

Häufige Fragen zur Lebensqualitätsstudie

Die folgenden Fragen werden in der Diskussion um die NORAH-Lebensqualitätsstudie immer wieder gestellt. Wenn Sie weitere Fragen haben, die hier nicht aufgeführt werden, freuen wir uns über einen Hinweis.

Allgemeine Fragen und Antworten zu NORAH finden Sie [hier](https://www.laermstudie.de/norah-studie/haeufige-fragen/allgemein/) (<https://www.laermstudie.de/norah-studie/haeufige-fragen/allgemein/>).

Was ist Neues herausgekommen? Wussten wir das alles nicht schon vorher?

()

Ein wesentliches Anliegen der NORAH-Studie war es, aktuelle Daten über die Beziehung zwischen Verkehrslärm und Belästigung im Raum Frankfurt zu gewinnen. Darüber hinaus konnte die Studie zeigen, wie sich die Veränderungen im Flugverkehr 2011 (Nachtflugverbot und neue Landebahn) auf die Belästigung ausgewirkt haben und dass es tatsächlich einen so genannten „Change Effekt“ gab. Insgesamt hat NORAH eine Vielzahl von neuen Erkenntnissen gewonnen, zum Beispiel zu den unterschiedlichen Verkehrslärmquellen und zu so genanntem Kombinationslärm.

Warum fühlen sich die Anwohner des Flughafens Frankfurt bei gleichem Dauerschallpegel stärker belästigt als in früheren Studien?

()

Für die im Vergleich zu früheren Studien festgestellte höhere Fluglärmbelästigung der Anwohner des Flughafens Frankfurt scheinen zwei sich ergänzende Sachverhalte eine Rolle zu spielen:

- zum einen die Änderung in der Luftverkehrsgeräuschbelastung, die sich durch die Inbetriebnahme der Northwest-Landebahn ergibt und
- zum anderen eine generelle in den letzten 10-15 Jahren festzustellende zeitliche Entwicklung in der Fluglärmbelästigung.

Die Tatsache, dass sich in der NORAH-Studie die Anwohner bei gleichem Dauerschallpegel stärker belästigt fühlen als in früheren Studien, hat das Forschungsteam der NORAH-Studie aufgrund des aktuellen Kenntnisstands erwartet. Es ist in der internationalen Forschung bekannt, dass in einer Änderungssituation, wie sie am Flughafen Frankfurt u.a. durch die Inbetriebnahme der neuen Northwest-Landebahn gegeben ist, die Lärmbelästigung anders ausfällt als unter konstanten Bedingungen: nämlich stärker bei erwarteter Zunahme der Lärmbelastung und schwächer bei erwarteter Abnahme der Lärmbelastung. Die NORAH-Studie scheint dabei die in der Forschung seit



gut 15 Jahren diskutierte Annahme zu bestätigen, dass bereits die Erwartung einer bevorstehenden Zunahme der Geräuschbelastung die Lärmbelästigung anhebt.

Unabhängig davon zeichnet sich pro Dauerschallpegel eine Zunahme der Fluglärmbelästigung über die letzten Jahre bzw. Jahrzehnte ab. Dieser Trend wird seit gut 10 Jahren in der Lärmwirkungsforschung diskutiert. Ein einzelner Grund hierfür konnte bislang nicht ausgemacht werden; vielmehr scheint ein ganzes Bündel von verschiedenen akustischen, nicht-akustischen sowie methodischen Gründen für den beobachteten Trend verantwortlich zu sein (s. nächste Frage).

Warum fühlen sich die Anwohner des Flughafens Frankfurt bei gleichem Dauerschallpegel stärker belästigt als an anderen Flughäfen?

()

Der Flughafen Frankfurt unterscheidet sich von den anderen untersuchten Flughäfen zum einen in der Größe, der Zahl der Flugbewegungen sowie im Anteil des Nachtflugverkehrs und zum anderen dadurch, dass er sich zum Zeitpunkt der Durchführung der NORAH-Studie im Ausbau befand. So wurde im Oktober 2011, nach der ersten Erhebungswelle in der Lebensqualitätsstudie und vor weiteren Befragungswellen 2012 und 2013, die neue Landebahn Nordwest in Betrieb genommen. Dass sich die Anwohner am Flughafen Frankfurt bei gleichem Dauerschallpegel stärker belästigt fühlen als an anderen Flughäfen – insbesondere solchen, die während der Untersuchungszeit keinerlei Änderungen oder diesbezüglichen Ankündigungen unterlagen –, hatte das Forschungsteam der NORAH-Studie aufgrund von Ergebnissen anderer Lärmwirkungsstudien bereits im Vorfeld vermutet. Es ist in der internationalen Forschung bekannt, dass in einer Änderungssituation, wie sie am Flughafen Frankfurt u.a. durch die Inbetriebnahme der neuen Nordwest-Landebahn gegeben ist, die Lärmbelästigung anders ausfällt als unter konstanten Bedingungen: nämlich stärker bei erwarteter Zunahme der Lärmbelastung und schwächer bei erwarteter Abnahme der Lärmbelastung. Die NORAH-Studie scheint dabei die in der Forschung seit gut 15 Jahren diskutierte Annahme zu bestätigen, dass bereits die Erwartung einer bevorstehenden Zunahme der Geräuschbelastung die Lärmbelästigung anhebt.

Warum ist die Belästigung bei Fluglärm so viel höher als bei den anderen Lärmarten?

()

In der Lärmwirkungsforschung ist seit Jahrzehnten bekannt, dass die Lärmbelästigung je nach Lärmart unterschiedlich ausfällt. Ergebnisse einer Meta-Analyse aus einer Vielzahl von Lärmwirkungsstudien zeigen, dass bei gleichem Dauerschallpegel der Fluglärm stärker belästigt als Schienen- und Straßenverkehrslärm. Diese unterschiedliche Belästigungswirkung wird in der Praxis seit einigen Jahren aufgegriffen, etwa bei der Ermittlung der Lärmbetroffenheit in Ballungsräumen nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie oder neuerdings bei der Ermittlung des Gesamtlärmpegels aus verschiedenen Verkehrslärmquellen nach der VDI-Norm 3722-2. Auch hier gilt, dass es den einzelnen Grund für die Belästigungsunterschiede zwischen den Lärmarten nicht gibt. Akustische sowie nicht-akustische Ursachen lassen sich hier nennen.



Ein Resultat der NORAH-Studie ist, dass die Lärmquellen unterschiedlich bewertet werden, z.B. im Hinblick auf ihre Umweltschädlichkeit, Nützlichkeit oder Gefährlichkeit. Diese Bewertungen wiederum sind mit der Lärmbelastung verknüpft, d.h. je negativer die Einstellung zur Lärmquelle ausfällt, desto höher ist die Lärmbelastung. Die Lärmbelastung lässt sich als psychische Stressreaktion auf Lärm verstehen. Aus der Stressforschung ist bekannt, dass die Stressbewältigung für Menschen unter anderem umso schwieriger ist, je mehr der Eindruck besteht, dass die Stressbelastung (hier: die Geräuschbelastung) schädlich ist (hier: für Umwelt und Gesundheit) und vermeidbar wäre. Diese Einschätzungen sind – bezogen auf die Lärmarten Flug-, Schienen- und Straßenverkehr – unterschiedlich ausgeprägt. Dies zeigte sich bereits vor der NORAH-Studie in früheren Untersuchungen. Sie können zumindest einen Teil der Belästigungsunterschiede zwischen den Lärmarten erklären.

Wie sieht die Lebensqualität im Rhein-Main-Gebiet im Vergleich zu anderen Regionen aus?

()

Die Lebensqualität sinkt in mit Lärm belasteten Regionen, sowohl die körperliche als auch die seelische. Das gilt für Fluglärm ebenso wie für andere Lärmarten. Insgesamt entspricht die Lebensqualität im Rhein-Main-Gebiet in etwa dem Bundesdurchschnitt.

Was hat NORAH bei dem Vergleich der 4 untersuchten Flughäfen herausgefunden?

()

Die vier Flughäfen, in deren Umgebung das NORAH-Team Anwohnerinnen und Anwohner befragt hat, unterscheiden sich erheblich voneinander – in ihrer Größe, in Bezug auf geplante Bauvorhaben und auch hinsichtlich des nächtlichen Flugaufkommens. Es zeigte sich, dass die Menschen im Frankfurter Raum bei gleichem Dauerschallpegel stärker belästigt sind als an den anderen Flughäfen. An zweiter Stelle steht der Flughafen Köln/Bonn. Am geringsten fühlen sich die Menschen im Stuttgarter Raum durch Fluglärm belästigt. Allerdings lag die Belästigung an allen vier untersuchten Flughäfen höher als nach den 1998 entwickelten EU-Standardkurven zur Abschätzung der Belästigung anzunehmen gewesen wäre – die Kurven scheinen also die heutige Belästigung zu unterschätzen.

Warum wurde auch die Schlafqualität untersucht, wo es doch die NORAH-Schlafstudie gibt?

()

Zu einer hohen Lebensqualität gehört auch das Gefühl, gut und ausreichend zu schlafen. Aus diesem Grund baten die Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler im Rahmen der Lebensqualitätsstudie die Teilnehmenden unter anderem darum, ihre Schlafqualität selbst einzuschätzen. Eine direkte physiologische (oder medizinische) Untersuchung des Schlafs fand allerdings nicht statt – dies war Aufgabe der NORAH-Schlafstudie.