

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

Frau Sieglinde Nöller  
Stadt Offenbach am Main  
Stadtverordnetenversammlung  
Berliner Str. 100  
63065 Offenbach am Main

Telefax  
- 59676

E-Mail  
ausbauinfo@fraport.de

Ihr Zeichen

Unser Zeichen  
FBA-KU 2/NA MC-cs-js

Telefon  
+49 69 690- 66478

Datum  
24.01.2012

### Ihr Schreiben vom 16.12.2011

Sehr geehrte Frau Nöller,

wie wir Ihnen bereits mitgeteilt haben, hat uns unser Vorstandsvorsitzende, Herr Dr. Schulte, Ihr oben genanntes Schreiben zur Beantwortung übermittelt. Gegenstand Ihres Schreibens ist der Sitzungsbeschluss der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Offenbach am Main vom 8.12.2011.

Sie kritisieren die Anfechtung des VGH-Urteils zum Nachtflugverbot seitens der Landesregierung an und sprechen sich für ein Nachtflugverbot von 22:00 bis 6:00 Uhr aus. Weiter fordern Sie die schnellstmögliche Umsetzung aller Möglichkeiten des aktiven Schallschutzes. Als dritten Punkt verlangen Sie, dass die Fraport AG einen Fonds einrichtet, aus dem Maßnahmen des passiven Lärmschutzes „über den Bereich der gesetzlichen Regelungen hinaus finanziert werden“.

Im Folgenden gehen wir auf die einzelnen Punkte des Versammlungsbeschlusses ein. Zunächst möchten wir uns aber für die entstandene Wartezeit entschuldigen. Aufgrund eines erhöhten Anfragen- und Beschwerdeaufkommens hat sich die individuelle Bearbeitungszeit zum Teil stark verzögert.

Beginnen wollen wir mit dem Thema Nachtflugverbot. Die Planfeststellungsbehörde hat eingangs für den gesamten Nachtzeitraum von 22:00 bis 06:00 Uhr ein Bewegungskontingent von durchschnittlich 150 Bewegungen pro Nacht bezogen auf das Kalenderjahr verfügt und zudem weitere strenge, zeitlich gestaffelte Beschränkungen für nächtliche Starts und Landungen am Frankfurter Flughafen vorgesehen. Im Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des Frankfurter Flughafens ist von der Luftfahrtbehörde gemäß dem Planfeststellungsbeschluss kein uneingeschränktes Nachtflugverbot vorgesehen.

Fraport AG  
Frankfurt Airport  
Services Worldwide  
60547 Frankfurt/Main  
Telefon +49 69 690-0  
Telefax +49 69 690-70081  
info@fraport.de  
www.fraport.de

Sitz der Gesellschaft:  
Frankfurt/Main  
Amtsgericht Frankfurt/Main  
HRB 7042

USt-IdNr.: DE 114150623

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

Vorstand:  
Dr. Stefan Schulte  
(Vorsitzender)  
Herbert Mai  
Peter Schmitz  
Dr. Matthias Zieschang

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

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

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

Datum  
24.01.2012

Seite  
2

Im Hinblick auf die Nachtflugbewegungen war Fraport der Empfehlung der Mediation gefolgt und hatte im Planfeststellungsantrag ein Verbot für planmäßige Flugbewegungen in der Zeit von 23:00 bis 05:00 Uhr vorgeschlagen.

Die Planfeststellungsbehörde hatte unter Abwägung des Lärmschutzbedürfnisses der Anwohner einerseits und der Interessen des Luftverkehrs andererseits 17 planmäßige Flugbewegungen in der so genannten Mediationsnacht, von 23:00 bis 05:00 Uhr, zugelassen. Die 17 planmäßigen Flugbewegungen, die zudem nur auf den heute bestehenden Bahnen hätten abgewickelt werden dürfen, hätten die Hälfte der heutigen und ein Drittel der im Basisjahr 2005 planmäßigen Flugbewegungen im gleichen Nachtzeitraum betragen. (Das Jahr 2005 ist das Basisjahr für unsere Auswirkungsprognosen in den Planfeststellungsunterlagen.) Außerdem hätten in dieser Zeit nur besonders lärmarme Maschinen von Luftverkehrsgesellschaften, die am Flughafen Frankfurt Main ihren Geschäfts- und Wartungsschwerpunkt unterhalten, starten und landen dürfen.

Der Planfeststellungsbeschluss war vom Hessischen Verwaltungsgerichtshof (VGH) mit einem Urteil vom 21.08.2009 im Wesentlichen gerichtlich bestätigt worden. Die für jede Planung des Flughafenausbaus erforderliche Planrechtfertigung sei gegeben, so der VGH seinerzeit. Das Gericht hatte nur Teile der Nachtflugregelung des PfB beanstandet und der Genehmigungsbehörde aufgegeben, über die beanstandeten Regelungen unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu entscheiden.

Gemäß den Beschlüssen des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs (VGH) vom 10.10.2011 ist die aufschiebende Wirkung einiger Klagen von Anwohnern gegen den Planfeststellungsbeschluss insoweit angeordnet worden, als der Planfeststellungsbeschluss planmäßige Flüge in der Zeit von 23:00 Uhr bis 05:00 Uhr zulässt. Danach dürfen in diesem Zeitraum keine planmäßigen Nachtflugbewegungen am Flughafen Frankfurt Main stattfinden.

Das Urteil des VGH vom 21.08.2009 ist, wie bekannt, noch nicht rechtskräftig. Das Land Hessen und diverse Kläger haben beim Bundesverwaltungsgericht Leipzig (BVG) Revision eingelegt. Es ist damit zu rechnen, dass das BVG eine Entscheidung voraussichtlich im ersten Quartal 2012 trifft. Es bleibt nun abzuwarten, wie das Bundesverwaltungsgericht in den Klageverfahren gegen den Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Flughafens Frankfurt Main, und damit insbesondere auch über die Zulässigkeit nächtlicher Flugbewegungen, entscheiden wird.

Ihrer Forderung nach einem erweiterten Nachtflugverbot von 22:00 bis 06:00 Uhr können wir nicht entsprechen, da dieses nicht mehr mit der Hauptfunktion unseres Flughafens als Luftverkehrs-Drehkreuz zu vereinbaren wäre. Für wichtige Interkontinentalverbindungen bspw. nach Nordamerika oder Fernost werden gerade die beiden Nachtrandstunden benötigt; ohne diese Anbindungen kann ein Flughafen wie Frankfurt im interkontinentalen Luftverkehr nicht mehr bestimmungsgemäß funktionieren.

*Datum*  
24.01.2012

*Seite*  
3

Auch der Verwaltungsgerichtshof in Kassel hat das öffentliche Interesse an der Kapazitätsausweitung des Flughafens Frankfurt Main und an den Betriebszeiten bis 23:00 Uhr und ab 05:00 Uhr klar bestätigt. Gerade als interkontinentaler Flughafen für Hessen und Deutschland können wir auf die wichtigen Eckstunden am frühen Morgen und am späteren Abend nicht verzichten.

Als zweiten Punkt haben Sie die Maßnahmen zum Aktiven Schallschutz angesprochen. Sie fordern die schnellstmögliche Umsetzung der Maßnahmen. Ihrem Schreiben entnehmen wir, dass Sie bereits mit den verschiedenen lärmoptimierenden Maßnahmen vertraut sind, daher wollen wir im Folgenden nur kurz darauf eingehen.

Im Rahmen des Expertengremiums Aktiver Schallschutz des Forums Flughafen und Region (FFR) haben Vertreter der Kommunen, der Luftfahrtbranche, der Behörden und weitere Sachverständige Ende Juni 2010 ein Maßnahmenpaket mit Vorschlägen zum aktiven Schallschutz für den Flughafen Frankfurt/Main veröffentlicht. Diese Vorschläge zielen darauf ab, möglichst viele Menschen, die in der Region von Fluglärm betroffen sind, zu entlasten bzw. die im Planfeststellungsverfahren prognostizierte Fluglärmbelastung nach dem Ausbau so gering wie möglich zu halten. Es wurden daher Vorschläge unterbreitet, um eine möglichst geringe Gesamtbelastung in der Region zu erzielen.

Um die Potenziale des aktiven Schallschutzes so effektiv wie möglich erschließen zu können, sind die oftmals gegensätzlichen Anforderungen einerseits an Lärmentlastung und andererseits an Sicherheit bzw. Kapazität betrachtet worden. Verständlicherweise ist die Sicherheit in der Durchführung des Luftverkehrs das oberste Gebot im Interesse aller Beteiligten und Betroffenen und muss daher auch zukünftig sichergestellt sein. Bei lärmrelevanten Flugsicherungsverfahren wie An- und Abflugstrecken werden anschließend die entwickelten unterschiedlichen Varianten unter Lärm-, Kapazitäts- und anderen betrieblichen Aspekten untereinander abgewogen.

Da die Anwendbarkeit der Maßnahmen von der Verkehrsnachfrage, den Wetterbedingungen, betrieblichen Abläufen und wirtschaftlichen Anforderungen abhängt, ist eine Umsetzung mancher Maßnahmen nicht über 24 Stunden möglich, denn es muss jeweils sichergestellt sein, dass die Anwendung der Verfahren entsprechend der gesetzlichen Randbedingungen zu keinen Kapazitätseinbußen führt.

Wir arbeiten aber weiterhin, das können wir Ihnen versichern, intensiv an Maßnahmen, die die Lärmbelastung für die Nachbarn des Frankfurter Flughafens so erträglich wie möglich machen.

Datum  
24.01.2012

Seite  
4

Wie die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH in einer Pressemitteilung vom 22.12.2011 mitgeteilt hat, werden derzeit kurz-, mittel- und langfristige Lösungen erarbeitet, damit auch tagsüber in den verkehrsärmeren Zeiten ein Anflugverfahren genutzt werden kann, bei dem die Flugzeuge aus größeren Höhen in einer Art Gleitflug, dem so genannten kontinuierlichen Sinkflugverfahren (CDO – Continuous Descent Operations), zum Endanflug geführt werden. Diese Maßnahme soll bereits im Januar dieses Jahres umgesetzt werden.

Zusätzlich hat die DFS im Dezember 2011 ein lärmoptimiertes Anflugverfahren „Point Merge“ in einer Studie untersucht, welches auch dauerhaft angewendet werden könnte.

Point Merge bedeutet, dass an einem definierten Punkt die Flugwege der anfliegenden Flugzeuge hintereinander aufgereiht zusammenfließen, ähnlich dem „Reißverschlussverfahren“ im Straßenverkehr. Dieses Verfahren wird derzeit am Flughafen Oslo angewandt.

Weitere detaillierte Informationen zu dem Anflugverfahren „Point Merge“ entnehmen Sie bitte der Pressemitteilung der DFS unter [www.dfs.de](http://www.dfs.de) unter dem Navigationspunkt Pressemeldungen. Umfassende Informationen zum Gesamtmaßnahmenpaket Aktiver Schallschutz finden Sie unter [www.forum-flughafen-region.de](http://www.forum-flughafen-region.de), unter dem Link „Umwelt- haus - Forum“ und dort im Bereich „Expertengremium Aktiver Schallschutz“.

Abschließend beschäftigen wir uns mit der o.g. Forderung nach der Einrichtung eines Fonds zur Zahlung von Maßnahmen des passiven Schallschutzes über die gesetzlichen Regelungen hinaus.

Wir verstehen, dass sich auch Bürger von dem verstärkten Fluglärm belästigt fühlen, die außerhalb der am 13.10.2011 durch das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung gesetzlich festgelegten Schutzzonen wohnen. Und wir wollen nicht ausschließen, dass aufgrund sich ändernder Flugrouten die Schutzzonen zukünftig angepasst bzw. erweitert werden. Die Einrichtung eines weiteren, darüber hinaus reichenden Programms wird durch die Fraport AG nicht in Betracht gezogen.

Da in Frankfurt aber seit Ende Oktober 2011 Siedlungsgebiete im Anflug auf die neue Landebahn überflogen werden, die bis dahin keine direkten Überflüge kannten, hat die Fraport AG bereits angeboten, die gesetzlich vorgesehene Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen in diesen Bereichen zeitlich vorzuziehen.

Bitte erlauben Sie, dass wir an dieser Stelle die Definition der Schutzzonen des Lärmbereichs für den Flughafen Frankfurt Main erwähnen, für die das Ministerium die strengstens nach dem novellierten Fluglärmschutzgesetz anwendbaren Grenzwerte herangezogen hat.

Datum  
24.01.2012

Seite  
5

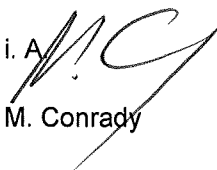
Die Tagschutzzzone 1 wird nach außen abgegrenzt durch eine Linie, entlang derer der für die Tagzeit 06:00 bis 22:00 Uhr ermittelte energieäquivalente Dauerschallpegel  $Leq, Tag$  60 dB(A) beträgt. In das Bewertungsmaß  $Leq$  gehen Anzahl, Dauer und Intensität der in einem Betrachtungszeitraum stattgefundenen bzw. für einen Betrachtungszeitraum prognostizierten Fluglärmereignisse ein. Die Nachtschutzzzone für den Flughafen Frankfurt bestimmt sich als Umhüllende der Kontur eines energieäquivalenten Dauerschallpegels  $Leq, Nacht$  (22:00 bis 06:00 Uhr) von 50 dB(A) und der Kontur, innerhalb der ein flugbetriebsbedingter Maximalpegel  $LAS_{max}$  von 68 dB(A) pro Durchschnittsnacht sechsmal erreicht oder überschritten wird.

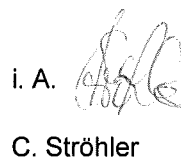
Zudem ist zu sagen, dass die Schutzzonen nicht auf Basis des aktuellen Verkehrsvolumens berechnet wurden, sondern auf Basis einer Verkehrsprognose für das Jahr 2020. Das heißt, der Schallschutz in diesem Programm ist nicht für die heutige Belastung, sondern für das Jahr 2020 dimensioniert, in dem ein Flugverkehrsaufkommen von rund 700.000 Flugbewegungen pro Jahr prognostiziert wurde - das entspricht einer Zunahme an Flugbewegungen um rund 40 % gegenüber dem aktuellen Jahresdurchschnitt. Auch die unterstellten Lärmberechnungen fußen auf diesen prognostizierten Verkehrszuwachs. Wenn die Grundlage für die Dimensionierung der Schutzzonen in diesem Programm die aktuellen Lärmmesswerte und Flugbewegungen gewesen wären, wäre der dann entstehende Lärmschutz deutlich niedriger ausgefallen.

Abschließend möchten wir betonen, dass wir jede Kritik, Anfrage und Beschwerde ernst nehmen. Wir sind weiter bemüht, die Situation so verträglich wie möglich zu gestalten. So sehr wir die für betroffenen Bürger starke Belastung nachvollziehen können, bitten wir auf der anderen Seite das über Jahre hinweg erörterte eindeutige öffentliche Interesse an dem Flughafenausbau zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

Fraport AG

i. A.   
M. Conrady

i. A.   
C. Ströhler

*Hinweis: Sofern Fraport keine anderslautende Aussage von Ihnen vorliegt, gehen wir davon aus, dass die von Ihnen freiwillig gemachten Angaben durch Fraport auch weiterhin zur Bearbeitung Ihrer Anfragen verarbeitet und genutzt werden dürfen. Fluglärmbeschwerden werden gemeinsam mit dem Fluglärmschutzbeauftragten des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung bearbeitet.*