

Eine der Anzeigemöglichkeiten beinhaltet eine Liste aller Lärmereignisse während der Zeit der Flugspurkontrolle. Der Bediener kann jetzt Lärmereignisse mit der gewählten Flugspur korrelieren oder die Korrelation rückgängig machen. Diese Datenanalyse, auch von historischen Ereignissen, ist ein wertvolles Instrument, um Verursachern die Auswirkungen von unvorschriftsmäßigem Verhalten zu demonstrieren.

#### Handhabung von Lärm-beschwerden

Die Software enthält ein Beschwerdemodul, mit dem es möglich ist, Lärm-beschwerden in die Datenbank einzugeben und entsprechende Berichte zu generieren. Die erfassten Beschwerden können mit gespeicherten Flugbewegungen in Verbindung gebracht werden. Der Anwender hat darüber hinaus die Möglichkeit, die Koordinaten des Beschwerdeführers in eine Landkarte einzutragen, die aus einem geographischen Informationssystem oder einer Luftbildfotografie

gespeichert wurde. Mit diesem Werkzeug ist es möglich, aktuelle und historische Lärmsituationen zu bewerten und Maßnahmen gegen eine Lärmbelastigung der Anrainer zu ergreifen.

#### Literatur

- [1] ap-Meldung vom 2. Oktober 2001, 14:45 Uhr.
- [2] Jahresumweltbericht 2000, Flughafen Wien.
- [3] Systembeschreibung Fluglärmüberwachung, Brüel & Kjær.
- [4] Product Data Noise Monitoring Software Typ 7802, Brüel & Kjær.

## Zur Vorschriftenlage bei Flug-, Boden- und Gesamtlärm an Flugplätzen

Gerhard Mosdzianowski

Dipl.-Ing. Gerhard Mosdzianowski, Kötter Consulting Engineers, Rheine.

In der Umgebung von Flugplätzen entstehen Immissionen durch Flug- und Bodenlärm. Für diese Lärmarten existiert kein einheitliches und gemeinsames Ermittlungs- und Beurteilungsverfahren. Schon seit längerer Zeit verlangen Anwohner und Justiz, den von Flugplätzen verursachten Gesamtlärm zu erfassen, zu beurteilen und erforderlichenfalls zu begrenzen.

Grundsätzlich verlangt das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) [1] nach § 3 Abs. 1 eine Beurteilung der Gesamtbelastung ohne Anlagenbezug, also eine Summenbetrachtung. Faktisch aber klammert das BImSchG in seinem Geltungsbereich nach § 2 Abs. 2 diverse Bereiche wie Flugplätze gänzlich aus.

Der von Verkehrsflughäfen mit Linienverkehr ausgehende Fluglärm findet seine Regelung außerhalb der Systematik des BImSchG im Fluglärmgesetz (FluglärmG) [2] mit seiner Anleitung zur Berechnung

(AzB) [3], die sich auf den reinen Flugbetrieb ohne den zugehörigen Bodenbetrieb beschränkt. Der ebenfalls von den Flughäfen ausgehende Bodenlärm durch rollende Flugzeuge, Hilfsaggregate etc. ist damit weder als Anlagenlärm nach TA Lärm [4], noch als Verkehrslärm nach Verkehrslärmschutzverordnung [5] (im BImSchG) noch als Fluglärm nach AzB [3] (im FluglärmG) zu betrachten. Rein technisch kann er jedoch wie Anlagenlärm (z. B. für rollende Flugzeuge als Linienschallquellen, Hilfsaggregate als Punktschallquellen) bzw. wie Verkehrslärm (z. B. für Kraftfahrzeuge auf dem Flugplatzgelände) behandelt werden – in jedem Fall aber anders als nach dem Fluglärmgesetz.

Diese Situation unterschiedlicher bzw. mangelnder Regelungen manifestiert sich in Schwierigkeiten dadurch, dass die vorgeschriebenen bzw. ersatzweise anwendbaren Regelungen auf Grundlagen beruhen, die zwar den verschiedenen Lärmquellen mehr oder minder angemessen, aber physikalisch unterschiedlich und nicht oder nur beschränkt miteinander kompatibel sind (unterschiedliche Mittelungsverfahren, Bezugszeiten, Zuschläge, Richt- und Grenzwerte, ...).

Ungeachtet dessen ist der Forderung nachzukommen, im Interesse

der Betroffenen an Flugplätzen die Gesamtheit des von dort ausgehenden Lärms zu erfassen und zu beurteilen. Dies stellt kurz- und mittelfristig die Betroffenen (Betreiber, Gutachter, Genehmigungsbehörden) vor Herausforderungen und verlangt langfristig eine umfassende bundeseinheitliche und möglichst auch international abgestimmte Neuregelung.

#### Literatur

- [1] Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Mai 1990.
- [2] Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärmgesetz – FluglärmG) vom 30. März 1971.
- [3] Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen an zivilen und militärischen Flugplätzen nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm vom 30. März 1971. BGBl. I, S. 282. Anleitung zur Berechnung (AzB), mit Ergänzung der Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen an zivilen und militärischen Flugplätzen – AzB – vom 27. Februar 1975. GMBL 1975, S. 126, unter Berücksichtigung der Ergänzung des Bundesministeriums des Innern vom 20. Februar 1984.
- [4] Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm), August 1998.
- [5] Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990.

Diese Problematik wurde bereits im Mai 2001 auf der „1. Rheiner Fluglärm-Konferenz“ neben anderen Themen diskutiert. Zum weiteren Informations- und Erfahrungsaustausch findet am 15./16. Mai 2002 die „2. Rheiner Fluglärm-Konferenz 2002“ in den Seminarräumen des Ingenieurzentrums Kötter Consulting Engineers in Rheine statt.