

Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm an/um Flughäfen

Problem: Lärmpolitik anstelle von Lärmschutz

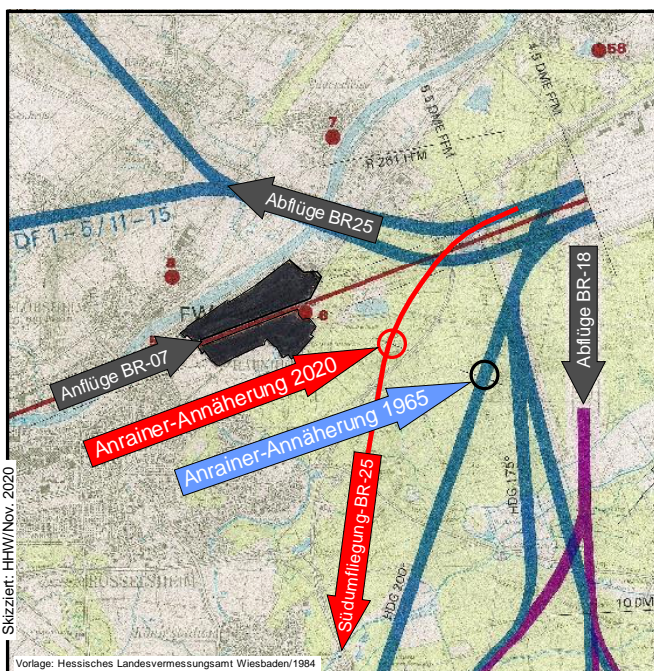
Lösung: Bekannte lärmarme Abflugverfahren verordnen

Eine maßlose Flughafenerweiterungs-Mentalität hat den Respekt vor psychoakustischen Fluglärmbelastungen der Bevölkerung am Frankfurter Flughafen nachhaltig verloren. Nach ~55 Jahren lärmarmen Abflugverfahren abseits von Anrainern, wird im Jahr 2020 das subjektive Lärmempfinden von Anrainern im Westen des Flughafens durch Einzel-schallereignisse der Südumfliegung um ~50 % erhöht wahrgenommen.

Grund: Versetzte BR-25-Streckenführung-nach-Süden vs. 1965.

Dabei ist die betroffene Gemeinde bereits durch direkte Überflüge der Anflüge-BR-07 sowie Einzelschallereignissen der Abflüge-BR-25-nach-Norden ‚extrem gebeutelt‘ und gilt seit Jahren in Fachkreisen

‚als-lauteste-von-Fluglärm-betroffene-Gemeinde-Deutschlands‘:



Frankfurt

Fluglärmschutz verfehlt

Südumfliegung-BR-25: Im Vergleich zu 1965 wurde der Turn nach Süden um „~5,5 dB(A) – Pegeländerung“ nach Westen verschoben... wenn identische Höhen- und Geschwindigkeitsprofile eines Luftfahrzeuges verglichen werden:

5,5 dB(A)-Pegeländerung werden subjektiv dem Lautheitsfaktor 1.5 zugeordnet in der empirisch ermittelten psychoakustischen Lautheit-Tabelle.