

Stadt Bergisch Gladbach
Die Bürgermeisterin

Federführender Fachbereich Umwelt und Technik – Umweltschutz	Drucksachen-Nr. 73/2004	
Mitteilungsvorlage		<input checked="" type="checkbox"/> Öffentlich
		<input type="checkbox"/> Nicht öffentlich
für die Sitzung des ▼	Sitzungsdatum	
Ausschusses für Umwelt, Infrastruktur und Verkehr	04.03.2004	

Tagesordnungspunkt

Bericht über die Fluglärmmessungen 2003

Inhalt der Mitteilung:

@->

1 Vorgeschichte

Anfang 2002 wurde eine transportable Fluglärm-Messstation angeschafft, die dem derzeitigen Standard für Fluglärmmessungen im deutschen und europäischen Raum entspricht. Alle Ereignisse, die einen Spitzenpegel von 63 dB(A) erreichten, wurden auf einem Datenträger gespeichert und von einem beauftragten Gutachter ausgewertet. Eine zu jedem Ereignis angelegte Datei ermöglicht dem Gutachter, dieses durch Hörprobe als zu wertendes Lärmereignis (hier: Flugbewegung) zu verifizieren. Von April 2002 bis September 2002 war die Fluglärmmessstation am Standort 1 (Otto-Hahnstr.1) und seit dem 01.10.2002 ist sie am Standort 2 (Vinzenz-Pallotti-Hospital) in Betrieb. Standort 2 befindet sich in unmittelbarer Nähe der Messstation MP 3 der Flughafen Köln/Bonn GmbH (FKB). Auswertungen, Berechnungen und Bericht wurden von dem beauftragten Gutachter vorgenommen.

2 Erste Beratung im Ausschuss

Dem Ausschuss für Umwelt, Infrastruktur und Verkehr wurde unter TOP A8 am 06. Februar 2003 die ersten Ergebnisse der Fluglärmmessungen mitgeteilt. Schon zu diesem Zeitpunkt waren starke Abweichungen zu den Daten der Flughafen Köln-Bonn GmbH (FKB) erkennbar.

Aus der Erörterung im Ausschuss ergaben sich zwei Aufträge:

1. Der Sachverhalt soll mit der FKB diskutiert werden, um Fehler in der Systematik ausschließen zu können.
2. Die Ergebnisse der städtischen Fluglärmmessungen sollten in die Fluglärmkommission eingebracht werden.

Zu 1.:

Nach eingehender Erörterung mit der FKB im vergangenen Jahr können die zum Teil erheblichen Differenzen vor allem auf die unterschiedlichen Auslöseschwellen der Stationen zurückgeführt werden: Die Station der FKB erfasst ca. 10 % aller Fluglärmereignisse, die städtische ca. 40 %. Weitere Unstimmigkeiten ergeben sich aus der zum Teil unzureichenden Darstellung der Ergebnisse in den Fluglärmberichten der FKB. Teilweise sind sie auch auf die Fehlergrenzen der Messgeräte (um 0,7 dB) zurückzuführen.

Hierzu ist anzumerken: In einer Grundlagenbeschreibung zu den Lärmmessungen (Stand 24.07.2003, Anlage 1) räumt die FKB ein, dass bei der Angabe der Monatsergebnisse zum Leq (4) (= äquivalenter Dauerschallpegel nach Fluglärmgesetz) bei einer Erfassungsrate von deutlich unter 40 % (wie z. B. an MP 3; s.o.) Abweichungen von 1-3 dB zum Tragen kommen. Die städtischen Ergebnisse zeigen, dass die Abweichungen tatsächlich noch höher sind.

Bis einschließlich April 2003 wurde in den Monatsberichten der FKB nur die Fluglärmereignisse in der Maximalpegelverteilung von 75 – 85 dB(A) dargestellt. Seit Mai 2003 werden auch die Ereignisse > 70 dB(A) dargestellt.

Zu 2.:

Die Ergebnisse der städtischen Lärmmessungen wurden in die Sitzung der Fluglärmkommission am 24.07.2003 eingebracht und von dieser zur Kenntnis genommen.

3 Messungen 2003

Der Jahresbericht der Fluglärmmessungen im Jahr 2003 (siehe hierzu auch Anlage 3 und 4) am Standort 2 (Vinzenz-Pallotti-Hospital) führt zu folgenden Ergebnissen bzw. Schlussfolgerungen:

1. Die häufigsten typischen Maximalpegel an den Standorten 1 und 2 lassen in Anbetracht der geometrischen Lagen der beiden Standorte zu den Flugkorridoren den Schluss zu, dass gleichartige Fluglärmereignisse am Standort Vinzenz-Pallotti um ca. 1-2 dB(A) niedrigere Lärmpegel bewirken als am Standort Otto-Hahn-Straße 1.
2. Im ersten Messzeitraum April bis September 2002 traten nachts höhere Maximalpegel (70 – 77 dB(A)) auf als tags, was am Standort Vinzenz-Pallotti im betrachteten Zeitraum meist umgekehrt ist. Anmerkung der Verwaltung: Dieser Umstand ist sicherlich darauf zurückzuführen, dass seit Oktober 2002 nachts keine Strahlflugzeuge mit einer Lärmzulassung nach ICAO Annex 16, Band 1, Kapitel 3, mehr starten und landen dürfen, weil nicht (mehr) in der Bonusliste des Bundesministeriums enthalten.
3. Die Monats-Leq(4) des Jahresberichtes (Anlage 2) sind vor allem in den verkehrsreichen Monaten um 3 – 4 dB höher als die Leq(4) der FKB – was fast einer Verdopplung der Lärmmenge entspricht.
4. Der Leq(4) gemäß Anleitung zur Berechnung von Fluglärm (AzB) liegt im Jahr 2003 mit 44,8 dB(A) unter dem Wert des für die Ausweisung von Schutzzonen z.Zt. maßgeblichen Wertes von 62 dB(A).
5. Ein Vergleich der Einzelschallereignisse > 70 und >75 dB(A) zeigt, dass die städtische Lärmmessstelle ca. 30 % mehr Ereignisse in dieser Größenordnung erfasst. Dieser Umstand ist nach wie vor nicht nachvollziehbar (die Verwaltung wird dies erneut mit der FKB erörtern).
6. Im Rahmen der Bauleitplanung sind bezüglich des Fluglärms die Kriterien der DIN 18005 - Schallschutz im Städtebau- für Verkehrslärmarten heranzuziehen. Die Orientierungswerte liegen nachts bei 40 dB(A) für reine bzw. 45 dB(A) für allgemeine Wohngebiete. Im Rahmen die-

ser Beurteilung wird aber nicht der $L_{eq}(4)$ herangezogen, sondern der Nachtbeurteilungspegel L_r (Fluglärmbeurteilungspegel nach DIN 45643, Messung und Beurteilung von Flugzeuggeräuschen). Davon ausgehend wird der Orientierungspegel für allgemeine Wohngebiete (45 dB(A)) von den täglichen Beurteilungspegeln im Nachtzeitraum in fast 30 % überschritten. Der Gesamtbeurteilungspegel L_r für nachts beträgt 48 dB(A), dies entspricht 10 % aller Nächte im Messzeitraum. Bei Neuplanungen von Wohnbebauung unter solchen Gegebenheiten ist deshalb i.d.R. passiver Schallschutz angezeigt. Dabei muss gewährleistet sein, dass die Belüftung von Ruheräumen (Schlaf- und Kinderzimmer) durch schallgedämmte Lüftungseinrichtungen oder durch gleichwertige Maßnahmen sichergestellt ist. Neben dem Beurteilungspegel wird auch der mittlere Maximalpegel bei Fluglärm zu Grunde gelegt, falls dieser den äquivalenten Mittelungspegel um mehr als 20 dB überschreitet. Es traten mittlere Maximalpegel in der gesamten Messperiode von 66 – 67 dB(A) auf, die damit etwa 20 dB über dem oben beschriebenen Gesamtbeurteilungspegel liegen. Daher führen beide Kriterien (Beurteilungspegel sowie mittlere Maximalpegel) nach Aussage des Gutachters zu etwa den gleichen Schlussfolgerungen: In der Bauleitplanung ist der Fluglärm zu berücksichtigen und ggf. passiver Schallschutz mit schallgedämmten Lüftungseinrichtungen in Schlaf- und Kinderzimmern vorzusehen.

7. Für zukünftige Messungen ist es überlegenswert, die Ansprechschwelle noch weiter herunter zu setzen, um eine vollständigere Erfassung aller Fluglärmereignisse zu gewährleisten.

4 Zusammenfassung

Die Auswertungen der Messungen am Standort 2 VPH haben teilweise näheren Aufschluss über die Gründe für die deutlichen Abweichungen von den Messergebnissen der FKB geben können; insoweit hat sich die Fortführung der Messungen an diesem Standort als sinnvoll erwiesen.

Die FKB hat seit Mai 2003 die Darstellung der Maximalpegelerfassung von > 75 dB(A) auf > 70 dB(A) erweitert, was die Ergebnisdarstellung zumindest etwas transparenter und realistischer macht.

Die Messungen haben gezeigt, dass das seit Oktober 2002 geltende Start- und Landeverbot für „Kapitel 3-Strahlflugzeuge“ positive Auswirkungen beim Nachtfluglärm zur Folge hatte. Ausgenommen davon ist militärischer Flugverkehr.

Die fast 2jährige Langzeitmessung hat insgesamt näheren Aufschluss über das tatsächliche (nicht: berechnete) Ausmaß der Fluglärmbelastung in Bergisch Gladbach gebracht. Die Erkenntnisse sollen zukünftig in der Bauleitplanung Berücksichtigung finden und damit über § 1 Abs. 5 BauGB einen Beitrag zur Planungssicherheit der Stadt und zum Schutz der Bevölkerung vor schädlichen Umwelteinflüssen leisten. Darüber hinaus unterstützen die Messergebnisse in die Zukunft gerichtete Forderungen wie Kernruhezeit in der Nacht, transparentere und realistischere Messungen des FKB und darauf fußend eine bessere Information der Bürgerschaft.

<-@