

Information zur NORAH-Studie

Datum: 15.05.2013

Konzept zu den Fluglärmrechnungen am Frankfurter Flughafen steht

Jede Fluglärmmessung und jede Fluglärmrechnung ist mit Unsicherheiten behaftet, insbesondere dann, wenn ein längerer Zeitraum betrachtet werden soll. Man kann versuchen, zu minimieren, ausschließen kann man solche Unsicherheiten nicht.

Erstmals wurde in der NORAH-Studie das Thema der Unsicherheit in der akustischen Fluglärmrechnung im Rahmen von Lärmwirkungsstudien offen angegangen und in einer akustischen Grundlagenermittlung intensiv untersucht. Um den Jahreswechsel 2012/2013 fand dazu eine ausführliche Diskussion zwischen Konsortium, wissenschaftlichem Beirat-Qualitätssicherung und Auftraggeber über das Vorgehen zur Berechnung des Fluglärms statt.

Die Berechnungen sind am Frankfurter Flughafen besonders kompliziert, weil zum einen der aktuelle Fluglärm sowie der über mehrere Jahre zurückliegende Fluglärm berechnet werden soll und zum anderen das im Datenerfassungssystem zu den Flugbewegungen abgebildete Streckennetz im Umfang kleiner ist als das Untersuchungsgebiet. Beide Probleme können nur mit Hilfe von Radardaten bewältigt werden.

Nach einer ausführlichen Grundlagenermittlung steht inzwischen das Konzept: Anstelle des in Deutschland üblicherweise verwendeten Datenerfassungssystems des Flughafens werden für die Fluglärmrechnung nach der AzB in der Fassung von 2008 Flugradardaten der Deutschen Flugsicherung als Eingangsgrößen verwendet. Im Rahmen der Grundlagenermittlung ist es den Akustikern im Forschungsteam gelungen, die Berechnungssoftware entsprechend anzupassen. Sie konnten inzwischen anhand von Vergleichen mit Fluglärm-Messwerten zeigen, dass die mittels Radardaten berechneten Fluglärmpegel die reale Fluglärmbelastung sehr gut abbildet und die erzielbare Berechnungsqualität jener, die mittels Datenerfassungssystem vorgenommenen Fluglärmrechnungen erreicht wird, im per Fluglärm-Messstellen überprüfbar Bereich sehr gut übereinstimmt.