

# FLUGLÄRM-MONITORING

Stadt Frankfurt am Main | Stabsstelle für Fluglärmschutz

4. Quartal 2024

## Inhalt

1. Ausgangslage .....	3
1.1 Standorte der städtischen Lärmessstationen .....	3
1.2 Betriebsrichtung .....	6
1.3 Flugbewegungen .....	10
2. Diagramme und Erläuterungen .....	11
2.1 Dauerschallpegel $L_{\text{Tag}}$ (6 bis 22 Uhr) .....	11
2.2 Dauerschallpegel $L_{\text{Nacht}}$ (0 bis 6 Uhr und 22 bis 24 Uhr) .....	11
2.3 Lärmindex $L_{\text{den}}$ (0 bis 24 Uhr) .....	14
2.4 Anzahl der Lärmereignisse über 68 dB (A) nachts .....	16
3. Zusammenfassung .....	18
4. Quellennachweis .....	19

## 1. Ausgangslage

Im vorliegenden Bericht wird die Fluglärmsituation im 4. Quartal 2024 in Frankfurt am Main dargestellt. Es wird u. a. auf die Betriebsrichtungsverteilung, auf die Dauerschallpegel am Tag und in der Nacht und auf die durchschnittliche Anzahl der nächtlichen Lärmereignisse eingegangen.

Zur Plausibilitätsprüfung einzelner Schallereignisse und zur Trennung von tatsächlichem Fluglärm und Umgebungslärm an den jeweiligen Fluglärmmessstationen werden als Referenz Flugverlaufsdaten verwendet. Nicht erfasste Flugbewegungen führen dazu, dass die Ereigniserkennung an den Messstationen ungenauer wird.

### 1.1 Standorte der städtischen Lärmmessstationen

Die ersten Lärmmessgeräte wurden von Seiten der Stadt Frankfurt am Main bereits 2007 in Betrieb genommen. Zwei Stationen sind in Sachsenhausen und Oberrad installiert und jeweils eine in Niederrad, Goldstein, Bergen-Enkheim und im Gallus.

Vier städtische Messgeräte sind auf Schulgeländen installiert:

- Sachsenhausen, Sachsenhäuser Landwehrweg – Martin-Buber-Schule
- Niederrad, Else-Alken-Straße – Friedrich-Fröbel-Schule
- Goldstein, Am Wiesenhof – Goldsteinschule
- Gallus, Schwalbacher Straße – Paul-Hindemith-Schule

Die vier weiteren Lärmessgeräte wurden in Wohngebieten bzw. Mischgebieten errichtet:

- Oberrad, Buchrainstraße – Mischgebiet
- Oberrad, Alter Friedhof – Wohngebiet
- Sachsenhausen, Wilhelm-Beer-Weg – Wohngebiet
- Bergen-Enkheim, Am Pohlsberg – Wohngebiet

Die aufgeführten Standorte sind im Überblick in Abbildung 1 dargestellt.

Bei der Messstation in Goldstein fiel bereits im Rahmen der Auswertung zum 4. Quartal 2018 in Teilen auf, dass große Schwierigkeiten darin bestehen, Fluglärmgeräusche von Hintergrundgeräuschen zu separieren. Der Umstand hat sich während weiterer Datenprüfungen bestätigt. Für die Betriebsrichtung 25 können die Messwerte in Goldstein nicht bewertet werden. Die übrigen Daten sind für die Station in Goldstein leider nicht aussagekräftig, deshalb wird auf die Messstation in Goldstein bis auf weiteres in den Diagrammen und Erläuterungen im folgenden Bericht nicht weiter eingegangen.

Die Messstation im Gallus wurde nach einem Defekt repariert, weswegen die Station bis Mitte November 2024 keine Daten liefern konnte. Auch die Messstation in Bergen- Enkheim war ab November defekt und konnte somit keine Daten liefern. Die vorhandenen Werte für das 4. Quartal sind daher nicht aussagekräftig.

Alle Messgeräte der Stadt Frankfurt am Main sind sog. Klasse 1-Schallpegelmesser. Es handelt sich um hochwertige, professionelle Geräte, die regelmäßig gewartet werden, damit sie lange Zeit verlässliche Messwerte liefern.

Die Messungen der Stadt erfolgen derzeit nicht nach DIN 45643 (Messung und Beurteilung von Fluggeräuschen). Die Norm befasst sich mit Kenngrößen zur Beschreibung und Beurteilung von Fluggeräuschen. Sie beschreibt zudem die Anforderungen an Messgeräte, Messanlagen und die Auswertung für unbeobachtete Messungen. Einige Anforderungen an den Messstandort werden bei den Messgeräten der Stadt Frankfurt am Main teilweise nicht eingehalten.

Die Messwerte der städtischen Schallpegelmesser werden auf den Internetseiten des Deutschen Fluglärmdienstes e.V. ([DFLD](#)) veröffentlicht. Dort kann jede Station einzeln betrachtet werden und es sind unterschiedliche Auswertungen möglich. Die Messwerte bilden die Datenbasis für die in [Kapitel 2](#) erstellten Diagramme.

Des Weiteren werden die Messungen auch auf der Homepage des Umwelt- und Nachbarschaftshauses (UNH) unter folgendem Link publiziert <https://www.umwelthaus.org/fluglaerm/anwendungen-service/in-aa-air-traffic-noise/>.



Abbildung 1: Standorte der städtischen Lärmessstationen

## 1.2 Betriebsrichtung

Flugzeuge starten und landen grundsätzlich gegen den Wind. Deshalb finden in Abhängigkeit der vorherrschenden Windrichtung und Windstärke Wechsel der Start- und Landerichtung, der sogenannten Betriebsrichtung (BR) statt. Kommt der Wind aus dem Osten wird die Betriebsrichtung Ost (BR 07) angewendet, d.h. die Flugrichtung verläuft von West nach Ost. Weht der Wind aus dem Westen, wird zur Betriebsrichtung West (BR 25) gewechselt, die Flugrichtung verläuft nun von Ost nach West. Auf internationaler Ebene wird grundlegend festgelegt mit wieviel Rückenwind (Rückenwindkomponente) eine Start- und Landebahn benutzt werden darf. Daraus ergibt sich dann ein möglicher Wechsel der Betriebsrichtung. Bis zu 5 Knoten Rückenwind darf derzeit am Frankfurter Flughafen eine Betriebsrichtung aufrechterhalten werden. Das Stadtgebiet von Frankfurt am Main ist bei beiden Betriebsrichtungen belastet. Zudem kann die Startbahn West weitgehend unabhängig von beiden Betriebsrichtungen genutzt werden. Starts von der Startbahn West haben keinen Einfluss auf die Lärmentwicklung in Frankfurt am Main und sollen in diesem Bericht nicht weiter behandelt werden.

Bei BR 25 ist der Süden von Frankfurt am Main durch den Landeanflug vorwiegend von Lärm betroffen, bei BR 07 wirken sich die Starts verstärkt auf Niederrad, Oberrad und zusätzlich auf Bergen-Enkheim und im Gallus inkl. Europaviertel aus. In den Abbildungen 2 und 3 sind die Standorte der städtischen Lärmmessstationen bei den unterschiedlichen Betriebsrichtungen bei Nutzung des gesamten Bahnsystems veranschaulicht.

Da der Wind in Mittel- und Westeuropa in der Regel aus westlicher Richtung weht, ist die vorherrschende Betriebsrichtung am Frankfurter Flughafen BR 25.

In Diagramm 1 ist die Betriebsrichtungsverteilung am Frankfurter Flughafen von Oktober bis Dezember 2024 im Vergleich zum gemittelten Quartalswert sowie zu den Gesamtjahren 2021 bis 2024 dargestellt.

Im 4. Quartal 2024 hat zu 35 % die Betriebsrichtung Ost und zu 65 % die Betriebsrichtung West vorgeherrscht. Vor allem im Oktober herrschte Betriebsrichtung Ost zu über 42 % vor, was im langjährigen Mittel etwas über dem Durchschnitt liegt. Neben der Anzahl an Flugbewegungen wirkt sich die Betriebsrichtungsverteilung auch auf die Dauerschallpegel der einzelnen Messstationen aus.

**Betriebsrichtungsverteilung 4. Quartal 2024**  
 (Quelle: Daten des HMWEVW, schriftlicher Bericht zur 254. FLK-Sitzung, der Fraport AG und des DFLD e.V.)

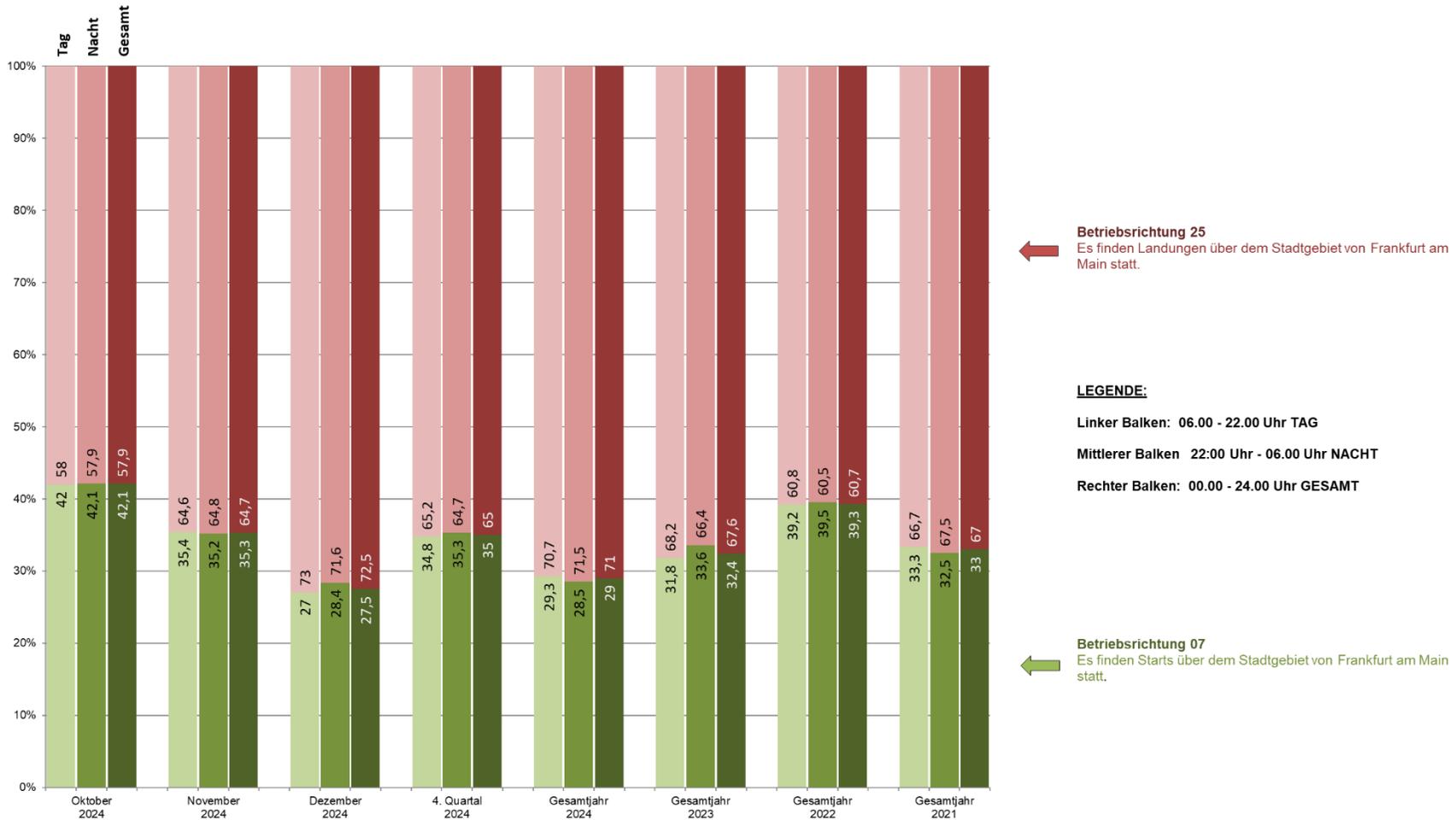


Diagramm 1: Betriebsrichtungsverteilung am Frankfurter Flughafen im 4. Quartal 2024 im Vergleich zu den Gesamtjahren 2021 bis 2024

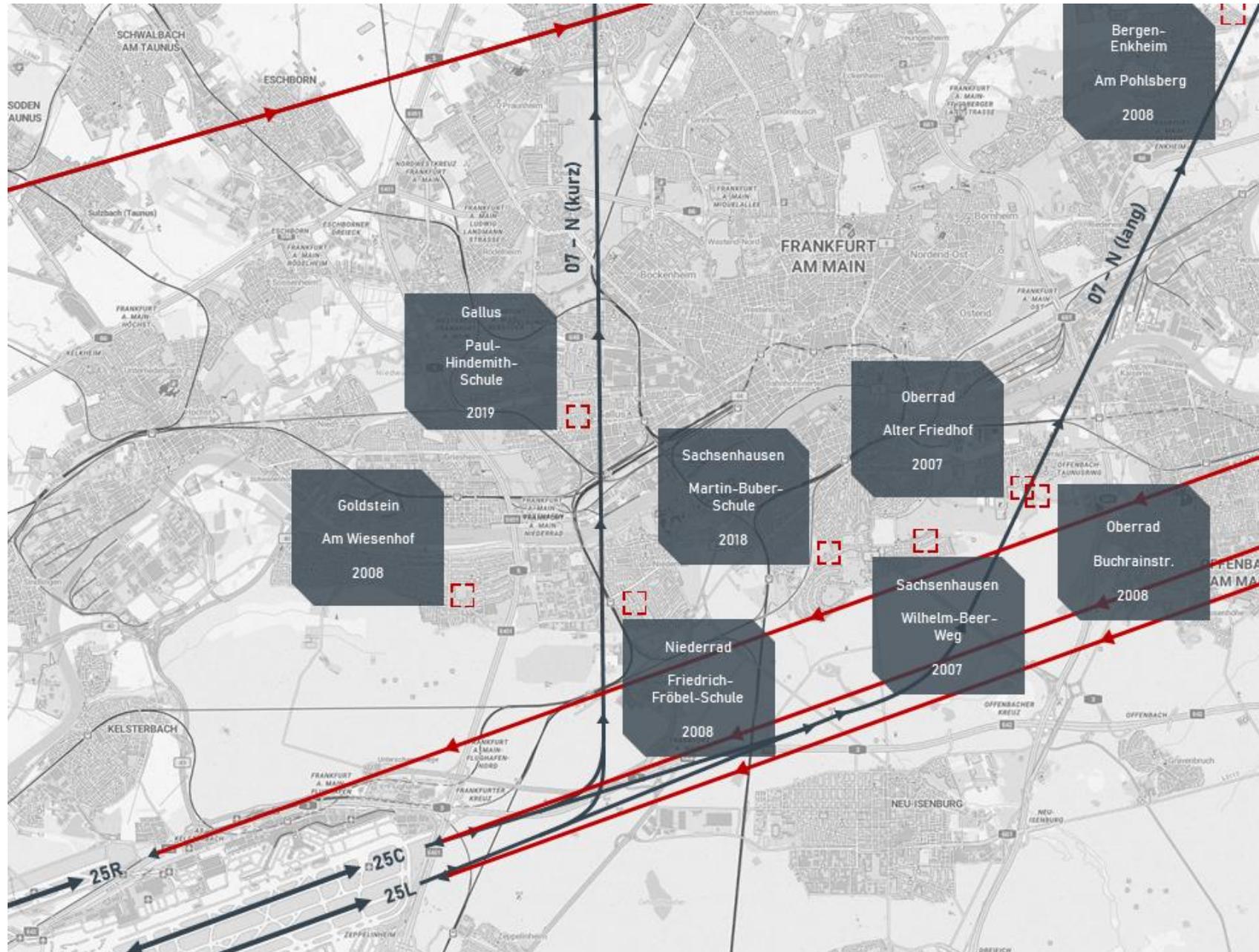


Abbildung 2: Standorte der städtischen Lärmessstationen bei Betriebsrichtung 25

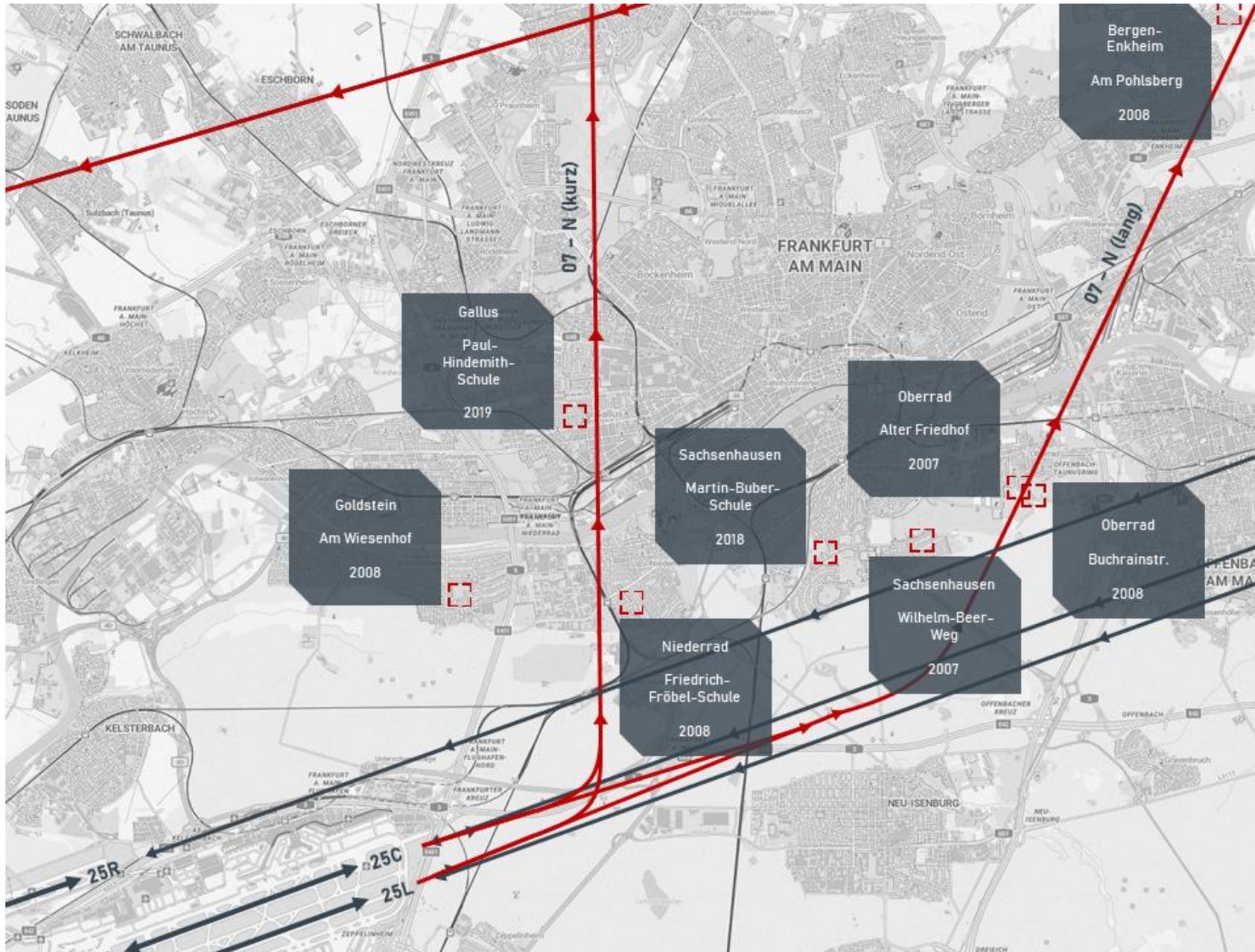


Abbildung 3: Standorte der städtischen Lärmmessstationen bei Betriebsrichtung 07

### 1.3 Flugbewegungen

In Diagramm 2 ist die Entwicklung der Starts und Landungen über dem Frankfurter Süden von Oktober bis Dezember 2024 im direkten Vergleich zum Referenzjahr 2019 sowie zu den Jahren 2022 und 2023 dargestellt. Es wird deutlich, dass die Flugbewegungen nach der Corona-Pandemie wieder angestiegen sind und auch weiterhin ansteigen. Landungen auf der Nordwest Landebahn bei Betriebsrichtung 25 und Starts (Ostbetrieb) und Landungen (Westbetrieb) auf der Centerbahn wirken sich auf die Lärmentwicklung im Frankfurter Süden aus. Stadtgebiete wie Bergen-Enkheim und das Gallus sind bei Ostbetrieb von startenden Flugzeugen betroffen. Der Einfluss auf die Lärmesswerte wird in Kapitel 2 anhand der einzelnen Dauerschallpegel näher betrachtet.

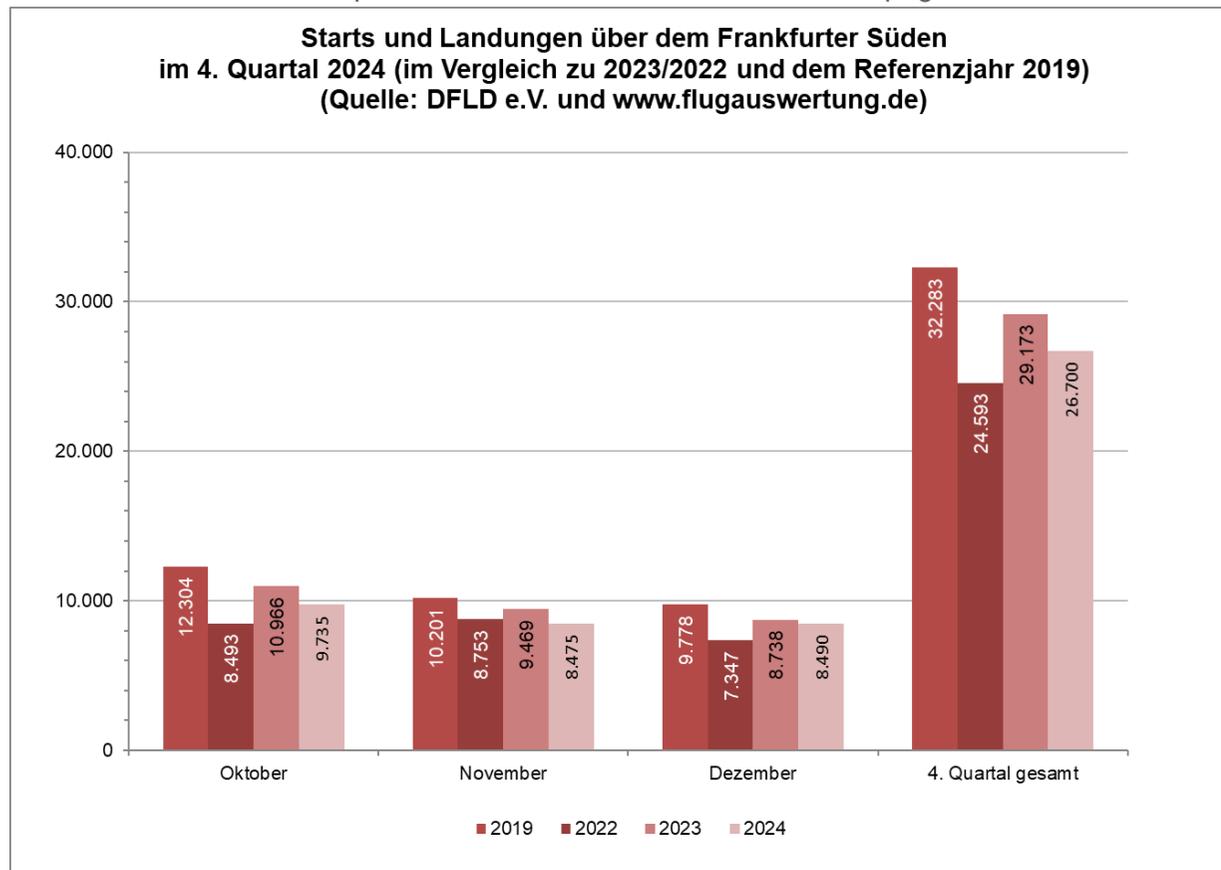


Diagramm 2: Belastung im Frankfurter Süden

## 2. Diagramme und Erläuterungen

### 2.1 Dauerschallpegel $L_{\text{Tag}}$ (6 bis 22 Uhr)

Der energieäquivalente Dauerschallpegel ist ein Maß für eine durchschnittliche Lärmbelastung in einem definierten Zeitraum. Er ist ein „Mittelungspegel“, d.h. er stellt einen „Mittelwert“ für den betrachteten Zeitraum dar. Daher sollte beachtet werden, dass der Dauerschallpegel nur dann einigermaßen dem menschlichen Empfinden entspricht, wenn sich der Schalldruck während des definierten Zeitraumes nicht allzu stark ändert, d.h. wenn Schallereignisse auftreten, die sich in der Intensität nicht zu stark voneinander unterscheiden. Wenn über einen langen Zeitraum wenige aber durchaus von den Betroffenen als laut wahrgenommene und damit störende Ereignisse auftreten, ist der Dauerschallpegel für die Interpretation weniger geeignet. In der Nacht kommen weitere Kriterien ([siehe Kapitel 2.4](#)) zum Einsatz.

In Diagramm 3 ist der Dauerschallpegel für den Tag (6 bis 22 Uhr) für die städtischen Lärmmessstationen im 4. Quartal 2024 im Vergleich zum 4. Quartal 2023 dargestellt. Die Werte der einzelnen Stationen sind im gesamten Quartal jeweils auf einem ähnlichen Niveau zum Vorjahreszeitraum geblieben, wobei an allen Stationen hohe Werte des Dauerschallpegels zu beobachten sind. Der empfohlene Grenzwert der WHO von 45 dB wird bis auf wenige Ausnahmen im Quartalsdurchschnitt überschritten. Lediglich an der Messstation Gallus liegen die durchschnittlichen Messwerte unterhalb der empfohlenen Grenze.

### 2.2 Dauerschallpegel $L_{\text{Nacht}}$ (0 bis 6 Uhr und 22 bis 24 Uhr)

Die WHO hat am 10.10.2018 ihre Leitlinien zum Umgebungslärm veröffentlicht. Für die Nacht empfiehlt die WHO durch Flugverkehr bedingte Lärmpegel auf weniger als 40 dB zu verringern. Nächtlicher Fluglärm ist oberhalb dieses Wertes mit negativen Auswirkungen auf den Schlaf verbunden. In Diagramm 4, welches den Dauerschallpegel  $L_{\text{Nacht}}$  (0 bis 6 Uhr und 22 bis 24 Uhr) aufzeigt, ist der empfohlene Grenzwert der WHO zusätzlich verzeichnet. An nahezu allen Lärmmessstationen wird der WHO-Richtwert im gesamten 4. Quartal 2024 überschritten.

Für die Messstationen im Gallus ist aufgrund des längeren Ausfalls keine gesicherte Aussage möglich. Die dargestellten Messwerte beziehen sich auf die letzten sechs Wochen des Jahres. Auch für Bergen- Enkheim sind die Daten aufgrund eines längeren Ausfalls ab November nicht aussagekräftig.

Für vermeidbaren besonders späten Lärm sorgen regelmäßig verspätete Starts und Landungen zwischen 23 Uhr und 5 Uhr. In dem Berichtsjahr 2024 wurde insgesamt 1238 Mal zwischen 23 Uhr und 5 Uhr gestartet und gelandet.

Dauerschallpegel  $L_{Tag}$  6-22 Uhr in dB (A) im 4. Quartal 2024  
 (Quelle: städtische Lärmmessstationen, Daten DFLD e.V.)

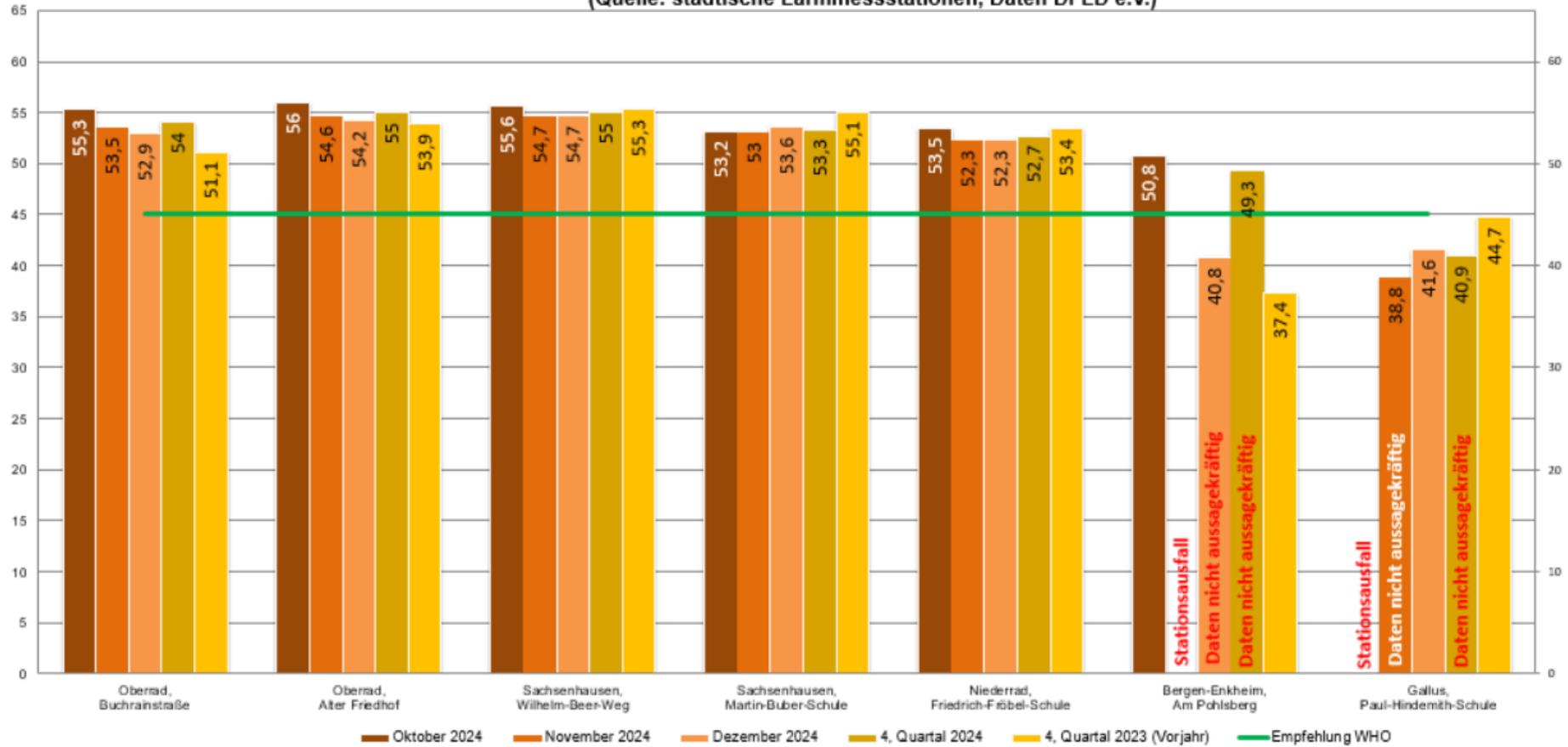


Diagramm 2: Dauerschallpegel  $L_{Tag}$  der städtischen Lärmmessstationen im 4. Quartal 2024 im Vergleich zum 4. Quartal 2023

Dauerschallpegel  $L_{\text{Nacht}}$  0-6 Uhr und 22-24 Uhr in dB (A) im 4. Quartal 2024 (Quelle: städtische Lärmessstationen, Daten DFLD e.V.)

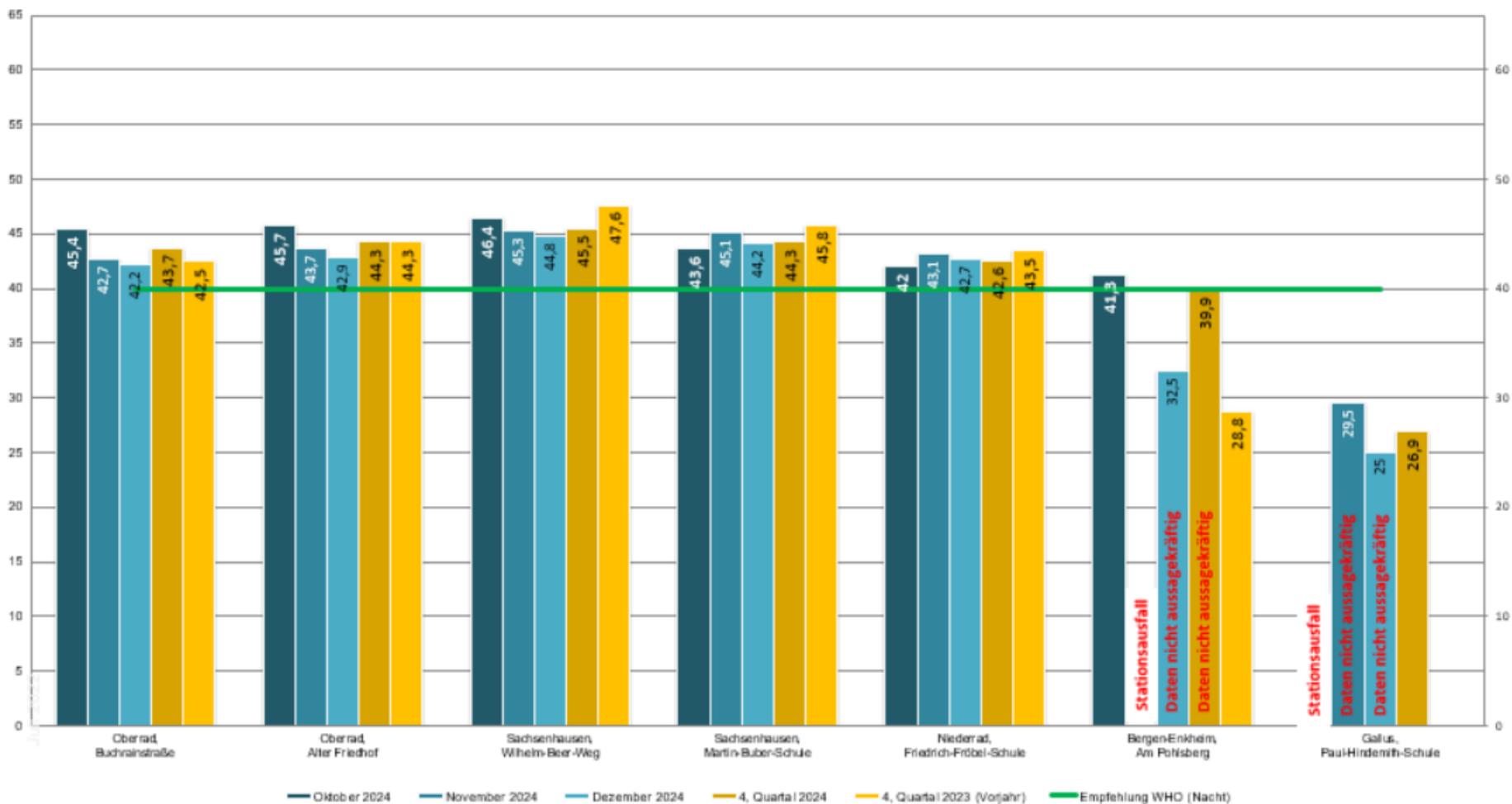


Diagramm 3: Dauerschallpegel  $L_{\text{Nacht}}$  der städtischen Lärmessstationen im 4. Quartal 2024 im Vergleich zum 4. Quartal 2023

### 2.3 Lärminde $L_{den}$ (0 bis 24 Uhr)

Der  $L_{den}$  (0 bis 24 Uhr) ist ein Lärminde, der 2007 von der EU im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie eingeführt wurde. Er soll zur Bewertung der Lärmbelastung u. a. auch bezogen auf Fluglärm dienen. Der  $L_{den}$  wurde als gemeinsame Messgröße innerhalb der EU ausgewählt, „d“ steht dabei für „day“ (6 bis 18 Uhr), „e“ für „evening“ (18 bis 22 Uhr) und „n“ für „night“ (22 bis 6 Uhr). Der  $L_{den}$  wird aus dem äquivalenten Dauerschallpegel  $L_{eq}$  berechnet, wobei für die Tagesrandzeiten ein Aufschlag von 5 dB und für die Nacht ein Aufschlag von 10 dB vorgenommen wird. Eine Betrachtung der einzelnen Tagesabschnitte im Vergleich zu  $L_{Tag}$  und  $L_{Nacht}$  kann dabei entfallen, da durch die Aufschläge ein Wert für den ganzen Tag, der  $L_{den}$ , zu Rate gezogen werden kann. Durch die Aufschläge, die rechnerisch zu den gemessenen Werten hinzukommen, sollen die Nachtstunden stärker gewichtet werden. Durch eine Messgröße für den kompletten Tag ist die Vergleichbarkeit der einzelnen Tage leichter.

In den Leitlinien zum Umgebungslärm weist die WHO darauf hin, dass die durchschnittliche Lärmbelastung durch Flugverkehr bedingte Lärmpegel auf weniger als 45 dB  $L_{den}$  verringert werden sollte. Oberhalb dieses Wertes ist Fluglärm laut WHO mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden. Das Umweltbundesamt (UBA) greift in seiner Publikation zum „Umweltschonenden Luftverkehr“ den angestrebten Wert der WHO auf. Laut UBA kann der empfohlene  $L_{den}$  von 45 dB bis 2050 nicht mit verhältnismäßigen Mitteln erreicht werden. Das UBA schlägt vor durch Lärmkontingentierung den Mittelungspegel für die Geräuschbelastung am Tag ( $L_{Tag}$ ) auf maximal 58 dB (A) zu begrenzen.

Für die städtischen Lärmmessstationen ist der Lärminde  $L_{den}$  in Diagramm 5 aufgezeigt. Zudem ist der von der WHO empfohlene Grenzwert vermerkt. Im 4. Quartal 2024 werden an fast allen städtischen Messstationen (außer im Gallus und Bergen- Enkheim: dort können aufgrund der Ausfälle der Messstationen keine gesicherten Daten geliefert werden) die WHO-Richtwerte überschritten, teilweise sehr deutlich mit bis zu über 11 dB (A).

**Dauerschallpegel  $L_{den}$  ganztags mit Aufschlag nach EU-Richtlinie in dB (A)  
im 4. Quartal 2024  
(Quelle: städtische Lärmmessstationen, Daten DFLD e.V.)**

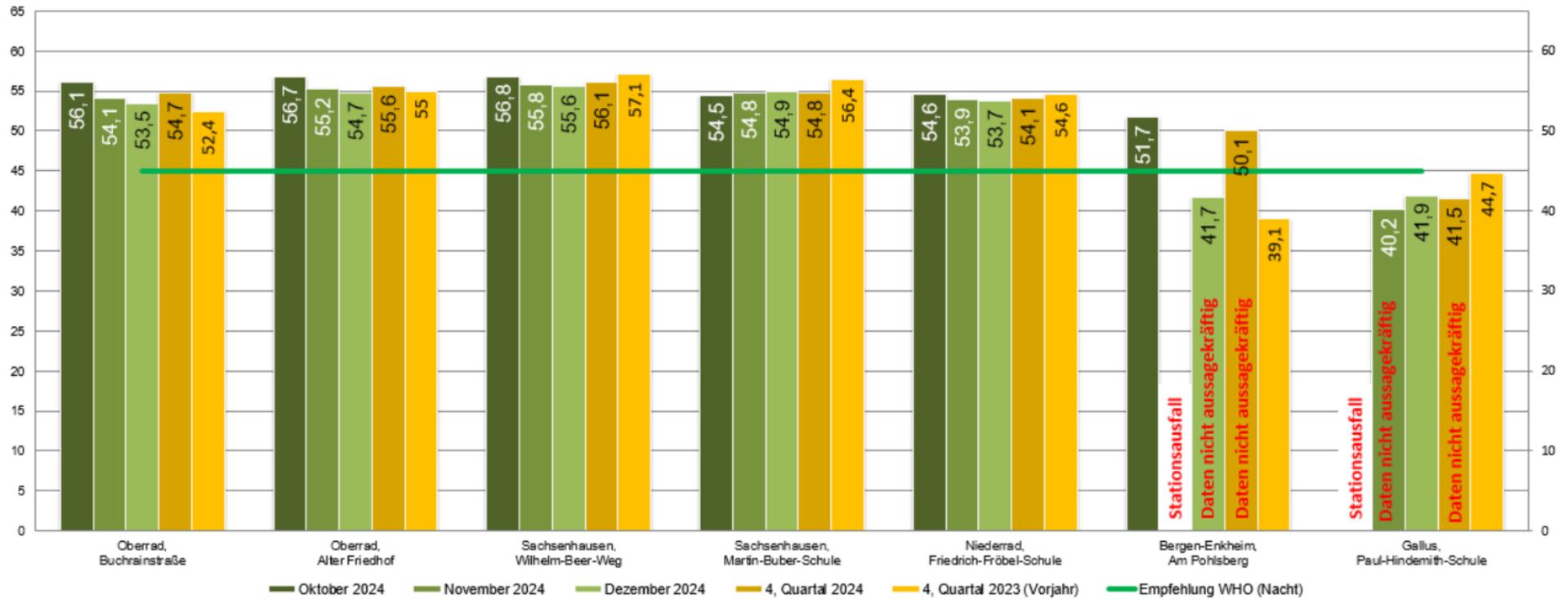


Diagramm 4: Dauerschallpegel  $L_{den}$  der städtischen Lärmmessstationen im 4. Quartal 2024 im Vergleich zum 4. Quartal 2023

## 2.4 Anzahl der Lärmereignisse über 68 dB (A) nachts

In Diagramm 6 werden die Lärmereignisse über 68 dB (A), die sogenannten NAT (68 dB (A)) (Number of Events Above Threshold) dargestellt. Das NAT-Kriterium (6 x 68 dB (A)) im Fluglärmschutzgesetz besagt, dass wenn mehr als 6-mal pro Nacht der Einzelschallpegel von 68 dB(A) überschritten wird, dieser Ort zur Nachtschutzzone gehört. Der Durchschnitt bezieht sich auf die sechs verkehrsreichsten Monate und wird für die Einteilung in Lärmschutzbereiche berechnet. Die Einteilung der Lärmschutzbereiche wird durch Berechnungen festgelegt und nicht durch Messwerte von einzelnen Stationen bestimmt. So können auch Prognosewerte für die jeweiligen Standorte berücksichtigt werden.

Die Standorte der Lärmmessstationen in Sachsenhausen am Wilhelm-Beer-Weg sowie an der Martin-Buber-Schule befinden sich in der Nachtschutzzone. Im 4. Quartal 2024 wurde an keiner Messstation die Grenze der 6 Lärmereignisse über 68 dB (A) nachts durchschnittlich überschritten.

**Anzahl der Lärmereignisse über 68 dB (A) nachts (NAT-Kriterium) im 4. Quartal 2024  
(Quelle: städtische Lärmmessstationen, Daten DFLD e.V.)**

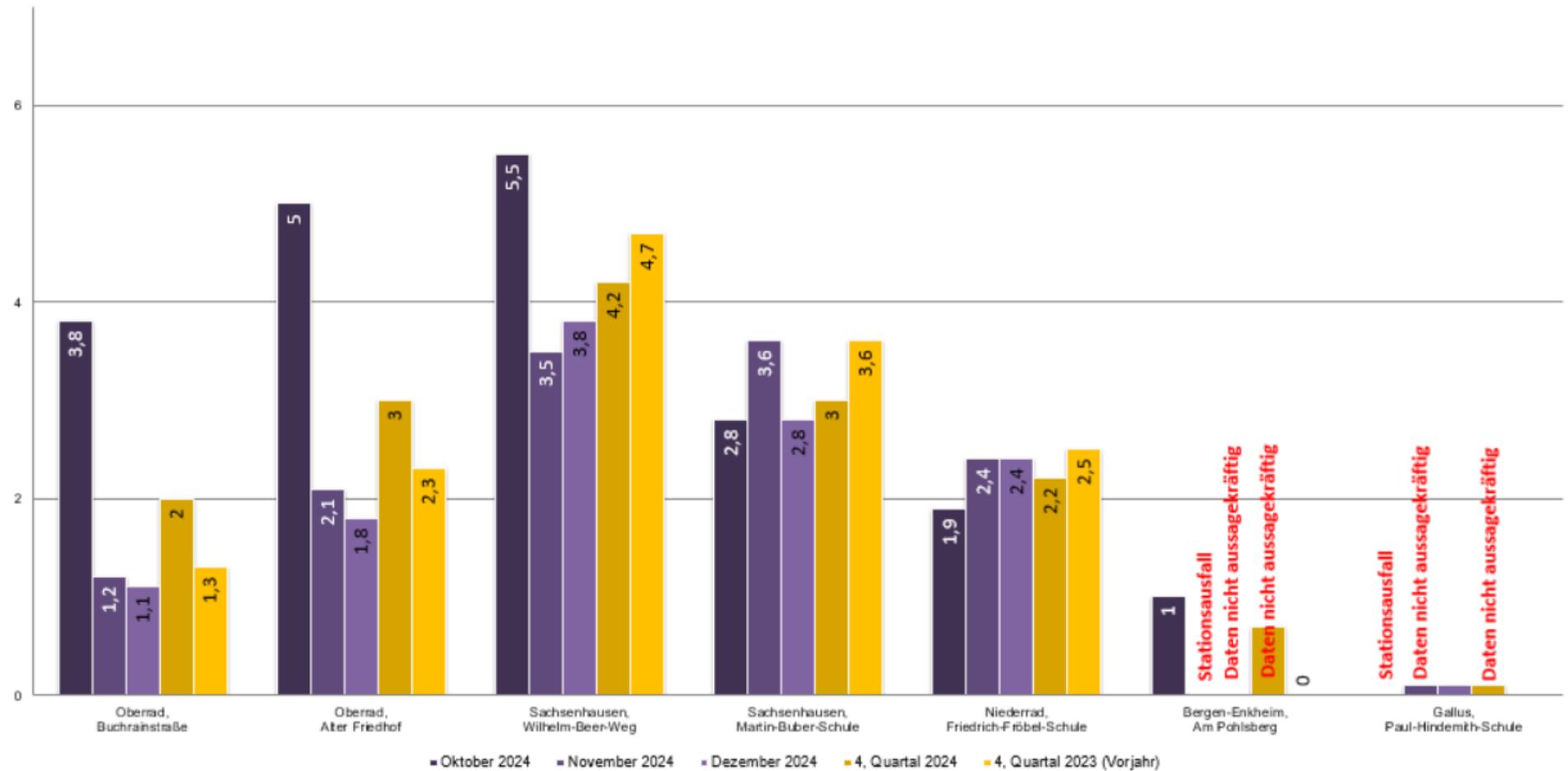


Diagramm 5: durchschnittliche Anzahl der Lärmereignisse über 68 dB (A) nachts (NAT-Kriterium) im 4. Quartal 2024 im Vergleich zum 4. Quartal 2023

### 3. Zusammenfassung

Im vorliegenden Bericht wurden die Messwerte von sieben städtischen Lärmmessstationen in verschiedenen Zeitbereichen näher betrachtet. Die Messgeräte sind im Stadtgebiet von Frankfurt am Main verteilt und werden bei Anflügen auf den Frankfurter Flughafen und/oder bei Abflügen vom Flughafen überflogen. Die Standorte befinden sich in Oberrad, Sachsenhausen, Niederrad, Bergen-Enkheim und im Gallus.

Die Flugbewegungen steigen seit dem Ende der Corona Beschränkungen weiter an. Im Berichtsjahr 2024 sind am Flughafen Frankfurt über 442.574 Flugzeuge gestartet und gelandet – im Vergleich zum Vorjahr mit 430.362. Die Flugbewegungszahlen insgesamt befinden sich demnach weiterhin kontinuierlich auf einem steigenden Niveau, was sich auf die Lärmbelastungen der Bürger:innen von Frankfurt und der Region auswirkt.

An nahezu allen Standorten ist ein hoher Wert des Dauerschallpegels am Tag (6 bis 22 Uhr) erkennbar. Auch bei den Messwerten im Nachtzeitraum zeichnet sich ein ähnliches Bild ab. An vielen der aktiven Messstationen wird der WHO-Richtwert von 40 dB nachts überschritten. Im Jahr 2024 wurde insgesamt 1.238 zwischen 23 Uhr und 5 Uhr gestartet oder gelandet.

Der Dauerschallpegel ist ein Maß für eine durchschnittliche Lärmbelastung in einem definierten Zeitraum. Direkt hörbar ist der Lärm allerdings bei jedem Überflug, d.h. jedes Einzelschallereignis wird wahrgenommen. Im alltäglichen Umgang ist der Dauerschallpegel damit meist nur schwer greifbar, da bekannte Ansätze zur Einordnung von Pegelunterschieden in Bezug auf Einzelschallereignisse auf den Dauerschallpegel nicht anwendbar sind. Er hat sich dennoch, nicht nur im Bereich des Verkehrslärms, in unterschiedlichen Gesetzen und Vorschriften etabliert, um Grenzwerte festzulegen und Vergleiche anzustellen. Lärm am Arbeitsplatz oder von Maschinen wird beispielsweise ebenfalls mit Hilfe des Dauerschallpegels bewertet. Ein erheblicher Rückgang des Dauerschallpegels kann jedoch als ein Indiz für einen starken Rückgang des Lärms gewertet werden.

#### 4. Quellennachweis

1. Deutscher Fluglärmdienst – Messwerte der städtischen Lärmmessstationen  
(<https://www.dfld.de>)
2. Fraport AG  
(<https://sslapps.fraport.de>)
3. WHO: Leitlinien für Umgebungslärm vom 10.10.2018  
(<http://www.euro.who.int/europe/de>)
4. Umweltbundesamt: Umweltschonender Luftverkehr, November 2019  
(<https://www.umweltbundesamt.de>)
5. INAA – Air Traffic Noise  
(<https://www.umwelthaus.org>)
6. Lerch, R.; Sessler, G.; Wolf, D. „Technische Akustik – Grundlagen und Anwendungen“, Springer Verlag 2009