



Partner

Image not found or type unknown

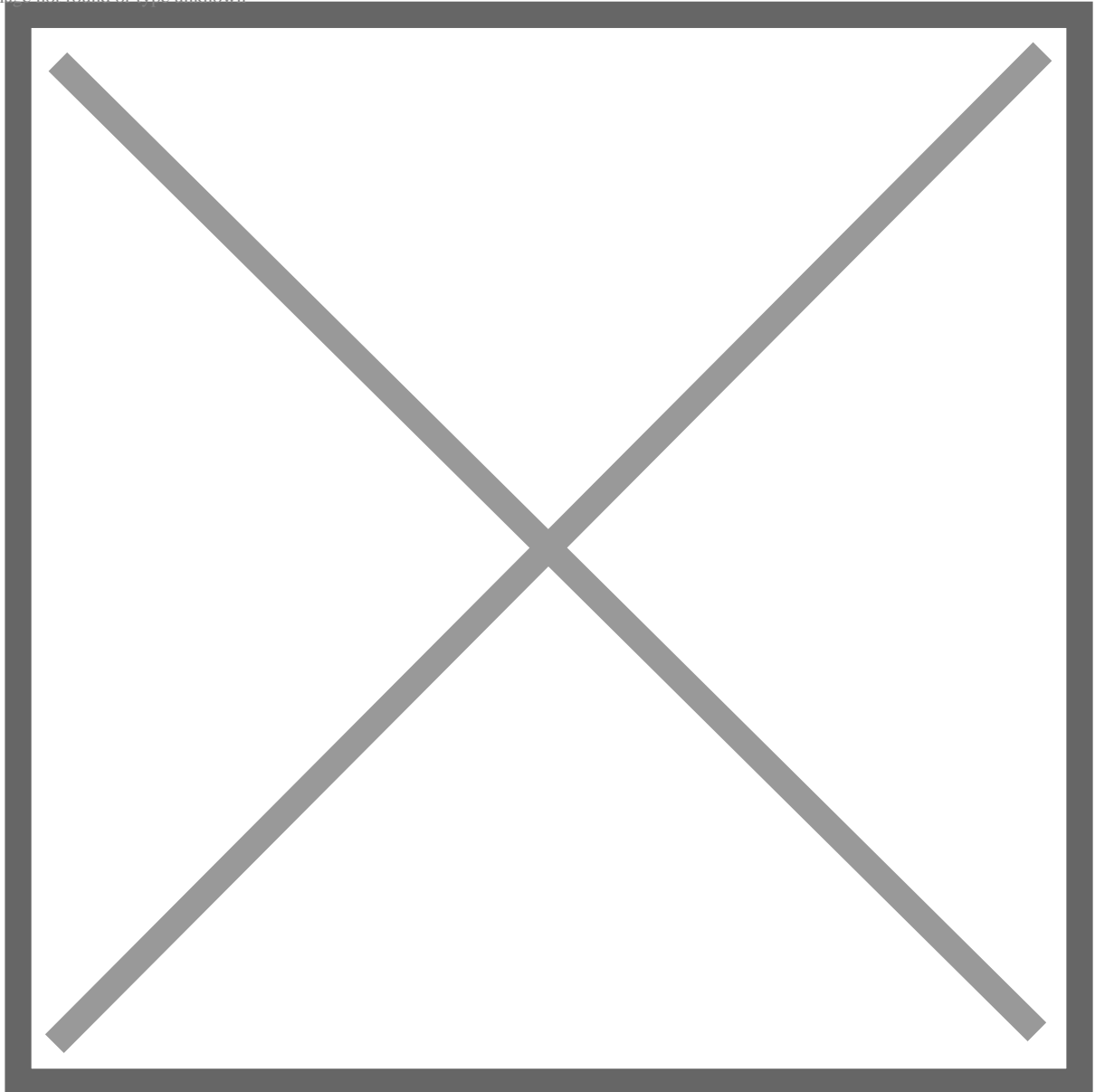
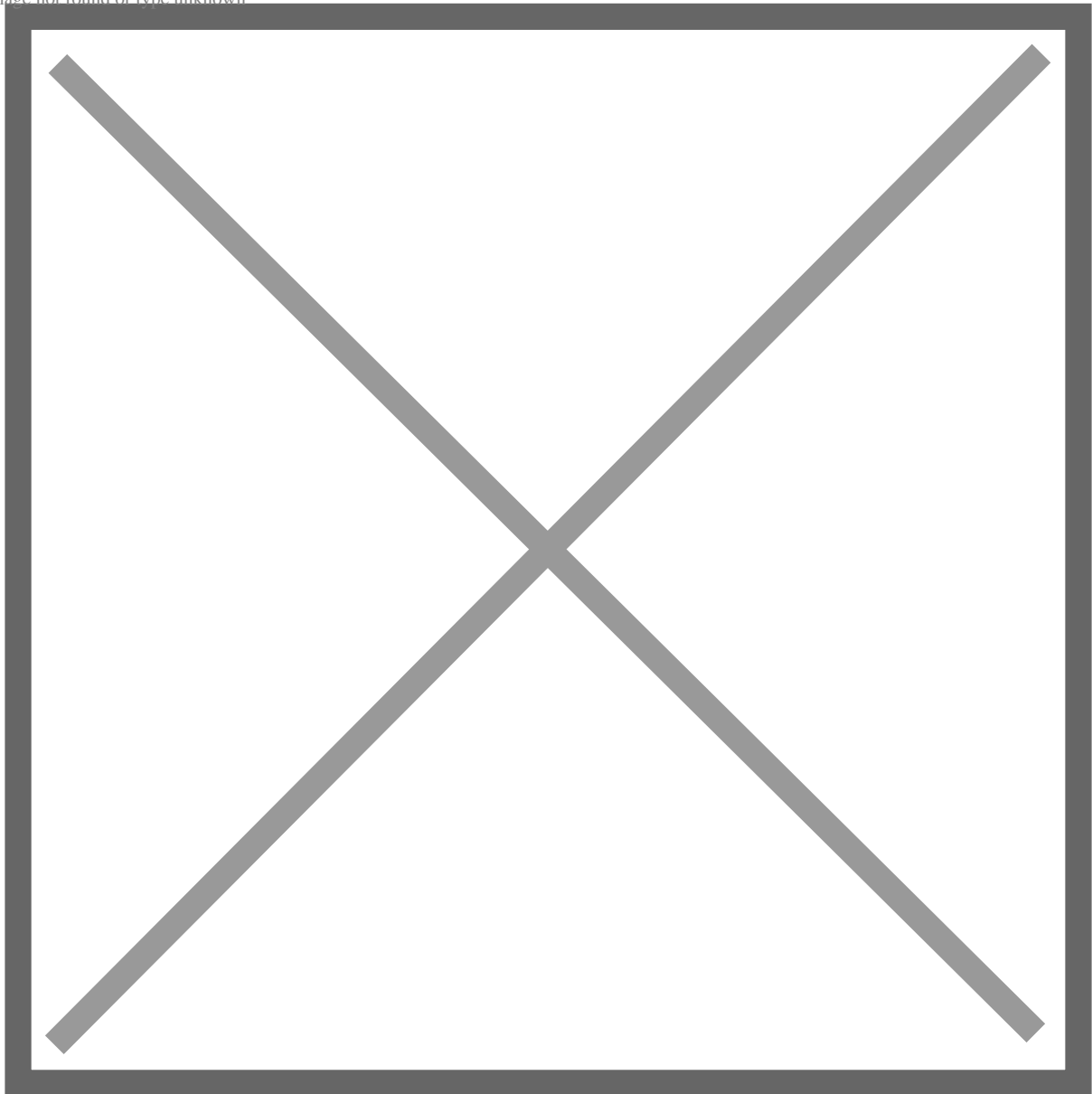




Image not found or type unknown



Lautes Steilstart-verfahren?

Seit die Lufthansa am Frankfurter Flughafen das Flachstart--ver-fahren eingeführt hat, sei es empfindlich lauter geworden, be-schreiben Beteiligte. Würde man das Steilstart-verfahren vor-schreiben, könnte man auf die Verlagerung von AMTIX-kurz verzichten.

Aber so einfach ist die Sache nicht: Welches Startverfahren bes-ser ist, hängt von hängt von mehreren Faktoren (u. a. der Siedlungs-struktur) ab. Das FFR (und damit auch die DLH) hat festgestellt: Eine belastbare wissenschaftliche Untersuchung, die zeigt, dass steilere Starts zu deutlichen Lärmentlastungen führen, wäre die Voraussetzung für eine Umstellung.

Eine solche wissenschaftliche Untersuchung plant das FFR im kommenden Jahr. Sie ist bereits im [Maßnahmen-programm](https://www.aktiver-schallschutz.de/massnahmen/rahmenbedingungen-und-anreize/untersuchung-startverfahren/) (<https://www.aktiver-schallschutz.de/massnahmen/rahmenbedingungen-und-anreize/untersuchung-startverfahren/>) beschlossen.



Was weiß man über Ultrafein-stäube – und wie geht man weiter vor?

Dass der Flugverkehr zur Freisetzung von Ultrafeinstäuben (UFP) beiträgt, ist bekannt. Und es kann nicht ausgeschlossen werden, dass UFP möglicherweise schädlicher sind als „normale“ Feinstäube (Lungengängigkeit).

Derzeit erlaubt der Stand des Wissens aber keine belastbaren Einschätzungen welche Anzahl von ultrafeinen Partikeln mit welchen gesundheitlichen Risiken verbunden ist, welche Relevanz Überflüge für die UFP-Belastung haben oder wie sich die Verteilung dieser Schadstoffe je nach Lage und Verteilung der Abflugrouten verändert.

Daher haben Umweltbundesamt und das Hessische Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie erstmals für einen deutschen Flughafen Messungen begonnen, die nun erweitert werden. Das FFR plant, sich im kommenden Jahr intensiv mit dem Thema auseinander-zusetzen – auch im Dialog mit der Region.