

Frankfurter Fluglärmindex (FFI)

Der FFI berechnet sich aus der Anzahl der hochbelastigten Anwohner (am Tag) bzw. der zusätzlichen fluglärminduzierten Aufwachreaktionen (Nacht) unterhalb der Flugrouten.

Es wird immer wieder diskutiert, ob man die Dauerschallpegel oder die Einzelschallereignisse zur Beurteilung der Lärmbelastung heranziehen soll. Der Frankfurter Fluglärmindex macht beides: Für den Tag wird der Dauerschallpegel genutzt, für die Nacht werden die durch den Flugverkehr verursachten Maximalpegel herangezogen. Dies entspricht jeweils dem Stand der Lärmwirkungsforschung.

Für welches Gebiet wird der FFI berechnet?

Der prozentuale Anteil von Hochbelastigten bzw. die Anzahl von Aufwachreaktionen wird bei sinkenden Lärmwerten geringer. Aber irgendwo muss man die Grenze des Untersuchungsgebietes ziehen.

Man kann die Anzahl der Hochbelastigten bzw. Aufwachreaktionen in einem größeren Gebiet (Kontrollgebiet) oder auch in einem kleineren Gebiet (Hochbetroffene) ermitteln und erhält dadurch Aussagen darüber, wie sich die Belastung im Nahbereich des Flughafens bzw. im weiteren Umkreis ändert.

Das „Gebiet des FFI“ betrachtet ein Fluglärmniveau zwischen dem Gebiet der Hochbetroffenen und dem Kontrollgebiet.

Wie groß die Gebiete jeweils sind, hängt auch wesentlich davon ab, welche Verkehrsmenge (z.B. Ist 2015, 2015 plus 13% oder volles Ausbauszenario) man für die Berechnung unterstellt. Je mehr Bewegungen, desto höher die berechneten Lärmwerte und damit desto größer die Kontur des Auswertungsgebiets. Deshalb können bestimmte Ortsteile je nach Verkehrsmenge ganz oder teilweise aus der Betrachtung herausfallen oder hineinkommen. Auch aus diesem Grund betrachtet das FFI verschiedene Szenarien bei den Verkehrsmengen und verschiedene Auswertungsgebiete, um möglichst robuste Ergebnisse zu erhalten, ob eine Maßnahme insgesamt günstiger ist.