

Hearing „Fluglärmmonitoring“ des Projektteams Anti-Lärm-Pakt – Ergebnisse des Hearings am 8. Mai 2001

International bekannt und beachtet sind die Modelle zum Fluglärmmonitoring in Sydney, London und Zürich. Jeweils ein Referent zu den Flughäfen erläuterten auf dem Hearing ihre unterschiedlichen Modelle. Das Hearing war besonders zwei übergeordneten Fragestellungen gewidmet: Welche Erfahrungen bestehen an internationalen Flughäfen bereits zur Methode der Lärmmessung und -bewertung (Themenblock I) und wie werden daraus gewonnene Ergebnisse und Erkenntnisse gegenüber der Öffentlichkeit kommuniziert (Themenblock II). Die Erfahrungen sollen helfen, am Flughafen Frankfurt und in der Region ein eigenes Fluglärmmonitoring aufzubauen. Dr. Volker Irmer, Umweltbundesamt, stellte in seinem Einleitungsreferat den Stand zur Fluglärmbewertung und -bekämpfung in der EU vor. Die EU-Kommission hat hierzu einen Vorschlag einer Richtlinie (RL) „über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ vorgelegt. Die RL schreibt in dieser Fassung harmonisierte Verfahren zur Berechnung vor, sowie die Erstellung von Lärmkarten und gegebenenfalls zu ergreifenden Aktionsplänen (Lärminderungspläne). Ruhige Gebiete sind nach Vorgabe der RL zu schützen. Die Formulierung einer sogenannten Dosis-Wirkungsbeziehung ist zu einem späteren Zeitpunkt vorgesehen. Diese soll Hinweise auf die Belastung für den Menschen durch Lärm geben.

Themenblock I: Konzeption und Ziele des Fluglärmmonitorings sowie Methoden und Verfahren der Lärmmessungen und -bewertungen

Andreas Meyer, Berater des Schweizer Bundesamtes für Umwelt, Wald und Landschaft, beschrieb das Lärmmonitoring am Flughafen Zürich. Die Messungen werden an 9 Standorten und einem mobilen Messwagen von der Flughafengesellschaft durchgeführt und seit 1999 den Flugspuren zugeordnet. Die Relevanz der Fluglärm-berechnung nimmt ständig zu. Nach Meinung von Andreas Meyer ist die Flugwegüberwachung das A und O einer Fluglärmüberwachung. Weiterhin hätten Messungen ihre Grenzen, sie würden nichts daran ändern, dass sich die Menschen gestört fühlten. Es sei immer wichtiger, sich von der reinen Akustik zu lösen und sich mehr damit zu beschäftigen, wie sich der Lärm „in den Köpfen und Gefühlen der Menschen niederschlägt“. Das Fluglärmmonitoring am Flughafen Heathrow wird ebenfalls von der Flughafengesellschaft durchgeführt und von der Regierung überwacht, wie Richard Norman, Flight Evaluation Unit berichtete. Hierzu stehen 28 mobile Einheiten für 3 Flughäfen zur Verfügung. Bei Verstößen gegen Bestimmungen werden Straf gelder verhängt, die in einen Lärmfonds fließen. Der am Flughafen Heathrow durchgeführte kontinuierliche Landeanflug (CDA) ist ein wesentliches Element zur Reduzierung des Fluglärms.

Themenblock II: Kommunikation des Fluglärmmonitoring und Beschwerdewesen

Die Kommunikation der Flugbewegungen spielt in Sydney eine besondere Rolle, wie Dave Southgate, Australien Commonwealth Departement of Transport and Regional Services, per Videokonferenz mitteilte. Hierzu wurde eigens ein Computerprogramm entwickelt, mit dem zahlreiche Daten (u.a. Zahl der Tag/Nachtflüge, Art des Flugzeugs) zu Flugbewegungen anhand von Karten abzufragen sind. Die Resonanz auf die leicht verständliche Darstellung sei sehr gut. Daneben wurden von den Referenten u.a. weitere Publikationsmöglichkeiten genannt: Besucherzentrum, Sprechstunden, Lärm-Bulletins, Zeitungsveröffentlichungen. Anhand der gesammelten Erfahrungen soll das von Matthias Brendle, Fraport AG, dargestellte Fluglärmmonitoring in Frankfurt verbessert werden. Dr. Kühner, deBakom, fordert ein System, das die Realität abbildet. Die ermittelten Daten sollen dann für die jeweilige Zielgruppe aufbereitet werden. Inwieweit auch die Radarspuren einbezogen werden können wird im RDF geklärt werden. Außerdem soll geklärt werden, ob das in Sydney verwendete Programm auf Frankfurt übertragbar ist.