

<https://konsultation.aktiver-schallschutz.de/verfahren-zu-amtix-kurz/gestellte-und-beantwortete-fragen/3-werden-nicht-wichtige-aspekte-uebersehen/wird-die-belastung-mit-ultra-feinstaub-in-die-betrachtung-einbezogen-gibt-es-unterschiede-je-nach-ausgestaltung-des-abflugverfahrens-und-routenfuehrung/>

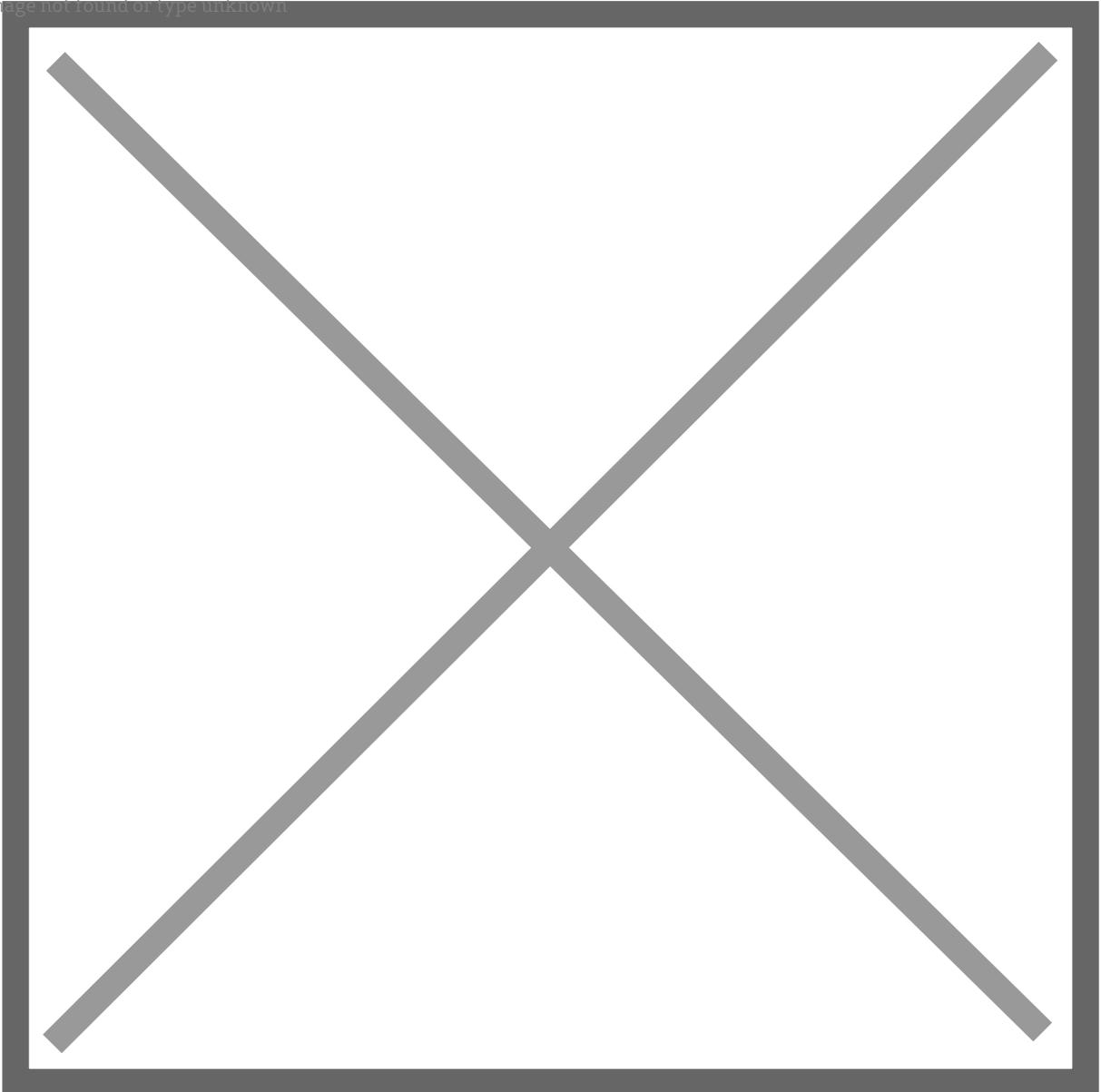


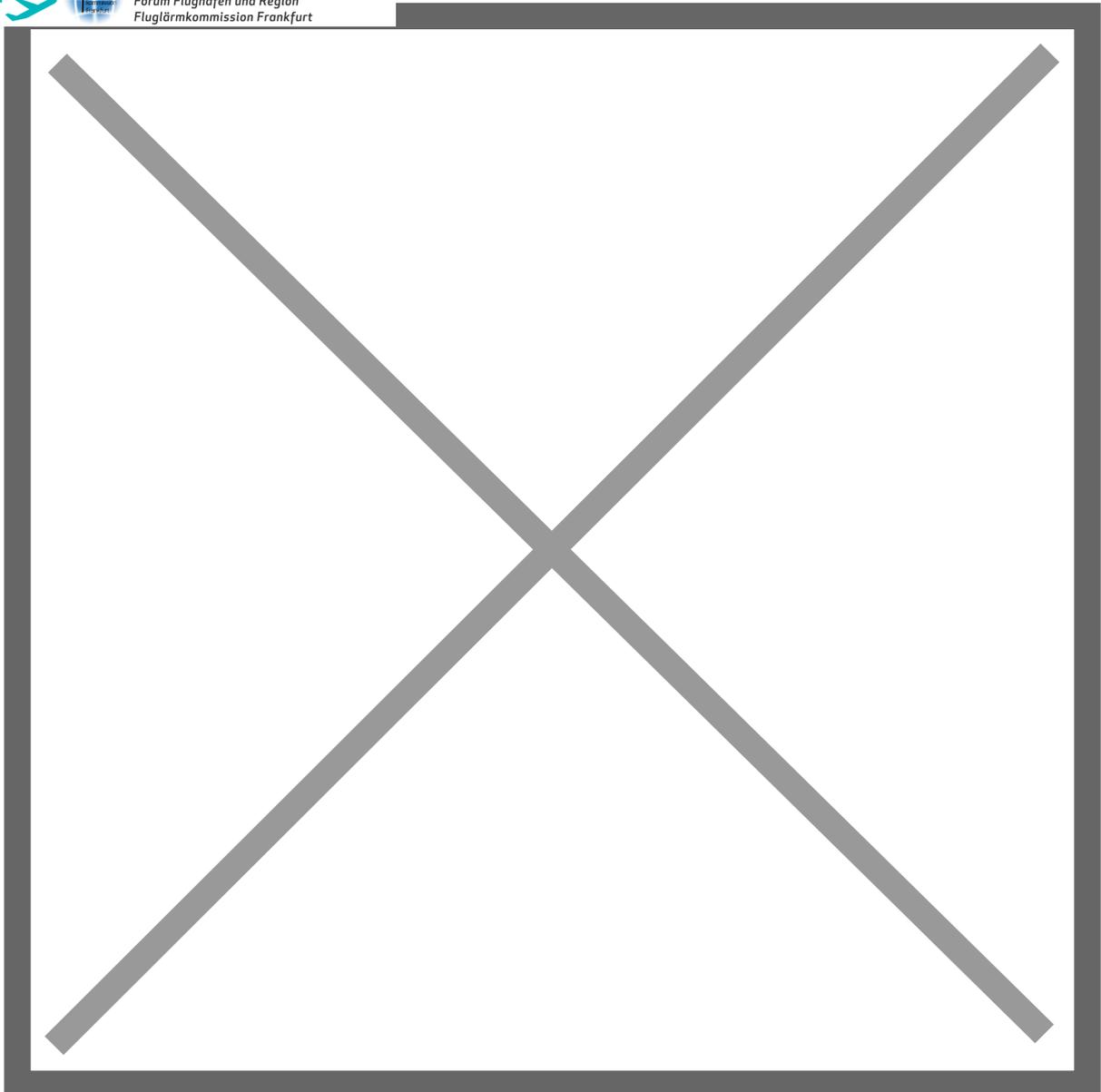
Konsultationsverfahren

Forum Flughafen und Region
Fluglärmkommission Frankfurt

Partner

Image not found or type unknown





**Wird die Belastung mit (Ultra-
)Feinstaub in die Betrachtung
einbezogen? Gibt es Unterschiede je
nach Ausgestaltung des**

Abflugverfahrens und Routenführung?

Die Belastung mit (Ultra-) Feinstäuben (UFP) wurde bei der Betrachtung von Maßnahmen des aktiven Schallschutzes aus nicht berücksichtigt. Bei der Beurteilung von Maßnahmen ist das wesentliche Ziel die Minimierung der Lärmwirkung. Entsprechend ist kein Kriterium zu den Ultrafeinstäuben im Prüfkatalog enthalten. Auch die FLK hat hierzu eine eindeutige Beschlusslage: Im Nahbereich des Flughafens hat die Fluglärmreduzierung Vorrang vor einer Reduzierung von Luftschadstoffen^[1]

Hintergrund ist, dass durch eine Veränderung der Flugrouten im Nahbereich eines Flughafens verhältnismäßig wenige Schadstoff- und CO₂-Emissionen vermieden werden können. Den vor allem klimaschädlichen Auswirkungen des Luftverkehrs kann und sollte auf deutlich effektivere Weise begegnet werden, z. B. durch bessere Auslastung der Flugzeuge, Verlagerung von Flügen auf umweltfreundlichere Verkehrsträger und durch die Optimierung der Gesamtflugstrecken. Hinzu kommt, dass die bisherigen Untersuchungen von Luftschadstoffen im Nahbereich von Flughäfen bisher keine Grenzwertüberschreitungen der kontrollierten Luftschadstoffe ergeben haben. Demgegenüber überwiegen die negativen Wirkungen des Fluglärms im Nahbereich von Flughäfen. Vor diesem Hintergrund ist dem Fluglärmschutz zumindest im Nahbereich von Flughäfen Vorrang vor der Reduktion von Schadstoffen einzuräumen.

Diese Gewichtung im Nahbereich von Flughäfen wird von den bundesweiten Fachinstitutionen im Bereich des Fluglärmschutzes (Umweltbundesamt und Sachverständigenrat für Umweltfragen) Grundsätzlich gibt es zu UFP derzeit auch noch keine ausreichenden Erkenntnisse, etwa zur Frage ob und in welchem Ausmaß bei Überflügen in dieser Höhe UFP-Einträge am Boden entstehen oder ob in Kurven mit vermehrtem Feinstaub-Ausstoß zu rechnen ist. Das Land Hessen und die FLK treiben die Sacharbeit und Messungen aber weiter voran. Das Land Hessen und die FLK haben das FFR gebeten, das Thema in den nächsten Jahren vertieft zu bearbeiten, da die Forschungserkenntnisse erst am Anfang stehen. Die jeweils vorliegenden Erkenntnisse werden regelmäßig in der FLK vorgestellt.^[2]

[1] vgl. <http://www.flk-frankfurt.de/seite/de/fluglaerm/034:46/-/Arbeitsweise.html> (<http://www.flk-frankfurt.de/seite/de/fluglaerm/034:46/-/Arbeitsweise.html>)

[2] vgl. zuletzt auf der 246. Sitzung am 20.6.2018: http://www.flk-frankfurt.de/seite/de/fluglaerm/1478/-/246._Sitzung_am_20.6.2018.html (http://www.flk-frankfurt.de/seite/de/fluglaerm/1478/-/246._Sitzung_am_20.6.2018.html)