

Stand: 10. November 2017

Teil 4

Ausschussvorlage WVA 19/36 – öffentlich –

Stellungnahmen der Anzuhörenden

zu dem

Gesetzentwurf

der Landesregierung für ein Gesetz über den Regionalen Lastenausgleich betreffend den Flughafen Frankfurt Main (Regionallastenausgleichsgesetz – RegLastG)

– Drucks. [19/5223](#) –

20. Magistrat der Stadt Heusenstamm

S. 1

STADT HEUSENSTAMM Der Magistrat Postfach 1563 63133 Heusenstamm

DER BÜRGERMEISTER

Hessischer Landtag
 Vors. des Ausschusses für
 Wirtschaft, Energie, Verkehr
 und Landesentwicklung
 vorab per Email an c.lingelbach@ltg.hessen.de
 und m.eisert@ltg.hessen.de

Im Herrngarten 1
 63150 Heusenstamm
 Tel.: 06104/607-0
 Fax: 06104/607-1278
 sekretariat@heusenstamm.de
 www.heusenstamm.de

Ihr Zeichen
 I A 2.5

Ihre Nachricht

Unser Zeichen
 HÖ/Sa

Sachbearbeitung

Durchwahl
 -1000

Datum
 02.11.2017

Anhörung im Hessischen Landtag zu dem Gesetzesentwurf der Landesregierung für ein Gesetz über den Regionalen Lastenausgleich betreffend den Flughafen Frankfurt am Main (Regionallastenausgleichsgesetz – RegLastG) – Drucksache 19/5223

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Magistrat der Stadt Heusenstamm möchte folgende Stellungnahme zu dem Gesetzesentwurf der Landesregierung für ein Gesetz über den Regionalen Lastenausgleich betreffend den Flughafen Frankfurt am Main (Regionallastenausgleichsgesetz – RegLastG) – Drucksache 19/5223 abgeben. Das Begehren des Magistrats der Stadt Heusenstamm mit der vorliegenden Stellungnahme geht dahin, den Gesetzesentwurf dahingehend zu erweitern, dass gemäß § 3 in Verbindung mit der Anlage zu dem Gesetz die Stadt Heusenstamm als anspruchsberechtigte Kommune aufgenommen und eine jährliche Entschädigung zuerkannt wird.

Nach der Begründung des Gesetzesentwurfes soll für besonders von Fluglärm betroffene Kommunen im Umfeld des Verkehrsflughafens Frankfurt am Main eine Entschädigung gezahlt werden. Dabei orientiert sich die Landesregierung an den Leistungen des bisherigen Regionalfonds-Gesetzes zur nachhaltigen Kommunalentwicklung. Offensichtlich beruht die Verteilung der Entschädigungsleistungen an die Kommunen auf einem Vorschlag des Forums Flughafen und Region (FFR) vom 22.06.2016. Allerdings ist unverständlich, weshalb die Stadt Heusenstamm, die maßgeblich von Fluglärm betroffen und belastet ist, nicht als anspruchsberechtigte Kommune aufgeführt wird. Insofern ist festzustellen, dass die Zusammenfassung der anspruchsberechtigten Kommunen nicht nach objektiven Kriterien vorgenommen wurde, sondern willkürlich zustande gekommen ist. Wie noch im Folgenden darzustellen sein wird, ist die Stadt Heusenstamm erheblich von Fluglärm betroffen und belastet. Die Nichtberücksichtigung der Stadt Heusenstamm stellt eine nicht zu rechtfertigende Ungleichbehandlung dar. Insofern dürfte der vorliegende Gesetzesentwurf daher bereits **verfassungswidrig** sein.

Bankverbindungen	BLZ	Kto-Nr.	IBAN	BIC
Sparkasse Langen-Seligenstadt	50652124	4030573	DE86506521240004030573	HELADEF1SLS
Vereinigte Volksbank Maingau	50561315	6002439	DE81505613150006002439	GENODE510BB
Finanzamt Offenbach Steuer-Nr.	035 226 142 58		USt-IdentNr.	DE113525355

Die Stadt Heusenstamm ist sowohl bei Betriebsrichtung 25, als auch insbesondere bei Betriebsrichtung 07 erheblich belastet. Hierbei ist insbesondere darauf hinzuweisen, dass die Flugroute SULUS 07-O direkt über dicht besiedeltes Wohngebiet der Stadt Heusenstamm führt. Die Flugzeuge überqueren die Stadt Heusenstamm dabei in einer relativ niedrigen Höhe, so dass die Lärmimmissionen erheblich sind. Ebenso führt die Flugroute ANEKI 07-S (lang) direkt über Heusenstammer Gemarkung. Zur Verdeutlichung der festgelegten Flugrouten fügen wir die Kartendarstellung der DFS/FRAPORT als Anlagen 1 + 2 bei.

Wie aus den beigefügten Flugspurendaten der DFS zu sehen ist, wird die vorgegebene Flugroute nicht idealtypisch abgeflogen, sondern die Flugkorridore ausnahmslos zu Lasten der Stadt Heusenstamm verlassen (Anlage 3).

Es ist auch festzustellen, dass die Stadt Heusenstamm häufiger in einer niedrigen Höhe von Flugzeugen überflogen wird, als zum Beispiel als anspruchsberechtigt angesehene Kommunen wie z. B. die Stadt Griesheim. Dieser Vergleich soll nicht dazu dienen, die Stadt Griesheim als anspruchsberechtigte Kommune ausschließen zu lassen, sondern darlegen, dass die Festlegung der anspruchsberechtigten Kommunen offensichtlich willkürlich erfolgt ist.

Zu beachten ist, dass insbesondere Flugzeuge, die nach Eingreifen des Nachtflugverbots zur Landung auf dem Frankfurter Flughafen ansetzen, auch bei Betriebsrichtung 25 in einer relativ niedrigen Höhe von ca. 600 m (2000 ft) direkt über Heusenstamm fliegen. Dies hat den Hintergrund, dass die Flugroutenführung aufgrund der Festlegung der DFS dazu führen, dass auch bei Westbetrieb das Überfliegen von Heusenstamm als Überleitungsstrecke ausgewiesen ist. Auch im Rahmen des Segmented Approaches für Nachtanflüge ist die Strecke über Heusenstamm als Anflugstrecke für den Zeitraum von 23.00 bis 05.00 Uhr vorgesehen. Gemäß der beigefügten Anlage ist ersichtlich, dass diese Anflugstrecke hauptsächlich auch für die Anflüge über Heusenstamm genutzt werden (Anlagen 4).

Hinzuweisen ist insbesondere auch darauf, dass die Segmented Approaches und die außerhalb der Nachtflugzeiten durchgeführten Flüge bei der Lärmberechnung überhaupt nicht berücksichtigt werden und entsprechend auch keinen Niederschlag in den Auswertungen finden. Und dies, obwohl die genannten Flüge aufgrund des niedrigen Überflugs über Heusenstamm massiv belastend sind. Schon deshalb dürften die für den Gesetzesentwurf zugrunde gelegten Kriterien nicht als objektiv bezeichnet werden. Weiterhin unberücksichtigt ist in diesem Zusammenhang, dass z. B. das getestete Anflugverfahren RNP-to-xLS-Frankfurt auch über Heusenstamm geführt wurde.

Vor dem Hintergrund, dass offensichtlich Heusenstamm erheblich Fluglärm verkraften muss, aber bei der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahme im streitgegenständlichen Gesetz nicht als anspruchsberechtigte Kommune geführt wird, rechtfertigt die Annahme einer willkürlichen Festlegung der anspruchsberechtigten Kommunen.

Aus den vom Umwelt- und Nachbarschaftshaus (UNH) ermittelten Daten und Prognosen, die im sog. Cadenza-System hinterlegt sind, wird bereits deutlich, dass die Stadt Heusenstamm derzeit belastet ist und nach den Prognosen für die Folgejahre noch erheblichere zusätzliche Belastungen befürchten muss. Die derzeitigen Fluglärmkonturenkarten und Isophonen-Radar-Daten belegen eindeutig, dass die

Stadt Heusenstamm mehr oder mindestens genauso belastet sind, wie im Gesetzesentwurf als anspruchsberechtigt angesehene Kommunen.

Die Begründung im Gesetzesentwurf besagt, dass eine Entschädigung für vom Fluglärm betroffene Kommunen gezahlt werden sollen. Soweit die Verteilung der Entschädigungsleistungen an die Kommunen auf dem Vorschlag des Forums Flughafen und Region (FFR) beruht, ist aus dem Vorgetragenen ersichtlich, dass die von der FFR angesetzten Kriterien nicht als objektiv bezeichnet werden können, zumal es nicht ersichtlich ist, weshalb bei der Fluglärmmessung nicht auf die tatsächlichen Belastungen, sondern auf Durchschnittswerte zurückgegriffen werden, die lediglich die sechs verkehrsreichsten Monate berücksichtigen. Die Betriebsrichtung 07, die direkt über Heusenstamm führt, wird ganzjährig zu etwa 35 % benutzt. Dass diese erheblich belastenden Überflüge im Entschädigungssystem relativiert werden und Kommunen von den Entschädigungsleistungen ausgeschlossen werden, ist nicht zu rechtfertigen. Die vom FFR zugrunde gelegten Kriterien sind ungeeignet als Gesetzesgrundlage.

Die Lärmmessungen der Messstellen, insbesondere des Umwelthauses und der DFLD zeigen eindrucksvoll, dass der Dauerschallpegel in Heusenstamm aufgrund des Flugverkehrs erheblich ist und mehrfach im Monat durchschnittlich über 50 dB(A) liegt (Anlage 5). Nochmals zu erwähnen ist hierbei, dass in diesen Berechnungen die Segmented Approches, die Flüge nach 23:00 Uhr und die sonstigen Ausnahmeflüge gar nicht in den Berechnungen eingeflossen sind. Das Anflugverfahren RNP-to-xLS ist bereits im Planfeststellungsbeschluss nicht als Flugroute festgelegt. Sie wurde dennoch geflogen. Berücksichtigung findet sie bei der Kriterienermittlung der FFR trotzdem nicht.

Die Daten des Umwelthauses belegen, dass Heusenstamm bereits jetzt schon sowohl zur Tageszeit als auch zur Nachtzeit durchschnittlich Lärm im Pegelbereich zwischen 45 bis 50 dB(A) ertragen muss. Für die Zukunft ist von einer deutlichen Lärmsteigerung auszugehen (Anlage 6).

Der Magistrat der Stadt Heusenstamm bittet daher darum, den Gesetzesentwurf dahingehend zu ändern, dass auch die Stadt Heusenstamm als anspruchsberechtigte Kommune aufgenommen wird und Entschädigungsleistungen - mindestens auch in dem Bereich wie sie Griesheim zuerkannt werden - erhält.

Mit freundlichen Grüßen



Walil Öztas
Bürgermeister

Stand: 10. November 2017

Teil 4 – Anlage 1 und 2

Ausschussvorlage WVA 19/36 – öffentlich –

Stellungnahmen der Anzuhörenden

zu dem

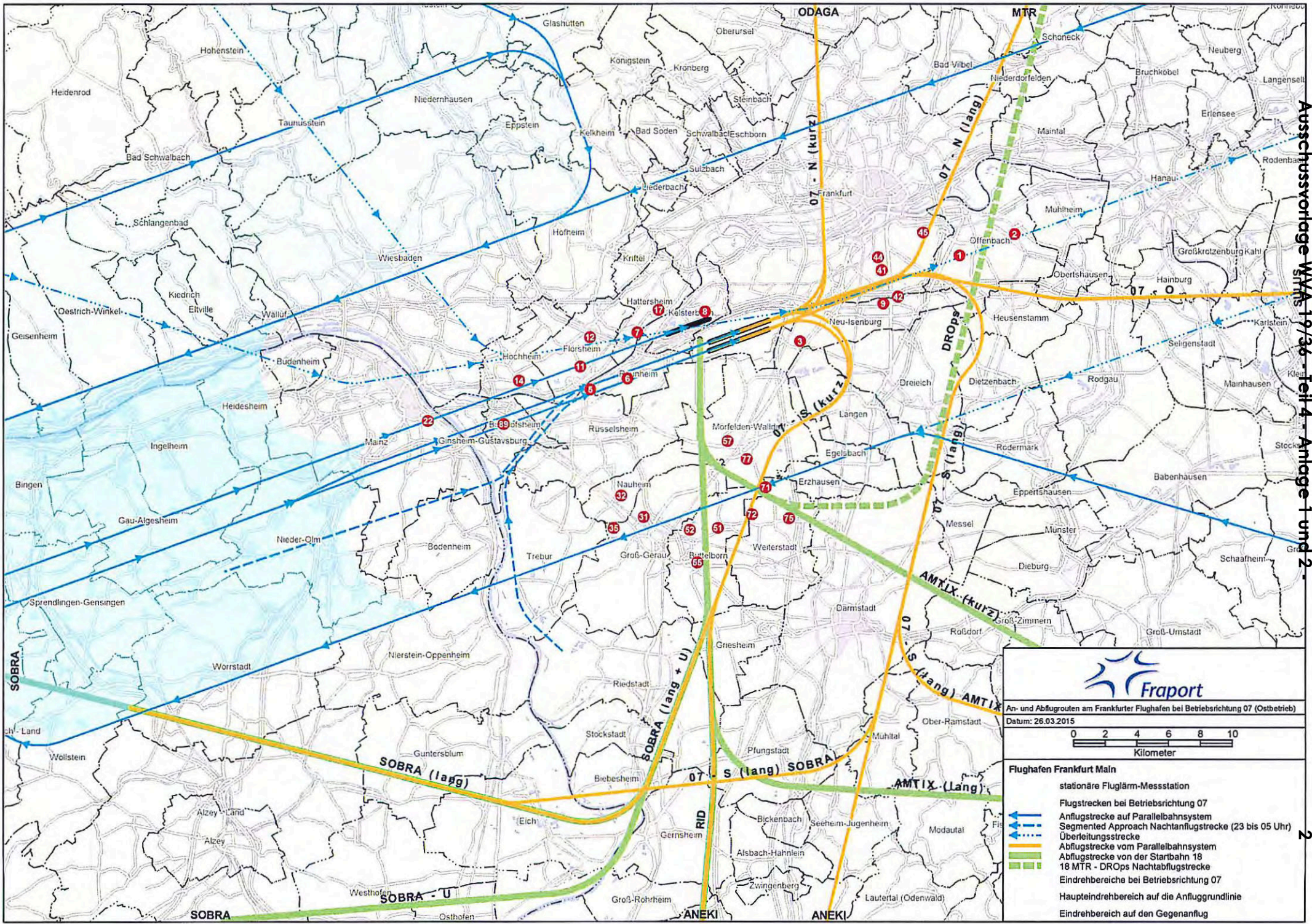
Gesetzentwurf

der Landesregierung für ein Gesetz über den Regionalen Lastenausgleich betreffend den Flughafen Frankfurt Main (Regionallastenausgleichsgesetz – RegLastG)

– Drucks. [19/5223](#) –

Anlagen 1 und 2

Festgelegte Flugrouten bei Betriebsrichtung 07 und Betriebsrichtung 25



An- und Abflugrouten am Frankfurter Flughafen bei Betriebsrichtung 07 (Ostbetrieb)

Datum: 26.03.2015



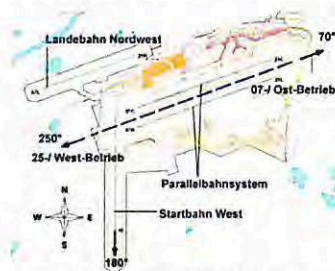
- Flughafen Frankfurt/Main**
- stationäre Fluglärm-Messstation
 - Flugstrecken bei Betriebsrichtung 07
 - Anflugstrecke auf Parallelbahnsystem
 - Segmented Approach Nachtanflugstrecke (23 bis 05 Uhr)
 - Überleitungsstrecke
 - Abflugstrecke vom Parallelbahnsystem
 - Abflugstrecke von der Startbahn 18
 - 18 MTR - DROPS Nachtabflugstrecke
 - Eindrehbereiche bei Betriebsrichtung 07
 - Haupteindrehbereich auf die Anfluggrundlinie
 - Eindrehbereich auf den Gegenanflug

Allgemeine flugbetriebliche Auskünfte

Um mit der vorhandenen Start- und Landebahnlänge sicher auszukommen, sollen Flugzeuge grundsätzlich gegen den Wind starten und landen. Je stärker der Gegenwind ist, desto kürzer ist die Beschleunigungsstrecke auf der Bahn (Startstrecke). Rückenwind hingegen verlängert sowohl die Start- wie auch die Landestrecke auf der Bahn und wird ab einer bestimmten Stärke zum Sicherheitsrisiko.

Kommt der Wind aus östlichen Richtungen, muss die für die Lenkung der Luftfahrzeuge zuständige Stelle, die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, den Flugbetrieb grundsätzlich von Westen nach Osten, in der so genannten Betriebsrichtung 07 anordnen. Die Betriebsrichtung 25 mit Flugbetrieb in Richtung Westen wird hingegen grundsätzlich bei Wind aus westlicher Richtung angeordnet.

Abhängig von der vorherrschenden Windrichtung und Windstärke finden Wechsel der Betriebsrichtung des Parallelbahnsystems statt. Die von Norden nach Süden gerichtete Startbahn 18 West kann weitgehend unabhängig von der jeweiligen Betriebsrichtung des Parallelbahnsystems genutzt werden. Landungen sind auf der Startbahn 18 nicht zulässig. Die dritte Parallelbahn im Nordwesten des Flughafens darf nur für Landungen genutzt werden. Das Betriebskonzept für das Vier-Bahnen-System des Flughafens Frankfurt Main sieht vor, dass im Regelbetrieb die neue Landebahn Nordwest und die südliche Parallelbahn für Landungen genutzt werden, während auf der mittleren Parallelbahn und der Startbahn 18 West Abflüge erfolgen.



Grundsätzlich ist anzumerken, dass wegen der vorherrschenden meteorologischen Gegebenheiten dieser Region im langjährigen Durchschnitt in etwa 70 % der Zeit die Parallelbahnen in Ost-West-Richtung genutzt werden, also bei „25-Betrieb“. In 30 % der Zeit herrscht „07-Betrieb“. Es gibt sowohl Situationen, in denen über längere Zeiträume stabile Ost- oder Westwetter-Verhältnisse vorherrschen, als auch solche, bei denen die Betriebsrichtung mehrmals täglich gewechselt werden muss.

Informationen über das tatsächliche Flugverkehrsgeschehen an Ihrem Wohnort bzw. im Umfeld des Frankfurter Flughafens erhalten Sie unter www.fraport.de/franom, www.dfs.de über den Link „Flugverläufe“ sowie, unter der Verwendung des Browsers Mozilla Firefox, <http://inaa.umwelthaus.org>.

FRA Map – die interaktive Karte

Diese finden Sie unter dem Link www.framap.fraport.de. Das Eingeben einer Adresse, der eigenen zum Beispiel, ermöglicht eine ortsbezogene Abfrage von Informationen wie Dauerschallpegel für Tag und Nacht, Flugrouten- und Bahnbelegungszeiten, Maßnahmenprogrammen wie dem Passiven Schallschutz und Regionalfonds sowie Dachsicherungsprogramm. Diese Informationen erhalten Sie über die Thementauswahl am rechten Kartenrand. Abgebildet werden die o.a. Informationen auf zwei Kartendarstellungen: einer Google-Satellitenoberfläche sowie einer Open Street Map-Karte. Letztere ermöglicht eine genauere Darstellung der Informationen und kann unter dem Button „Kartendarstellung“ aufgerufen werden.

Luftverkehrslenkung im Abflug

Abflüge erfolgen auf sog. Instrumentenabflugstrecken, die von der DFS unter beratender Einbeziehung der Frankfurter Kommission zur Abwehr des Fluglärms (Fluglärmskommission) konstruiert und vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) festgelegt und veröffentlicht werden.

Wesentlich sind hierbei folgende Vorgaben in der Rangfolge ihrer Bedeutung:

- Sicherheit
- Praktische Anwendbarkeit durch Piloten und Flugsicherung / Kapazitätserfordernisse
- Lärmminimierung

Alle drei Vorgaben sind miteinander verknüpft. Um die Fluglärmbelastung für den überwiegenden Bevölkerungsanteil zu vermindern, hat sich die Fluglärmskommission bislang stets für eine Bündelung des Luftverkehrs auf sog. Lärminderungsstrecken (engl. „Minimum Noise Routes“) ausgesprochen. Die Sollkurse dieser Strecken werden auch als Ideallinien bezeichnet. Das Ziel, möglichst nur dünn oder nicht besiedeltes Gebiet zu überfliegen, kann aufgrund der Sicherheits- und Anwendbarkeitszwänge in einem Ballungsraum allerdings nur bedingt umgesetzt werden. Die Fluglärmskommission war und ist sich dieser Tatsache bewusst.

Toleranzgebiet = Korridor = Flugerwartungsgebiet

Im Medium Luft ist keine schienenartige Genauigkeit darstellbar. Technische Toleranzen, flugzeugtypische Unterschiede und meteorologische Einflüsse können zu hinzunehmenden Abweichungen von den Sollkursen führen. Deshalb sind die Sollkurse von Toleranzgebieten bzw. Korridoren unterschiedlicher Breite umgeben, die gemäß der international geltenden Richtlinien der ICAO (Internationale Zivilluftfahrtorganisation, Unterorganisation der Vereinten Nationen) berechnet wurden. Diese Korridore werden auch Flugerwartungsgebiete genannt.

Die Korridorbreite richtet sich nach einer Vielzahl von Kriterien, wie z.B. Vorhandensein bzw. Qualität einer Bodennavigationshilfe (Funkfeuer), Größe des Richtungswechsels, Entfernung des Richtungswechsels vom Flughafen, Flugzeugtypen, Modernität der bordseitigen Instrumente sowie der durchschnittlichen Reaktionszeit der Piloten. Die möglichst genaue Einhaltung der im Luftfahrhandbuch Deutschland veröffentlichten Einzelheiten liegt in der Verantwortung der Piloten. Piloten handeln vorschriftsmäßig, solange sie ihr Flugzeug innerhalb des jeweiligen Korridors führen.

Die DFS kann Piloten grundsätzlich Freigaben zum Verlassen des Sollkurses bzw. Korridors auf Anfrage erteilen bzw. zuweisen, sofern eine Mindestflughöhe von mindestens 6.000 Fuß NN (7-22 Uhr), 8.000 Fuß NN (22-23 Uhr und 6-7 Uhr) bzw. 10.000 Fuß NN (23-6 Uhr) erreicht wurde (1 Fuß = 0,3048m; NN = Normalnull, Bezug auf Meereshöhe). Aus Sicherheitsgründen, wie z.B. Abstandswahrung zu anderem Luftverkehr oder Notwendigkeit zum Umfliegen von Gewitterwolken, können die o.g. Mindesthöhen zum Verlassen des Korridors unterschritten werden. Bei nachweislich unbegründetem Verlassen des Korridors erwartet den verantwortlichen Flugzeugführer grundsätzlich ein Ordnungswidrigkeitsverfahren, dessen Einleitung die DFS beim BAF beantragt. Für Propellerflugzeuge gelten grundsätzlich andere Regeln. Die Darstellung tatsächlicher Abflugverläufe können Sie unter den bereits angegebenen Links abrufen.

Abflugstrecken 07-N (kurz) und 07-S (kurz)

Die Nutzung dieser zwei Abflugstrecken erfolgt mit folgenden lärmindernden Einschränkungen: Diese Routen dürfen nur tagsüber zwischen 7 Uhr und 22 Uhr genutzt werden und sind für Großraumflugzeuge nicht freigegeben.

18 MTR – DROps Abflugstrecke

Auf der 18 MTR – DROps Abflugstrecke kann in der verkehrsschwachen Zeit zwischen 5 Uhr und 6 Uhr morgens das Verfahren „DROps early morning“ geflogen werden. „DROps early morning“ ist eine der aktiven Schallschutzmaßnahmen im Bereich der Abflüge, die je nach Betriebsrichtung auf bestimmten Bahnen und Routen, wie der 18 MTR-Route, Starts bündelt. Der Zweck hierbei ist, Lärmpausen zu ermöglichen.

Weitere Informationen zum Aktiven Schallschutz finden Sie auf unserer Internetseite unter www.fraport.de/schallschutz sowie auf der Seite des FFR: www.forum-flughafen-region.de.

Luftverkehrslenkung im Anflug:

Anflüge - Gegenanflüge - Eindrehbereiche

Auf der Karte sind Anflug- und Gegenanflugstrecken sowie die Eindrehbereiche dargestellt. Die Koordination der Anflüge obliegt ausschließlich den Fluglotsen, die anfliegende Flugzeuge aus den verschiedenen Richtungen in den Nahverkehrsbereich Frankfurt führen. Über die Haupteindrehbereiche, deren Ausdehnung nach Westen bei hohem Verkehrsaufkommen größer ist als bei geringem Verkehrsaufkommen, werden die Anflüge unter Wahrung vorgeschriebener Sicherheitsabstände auf die Leitstrahlen der Instrumentenlandesysteme zum sog. Endanflug geführt. Außerhalb der Haupteindrehbereiche sind Eindrehbereiche zu den jeweiligen Gegenanfluglinien definiert. Die Nutzungsintensität dieser äußeren Eindrehbereiche ist ebenfalls abhängig vom Verkehrsaufkommen.

Gemäß dem Betriebskonzept des Vier-Bahnen-Systems werden im Regelfall Anflüge aus nördlichen Richtungen der Landebahn Nordwest und Anflüge aus südlichen Richtungen der Südbahn zugeführt. Die großen Flugzeugmuster A380, B747 und MD11 dürfen jedoch nicht auf der nur 2.800 m langen Landebahn Nordwest landen. Entsprechende Anflüge aus nördlichen Richtungen werden entlang sogenannter Überleitungsstrecken dem südlichen Gegenanflug zugeführt. Die Überleitungsstrecken werden außerdem zum Lastausgleich zwischen den beiden Landebahnen genutzt: Bei besonders hohem Anflugaufkommen aus nördlichen Richtungen wird ein Teil dieser Anflüge der Südbahn zugeführt und bei besonders hohem Anflugaufkommen aus südlichen Richtungen wird ein Teil dieser Anflüge der Nordwestbahn zugeführt. Ein Teil der Überleitungsstrecken verläuft außerhalb des Bildausschnittes der Karte.

Da Anflüge von den Fluglotsen gemäß den Erfordernissen der jeweiligen Luftverkehrslage einzeln geführt werden, können manche Flugverläufe deutlich von den in den Karten dargestellten „Ideallinien“ abweichen und auch außerhalb der dargestellten Eindrehbereiche stattfinden.

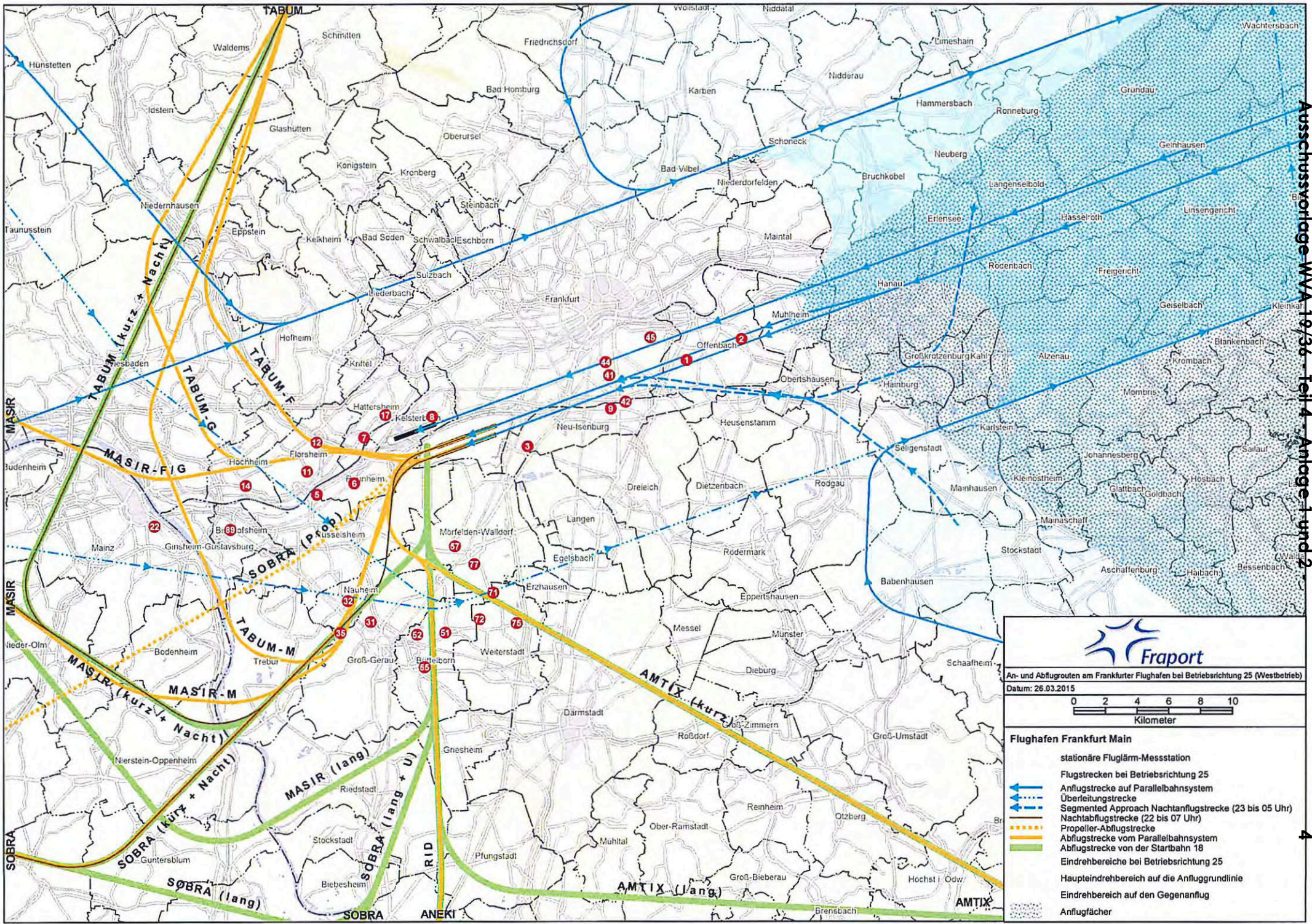
Die Darstellung tatsächlicher Anflugverläufe können Sie unter den bereits angegebenen Links abrufen.


Die Nachtanflugrouten „Segmented Approach“

Die sog. Nachtanflugrouten „Segmented Approach“ gehören zum 1. Maßnahmenpaket mit Vorschlägen zum Aktiven Schallschutz und werden seit Februar 2011 befliegen. Entlang dieser Routen werden Anflüge je nach Betriebsrichtung um die Siedlungsschwerpunkte Mainz bzw. Offenbach herum geführt. Wegen ihrer kapazitätseinschränkende Wirkung können Segmented Approach Routen nur in verkehrsschwachen Zeiten genutzt werden. Seit dem 30.10.2011 werden sie zur Lärmenlastung der o.a. Gebiete von verspäteten Anflügen nach 23 Uhr genutzt. Derzeit wird im Expertengremium Aktiver Schallschutz des Forum Flughafen und Region (FFR) untersucht, ob eine Anwendung in weiteren Zeitbereichen möglich ist.

Für weitere Informationen zum Aktiven Schallschutz empfehlen wir die oben angegebenen Links.

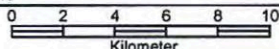
Mehr Informationen zum komplexen Thema Flugverkehrsgeschehen bieten wir unter www.fraport.de/schallschutzinfo an.





Fraport

An- und Abflugrouten am Frankfurter Flughafen bei Betriebsrichtung 25 (Westbetrieb)
 Datum: 26.03.2015



0 2 4 6 8 10
Kilometer

Flughafen Frankfurt Main

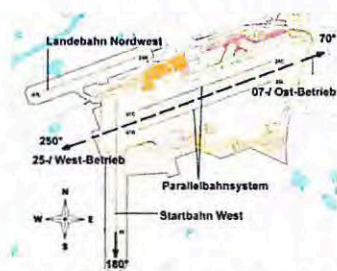
- stationäre Fluglärm-Messstation
- Flugstrecken bei Betriebsrichtung 25
- Überleitungsstrecke
- Segmented Approach Nachtflugstrecke (23 bis 05 Uhr)
- Nachtflugstrecke (22 bis 07 Uhr)
- Propeller-Abflugstrecke
- Abflugstrecke vom Parallelbahnsystem
- Abflugstrecke von der Startbahn 18
- Eindrehbereiche bei Betriebsrichtung 25
- Haupteindrehbereich auf die Anfluggrundlinie
- Eindrehbereich auf den Gegenanflug
- Anflugfächer

Allgemeine flugbetriebliche Auskünfte

Um mit der vorhandenen Start- und Landebahnlänge sicher auszukommen, sollen Flugzeuge grundsätzlich gegen den Wind starten und landen. Je stärker der Gegenwind ist, desto kürzer ist die Beschleunigungsstrecke auf der Bahn (Startstrecke). Rückenwind hingegen verlängert sowohl die Start- wie auch die Landestrecke auf der Bahn und wird ab einer bestimmten Stärke zum Sicherheitsrisiko.

Kommt der Wind aus östlichen Richtungen, muss die für die Lenkung der Luftfahrzeuge zuständige Stelle, die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, den Flugbetrieb grundsätzlich von Westen nach Osten, in der so genannten Betriebsrichtung 07 anordnen. Die Betriebsrichtung 25 mit Flugbetrieb in Richtung Westen wird hingegen grundsätzlich bei Wind aus westlicher Richtung angeordnet.

Abhängig von der vorherrschenden Windrichtung und Windstärke finden Wechsel der Betriebsrichtung des Parallelbahnsystems statt. Die von Norden nach Süden gerichtete Startbahn 18 West kann weitgehend unabhängig von der jeweiligen Betriebsrichtung des Parallelbahnsystems genutzt werden. Landungen sind auf der Startbahn 18 nicht zulässig. Die dritte Parallelbahn im Nordwesten des Flughafens darf nur für Landungen genutzt werden. Das Betriebskonzept für das Vier-Bahnen-System des Flughafens Frankfurt Main sieht vor, dass im Regelbetrieb die neue Landebahn Nordwest und die südliche Parallelbahn für Landungen genutzt werden, während auf der mittleren Parallelbahn und der Startbahn 18 West Abflüge erfolgen.



Grundsätzlich ist anzumerken, dass wegen der vorherrschenden meteorologischen Gegebenheiten dieser Region im langjährigen Durchschnitt in etwa 70 % der Zeit die Parallelbahnen in Ost-West-Richtung genutzt werden, also bei „25-Betrieb“. In 30 % der Zeit herrscht „07-Betrieb“. Es gibt sowohl Situationen, in denen über längere Zeiträume stabile Ost- oder Westwetter-Verhältnisse vorherrschen, als auch solche, bei denen die Betriebsrichtung mehrmals täglich gewechselt werden muss.

Informationen über das tatsächliche Flugverkehrsgeschehen an Ihrem Wohnort bzw. im Umfeld des Frankfurter Flughafens erhalten Sie unter www.fraport.de/franom, www.dfs.de über den Link „Flugverläufe“ sowie, unter der Verwendung des Browsers Mozilla Firefox, <http://inaa.umwelthaus.org>.

FRA Map – die interaktive Karte

Diese finden Sie unter dem Link www.framap.fraport.de. Das Eingeben einer Adresse, der eigenen zum Beispiel, ermöglicht eine ortsbezogene Abfrage von Informationen wie Dauerschallpegel für Tag und Nacht, Flugrouten- und Bahnbelegungszahlen, Maßnahmenprogrammen wie dem Passiven Schallschutz und Regionalfonds sowie Dachsicherungsprogramm. Diese Informationen erhalten Sie über die Themenauswahl am rechten Kartenrand. Abgebildet werden die o.a. Informationen auf zwei Kartendarstellungen: einer Google-Satellitenoberfläche sowie einer Open Street Map-Karte. Letztere ermöglicht eine genauere Darstellung der Informationen und kann unter dem Button „Kartendarstellung“ aufgerufen werden.

Luftverkehrslenkung im Abflug

Abflüge erfolgen auf sog. Instrumentenabflugstrecken, die von der DFS unter beratender Einbeziehung der Frankfurter Kommission zur Abwehr des Fluglärms (Fluglärnkommision) konstruiert und vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) festgelegt und veröffentlicht werden.

Wesentlich sind hierbei folgende Vorgaben in der Rangfolge ihrer Bedeutung:

- Sicherheit
- Praktische Anwendbarkeit durch Piloten und Flugsicherung / Kapazitätserfordernisse
- Lärmminimierung

Alle drei Vorgaben sind miteinander verknüpft. Um die Fluglärmbelastung für den überwiegenden Bevölkerungsanteil zu vermindern, hat sich die Fluglärnkommision bislang stets für eine Bündelung des Luftverkehrs auf sog. Lärminderungsstrecken (engl. „Minimum Noise Routes“) ausgesprochen. Die Sollkurse dieser Strecken werden auch als Ideallinien bezeichnet. Das Ziel, möglichst nur dünn oder nicht besiedeltes Gebiet zu überfliegen, kann aufgrund der Sicherheits- und Anwendbarkeitszwänge in einem Ballungsraum allerdings nur bedingt umgesetzt werden. Die Fluglärnkommision war und ist sich dieser Tatsache bewusst.

Toleranzgebiet = Korridor = Flugerwartungsgebiet

Im Medium Luft ist keine schienenartige Genauigkeit darstellbar. Technische Toleranzen, flugzeugtypische Unterschiede und meteorologische Einflüsse können zu zunehmenden Abweichungen von den Sollkursen führen. Deshalb sind die Sollkurse von Toleranzgebieten bzw. Korridoren unterschiedlicher Breite umgeben, die gemäß International geltenden Richtlinien der ICAO (Internationale Zivilluftfahrtorganisation, Unterorganisation der Vereinten Nationen) berechnet wurden. Diese Korridore werden auch Flugerwartungsgebiete genannt.

Die Korridorbreite richtet sich nach einer Vielzahl von Kriterien, wie z.B. Vorhandensein bzw. Qualität einer Bodennavigationshilfe (Funkfeuer), Größe des Richtungswechsels, Entfernung des Richtungswechsels vom Flughafen, Flugzeugtypen, Modemität der bodenseitigen Instrumente sowie der durchschnittlichen Reaktionszeit der Piloten. Die möglichst genaue Einhaltung der im Luftfahrthandbuch Deutschland veröffentlichten Einzelheiten liegt in der Verantwortung der Piloten. Piloten handeln vorschriftsmäßig, solange sie ihr Flugzeug innerhalb des jeweiligen Korridors führen.

Die DFS kann Piloten grundsätzlich Freigaben zum Verlassen des Sollkurses bzw. Korridors auf Anfrage erteilen bzw. zuweisen, sofern eine Mindestflughöhe von mindestens 6.000 Fuß NN (7-22 Uhr), 8.000 Fuß NN (22-23 Uhr und 6-7 Uhr) bzw. 10.000 Fuß NN (23-6 Uhr) erreicht

wurde (1 Fuß = 0,3048m; NN = Normalnull, Bezug auf Meereshöhe). Aus Sicherheitsgründen, wie z.B. Abstandswahrung zu anderem Luftverkehr oder Notwendigkeit zum Umfliegen von Gewitterwolken, können die o.g. Mindesthöhen zum Verlassen des Korridors unterschritten werden. Bei nachweislich unbegründetem Verlassen des Korridors erwartet den verantwortlichen Flugzeugführer grundsätzlich ein Ordnungswidrigkeitsverfahren, dessen Einleitung die DFS beim BAF beantragt. Für Propellerflugzeuge gelten grundsätzlich andere Regeln. Die Darstellung tatsächlicher Abflugverläufe können Sie unter den bereits angegebenen Links abrufen.

Die sog. „Südmfliegungsstrecken“: die Abflugrouten TABUM-M und MASIR-M

Für einen eventuell erforderlichen Durchstartvorgang einer landenden Maschine auf der Landebahn Nordwest muss bei jedem Anflug in der Verlängerung der Landebahn (aus Sicht des Piloten) Luftraum freigehalten werden. Starts auf den direkt nach Norden und Westen führenden Strecken TABUM-F/G und MASIR-F/G „durchkreuzen“ diesen Luftraum. Diese Strecken dürfen deshalb nur dann genutzt werden, wenn sich gerade kein Flugzeug im finalen Anflug auf die Landebahn Nordwest befindet. Mit steigender Nutzungsfrequenz dieser Landebahn kann der Luftraum direkt nordwestlich des Flughafens immer weniger für Starts genutzt werden. Als Ausgleich hierfür wurden von der DFS zusätzliche, zunächst nach Süden drehende Abflugstrecken zu diesen Wegpunkten konstruiert: die Abflugstrecken TABUM-M und MASIR-M, die sog. „Südmfliegungsstrecken“. Der Hessische Verwaltungsgerichtshof (VGH) hat am 03.09.2013 diese Südmfliegungsstrecken für rechtswidrig erklärt mit der Begründung, dass mit den festgelegten Streckenführungen die planfestgestellte Gesamtkapazität des Vier-Bahnen-Systems nicht gewährleistet sei. Am 09.12.2014 hat das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) die vom beklagten Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) beantragte Revision des Urteils zugelassen. Solange das Revisionsverfahren läuft, dürfen die Südmfliegungsstrecken weiter befliegen werden und es bleibt vorerst bei der oben beschriebenen Nutzung.

Nähere Informationen zum Urteil des Hessischen Verwaltungsgerichtshofes können Sie auf der Internetseite der Fluglärnkommision www.flk-frankfurt.de unter dem Menüpunkt „Presse“ (2013 und 2014) nachlesen.

Nachtflugstrecken vom Parallelbahnsystem

In der Zeit zwischen 22 und 7 Uhr müssen schwere drei- und vierstrahlige Luftfahrzeuge, die vom Parallelbahnsystem aus zu den Wegpunkten TABUM, MASIR oder SOBRA fliegen, aus Lärmschutzgründen den Nachtflugstrecken zu diesen Wegpunkten folgen. Diese Nachtflugstrecken sind in der Karte als dünne dunkelbraune Linien dargestellt. Die Nachtflugstrecken nähern sich stärker an die Startbahn 18 als die Südmfliegungsstrecken. Der größere seitliche Abstand zu Naheim wirkt sich dort lärmindernd aus. Eine Nutzung der Nachtflugrouten über die o.g. Zeiten hinaus kann nicht umgesetzt werden. Die sogenannten „Verfahrens-schutzräume“ der Nachtflugstrecken durchdringen jene der Abflugstrecken von der Startbahn 18, mit der Folge, dass die Nachtflugstrecken nur „getaktet“ mit den Startbahn 18-Abflugstrecken betrieben werden können. Dies führt zu einer Kapazitätsminderung im Gesamtsystem.

Luftverkehrslenkung im Anflug

Anflüge - Gegenanflüge - Eindrehbereiche

Auf der Karte sind Anflug- und Gegenanflugstrecken sowie die Eindrehbereiche dargestellt. Die Koordination der Anflüge obliegt ausschließlich den Fluglotsen, die anfliegende Flugzeuge aus den verschiedenen Richtungen in den Nahverkehrsbereich Frankfurt führen. Über die Haupteindrehbereiche, deren Ausdehnung nach Osten bei hohem Verkehrsaufkommen größer ist als bei geringem Verkehrsaufkommen, werden die Anflüge unter Wahrung vorgeschriebener Sicherheitsabstände auf die Leitstrahlen der Instrumentenlandesysteme zum sog. Endanflug geführt. Außerhalb der Haupteindrehbereiche sind Eindrehbereiche zu den jeweiligen Gegenanfluglinien definiert. Die Nutzungsintensität dieser äußeren Eindrehbereiche ist ebenfalls abhängig vom Verkehrsaufkommen. Ein großer Teil der bei Betriebsrichtung 25 von Nordosten bzw. Südosten anfliegenden Luftfahrzeuge wird von den Fluglotsen individuell an die Anfluggrundlinie der jeweils zugewiesenen Landebahn herangeführt. Die Bereiche, in denen diese Anflugführung überwiegend praktiziert wird, sind in der Karte als „Anflugfächer“ gekennzeichnet.

Gemäß dem Betriebskonzept des Vier-Bahnen-Systems werden im Regelfall Anflüge aus nördlichen Richtungen der Landebahn Nordwest und Anflüge aus südlichen Richtungen der Südbahn zugeführt. Die großen Flugzeugmuster A380, B747 und MD11 dürfen jedoch nicht auf der nur 2.800 m langen Landebahn Nordwest landen. Entsprechende Anflüge aus nördlichen Richtungen werden entlang sogenannter Überleitungsstrecken dem südlichen Gegenanflug zugeführt. Die Überleitungsstrecken werden außerdem zum Lastausgleich zwischen den beiden Landebahnen genutzt: Bei besonders hohem Anflugaufkommen aus nördlichen Richtungen wird ein Teil dieser Anflüge der Südbahn zugeführt und bei besonders hohem Anflugaufkommen aus südlichen Richtungen wird ein Teil dieser Anflüge der Nordwestbahn zugeführt. Ein Teil der Überleitungsstrecken verläuft außerhalb des Bildausschnittes der Karte.

Da Anflüge von den Fluglotsen gemäß den Erfordernissen der jeweiligen Luftverkehrslage einzeln geführt werden, können manche Flugverläufe deutlich von den in den Karten dargestellten „Ideallinien“ abweichen und auch außerhalb der dargestellten Eindrehbereiche und Anflugfächer stattfinden. Die Darstellung tatsächlicher Anflugverläufe können Sie unter den bereits angegebenen Links abrufen.

Die Nachtanflugrouten „Segmented Approach“

Die sog. Nachtanflugrouten „Segmented Approach“ gehören zum 1. Maßnahmenpaket mit Vorschlägen zum Aktiven Schallschutz und werden seit Februar 2011 befliegen. Entlang dieser Routen werden Anflüge je nach Betriebsrichtung um die Siedlungsschwerpunkte Mainz bzw. Offenbach herum geführt. Wegen ihrer kapazitätseinschränkenden Wirkung können Segmented Approach Routen nur in verkehrsschwachen Zeiten genutzt werden. Seit dem 30.10.2011 werden sie zur Lärmentlastung der o.a. Gebiete von verspäteten Anflügen nach 23 Uhr genutzt. Derzeit wird im Expertengremium Aktiver Schallschutz des Forum Flughafen und Region (FFR) untersucht, ob eine Anwendung in weiteren Zeitbereichen möglich ist.

Weitere Informationen zum Aktiven Schallschutz finden Sie auf unserer Internetseite unter www.fraport.de/schallschutz sowie auf der Seite des FFR: www.forum-flughafen-region.de.

Mehr Informationen zum komplexen Thema Flugverkehrsgeschehen bieten wir unter www.fraport.de/schallschutzinfo an.

Stand: 10. November 2017

Teil 4 – Anlage 3

Ausschussvorlage WVA 19/36 – öffentlich –

Stellungnahmen der Anzuhörenden

zu dem

Gesetzentwurf

der Landesregierung für ein Gesetz über den Regionalen Lastenausgleich betreffend den Flughafen Frankfurt Main (Regionallastenausgleichsgesetz – RegLastG)

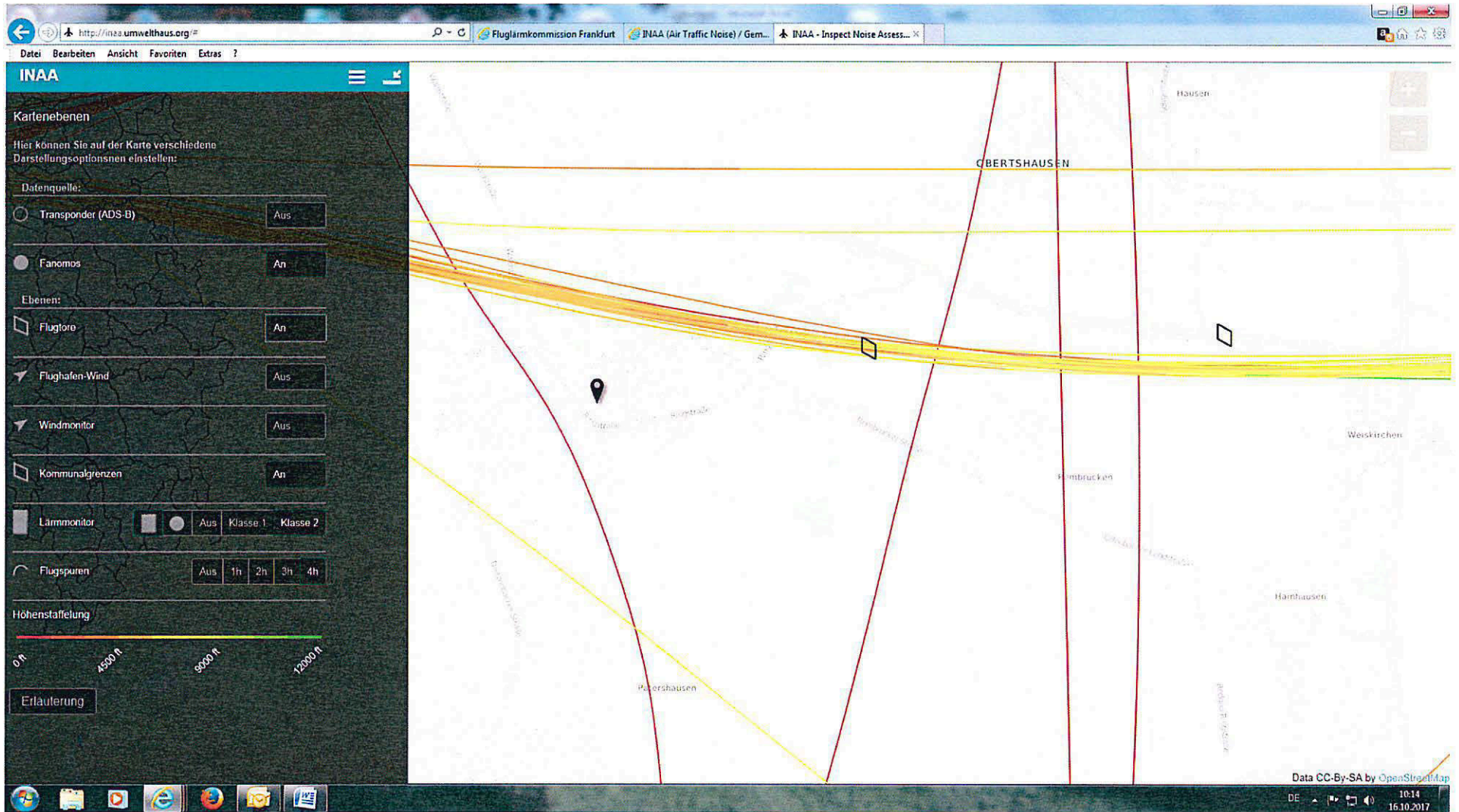
– Drucks. [19/5223](#) –

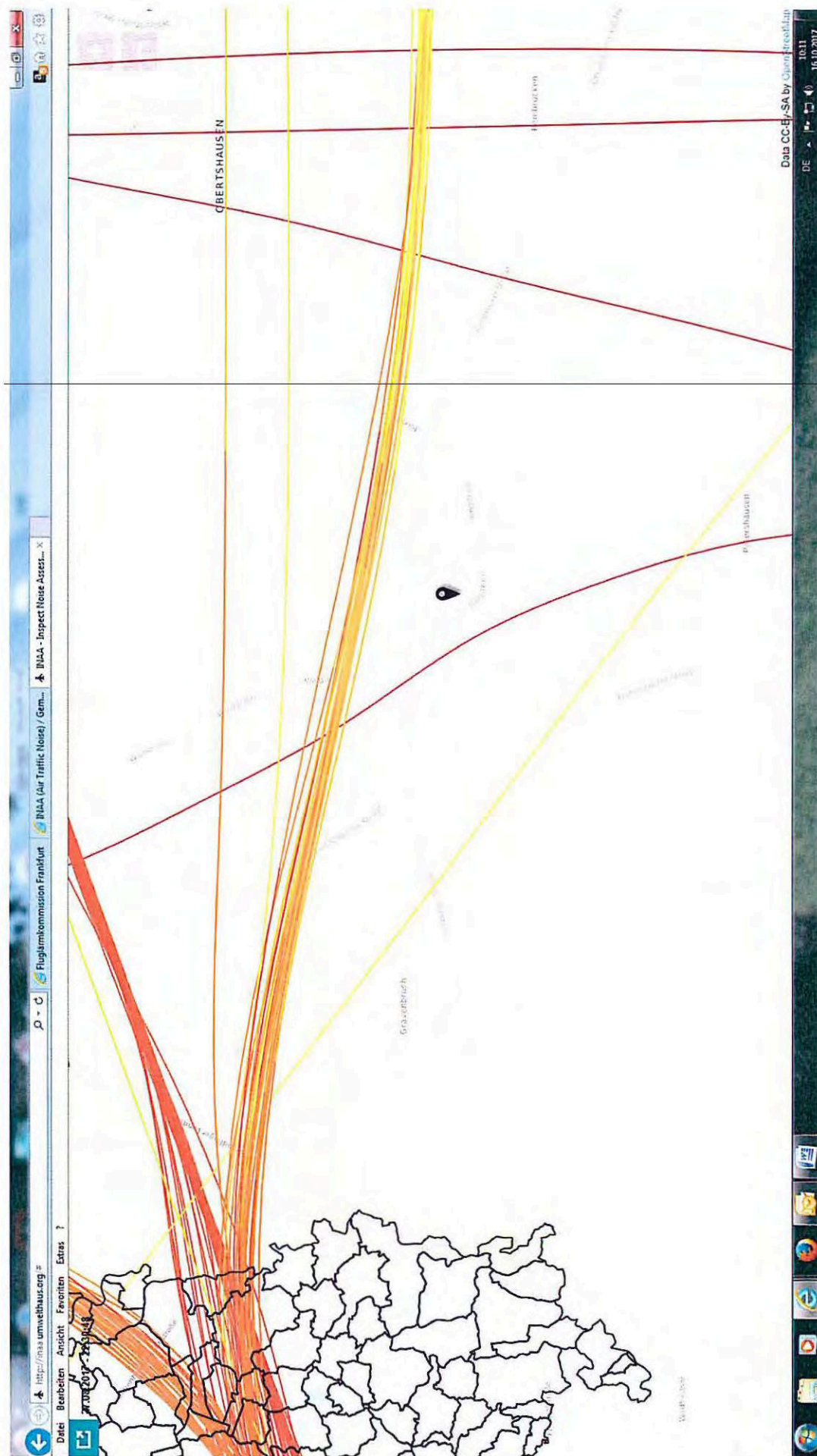
Anlage 3

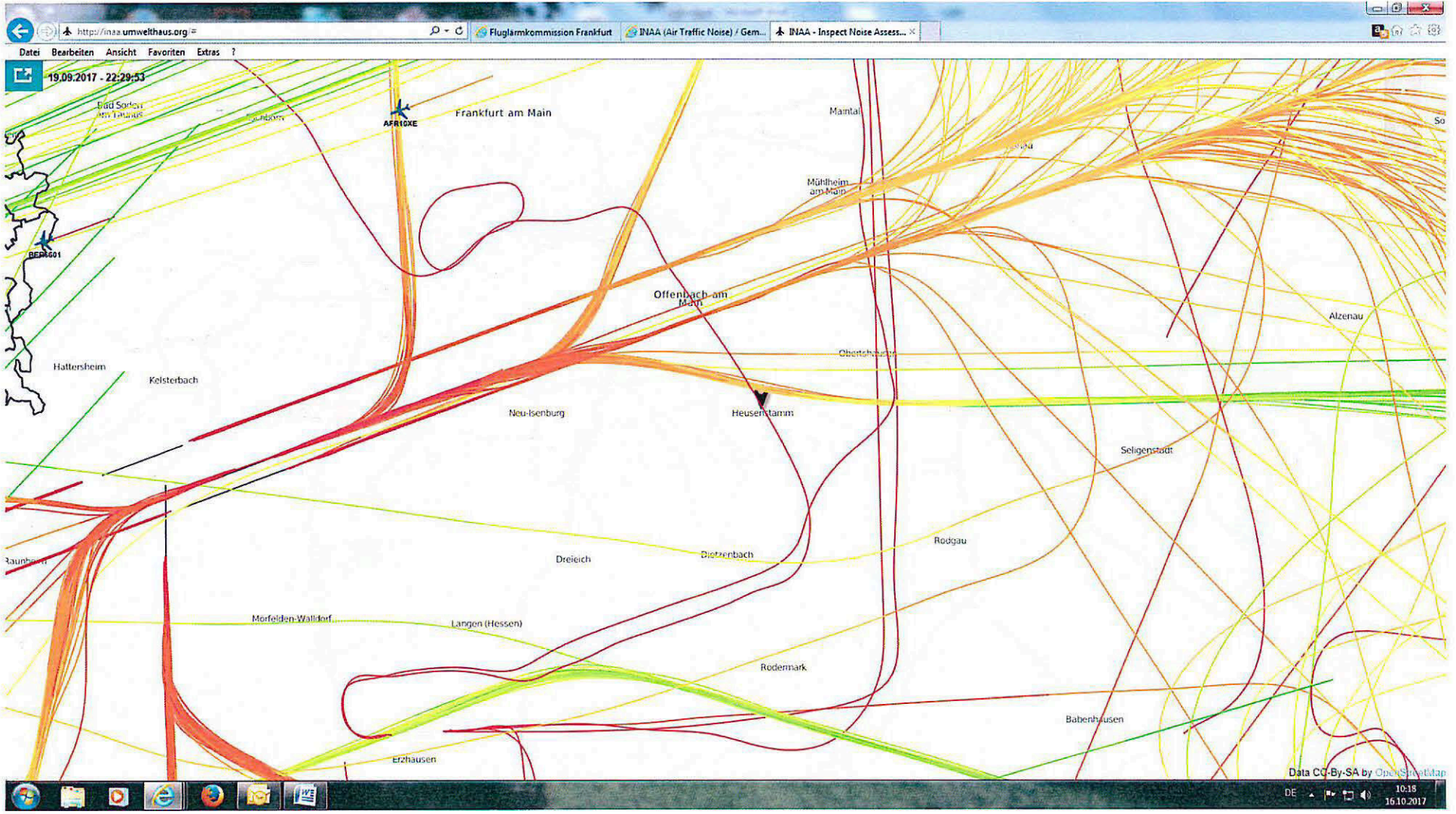
Flugspurenkarten an exemplarisch ausgewählten Tagen

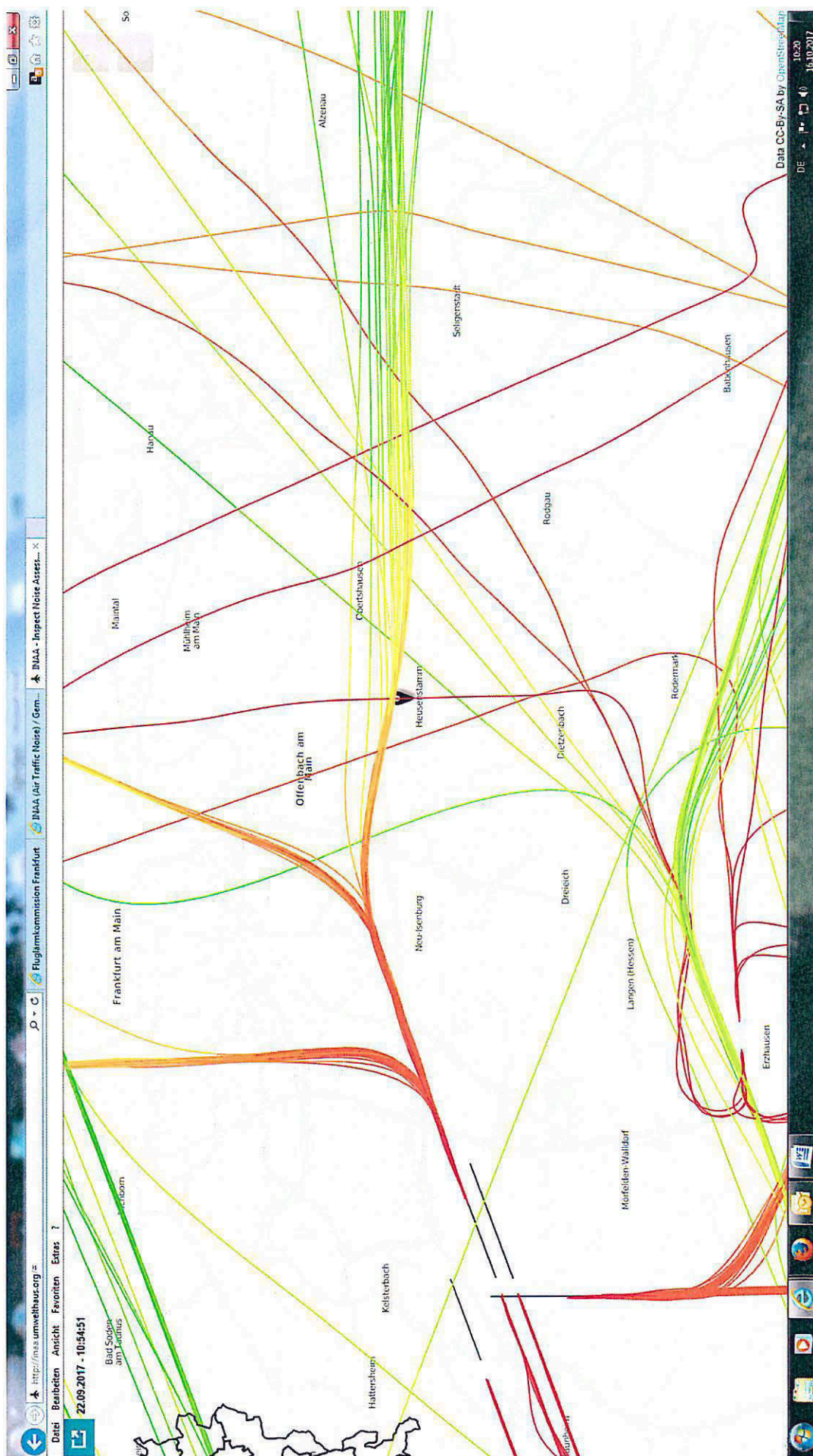
Auffallend ist, dass die vorgegebenen Flugkorridore in keinem einzigen Fall eingehalten werden, vielmehr zu Lasten der Stadt Heusenstamm hiervon abgewichen wird.

Das „Flugtor“ zwischen Obertshausen und Weiskirchen wurde von allen Flugzeugen verfehlt. Die Flugzeuge flogen in geringerer Entfernung über den Heusenstammer Stadtteil Rembrücken.



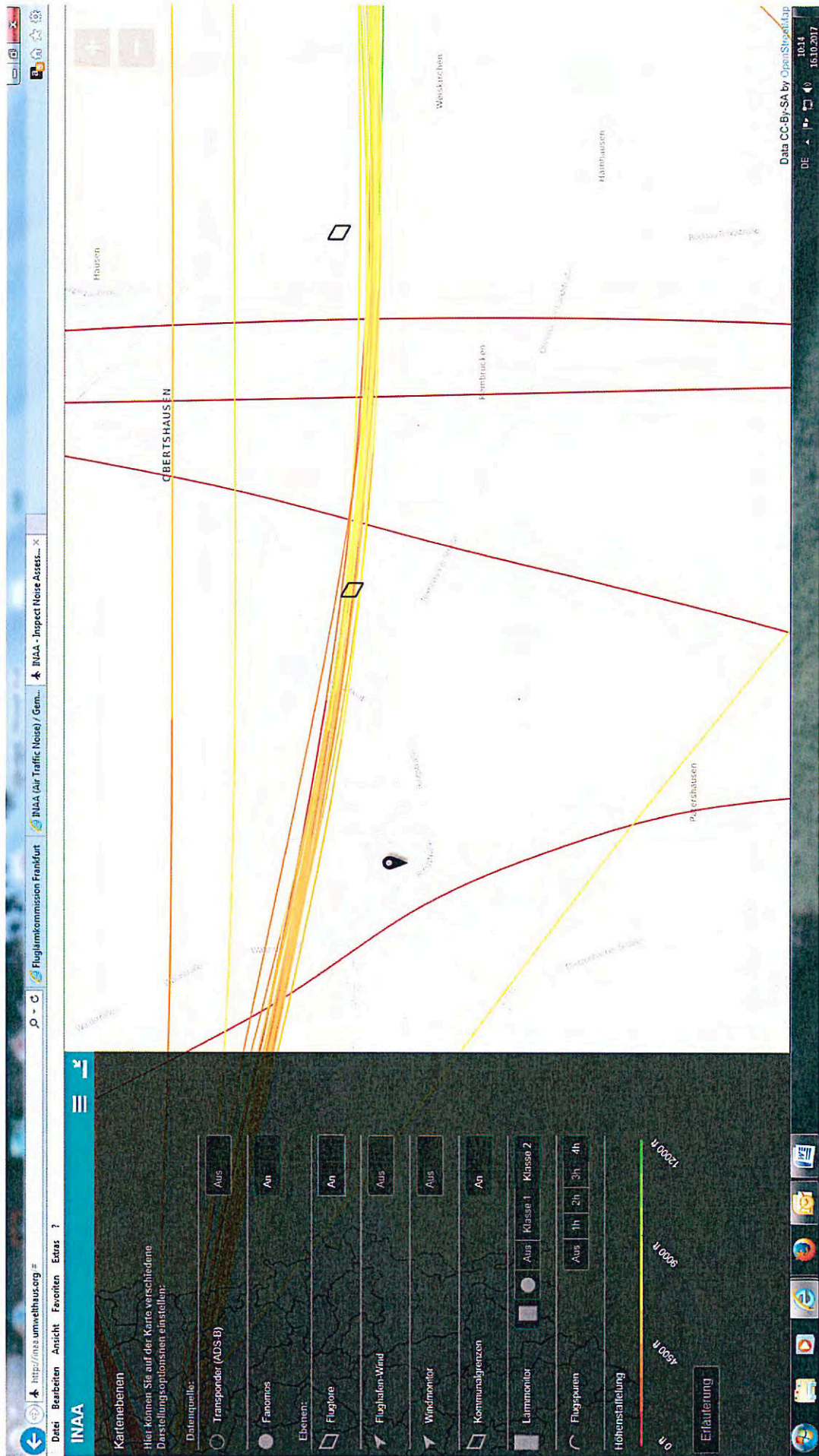


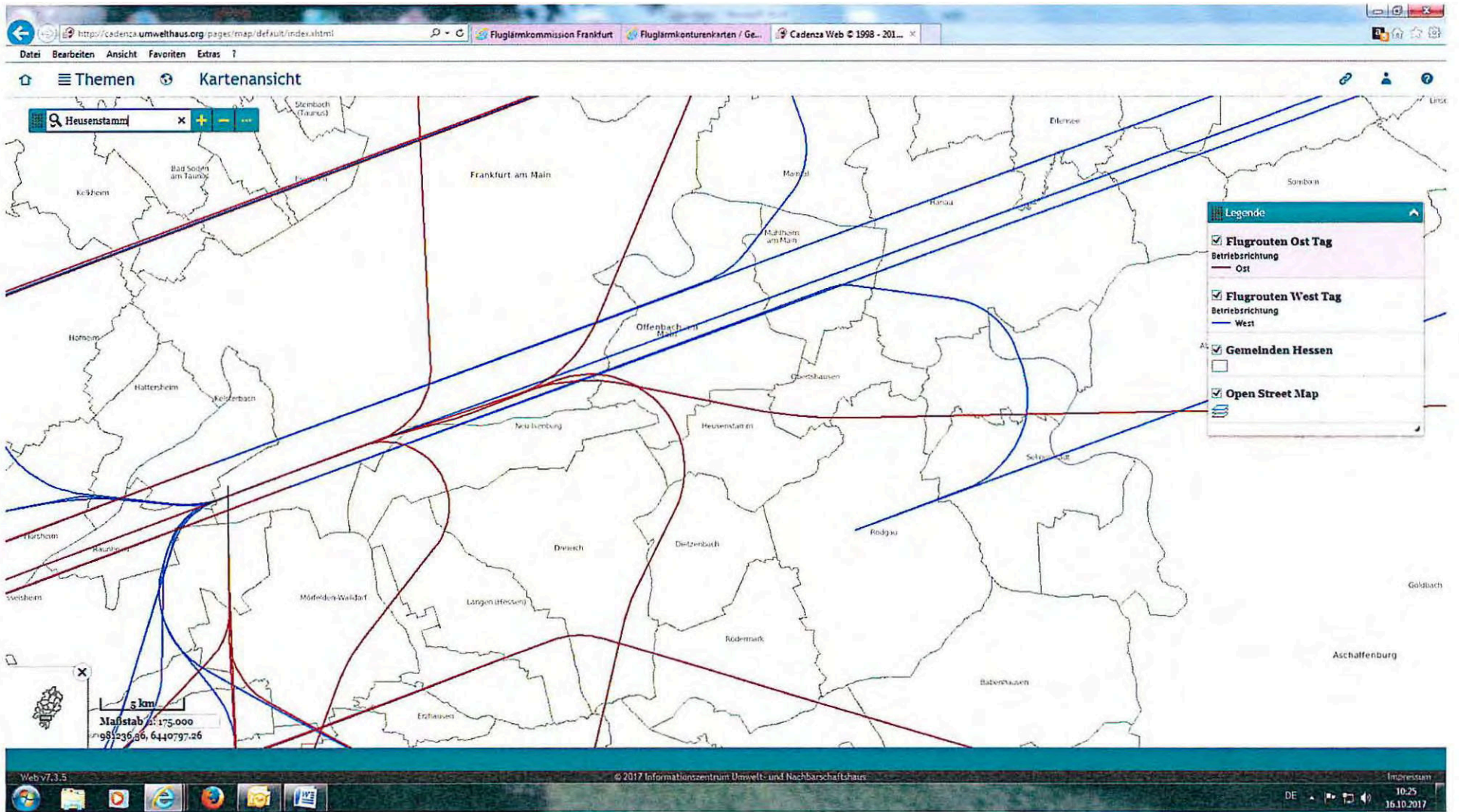


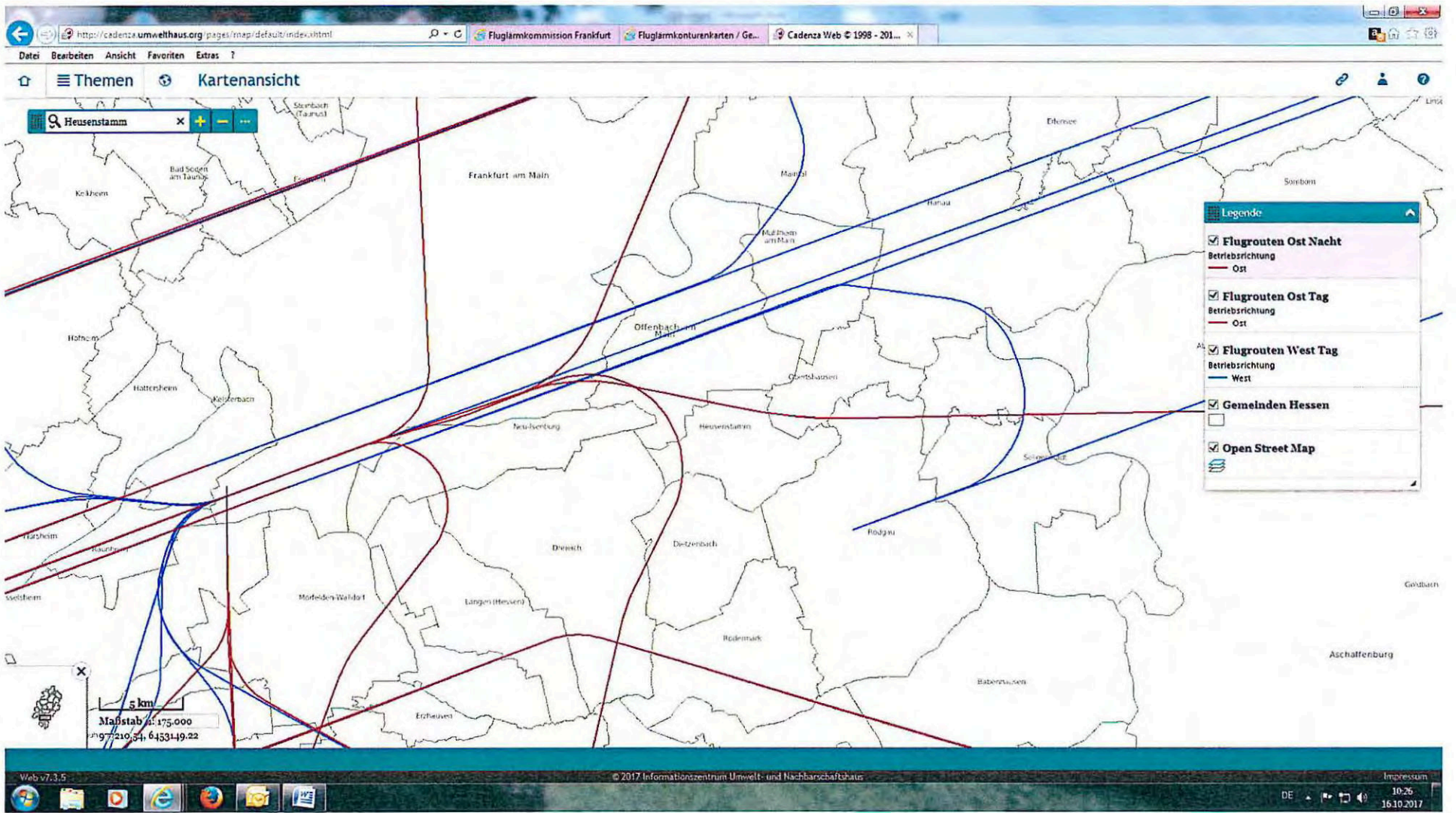




Das „Flugtor“ zwischen Obertshausen und Weiskirchen wurde von allen Flugzeugen verfehlt. Die Flugzeuge flogen in geringerer Entfernung über den Heusenstammer Stadteil Rembrücken.







Stand: 10. November 2017

Teil 4 – Anlage 4

Ausschussvorlage WVA 19/36 – öffentlich –

Stellungnahmen der Anzuhörenden

zu dem

Gesetzentwurf

der Landesregierung für ein Gesetz über den Regionalen Lastenausgleich betreffend den Flughafen Frankfurt Main (Regionallastenausgleichsgesetz – RegLastG)

– Drucks. [19/5223](#) –

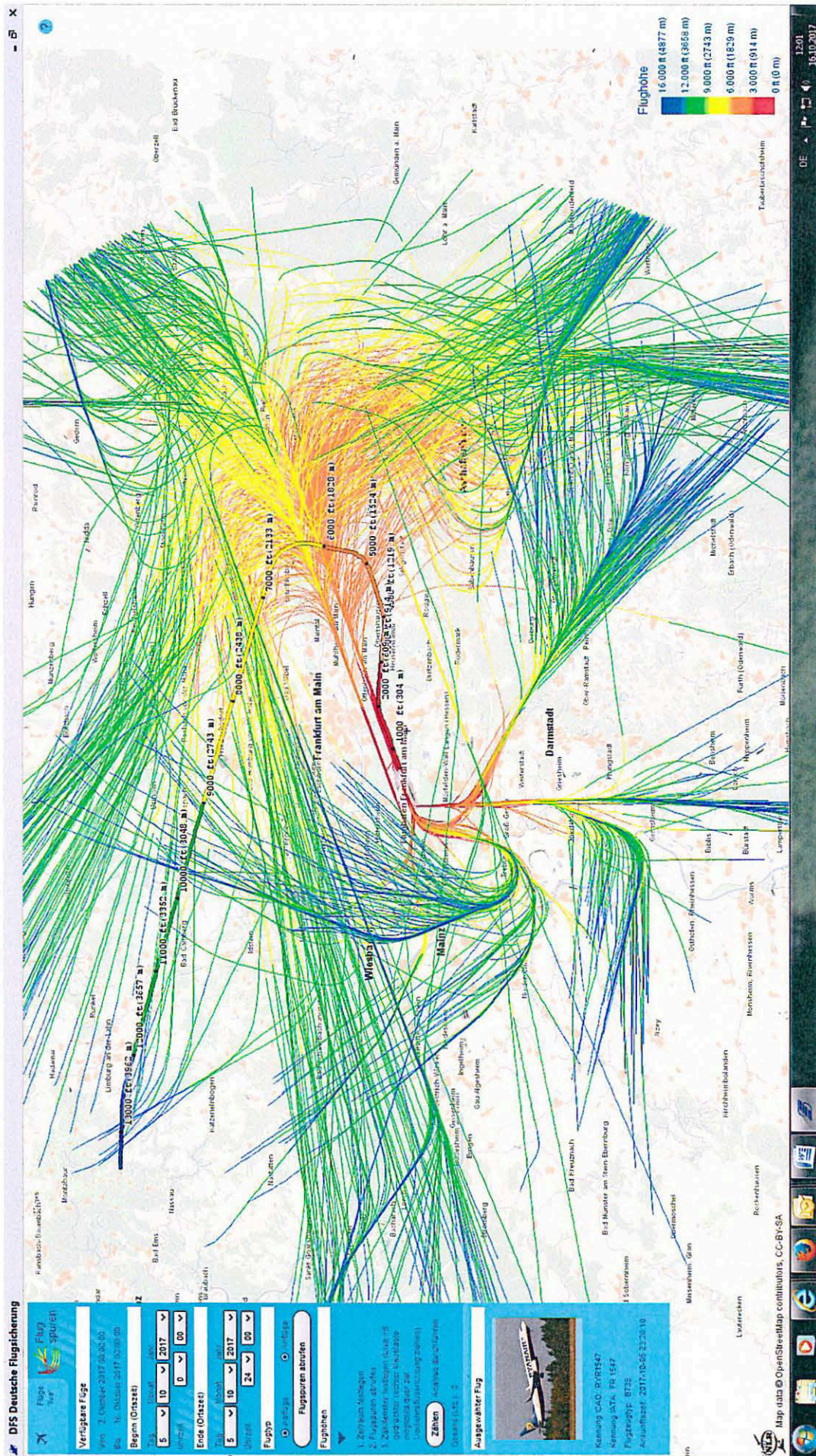
Anlage 4

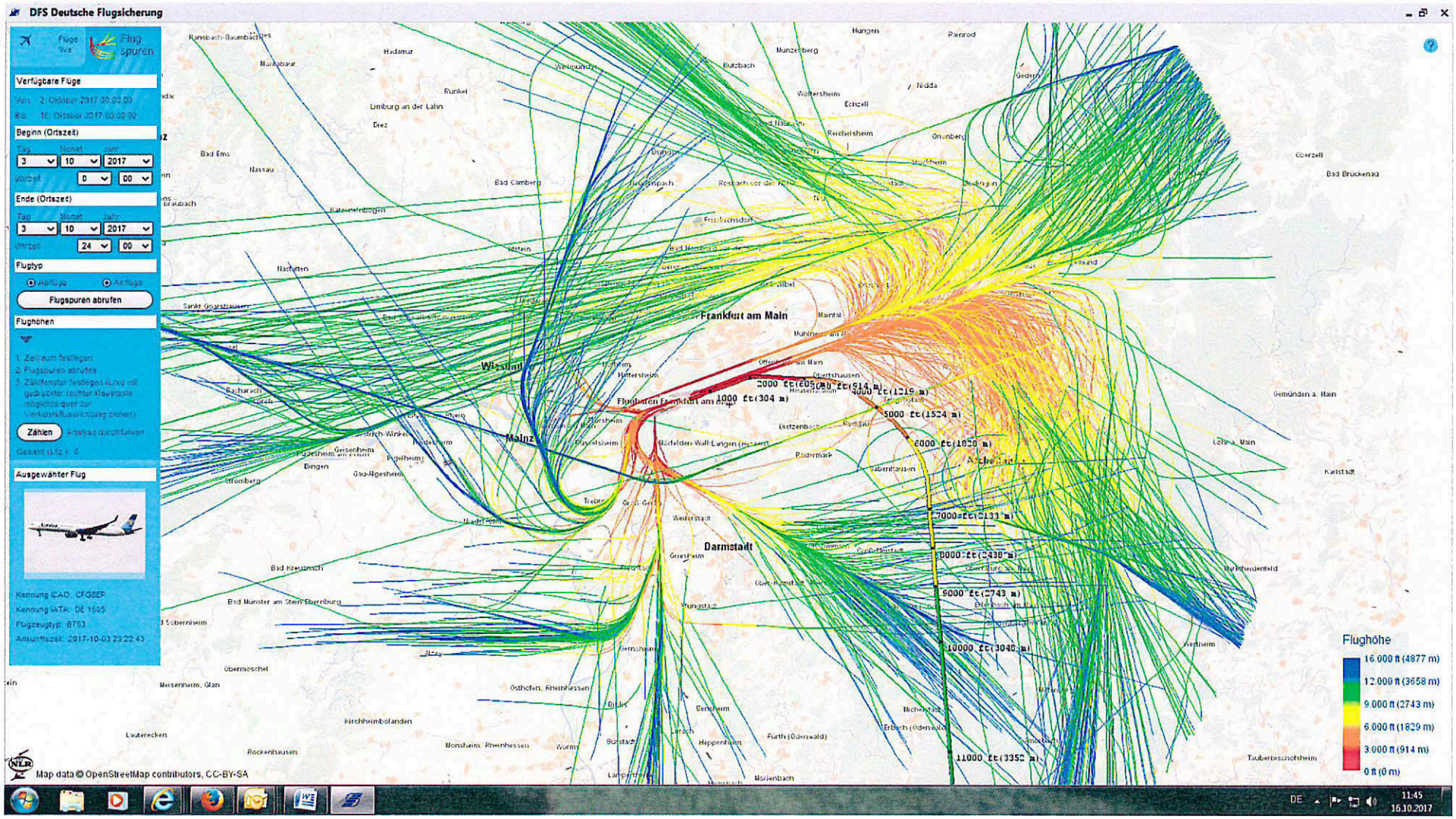
Flugspurenkarte bei Betriebsrichtung 25

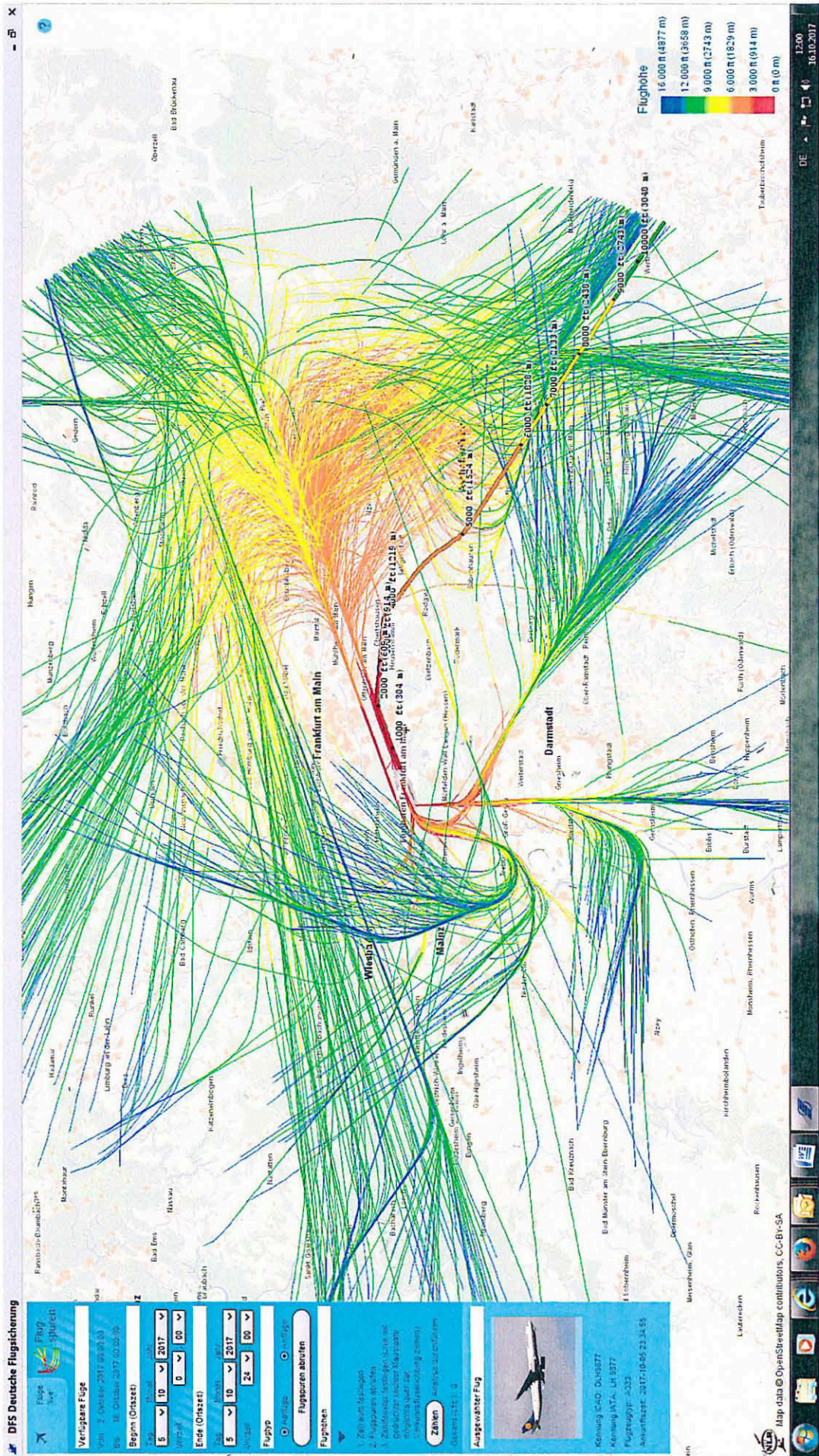
Exemplarisch ausgewählte Flüge nach 23:00 Uhr

- 1.) 05.10.2017 Flug Ryanair FR 1547 um 23:20 Uhr
- 2.) 03.10.2017 Flug Condor DE 1505 um 23:22 Uhr
- 3.) 05.10.2017 Flug Lufthansa LH 9877 um 23:34 Uhr

Heusenstamm wurde von allen Flugzeugen in einer niedrigen Höhe von
ca. 2.000 ft (= ca. 600 Meter) überflogen.







Stand: 10. November 2017

Teil 4 – Anlage 5

Ausschussvorlage WVA 19/36 – öffentlich –

Stellungnahmen der Anzuhörenden

zu dem

Gesetzentwurf

der Landesregierung für ein Gesetz über den Regionalen Lastenausgleich betreffend den Flughafen Frankfurt Main (Regionallastenausgleichsgesetz – RegLastG)

– Drucks. [19/5223](#) –

Anlage 5

Daten der DFLD zum Dauerschallpegel in Heusenstamm

exemplarisch Monat September 2017

Ausschussvorlage WVA 19/36 - Teil 4 - Anlage 5 -

Monats-Statistik
Heusenstamm, September 2017

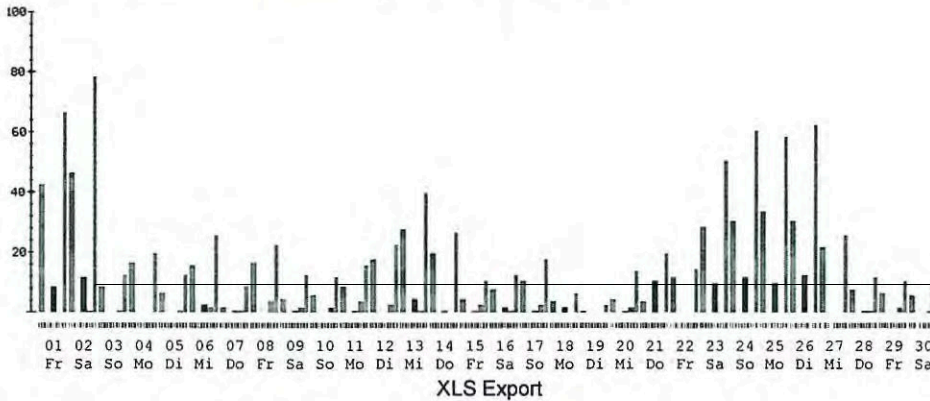
[Regions Menu](#)
[Erläuterung](#)

Stundenansicht Tagesansicht Wochenansicht

Anzahl erkannter Überflüge pro Tag:

Tag Tagrand Nacht Kernnacht Ganztags

◀ 09.2017 ▶ Heusenstamm ABSCHICKEN Jahres-Statistik



XLS Export

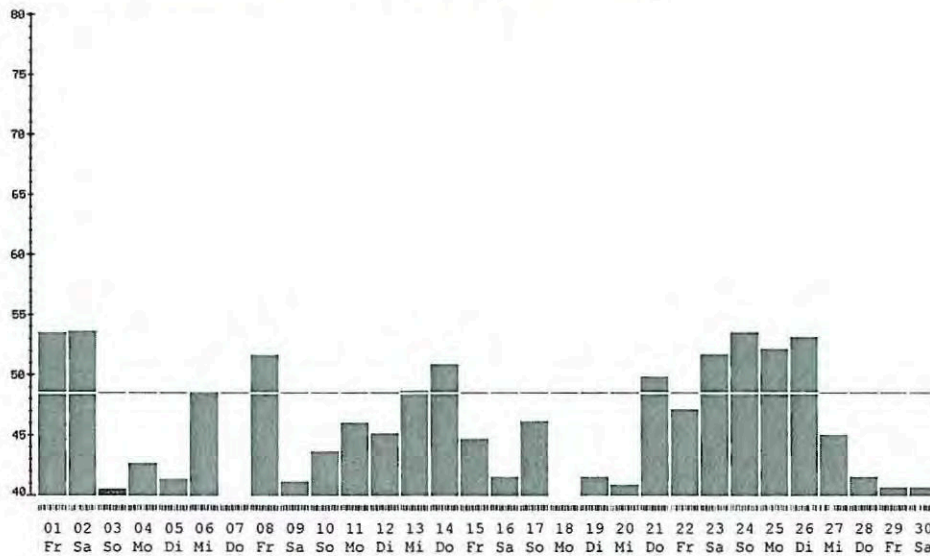
Ausführliche Überflüge ABSCHICKEN

Dauerschallpegel L_{den} (Diagramm):

Wechsel von: L_{den} auf L_{eq3}

L_{den} (Nur Überflüge) L_{den} (Gesamtlärm)

◀ 09.2017 ▶ Heusenstamm ABSCHICKEN Jahres-Statistik



Dauerschallpegel L_{den} (Tabelle):

Wechsel von: L_{den} auf L_{eq3}

L_{den} (Nur Überflüge) L_{den} (Gesamtlärm)

◀ 09.2017 ▶ Heusenstamm ABSCHICKEN Jahres-Statistik

Datum	Nur Überflüge								
	L _{Tag} (06-18)	L _{Tagrand} (18-22)	L _{Nacht} (05-06+22-23)	L _{Kernnacht} (00-05+23-24)	L _{den} ⁽¹⁾ (00-24)	L _{Tag} (06-22)	L _{Nacht} (00-06+22-24)	L _{den} ⁽³⁾ (00-24)	NAT ^(68 dBA) (Nacht+Kernnacht)
01.09.2017	51.8	51.1	50.1	----	53.6	51.6	44.1	52.6	2
02.09.2017	51.5	50.3	51.0	30.7	53.7	51.2	45.1	52.9	2
03.09.2017	42.3	37.2	----	----	40.6	41.5	----	39.9	0
04.09.2017	45.2	37.1	----	----	42.8	44.2	----	42.4	0
05.09.2017	41.4	40.8	----	----	41.5	41.3	----	39.9	0
06.09.2017	50.9	38.2	35.1	31.4	48.6	49.8	32.6	48.4	0
07.09.2017	31.6	39.6	----	30.5	39.5	35.3	30.0	37.5	0
08.09.2017									

Ausschussvorlage WVA 19/36 - Teil 4 - Anlage 5 -

3

	51.1	51.7	---	34.9	51.8	51.3	33.7	49.9	0
09.09.2017	40.6	39.0	30.3	30.1	41.3	40.3	30.2	40.2	0
10.09.2017	41.7	43.9	---	31.0	43.7	42.4	---	41.6	0
11.09.2017	46.5	39.8	34.9	36.2	46.1	45.5	35.9	45.7	0
12.09.2017	46.6	38.1	---	34.3	45.2	45.6	33.1	44.9	0
13.09.2017	49.6	43.6	42.7	---	48.7	48.7	36.9	48.2	0
14.09.2017	53.4	44.4	32.2	---	51.0	52.3	---	50.6	0
15.09.2017	41.7	45.2	---	33.6	44.9	42.9	32.7	42.8	0
16.09.2017	43.5	32.0	33.9	---	41.6	42.3	---	41.4	0
17.09.2017	47.7	40.2	33.7	33.8	46.3	46.7	33.8	45.9	0
18.09.2017	38.9	---	35.9	---	38.8	37.8	---	38.6	0
19.09.2017	40.4	42.3	---	---	41.6	41.0	---	39.2	0
20.09.2017	39.2	38.1	---	32.2	41.0	39.0	31.6	40.1	0
21.09.2017	40.4	41.6	50.2	---	50.0	40.7	44.2	49.8	2
22.09.2017	42.4	49.3	---	---	47.3	45.4	---	43.6	0
23.09.2017	49.4	46.3	50.2	---	51.9	48.8	44.2	51.4	2
24.09.2017	48.1	50.9	52.0	---	53.6	49.0	46.0	52.7	3
25.09.2017	49.4	49.7	49.8	---	52.3	49.5	43.7	51.4	2
26.09.2017	49.5	49.2	51.6	---	53.2	49.4	45.6	52.6	5
27.09.2017	47.6	37.8	---	---	45.1	46.5	---	44.8	0
28.09.2017	41.4	39.0	33.0	---	41.6	40.9	30.2	40.7	0
29.09.2017	40.7	37.4	---	31.1	40.8	40.1	---	40.0	0
30.09.2017	39.5	41.4	---	---	40.8	40.1	---	38.5	0
Ø Monat	47.3	45.5	44.7	---	48.6	46.9	39.0	47.7	0.6
XLS Export									

(1) L_{den} nach EU-Richtlinie (European Environmental Noise Directive 2002/49/EC)
Nur die oben aufgeführten Überflugereignisse gehen in die Lärmberechnung ein, d.h. bei Stationen mit schlechter Überflugererkennung ist der Wert sehr problematisch.
Die blauen Werte enthalten den Tagesrand- (+5dB) und Nachtaufschlag (+10dB) nach EU-Richtlinie.

(3) L_{dn} wie L_{den} , aber ohne Tagesrand-Aufschlag

[Zurück](#)

Monats-Statistik								
Heusenstamm, Juli 2017								
Dauerschallpegel								
Nur Überflüge								
Datum	L _{Tag} (06-18)	L _{Tagrand} (18-22)	L _{Nacht} (05-06+22-23)	L _{Kernnacht} (00-05+23-24)	L _{den} ⁽¹⁾ (00-24)	L _{Tag} (06-22)	L _{Nacht} (00-06+22-24)	L _{dn} ⁽³⁾ (00-24)
01.07.2017	37,8	----	35,8	----	37,9	36,6	----	37,9
02.07.2017	32,6	50,8	39,4	----	48,5	45	33,6	44,5
03.07.2017	43,8	33,9	30,7	----	41,7	42,7	----	41,4
04.07.2017	47,3	49,4	51,7	30,2	53	47,9	45,8	52,2
05.07.2017	49,7	44	51,1	----	52,2	48,8	45,1	52
06.07.2017	51,5	48,4	50,4	41,7	53,7	50,9	45,8	53,2
07.07.2017	45,2	38,5	----	----	43,1	44,3	----	42,5
08.07.2017	45,7	36,7	----	----	43,7	44,7	----	43,3
09.07.2017	48,4	38,1	32,7	----	46	47,3	----	45,8
10.07.2017	47,2	39,2	38,2	----	45,8	46,2	33,3	45,4
11.07.2017	48,9	38,3	----	----	46,3	47,7	----	46
12.07.2017	32,2	43,4	----	----	41,3	38,2	----	37,4
13.07.2017	52,3	49,1	48,7	----	52,8	51,7	42,7	52,1
14.07.2017	43,8	39,8	----	----	42,3	43,1	----	41,3
15.07.2017	43,5	38,1	----	----	42,5	42,7	----	41,8
16.07.2017	38	37,4	32,6	----	38,8	37,8	----	37,4
17.07.2017	53,7	49,7	57,6	----	58,1	53	51,6	57,9
18.07.2017	51,9	48,2	52,7	----	54,2	51,2	46,6	53,8
19.07.2017	41,5	----	49,7	42,6	51,1	40,3	45,6	51,1
20.07.2017	33,4	----	----	----	35,3	32,2	----	35,3
21.07.2017	43	53,2	49	----	52,9	48,2	43,6	50,6
22.07.2017	51,5	31,2	----	----	48,8	50,2	----	48,8
23.07.2017	45,4	----	34,2	38,8	45,6	44,1	37,9	45,6
24.07.2017	40,8	30,4	----	----	38,4	39,7	----	38,1
25.07.2017	49	33	----	----	46,4	47,8	----	46,3
26.07.2017	45,2	33,6	----	33,5	43,7	44	32	43,5
27.07.2017	44,7	35	----	----	42,5	43,6	----	42,1
28.07.2017	41,4	41,7	----	----	41,9	41,5	----	39,9
29.07.2017	41,2	46,6	----	30,3	45,3	43,3	----	42,4
30.07.2017	46	44,3	30,3	34,5	46,2	45,6	33,8	45,1
31.07.2017	46,7	36,9	49,8	----	50,2	45,6	43,8	50,2
Ø Monat	47,3	44,8	46,9	32,3	49,5	46,8	41,5	48,9

NAT_(68 dBA)
(Nacht+Kernnacht)

0
0
0
3
4
3
0
0
0
1
0
0
0
0
0
0
8
4
2
0
1
0
0
0
0
0
0
0
0
0
2
0,9

Jahres-Statistik
Heusenstamm, 2017
Dauerschallpegel

Monat	Nur Überflüge							
	L _{Tag} (06-18)	L _{Tagrand} (18-22)	L _{Nacht} (05-06+22-23)	L _{Kernnacht} (00-05+23-24)	L _{den} ⁽¹⁾ (00-24)	L _{Tag} (06-22)	L _{Nacht} (00-06+22-24)	L _{dn} ⁽³⁾ (00-24)
Januar	45,5	42,7	46,8	----	48,3	44,9	40,9	47,9
Februar	46,8	46,6	47,4	----	49,8	46,8	41,5	48,9
März	47,6	46,2	46,1	----	49,4	47,3	40,3	48,5
April	48,2	46,8	47,8	----	50,4	47,9	42	49,7
Mai	49,9	49,4	52,5	33,6	54	49,8	46,7	53,4
Juni	48,7	47,8	47,2	----	50,6	48,5	41,4	49,7
Juli	47,3	44,8	46,9	32,3	49,5	46,8	41,5	48,9
August	47,4	45,9	46,2	31	49,4	47,1	40,6	48,6
September	47,3	45,5	44,7	----	48,6	46,9	39	47,7
Oktober	44	33,8	35,9	31,7	43,2	42,9	33,2	43
November	----	----	----	----	----	----	----	----
Dezember	----	----	----	----	----	----	----	----
Ø Jahr	47,7	46,3	47,7	30,1	50,2	47,4	41,9	49,5

NAT (68 dBA)
(Nacht+Kernnacht)
27
27
23
33
77
34
28
26
18
1

1

Stand: 10. November 2017

Teil 4 – Anlage 6

Ausschussvorlage WVA 19/36 – öffentlich –

Stellungnahmen der Anzuhörenden

zu dem

Gesetzentwurf

der Landesregierung für ein Gesetz über den Regionalen Lastenausgleich betreffend den Flughafen Frankfurt Main (Regionallastenausgleichsgesetz – RegLastG)

– Drucks. [19/5223](#) –

Anlage 6

Lärmkonturenkarten UNH (Cadenza)

