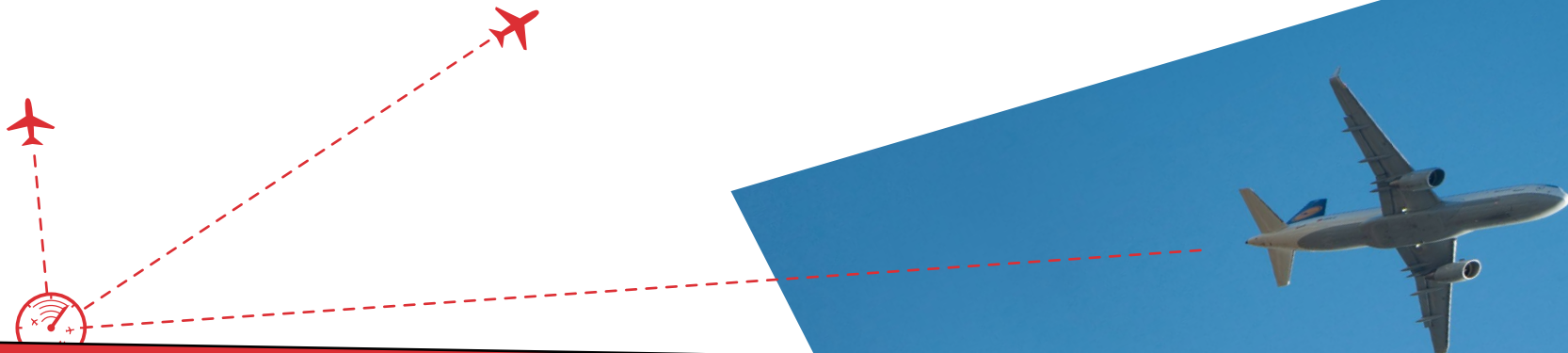


2. ENTWICKLUNG DER FLUGBEWEGUNGEN

VORAUSSETZUNG FÜR DIE **ERWEITERUNG DES FLUGHAFENS** WAR DIE DARSTELLUNG DES **ZUKÜNFTIGEN BEDARFS**.

ANNAHME DAMALS: 701.000 FLUGBEWEGUNGEN IN 2020 NOTWENDIG, UM ENTWICKLUNG DES FRANKFURTER FLUGHAFENS SICHERZUSTELLEN.

AUF GRUNDLAGE DER DAMALS **PROGNOSTIZIERTEN FLUGBEWEGUNGEN** UND DES FÜR **2020** ANGENOMMENEN **FLOTTENMIXES** WURDE DIE ZU ERWARTENDE **LÄRMBELASTUNG ERRECHNET** UND ALS **GENEHMIGUNGSFÄHIG** BEWERTET



WARUM IST DAS MACHBAR?



701.000 FLUGBEWEGUNGEN WERDEN - SELBST NACH DEN JETZIGEN PROGNOSEN DER FRAPORT - **DEUTLICH SPÄTER ERREICHT** ALS URSPRÜNGLICH ANGENOMMEN. BIS ZUM **JAHR 2035** WERDEN JAHR FÜR JAHR **LÄRMÄRMERE FLUGZEUGE** EINGESETZT

TECHNISCHER FORTSCHRITT UND **MODERNERE FLUGVERFAHREN** ERMÖGLICHEN ES ALSO, DASS DIE FLUGBEWEGUNGEN IN ZUKUNFT **DEUTLICH LEISER** ABGEWICKELT WERDEN KÖNNEN ALS URSPRÜNGLICH ANGENOMMEN

DER **FRANKFURTER FLUGHAFEN** KANN SICH ALSO AUCH MIT EINER **LOG** WEITER ENTWICKELN



WIE GEHT ES JETZT WEITER?



WIR WOLLEN IM **LANDESENTWICKLUNGSPLAN** VERANKERN, DASS DIE **FLUGLÄRM-BELASTUNG** IN DER REGION ZU **BEGRENZEN** IST.

WIR BIETEN DER **LUFTVERKEHRSWIRTSCHAFT VERHANDLUNGEN** AN, UM ZU EINER **VEREINBARUNG** ZUR EINFÜHRUNG EINER **LOG** ZU KOMMEN.

IN DIE **VERHANDLUNGEN** WERDEN NEBEN DER **LUFTVERKEHRSWIRTSCHAFT** AUCH **FFR** UND **FLUGLÄRMKOMMISSION** EINGEBUNDEN.

FÜHREN DIE **GESPRÄCHE** ZU **KEINER EINIGUNG**, WERDEN WIR DIE **BETRIEBS-GENEHMIGUNG** ENTSPRECHEND DES LOG-MODELLS ÄNDERN. DAS GILT AUCH, WENN DIE **LOG** TROTZ **VEREINBARUNG** NICHT EINGEHALTEN WIRD.



FAZIT:



DIE **EINFÜHRUNG** EINER **LÄRMOBERGRENZE** IST DER LETZTE OFFENE PUNKT DES MEDIATIONSERGEBNISSES VON VOR **16 JAHREN**.

DIE **ERGEBNISSE DER NORAH-STUDIE** BELEGEN DIE **GESUNDHEITSBELASTUNGEN** UND DIE GESTIEGENE **BELÄSTIGUNG** DURCH **FLUGLÄRM**

DAS VORGESCHLAGENE **MODELL** ERMÖGLICHT ES DEM FRANKFURTER FLUGHAFEN, SICH **WEITER ZU ENTWICKELN** → DIES IST SCHON ALLEINE **AUS GRÜNDEN DER RECHTSSICHERHEIT NOTWENDIG**.

GLEICHZEITIG SOLL EINE **VERBINDLICHE GRENZE** EINGEZOGEN WERDEN. DAS **KLARE SIGNAL** IST: ES KANN **NICHT IMMER LAUTER** WERDEN.



FAZIT:



DIE LÄRMOBERGRENZE BEGRENZT DEN LÄRM, NICHT DIE FLUGBEWEGUNGEN.

DAS VORGELEGTE **MODELL** BERECHNET DIE **LOG** ANHAND KLARER, OBJEKTIVIERBARER, FACHLICHER UND FÜR JEDEN ÜBERPRÜFBARER **FAKTOREN**. IM GEGENSATZ ZU INDEX-BETRACHTUNGEN FLIESSEN **KEINE SUBJEKTIVEN EINSCHÄTZUNGEN** IN DAS MODELL EIN.

WIR SENDEN EINE KLARE BOTSCHAFT AN DIE LUFTVERKEHRSINDUSTRIE: WENN IHR MEHR FLIEGEN WOLLT, DANN MÜSST IHR DIE EINZELNE FLUGBEWEGUNG LEISER MACHEN.

ZIEL EINER WIRKSAMEN **LÄRMOBERGRENZE** IST ES, DASS SIE **ANREIZE** ZUR LÄRMREDUZIERUNG SETZT, UM EIN **EINFRIEREN** DER **BEWEGUNGEN** ZU VERMEIDEN. DIE LOG SOLL ALSO NIE ERREICHT WERDEN.





**Hessisches Ministerium
für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und
Landesentwicklung**

Referat Presse, Öffentlichkeitsarbeit
Kaiser-Friedrich-Ring 75
65185 Wiesbaden
Telefon 0611 815-2023
presse@wirtschaft.hessen.de

www.wirtschaft.hessen.de

BILDNACHWEISE:

HMWEVL
Seite 3: Walter Keber