



Erläuterungen zur EU-Lärmkartierung Flughafen Frankfurt Main 2022

Lärmaktionsplanung

Stand: Februar 2023

Bei der Lärmkartierung 2022 des Hessischen Landesamtes für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG) wurden die Flugbewegungen des Jahres 2019 nach der neuen Berechnungsmethode für die Berechnung von Umgebungslärm an Flugplätzen (BUF) berechnet und zeichnerisch in Form einer Lärmkarte dargestellt.

I. Die Lärmkartierung 2022 unterscheidet sich stark von den Lärmkartierungen der vergangenen Jahre. Warum ist das so?

Bislang galt für die Lärmkartierung die Vorläufige Berechnungsmethode für die Berechnung von Umgebungslärm an Flugplätzen (VBUF). Jetzt wurde die neue Berechnungsmethode für die Berechnung von Umgebungslärm an Flugplätzen (BUF) eingeführt. Diese neue Berechnungsmethode basiert auf dem EU-weit einheitlichen Lärmberechnungsverfahren CNOSSOS in Kombination mit neu definierten Vorgaben, welche Lärmwerte in der Lärm-Berechnungssoftware für verschiedene Flugzeuggruppen bei Starts und Landungen jeweils in bestimmten Abständen vom Flughafen bei der Berechnung unterstellt werden sollen.

II. Was hat sich im Vergleich zu den vorherigen Lärmkartierungen geändert?

Bei der Berechnung nach BUF werden in der Nähe des Flughafens geringere Immissionen berechnet und in weiter entfernten Gebieten höhere Immissionen als bei der VBUF.

Insbesondere die weiter entfernten Anflugbereiche des Flughafens, also die Gebiete östlich und westlich des Flughafens werden bis zu 5 dB(A) lauter berechnet. Dies führt zu großen neu lärmkartierten Gebieten im Bereich von Offenbach, Hanau und Mainz mit einer entsprechend höher berechneten Anzahl lärm betroffener Anwohner.

III. Wurde es tatsächlich lauter in Mainz, Offenbach und Hanau?

Das für die Kartierung 2022 verwendete Bezugsjahr 2019 war zwar das Jahr mit den meisten Flugbewegungen, aber gleichzeitig gab es z.B. Fortschritte beim Einsatz modernerer Flugzeuge. Wenn man sich die an den Fluglärmmessstationen gemessenen Lärmwerte anschaut, lagen diese - anders als beim berechneten Lärm - trotz der Verkehrszunahme auf gleichem Niveau wie im Jahr 2016, dem Bezugsjahr der vorhergehenden Kartierung. Es wurde zur Analyse der möglichen Ursachen für die großen Unterschiede zur letzten Kartierung auch eine Berechnung für 2019 nach der alten Berechnungs-Vorschrift VBUF durchgeführt. Diese Kartierung weist keine großen Unterschiede zu den vorherigen Kartierungen auf. Der aktuell kartierte Lärmunterschied ist also in erster Linie das Ergebnis der neuen Berechnungsweise. In den Jahren ab 2020 hat der Fluglärm pandemiebedingt deutlich abgenommen und liegt auch aktuell noch unter den früheren Werten.



IV. Was ist mit Lärmmessungen, entspricht die aktuelle Lärmkartierung den an den Messstationen gemessenen Werten?

Messstationen, die sich nah am Flughafen befinden, weisen vergleichbare Ergebnisse wie die aktuelle Lärmkartierung auf. Umso weiter sich die Messstationen vom Flughafen entfernen, desto größer wird tendenziell der Unterschied zwischen Lärmberechnung und Lärmmessung. Allerdings wird eine möglichst genaue Fluglärmmessung schwieriger, je weiter entfernt die Station vom Flughafen ist, weil die Flugzeuge höher und weniger gebündelt fliegen. Das erschwert die Unterscheidung des Fluglärms vom sonstigen Lärmereignissen. Gemessen werden an den weiter entfernten Messstationen niedrigere Lärmwerte als bei der Lärmkartierung nach BUF ermittelt wurden. Die gemessenen Werte liegen näher bei den nach der alten Vorschrift VBUF und mit den alten Flugzeuglärmdaten berechneten Werten. Für die weit entfernten neu lärmkartierten Bereiche in Hanau und Mainz kann keine Aussage getroffen werden, da es dort keine geeigneten Fluglärmmessstationen gibt.

V. Und welches Berechnungsverfahren - VBUF oder BUF - bilden nun genauer die Realität beim Fluglärm ab? Wird die Vorschrift nochmal überprüft?

Bisher gibt es keine Hinweise, dass das neue Berechnungsverfahren die weit entfernten Anflugbereiche im Ergebnis insgesamt besser abbildet als bisher, aber eine abschließende Einschätzung ist noch nicht möglich. Das Berechnungsverfahren und die anzusetzenden Emissionsdaten werden vom Bund vorgegeben. Daher hat sich das Land Hessen mit der Bitte an das Bundesumweltministerium gewandt, eine wissenschaftliche Überprüfung der Vorschrift z.B. mit Messungen durch Fachexpertinnen und Fachexperten vorzunehmen, vor allem in den weiter entfernten Gebieten, in denen die größten Unterschiede zum alten Verfahren auftreten, ohne dass bisher ein Abgleich mit Messdaten möglich war. Ziel ist, dass die Berechnungsergebnisse so realitätsnah wie möglich ausfallen sollen. Es soll weder eine starke Überschätzung, noch eine Unterschätzung des berechneten Lärms geben. Hessen und die Rhein-Main Region sind auf ein verlässliches Fluglärm-Berechnungsverfahren angewiesen, damit auch weiterhin an Maßnahmen zur Reduktion des Lärms gearbeitet werden kann.

Dass Änderungen des Lärmberechnungsverfahrens bei vergleichbaren Verkehrsmengen zu sehr unterschiedlichen Ergebnissen führen können, gilt nicht nur beim Fluglärm. Auch bei der Kartierung des Straßenlärms wurden die alte Berechnungsvorschrift abgelöst. Auch dort kam es bei der aktuellen Kartierung zu rein rechnerischen Unterschieden von mehr als 5 dB(A).

VI. Ich wohne in einem neu lärmkartierten Bereich, kann ich eine Förderung von passiven Lärmschutzmaßnahmen wie Lärmschutzfenster und Lüfter beantragen?

Nein, die neue EU-Lärmkartierung hat keine rechtlichen Auswirkungen auf Lärmschutzmaßnahmen. Die gesetzlichen Lärmschutzbereiche verändern sich dadurch nicht.