

## **Stellungnahme zum Thema Fluglärm allgemein**

Die in den Regelwerken DIN und LAI-Leitlinie vorgegebene Rechenmethode führt zu einer deutlichen Überschätzung der zu erwartenden Immissionen im Umfeld des geplanten Landeplatzes:

- Prognose des Verkehrsaufkommens „auf der sicheren Seite“,
- 100%/100%-Regel,
- Luftfahrzeugklasse H1.2 mit höheren Emissionen als der zur Debatte stehende Hubschraubertyp H145,
- Im Normalflugbetrieb werden die Flugwege nach DES in der Regel nicht genutzt, der Lärm also „verteilt“.

Der Vergleich der berechneten äquivalenten Dauerschallpegel mit den Orientierungswerten ist in der LAI-Leitlinie so vorgesehen. Bei Betrachtung der für die Bemessung der Tag- und Nachtschutzzonen nach Fluglärmsgesetz maßgeblichen Werte 60/55/50 dB(A) ergibt sich allerdings ein entspannteres Bild und nur wenige „Überschreitungen“ der 60 dB(A) für die Tagschutzzone 1.

Hilfsweise könnte man in den ersten zwei Jahren nach Betriebsaufnahme an zwei dem Landeplatz am nächsten liegenden Wohngebäuden Messungen vornehmen und die realen Lärmpegel (sowohl Maximal- als auch Beurteilungspegel) feststellen.