Fehlanpassung: Passiver Fluglärmschutz legalisiert Fluglärm !

13. Sitzung der Allianz für Fluglärmschutz (FLSA) am 28.11.2019

Einbau von Lärmschutzfenstern, 1974

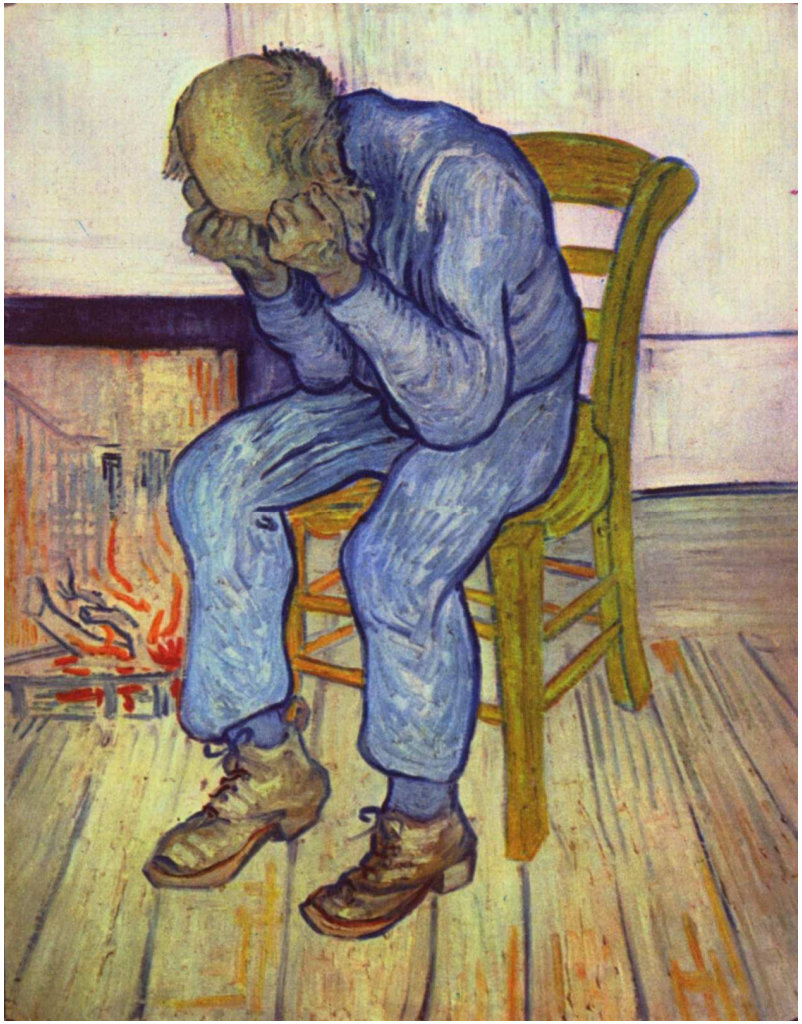
*„Die **Anwohner** des Flughafens erhalten staatlich geförderte **Lärmschutzfenster**. Seit 1971 gilt eine **Nacht-flugbeschränkung**, die Starts und Landungen nur mit **Ausnahme-regelungen** erlaubt. Seit 1993 werden in Hamburg **lärm-abhängige Lande-entgelte erhoben**. Sie haben den Fluglärm weiter beschränkt“*

Quelle: FHH (2011):
„Umwelt hat Geschichte - Wieso Hamburg europäische Umwelthauptstadt wurde …“

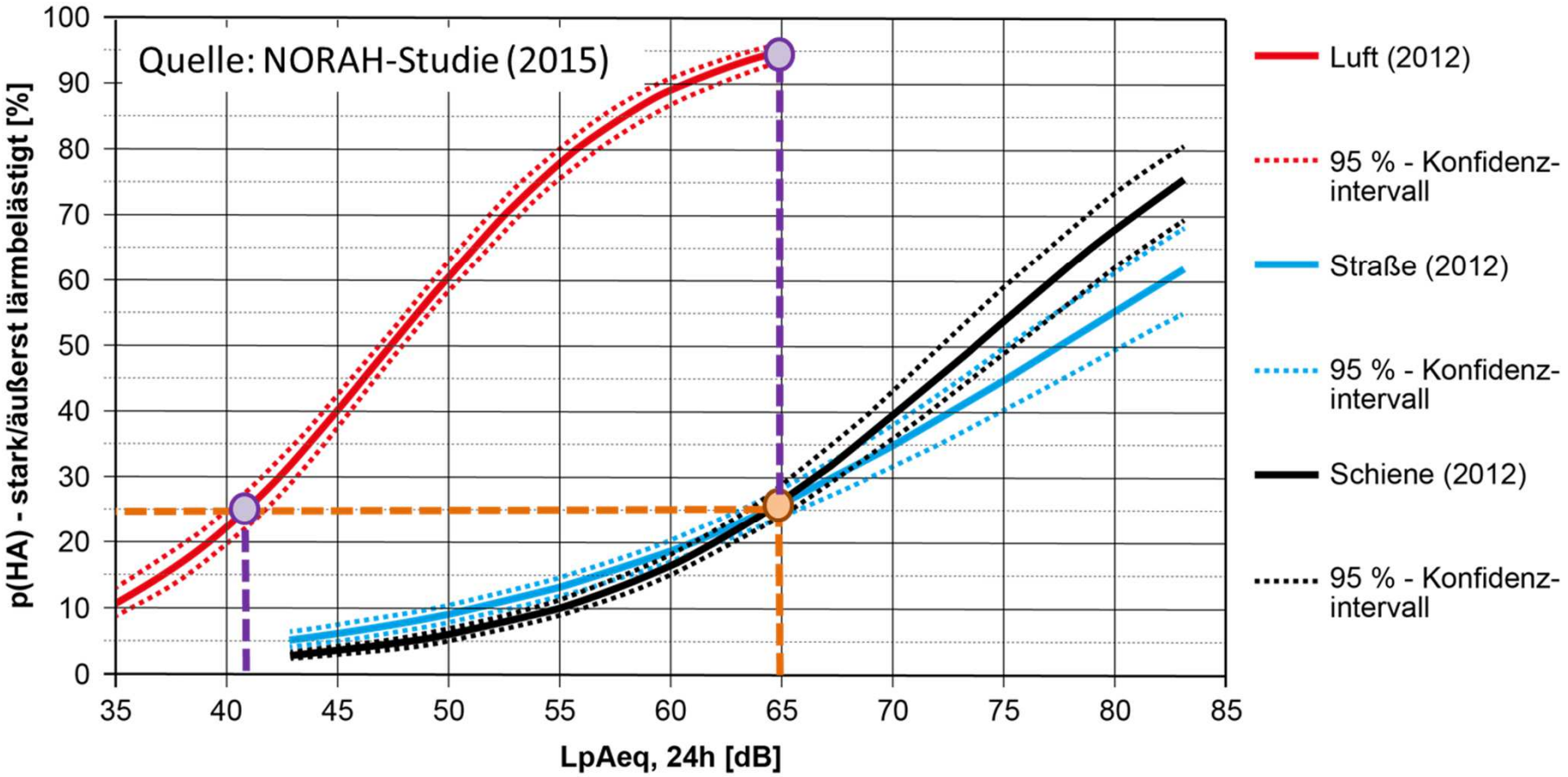
Fluglärm raubt gesunde Lebensjahre und beeinträchtigt die Entwicklung unserer Kinder

Zu viel Schall (Lärm) - in Stärke und Dauer - kann chronische gesundheitliche Beeinträchtigungen und irreparable Schäden beim Menschen hervorrufen. Schall wirkt auf den gesamten Organismus, indem er **körperliche und seelische Stressreaktionen** auslöst. Dies kann schon bei niedrigeren, nicht akut gehörschädigenden Schallpegeln geschehen

Mangelhafter Schlaf erhöht die Wahrscheinlichkeit menschlichen Versagens, die **Fehlerhäufigkeit** (z.B. im Beruf, Verkehr, Haushalt) nimmt drastisch zu. Andauernder Schlafentzug führt zu schwereren Symptomen wie **Apathie, Depressionen und Somnolenz**



Fluglärm belastet wesentlich stärker als andere Lärmquellen …

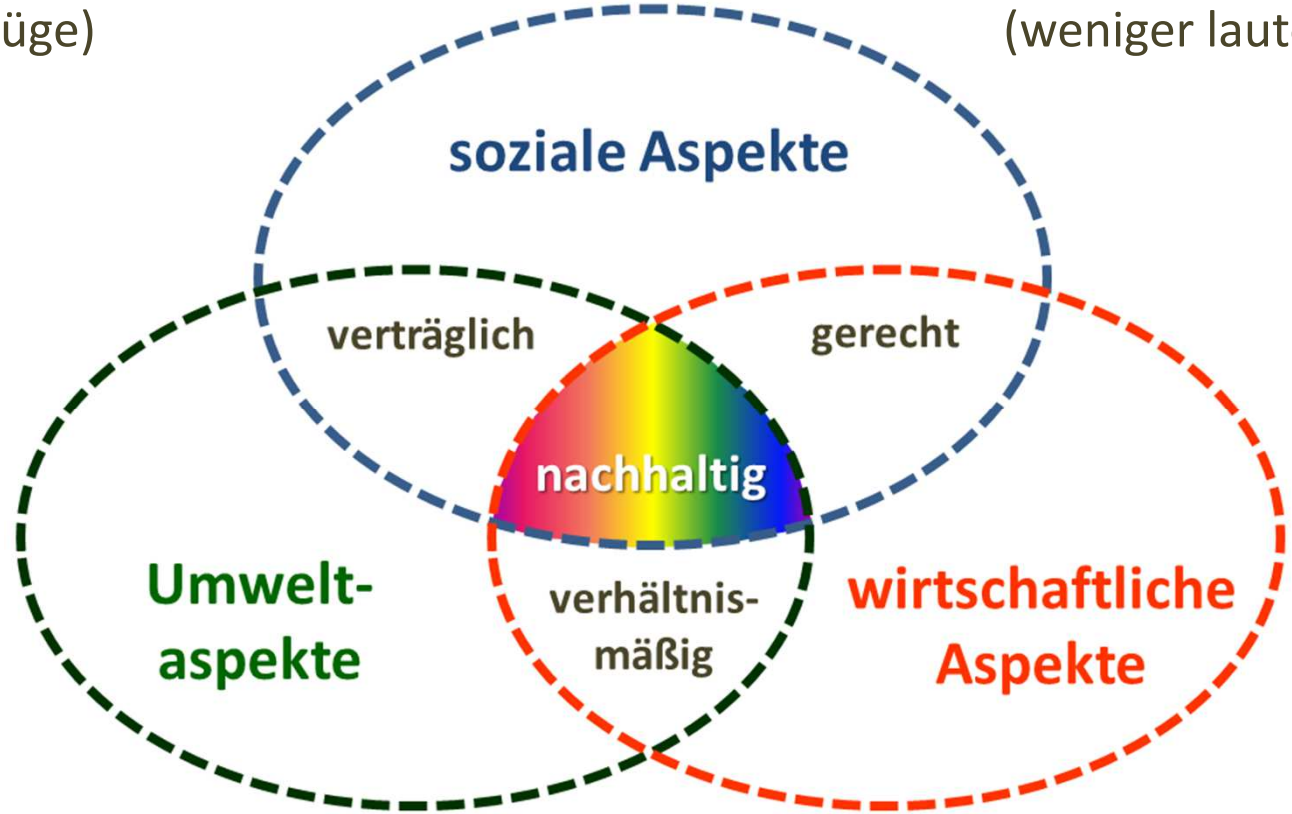


Im Vergleich zu Straßen- und Schienenlärm wird Fluglärm als wesentlich störender wahrgenommen ! – Bei 65 dB(A) Dauerschallpegel erachten *„nur“* 25 % Straßen- und Schienenlärm als stark bzw. äußerst belästigend, jedoch 95 % den Fluglärm. Um ein vergleichbares Belastungsniveau abzubilden, reichen beim Fluglärm bereits 42,5 dB(A) aus !

Nachhaltige Fluglärm-Belastungsreduzierung

1. <u>Fluglärm vermeiden</u>
(weniger Flüge)

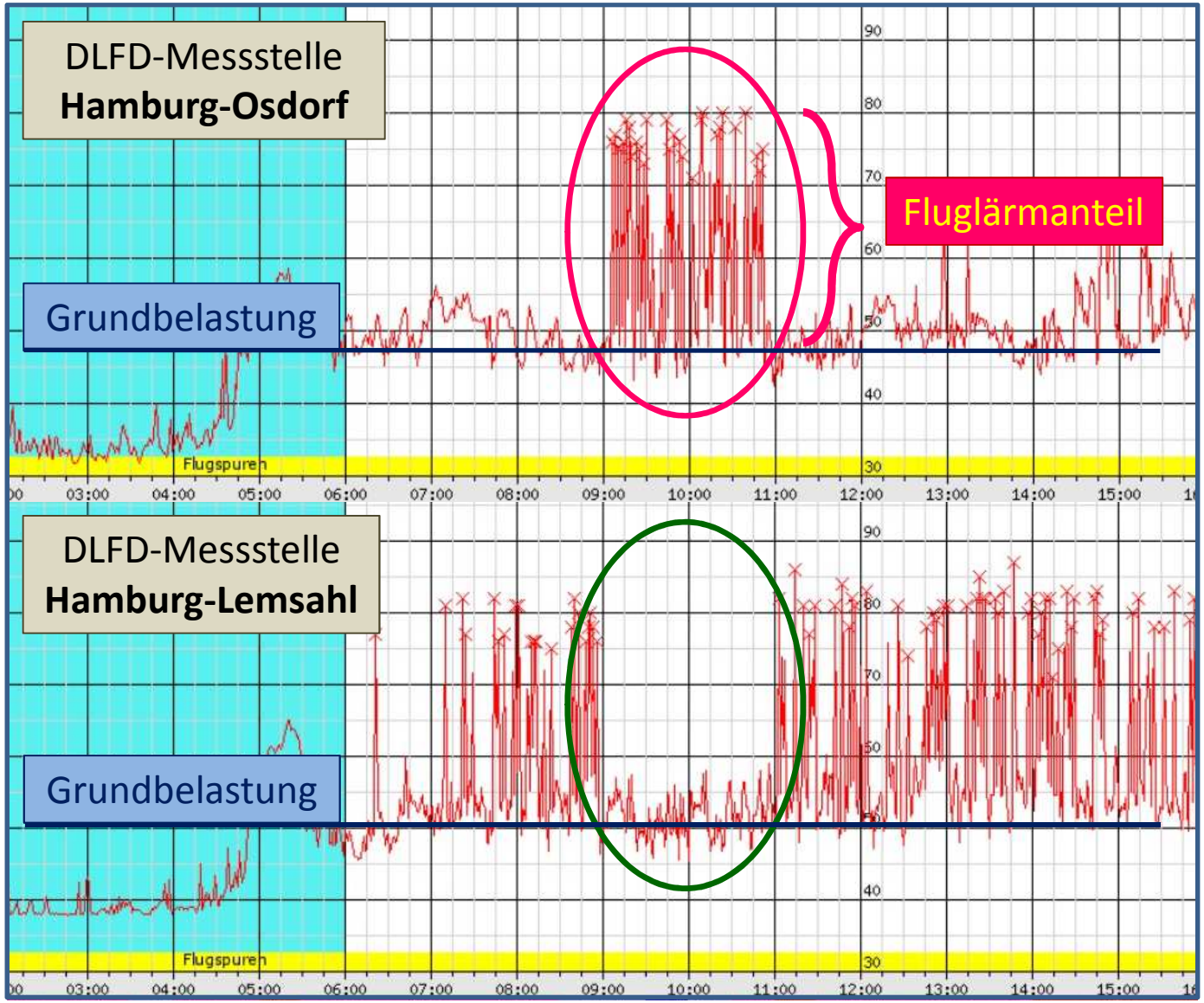
2. <u>Fluglärm vermindern</u>
(weniger laute Flugzeuge einsetzen)



3. <u>Fluglärm begrenzen</u>
(Fluglärmemissions- und -immissionsbudget festlegen; inkl. Minderungsplan)

4. <u>Fluglärm ausgleichen</u>
(direkte Kompensations-zahlungen leisten)

Verlust an Lebensqualität durch Fluglärm



Die **Lärmzunahme** (delta dB(A)) durch die Flugbewegungen beträgt an beiden Standorten ca. **30 dB(A)**. Dies entspricht einer **Verachtfachung der Lautstärke** sowie einer **Verdreißigfachung der Schallleistung**. Laut Bundesimmissionsschutzverordnung (**BImSchV**) ist eine **Lärmzunahme** dann **wesentlich**, wenn der Beurteilungspegel des Verkehrslärms um mindestens **3 dB(A)** zunimmt …

Fluglärmschutzgesetz (2007) & *„Hamburger Extrawurst“*

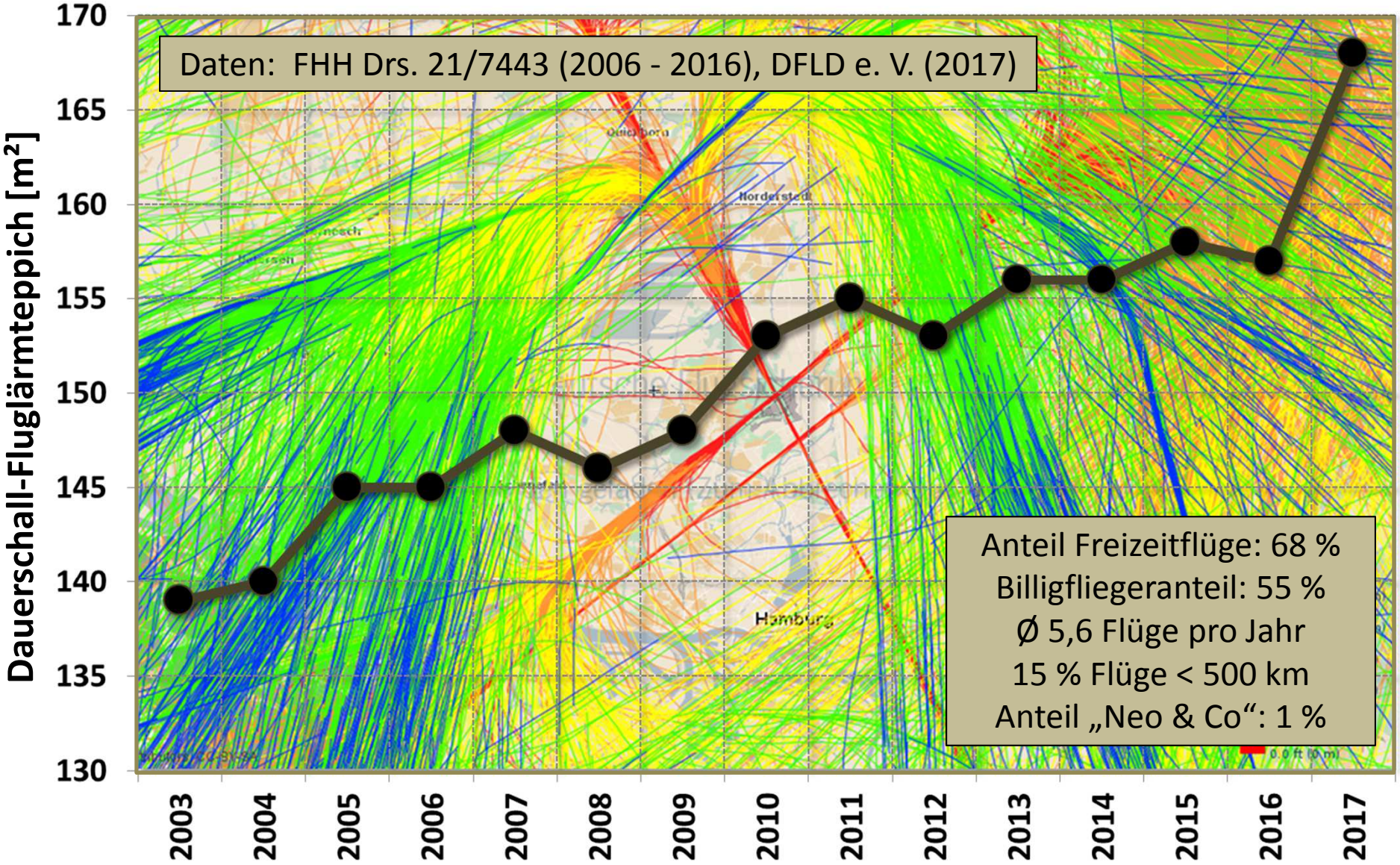
Dauerschallpegel für **neue oder wesentlich baulich erweiterte** zivile Flugplätze im Sinne § 4 Abs. 1 Nr. 1 und 2:

			Hamburg
Tag-Schutzzone 1:			
L(tief)Aeq Tag	=	60 dB(A),	**65 dB(A)**
Tag-Schutzzone 2:			
L(tief)Aeq Tag	=	55 dB(A),	**60 dB(A)**
Nacht-Schutzzone			
a) bis zum 31. Dezember 2010:			
L(tief)Aeq Nacht	=	53 dB(A),	**55 dB(A)**
L(tief)Amax	=	6 mal 57 dB(A),	
b) ab dem 1. Januar 2011:			**6 mal**
L(tief)Aeq Nacht	=	50 dB(A),	**57 dB(A)**

§ 3 Ermittlung der Lärmbelastung

(1) Der äquivalente Dauerschallpegel L(tief)Aeq Tag für die Tag-Schutzzonen 1 und 2 sowie der äquivalente Dauerschallpegel L(tief)Aeq Nacht und der Maximalpegel L(tief)Amax für die Nacht-Schutzzone werden unter Berücksichtigung von Art und Umfang des voraussehbaren Flugbetriebs nach der Anlage zu diesem Gesetz ermittelt.

Durchschnittliche räumliche Ausdehnung der 62 dB(A) Dauerschall-Isophone je Einzelflug



Entwicklung der Nacht-Fluglärm-Dauerschallpegel am innerstädtisch gelegenen „Helmut Schmidt-Airport“

Daten: Flughafen Hamburg GmbH - FHG

L_{eq} Nacht [dB(A)]	2013	2014	2015	2016	2017	Delta
2 - Norderstedt (Harkshörn)	23,4	25,7	25,3	26,2	28,5	5,1
9 - Quickborn (Heide)	33,8	33,1	34,5	35,4	35,6	1,8
4 - Norderstedt (Altes Rathaus)	33,2	31,3	32,8	35,1	37,7	4,5
8 - Niendorf (Empfängerstation)	38,4	35,9	39,6	39,9	39,8	1,4
12 - Groß Borstel	37,9	38,4	39,6	40,4	42,9	5,0
1 - Hasloh	42,2	43,3	42,9	43,5	43,9	1,7
13 - Poppenbüttel	45,4	45,4	47,7	46,7	48,5	3,1
11 - Norderstedt (Ohlenhoff)	46,6	47,3	47,2	48,2	49,0	2,4
3 - Quickborn (Schule)	47,6	49,0	48,6	48,4	47,7	0,1
10 - Stellingen (Wasserwerk)	49,2	51,7	50,4	51,6	50,8	1,6
5 - Langenhorn	49,8	49,7	51,2	50,5	52,2	2,4
7 - Fuhlsbüttel (Kortenkamp)	54,1	54,2	56,1	55,2	57,1	3,0

< 25	25 - 29,9	30 - 34,9	35 - 39,9	40 - 44,9	45 - 49,9	50 - 54,9	≥ 55
< - 0,5	-0,49 - 0	0 - 0,49	0,50 - 0,99	1 - 1,49	1,5 - 1,99	2,0 - 2,49	≥ 2,5

Jährliche Fluglärm-Folgekosten, verursacht durch den Betrieb des „Helmut Schmidt-Airports“

BAW
Bürgerinitiative für Fluglärmschutz in Hamburg und Schleswig-Holstein

Fluglärm-Dauerschallpegel [L-DEN in db(A)]	Anzahl Betroffene	Lärmfolge-kosten [€]	Summations-kosten [€]
45 - 49	100.000	29,39	2.939.000,00
50 - 54	67.424	81,63	5.503.821,12
55 - 59	54.591	155,88	8.509.645,08
60 - 64	21.194	251,31	5.326.264,14
64 - 69	6.376	367,10	2.340.629,60
70 - 74	415	502,40	208.496,00
	250.000		**24.827.855,94**

UBA-Texte 109/2018:
Szenario Luftverkehr Deutschland
unter Einbezug von Umweltaspekten

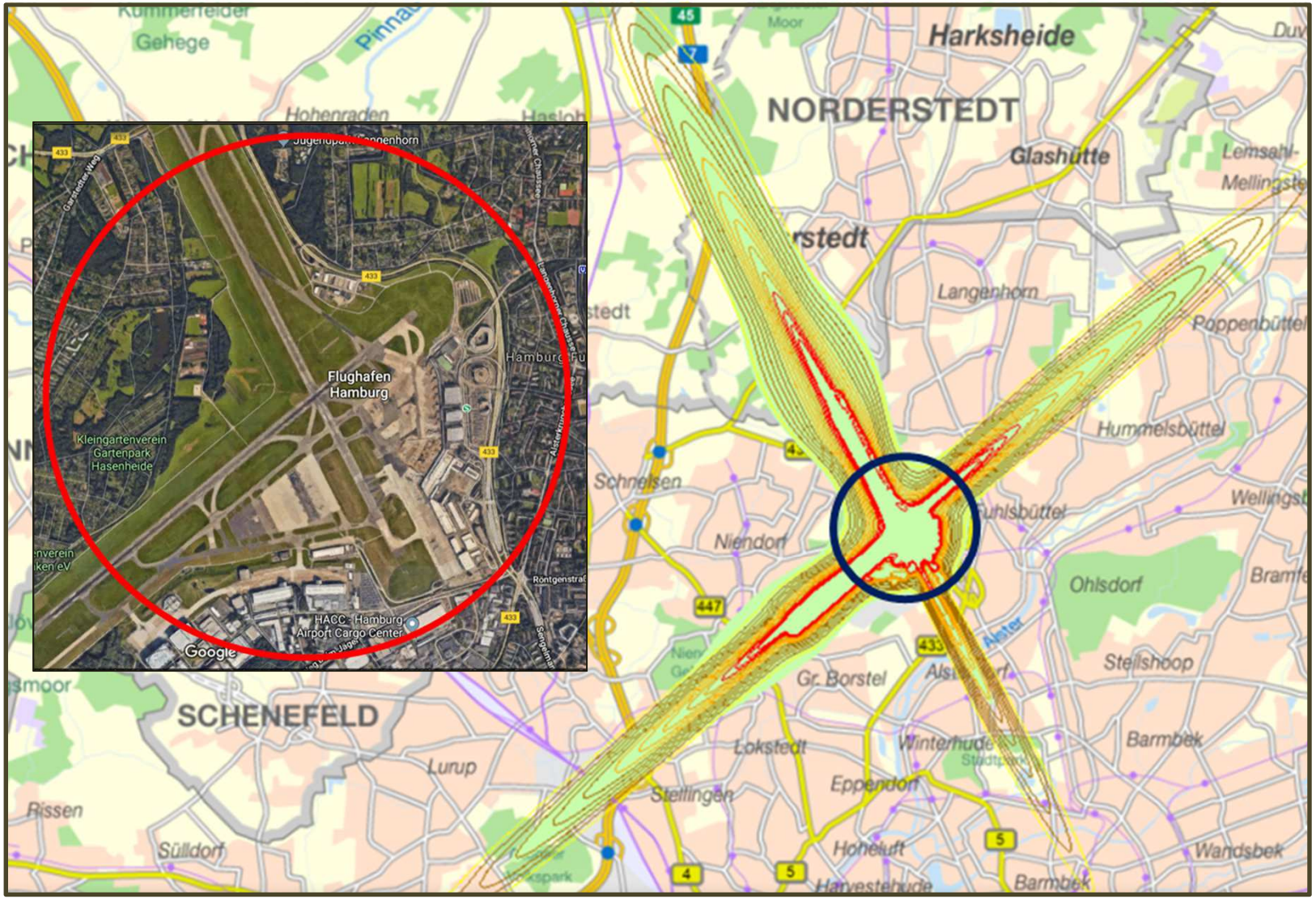
UBA-Texte (2019/02):
Methodenkonvention 3.0 zur Ermittlung
von Umweltkosten

Räumliche Ausdehnung der HAM-Fluglärmschutzzonen (I + II + Nacht) sowie des FHG-Förderprogramms (2019)

BAW
Bürgerinitiative für Fluglärmschutz in Hamburg und Schleswig-Holstein

Fluglärmschutzzonen I + II + Nacht

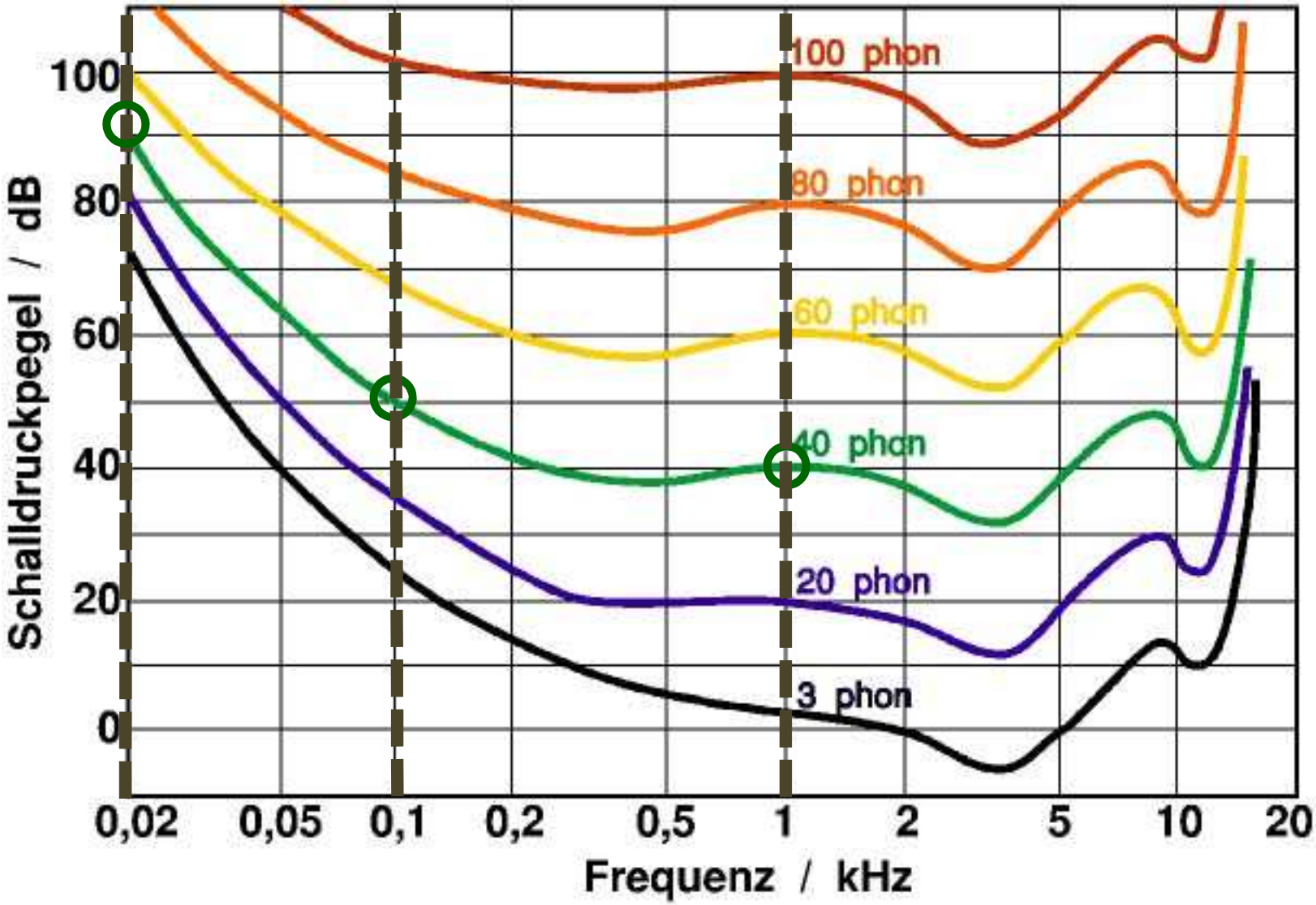
1.300 m Radius um Pistenkreuz



Bildquellen:
GoogleEarth,
LGV HH

Erfassung und Bewertung des luftverkehrsbedingten tief-frequenten Schalls (< 100 Hz) und des Infraschalls (< 20 Hz)

Bei einer Frequenz von 1.000 Hz entspricht ein Geräusch von 1,0 Phon einem Schalldruckpegel von 1,0 Dezibel (dB)



Korrektur (Bewertung) der Schalldruckpegel über die Frequenzanpassung dB(C) und dB(G)

Fluglärm spaltet die Gesellschaft …