



Partner

Image not found or type unknown

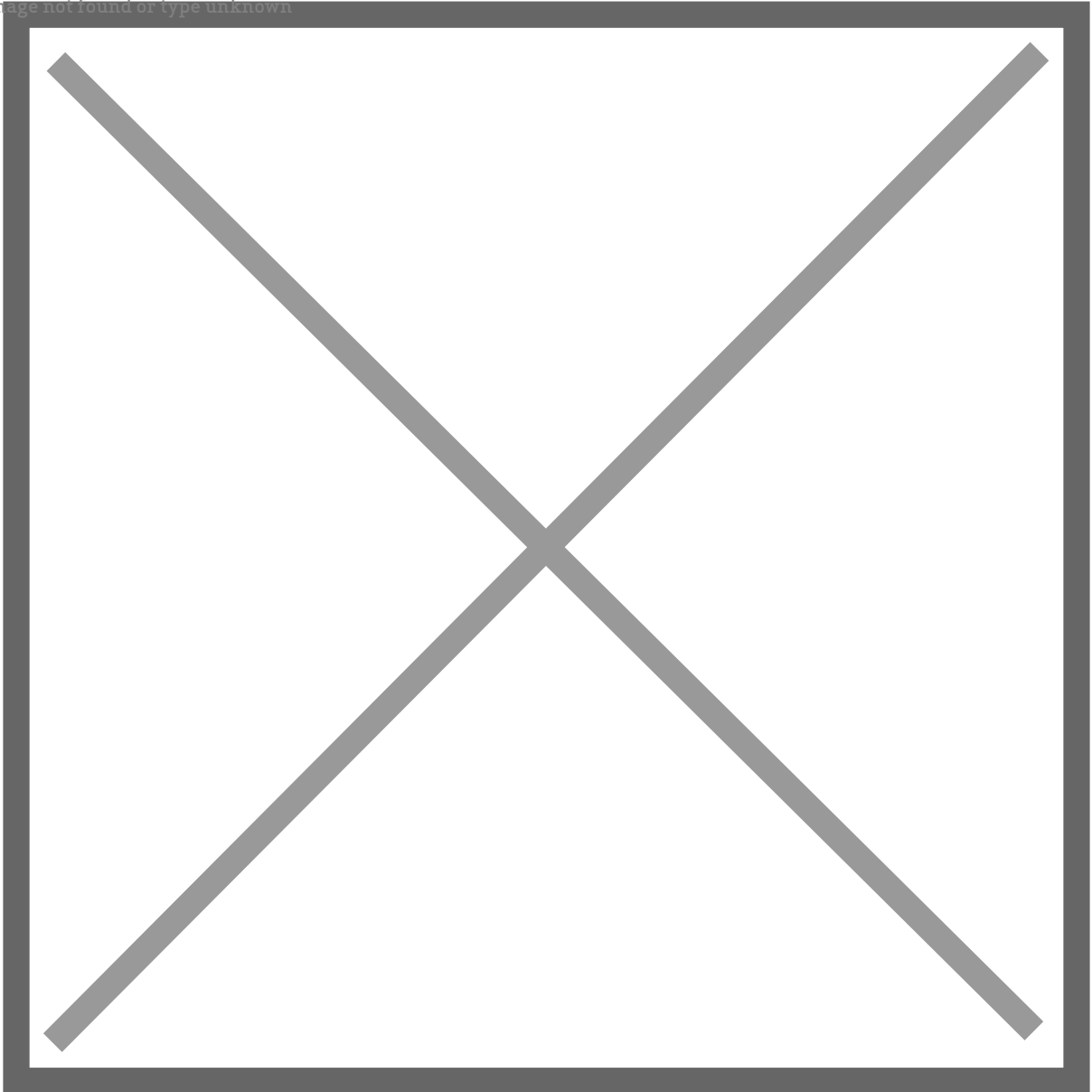
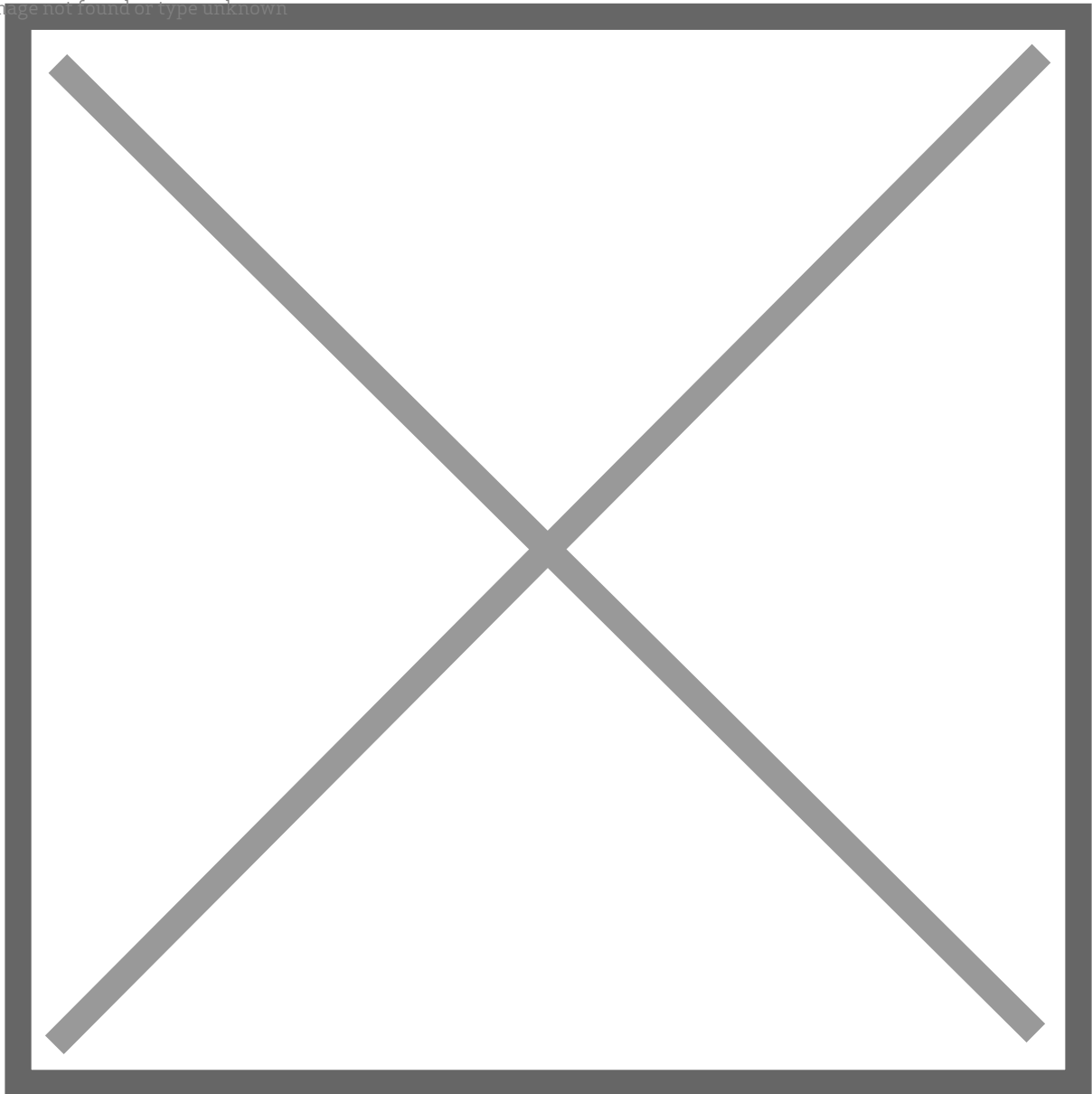


Image not found or type unknown



Was ist mit anderen Lärmquellen, sind die auch berücksichtigt worden (Flugplatz Egelsbach, Bahn, Straßen)?

Die Zusatzbelastung des Flugplatzes Egelsbach wurde in einer zusätzlichen Berechnung der Expertengruppe ExpASS berücksichtigt.^[1] Das Ergebnis zeigt, dass sich auch bei einer Berücksichtigung des durch den Flugplatz Egelsbach entstehenden Fluglärms die Reihung der Varianten nicht verändert, d.h. auch unter Berücksichtigung des Flugplatzes Egelsbach bleibt die Entlastungsbilanz eindeutig. Insgesamt sind die Zahlen der Hochbelastigten durch die Einbeziehung des Flugplatzes Egelsbach geringfügig, aber für alle Varianten gleichermaßen, gestiegen.

Andere Lärmquellen werden in den Berechnungen nicht berücksichtigt. Das Forum Flughafen und Region ist sich zwar bewusst, dass die Menschen nicht nur von Fluglärm belastet sind. Allerdings sind Gesamtlärmbetrachtungen methodisch bisher noch nicht zufriedenstellend entwickelt



Konsultationsverfahren

Forum Flughafen und Region
Fluglärmkommission Frankfurt

worden. Aktuell gibt es jedoch auch ein Forschungsvorhaben des Umweltbundesamtes hierzu (vgl. Ressortforschungsplan 2017 – FKZ 3717561010, Thema: Lärmbelastungsmodell für Deutschland). Für die Bewertung einzelner Maßnahmen im Luftverkehr können Gesamtlärmbetrachtungen daher (noch) nicht herangezogen werden. Auch stellt sich diese Frage nicht nur für die möglichen Varianten einer Verschiebung von AMTIX-kurz, sondern auch für die aktuelle Flugroute, deren Betroffene ebenfalls unterschiedlichen Lärmquellen ausgesetzt sind.

Ergebnisse aus NORAH (einer umfassenden Lärmstudie im Auftrag des FFR^[2]) zeigen außerdem auch: „Wenn im Flughafenumfeld jemand Fluglärm sowie eine weitere Lärmquelle hört, steht der Grad der Belästigung unabhängig vom Schallpegel viel stärker mit dem Fluglärm in Zusammenhang als mit der anderen Lärmart.“ (NORAH Wissen 13).^[3]

Im aktuell gültigen Landesentwicklungsplan (LEP) von 2000 steht, dass bei der Planung neuer sowie dem Ausbau bestehender Verkehrswege darauf zu achten ist, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm so weit wie möglich vermieden werden. Dabei wird explizit darauf hingewiesen, dass bestehende Belastungen durch verschiedenartige Lärmquellen zu berücksichtigen sind. Einer Zunahme des Lärms sei entgegenzuwirken. Das heißt doch, dass im Fall einer Verschiebung von AMTIX-kurz die Gesamtlärmbelastung geprüft werden müsste?

Der LEP bindet Planungsträger des Landes. Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung, als für die Festlegung von Flugrouten zuständige Behörde, gehört nicht dazu. Der LEP sagt grob: Wenn über nachgeordnete Pläne oder raumbedeutsame Maßnahmen entschieden wird, für deren Erlass oder Genehmigung das Land bzw. die Kommunen zuständig sind, muss die Planungsbehörde alle Lärmarten bewerten und in die Abwägung einstellen. Das heißt aber nicht, dass man eine Gesamtlärmberechnung durchführen kann. Für eine solche Berechnung gibt es noch keine Rechtsvorschriften. Das Umweltbundesamt arbeitet an Vorschlägen, wie man das fachlich umsetzen könnte. Auch die Vorschriften zur Lärmkartierung (EU, Bund) sehen nach wie vor für jeden Verkehrssektor getrennte Kartierungen vor.

^[1] Siehe dazu den 72-seitigen Maßnahmenbericht auf Seite 51 f *Maßnahmenbericht (PDF)*

(<https://konsultation.aktiver-schallschutz.de/media/massnahmenbericht.pdf>)

^[2] Siehe www.laermstudie.de

^[3] Siehe *Laermstudie NORAH Wissen (PDF)*

(http://www.laermstudie.de/fileadmin/norah/NORAH_Wissen/DE/NORAH_Wissen_13.pdf)