

# Häufig gestellte Fragen

*Hier beantworten wir Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Aenean commodo ligula eget dolor. Aenean massa. Cum sociis natoque penatibus et magnis dis parturient montes, nascetur ridiculus mus. Donec quam felis, ultricies nec, pellentesque eu, pretium quis, sem.*

**Wissenswertes**

## Fragen & Antworten

### **Kostet eine Auskunft Geld?**

Nein, es kostet nichts. Das UNH arbeitet unter der Trägerschaft einer gemeinnützigen GmbH, die zu 100% dem Land Hessen gehört. Information, Bildung, Forschung sind Leistungen, die es gemäß Satzungsauftrag kostenlos erbringt.

### **Auf welcher Seite steht das Umwelt- und Nachbarschaftshaus?**

Auf keiner. Das UNH ist laut Satzung zu Neutralität und Transparenz verpflichtet. Denn nur so kann auf Dauer ein fruchtbarer Dialog mit allen Seiten entstehen und gefördert werden. Diese Neutralität kann im Einzelfall auch dazu führen, dass man eben nicht immer allen alles recht machen kann.

### **Bei mir ist es zu laut. Können Sie mir helfen?**

Wir können keine Fluglärmbeschwerden entgegennehmen. Unter dem Menüpunkt [flsb@hmwvl.hessen.de](mailto:flsb@hmwvl.hessen.de)

### **Wo bekomme ich Informationen zur Betriebsrichtung?**

Über unsere Betriebsrichtungsprognose können Sie sich über die aktuelle und die prognostizierte [Betriebsrichtung](https://dev.umwelthaus.org/fluglaerm/anwendungen-service/betriebsrichtungsprognose/) (<https://dev.umwelthaus.org/fluglaerm/anwendungen-service/betriebsrichtungsprognose/>) der kommenden Tage informieren.

Über die aktuelle Betriebsrichtung informiert auch die Fraport AG in ihrer [Infothek](http://www.fraport.de/de/verantwortung/schallschutz-fluglaerm/infothek.html) (<http://www.fraport.de/de/verantwortung/schallschutz-fluglaerm/infothek.html>).

### **Was wird im Sozialmonitoring untersucht?**

Das Sozialmonitoring soll zeigen, welche ökonomischen, sozialen und räumlichen Teilhabebedingungen die einbezogenen Gebiete der Bevölkerung bieten und wie der Flughafen diese Strukturen beeinflusst. Berücksichtigt werden insbesondere Daten zur

Zusammensetzung und Wanderung der Bevölkerung und ihren Haushaltsstrukturen, Wertschöpfung in Städten und Gemeinden nach Branchen, Beschäftigung am Arbeits- und Wohnort nach Branchen und Qualität der Beschäftigung, Sozialstruktur, etwa Einkommen und Bezug von Mindestsicherungsleistungen, Bildungsbeteiligung von Kindern und Jugendlichen, Bebauung und Flächennutzung zum Wohnen sowie

zur finanziellen Situation der Kommunen.

Um diese Verhältnisse abzubilden, nutzt das Monitoring vorwiegend Zahlen der amtlichen Statistik und Verwaltungsdaten, die öffentlich zugänglich sind oder für wissenschaftliche Zwecke analysiert werden können. Dazu gehören zum Beispiel Daten der Bundesagentur für Arbeit zu Pendlerbewegungen und Betriebsstätten oder der Gemeindestatistik zu Bevölkerungsstand sowie Zu- und Wegzügen.

Einige Daten werden eigens für das Monitoring erhoben, zum Beispiel durch Befragungen in den Arbeitsstätten am Flughafen und Befragungen von Bewohnerinnen und Bewohnern. Die Ergebnisse werden mit den bereits im Rahmen des Fluglärm-Monitorings verfügbaren Belastungsdaten verknüpft.

## **Das Untersuchungsgebiet**

Für die verschiedenen Analysen wird der Umkreis des Flughafens enger oder weiter gefasst. Wirtschaftliche Verflechtungen sind auch überregional zu berücksichtigen, Pendlerströme bis in eine Entfernung von 100 Kilometern vom Flughafen. In diesem weiteren Umkreis des Flughafens werden Daten auf Ebene der Städte und Kreise ausgewertet.

Andere Untersuchungen beziehen sich nur auf den engeren Umkreis, etwa auf Städte und Gemeinden des Forums Flughafen und Region. In den Städten und Gemeinden, die aktiv am Monitoring teilnehmen, werden auch kleinere innerstädtische Teilgebiete analysiert. Auf dem Gebiet des Flughafens werden Arbeitsstätten und Arbeitsplätze eigens erfasst.

## **Wo finde Ich Informationen zur herrschenden Windrichtung?**

Im Internet gibt es frei zugängliche Flugwetterberichte (METAR). Diese enthalten neben Informationen zu Luftdruck, Temperatur, Feuchte und Sichtverhältnissen auch die aktuellen Winddaten an den Flughäfen. Die angegebenen Werte der Bodenwindgeschwindigkeit und -richtung sind Mittelwerte über die jeweils letzten zehn Minuten.

Im Rahmen der Betriebsrichtungsprognose des UNH werden diese Werte grafisch aufbereitet und um den vorhergesagten Wind in rd. 1200 m Höhe ergänzt.

## **Im Flugwetterbericht wird ein Wert von mehr als 5 Knoten Wind aus östlicher bzw. westlicher Richtung angezeigt. Trotzdem wird die Betriebsrichtung 25 (West) bzw. 07 (Ost) geflogen. Wie kann das sein?**

Die METAR-Winddaten geben den Wind an, der in ca. 10 m über Grund im Mittel über die letzten 10 Minuten vor Erstellungstermin gemessen wurde. In Deutschland sind das üblicherweise die Minuten 10–20 bzw. 40–50 einer jeden vollen Stunde. Die Windgeschwindigkeit wird dabei auf den nächsten ganzzahligen Wert in Knoten aufgerundet, die Windrichtung wird im 10°-Raster gerundet. Folglich gibt es pro Stunde zwei aufgerundete 10-min-Mittelwerte.

Weitere Gründe können sein: Entweder handelt es sich nur um ein kurzfristiges Überschreiten des Grenzwerts von 5 Knoten und ein baldiges Abflauen oder Drehen des Windes wird erwartet. Oder die Windverhältnisse in der Höhe lassen ein Drehen der Betriebsrichtung nicht zu (Pilotenrückmeldung). Schließlich ist es auch möglich, dass ein Wechsel der Betriebsrichtung tatsächlich kurz bevorsteht.

## **Kann auch über einen längeren Zeitraum die „falsche“ Betriebsrichtung (bezogen auf die Windverhältnisse) auftreten?**

Ja, in der Regel ist dies der Fall, wenn am Boden andere Windverhältnisse herrschen als in der Höhe und ein sicherer Betrieb nur in die „falsche“ Betriebsrichtung möglich ist. Es kann auch vorkommen, dass etwa Arbeiten am Instrumentenlandesystem (ILS) die Nutzung einer Betriebsrichtung zeitweise ausschließen. In solchen Fällen informiert das UNH zeitnah über die Gründe der abweichenden Festlegung der Betriebsrichtung.

## **Wo kann ich mich über die voraussichtliche Betriebsrichtung der kommenden Tage informieren?**

Das UNH stellt zu diesem Zweck eine Betriebsrichtungsprognose zur Verfügung. Sie berücksichtigt die Faktoren, die bei der Festlegung der Betriebsrichtung eine Rolle spielen, und gibt für die kommenden fünf Tage in Zeitintervallen von acht Stunden die jeweils wahrscheinlichste Betriebsrichtung an.

Zur **Betriebsrichtungsprognose** (<https://dev.umwelthaus.org/fluglaerm/anwendungen-service/betriebsrichtungsprognose/>)

## **Wie kann ich das Menü in INAA öffnen?**

In der linken oberen Ecke der Anwendung befindet sich ein Symbol mit einem Rechteck und einem Pfeil. Ein Klick auf dieses Symbol öffnet das Menü von INAA.

## **Wo finde ich ein bestimmtes Flugereignis und den dazugehörigen Lärmpegel?**

Wählen Sie im Menü den Punkt „Einstellungen“ und im Bereich „Einstellungen“ den Punkt „Kalender/Uhrzeit“. Hier können Sie das gewünschte Datum und die gewünschte Uhrzeit wählen. Mit einem Klick auf „Bestätigen“ werden Ihnen die Flugbewegungen zum gewählten Zeitpunkt angezeigt. Mit einem Klick auf „Live“ kehren Sie zu den aktuellen Flugbewegungen zurück.

## **Wie laut war das von mir ausgewählte Flugzeug?**

Für jede Messstation, die in INAA angezeigt wird, können Sie sich den Pegelverlauf anzeigen lassen. Wählen Sie dazu eine Messstation per Klick aus. Diese sind in der Anwendung als anwachsende und kleiner werdende Rechtecke bzw. Punkte dargestellt. Links öffnet sich ein Fenster mit dem Pegelverlauf. Lesen Sie hier den Pegel ab, wenn ein Flugzeug die Messstation passiert.

## **Kann ich auch weiter zurückliegende Randstunden einsehen?**

Außer dem vergangenen Betriebsrichtungskonzept kann noch das Betriebsrichtungskonzept für eine weiter zurückliegende Randstunde eingesehen werden. Mit einem Klick auf den Pfeil (weißer Pfeil in blauem Kreis) am linken unteren Rand der linken Karte wechseln sie zwischen den Karten für die beiden zurückliegenden Randstunden.

## **Welche Stoffe werden bei der Verbrennung von Kerosin ausgestoßen?**

Je Kilogramm verbranntes (oxidiertes) Kerosin entstehen durchschnittlich:  
(verbrauchsspezifischer Emissionsindex)

- Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>): 3150 g/kg

- Wasserdampf (H<sub>2</sub>O): 1240 g/kg
- Stickoxide (NO<sub>x</sub>): 6 – 16 g/kg
- Kohlenmonoxid (CO): 0,7 – 2,5 g/kg
- Kohlenwasserstoffe (HC): 0,1 – 0,7 g/kg
- Schwefeldioxid (SO<sub>2</sub>): 0,418 g/kg
- Partikel: 0,038 g/kg

Quelle: UBA-Forschungsbericht 296 41 838

### **Welche Grenzwerte gibt es?**

Nach Überarbeitung der Europäischen Luftqualitätsgesetzgebung verabschiedete die Europäische Union im Jahr 2008 eine neue „Richtlinie über Luftqualität und saubere Luft in Europa“ (2008/50/EG). In Deutschland wurde diese Richtlinie über eine Novellierung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und Verabschiedung einer „Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen“ (39. BImSchV) in nationales Recht umgesetzt.

Die **Grenzwerte** (<http://www.hlnug.de/themen/luft/allgemeines/grenzwerte.html>) im Detail können Sie auf der Internetseite des HLNUG einsehen.

### **Was hat es mit dem sogenannten "Fuel Dumping" auf sich?**

Häufig wird gefragt, ob Flugzeuge Kerosin ablassen. Dazu ist festzustellen, dass es nicht die Regel ist, dass Flugzeuge Treibstoff ablassen, dies ist schon alleine rein ökonomisch (hohe Kerosinpreise) für die Airlines nicht sinnvoll. Viele Flugzeugtypen haben darüber hinaus überhaupt keine technischen Möglichkeiten mehr, Kerosin "abzulassen". Maschinen lassen nur dann Kerosin ab, wenn ihr Gewicht höher ist als es für eine sichere Landung erlaubt ist. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn kurz nach dem Start – noch vollbeladen – wieder gelandet werden muss (z.B. bei einem technischen oder medizinischen Notfall). Dies kommt allerdings sehr selten vor, die Maschine wird dann zunächst hoch über ein nicht besiedeltes Gebiet geführt, wo es das Kerosin ablassen kann. Aufgrund der Verdünnung des Kerosins in der Luft (Verdunstung, Verwirbelung), gehen Experten davon aus, dass am Boden nur mit geringen Auswirkungen zu rechnen ist.

Siehe zu dem Thema auch den Artikel über den **Flughafen Zürich als PDF**

([https://dev.umwelthaus.org/media/untersuchungen\\_flughafen\\_zuerich\\_2004.pdf](https://dev.umwelthaus.org/media/untersuchungen_flughafen_zuerich_2004.pdf)).

### **Erhebt auch die Fraport AG Daten zu Luftschadstoffen?**

Die Fraport AG betreibt auf dem Gelände des Flughafens eigene Luftmessstationen. Die Ergebnisse dieser Messungen werden regelmäßig veröffentlicht und sind auf der **Homepage der Fraport AG** (<http://www.fraport.de/de/verantwortung/schallschutz-fluglaerm/luftqualitaet.html>) beziehungsweise in den jährlich veröffentlichten Lufthygienischen Jahresberichten einsehbar.