BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN Sankt Augustin

im Stadtrat von Sankt Augustin

Ihr/e Gesprächspartner/in: W. Köhler, A. Breinlich, M. Schulenburg, G. Piela, M. Metz, M. Ruland

Verteiler: Vorsitzende(r), I, II, III, IV, 10,

Federführung:

Termin f. Stellungnahme:

erledigt am:

Antrag

Datum: 31.10.2007
Drucksachen-Nr.: 07/0405

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung
Rat	14.11.2007	öffentlich / Entscheidung

Betreff

Fluglärm vom Flughafen Köln/Bonn

Beschlussvorschlag:

Veranlassung:
Sowohl die Neu-Ansiedlung von FedEx mit bekannt lauten Frachtflugzeugen des Typs MD 11 als auch die akuten Klagen von EinwohnerInnen der Stadtteile Buisdorf, Niederpleis, Schmerbroich, Ort, und Niederberg geben Anlass, den Vertreter der Stadt Sankt Augustin in der Beratenden Kommission nach § 32 b LuftVG (nachfolgend = "Fluglärm-Kommission") mit konkreten Aufträgen für seine Arbeit in dieser Kommission auszustatten, mit denen eine Verminderung der nächtlichen Lärmbelastung durch Flugzeuge entgegen gewirkt werden kann.

Beschlussvorschlag:
Der Rat der Stadt Sankt Augustin beauftragt seinen Vertreter in der Fluglärm-Kommission, sich dafür einzusetzen und entsprechende Initiativen in die Kommission einzubringen, dass ...

1. die nächtliche Fluglärm-Belastung der Sankt Augustiner Bevölkerung durch die Betriebsauf-nahme von FedEx am Flughafen Köln / Bonn nicht steigt;

2. die nächtliche Fluglärm-Belastung der Sankt Augustiner Bevölkerung mittel- und langfristig sinkt;

3. bei den Start- und Landegebühren mit entsprechenden gebührentechnischen Maßnahmen solche Fracht-Flugzeuge einen Bonus erhalten, deren Lärm-Immissionswerte unter dem Durchschnitt der Lärm-Immissionswerte der gesamten in Köln / Bonn startenden und landenden Flugzeuge liegen, und solche einen Malus auferlegt bekommen, deren entspre-chende Werte über dem o.a. Durchschnitt liegen;

4. der Passagierflug in einer Kernruhezeit zwischen 24:00 h und 05:00 h nicht ausgeweitet wird und mittel- und langfristig ausgeschlossen wird;

5. dass der Flughafen wieder verstärkt darauf hinwirkt, dass die über die Routen NOR kurz und NOR lang startenden Flugzeuge nicht nur innerhalb des Korridors <Flugerwartungsgebiet> fliegen, sondern sich anhand ihrer FMS- oder anhand von GPS-Orientierung engstmöglich an die festgelegte Route halten;

6. für die EinwohnerInnen von Sankt Augustin über die derzeit bestehende Möglichkeit der Fluspur-Verfolgung per Internet hinausgehende Internet basierte Darstellungen der durch den Flugverkehr des Flughafens Köln / Bonn erzeugten Lärmbelastung in kartografischer Form eingerichtet werden (nach dem Beispiel der Freien und Hansestadt Hamburg), um ...

   a) für die Menschen eine gewisse Transparenz bezüglich ihrer Lärm-Belastung herzu-stellen,

   b) für die Bauleitplanung und Bau-InteressentInnen jeweils aktuelle Immissionsdaten in ihrer geografischen Ausbreitung und quantitativen Stufung zur Verfügung zu bekommen.

Problembeschreibung/Begründung:

Über die Jahre seit dem Landtagsbeschluss des sogenannten 22-Punkte-Programms ist die Fluglärmbelastung durch den Flugverkehr vom Flughafen Köln / Bonn nicht signifikant gesunken, sondern ist tendenziell eher steigend. Wenn auch der untertägige Flugverkehr als im Umfeld eines genehmigten Flughafens unvermeidlich hier außer Betracht bleiben soll, kann doch die nicht zu bestreitende gesundheitliche Belastung oder sogar Schädigung der Bevölkerung durch den Fluglärm in der Kernzeit der Nachtruhe nicht ignoriert werden.
Zu der Fluglärm-Belastung in der Nacht tragen in Sankt Augustin drei Faktoren maßgeblich bei:

- der vermeidbare nächtliche Passagierflug,
- der Einsatz lauter Maschinen im Frachtflug,
- die ungenaue Pilotierung der Flugzeuge (d.h. die weite Abweichung von der für Flight-Management-Systeme oder GPS-basierte System ausgelegten optimalen Route).

Im Interesse der Gesundheit und Schaffenskraft der Sankt Augustiner Bevölkerung sollte der städtische Vertreter in der Kommission gem. § 32 b LuftVG sich im Sinne des Antrages einsetzen.

Wolfgang Köhler	gez. A. Breinlich	gez. M. Schulenburg	
	gez. G. Piéla	gez. M. Metz	gez. M. Ruland

Anlagen:

Lärmschutz

Visualisierung von Flugbewegungen im Hamburger Flugraum

Fluglärmbelastungsauskunft

Die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und Rates vom 25. Juni 2002 legt Maßnahmen zur Bekämpfung von Umgebungslärm fest.

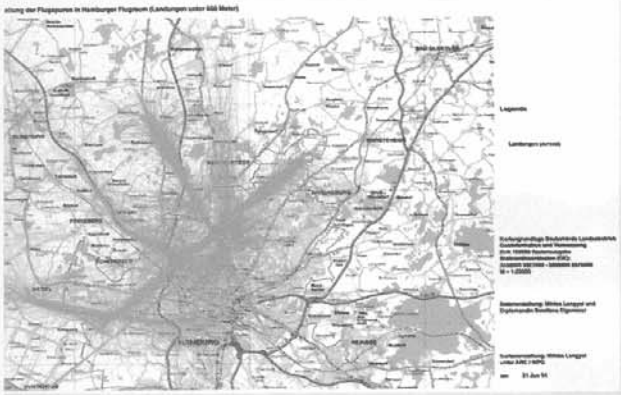
Zu den verschiedenen Lärmquellen gehören unter anderem Straßen- und Schienenfahrzeuge, Infrastruktureinrichtungen, Flugzeuge usw. Die Richtlinie sieht vor, für Gebiete, die von besonderer Bedeutung sind, strategische Lärmkarten zu erstellen. Das hat zum Ziel, den Umgebungslärm zu mindern oder ganz zu verhindern bzw. die Umweltqualität in den Fällen zu erhalten, in denen sie zufriedenstellend ist. Insbesondere besteht dann Handlungsbedarf, wenn das Ausmaß der Belastung gesundheitsschädliche Auswirkungen haben kann.

Mit einer Einwohnerzahl von rund 1,7 Millionen und einer Einwohnerdichte von 2.271 Ew/qkm ist die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) nach Berlin die zweitgrößte Stadt Deutschlands und bildet im Sinne der Richtlinie einen „Ballungsraum", in dem solch eine strategische Lärmkarte gefordert wird.

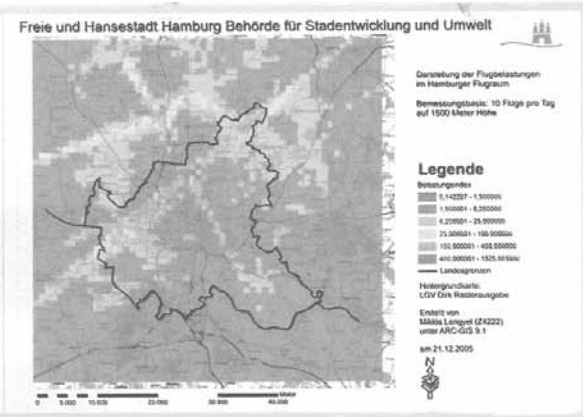
Zudem genügt der Flughafen Fuhlsbüttel als „Großflughafen", mit jährlich mehr als 50.000 Flugbewegungen, dem Anspruch der Richtlinie. Da der Flughafen innerhalb des Hamburger Stadtgebietes liegt, besteht damit im doppelten Sinne die Notwendigkeit eine Lärmkarte für das gesamte Gebiet der FHH zu erstellen. Bei der Umsetzung der Richtlinie liegen die Zuständigkeiten bei den Behörden und verschiedenen Gremien. Außerdem entscheiden sie über die Maßregelungen die Bürger zu informieren.

Im Auftrag des Fluglärmschutzbeauftragten der FHH wurden 2003 bis 2005 zum ersten Mal die Flugkorridore startender, landender sowie überfliegender Flugzeuge am Hamburger Airport visualisiert. Mit der Bearbeitung wurde die Umweltbehörde Hamburg, Dienststelle Informationstechnologie, beauftragt. Außerdem wurden Teile der Analyse durch zwei Diplomarbeiten (Frau Swetlana Eigenseer und Herr Torsten Kretzschmar) entwickelt und in das Projekt mit eingebunden. Die Daten stammen vom National Aerospace Laboratory Netherlands (NLR). Sie enthalten eine einjährige Radarregistrierung (Jahr 2002) aller Flugbewegungen im Hamburger Flugraum im 4-Sekunden-Takt. Insgesamt wurden ca. 30 Mio. Punktdaten und 30 Mio. Linien in den Berechnungen berücksichtigt. Diese wurden über eine Schlüssel-ID den 235.278 Flugspuren zugeordnet. Die Analyse erfolgte größtenteils unter ArcInfo Workstation 8.3 und mit AML-Programmierung. Hätte man die Daten von Hand bearbeitet, hätte man in etwa 1.650 Jahre benötigt. Dank der Programmierung mit AML konnte diese Zeit auf einige Monate verkürzt werden.

Im ersten Schritt wurden die einzelnen Flugspuren mit anderen Sachdaten wie Flugart (Landung, Start, Überflug), Flugzeugtyp, Gewicht, Antriebsart, Geschwindigkeit, Lärm-



Landung 500 (Abbildung 1)



Belastung (Abbildung 2)

kategorie und usw. verknüpft. Anschließend wurden die Flugspuren mit ArcGIS Desktop 9.0 überarbeitet, bereinigt und schließlich visualisiert (siehe Abbildung 1).

Im zweiten Schritt wurde eine feine Auskunft (in zwei Genauigkeitsstufen) erstellt. Hierzu wurden die Flugspuren mit übereinanderliegenden Gittern verschnitten (für die Feinauskunft mit 333, 1.000 und 2.000 m Maschenweite, für die Großraumauskunft mit 1.000 und 3.000 m) und die Inhalte für 45 Layer ausgewertet. Insgesamt wurden für die Feinauskunft 45 mal 7.200 mal 3 Kacheln, für den Großraum 45 mal 3.800 mal 2 Kacheln berechnet. Unter anderem wurden folgende Kategorien berücksichtigt:

- jede Kachel pro Jahr
- tiefster/höchster Flug je Kachel
- Anzahl der Flüge unter 1.000 m im Jahr
- Anzahl der Düsenflugzeuge
- höchstes/niedrigstes Flugaufkommen pro Tag/Nacht

Durch diese Angaben ist die FHH in der Lage, den Bürgern genauste Auskunft zu geben. Hilfreich ist dies vor allem als Unterstützung für Standortplanungen, Haus-, Wohnungs- oder Grundstückskauf.

Im dritten Schritt wird ein Belastungsindex erstellt, um die Flugbewegungen und die dadurch entstehende Lärmbelastung zu präsentieren. Die Indexzahl ergibt sich aus der Relation von Häufigkeit und Höhe der Flüge (geringe Anzahl/große Flughöhe = kleine Belastung bzw. große Anzahl/niedrige Flughöhe = große Belastung). Als Basis „1" wurden zehn Flüge am Tag bei 1.500 Meter Flughöhe festgesetzt. Der Indexwert je Kachel ergibt sich aus einer komplexen Berechnungsformel und wird dann mit Worten beschrieben und farblich abgegrenzt:

- kaum (0 bis 1,25)
- schwach (1,25 bis 6,25)
- mäßig (6,25 bis 25)
- mittel (25 bis 100)
- stark (100 bis 400)
- sehr stark (über 400)

(siehe Abbildung 2)

Für die Bürger wird die Auskunft mit aktuellen Daten im Internet bereitgestellt, wo sie sich über die Belastung, die Zahl der Überflüge pro Tag und die Flughöhen informieren können. Die Abfrage lässt sich für jede Hamburger Adresse durchführen.

Dieses Projekt dient primär der Bürgerinformation, bei der Umsetzung einer exakten Lärmkartierung müssen jedoch noch weitere Aspekte berücksichtigt werden.

Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
Zentralverwaltung, Z4222
Informationstechnologie
IT-Entwicklung und -Innovation
Miklós Lengyel
Billstraße 84
D-20539 Hamburg
Telefon +49 (0)40-4284-53137
Telefax +49 (0)40-4284-52959
miklos.lengyel@bsu.hamburg.de
http://www.bsu.hamburg.de