

*Betreff:***Lärmmessungen am Flughafen***Organisationseinheit:*Dezernat III  
61 Fachbereich Stadtplanung und Umweltschutz*Datum:*

22.11.2016

*Beratungsfolge*

Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)

*Sitzungstermin*

23.11.2016

*Status*

Ö

**Sachverhalt:****Zuständigkeit**

Die Stadtverwaltung besitzt keine immissionsschutzrechtlichen Zuständigkeiten in Sachen Fluglärm, Verkehrslärm von den Bundes- und Landesstraßen sowie für Gewerbelärm durch die im Flughafenbereich ansässigen Betriebe. Die Zuständigkeiten liegen beim Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt, den Niedersächsischen Landesämtern für Straßenbau und Verkehr sowie beim Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr. Messungen und Ausbreitungsrechnungen durch die Stadtverwaltung entfalten keinerlei Bindungswirkung für die tatsächlich zuständigen Behörden.

**Rechtliche Bestimmungen**

Auf die um den Flughafen liegenden Stadtteile wirken unterschiedliche Lärmquellen ein. Hierbei handelt es sich um Flug- und Straßenverkehrslärm, Sport- und Freizeitlärm sowie um Gewerbelärm. Diese Emissionsquellen unterliegen unterschiedlichen Regelwerken (u. a. Fluglärmschutzgesetz, Bundes-Immissionsschutzgesetz, Verkehrslärmschutzverordnung), so dass die Ermittlung und Bewertung der o. g. unterschiedlichen Lärmarten daher sehr unterschiedlich ist. Der Gesetzgeber sieht vor, die Beurteilungspegel der Geräusche verschiedener Arten von Schallquellen (Flugverkehr, Straßenverkehr, Industrie und Gewerbe etc.) wegen der unterschiedlichen Einstellung der Betroffenen zu verschiedenen Arten von Geräuschquellen jeweils für sich allein mit Grenz- bzw. Richtwerten zu vergleichen. Ein Addieren der unterschiedlichen Lärmquellen erfolgt daher nicht.

Sowohl der Straßenverkehrslärm als auch der Flugverkehrslärm werden grundsätzlich nur berechnet. Eine Messung hängt immer von den jeweils gerade vorherrschenden Randbedingungen ab (beispielsweise Witterungseinflüsse, Hintergrundgeräusche oder auch aktuelles Verkehrsaufkommen etc.). Demzufolge hat eine Messung immer nur eine Indizwirkung. Die maßgebenden Rechtsvorschriften fordern daher ausdrücklich eine Lärmberechnung. Die Berechnungsverfahren sind konservativ konzipiert, so dass in nahezu allen Fällen die Schallpegelmessungen niedriger ausfallen als bei Berechnungen.

**Umsetzung und Kostenschätzung der vorgeschlagenen Maßnahmen**

Für ein verwertbares und repräsentatives Messergebnis müssten die Geräuschimmissionen der einzelnen Emissionsquellen an den nächstgelegenen Immissionsorten zeitgleich erfasst und aufgezeichnet werden. Die Messstationen müssten gegen jegliche Manipulation, Vandalismus und Diebstahl abgesichert werden. Wird eine solche Messung durch automatische Messstationen durchgeführt, so ist gerade im Bereich einer vorhandenen Bebauung die Belastbarkeit der damit gewonnenen Ergebnisse infrage zu stellen: In dem Fall kann nicht beweisbar festgestellt werden, durch welche Geräuschquellen die festgestellte Immissionsbelastung hervorgerufen wurde und es ist zudem unklar, ob nicht auch Geräuschquellen miterfasst wurden, die es gar nicht zu beurteilen gilt (beispielsweise

Fremdgeräusche durch Vögel und Nachbarn). Aus einer unbeobachteten, automatisierten Messung kann kein belastbares Emissionsmodell, auf deren Grundlage eine Ausbreitungsrechnung durchgeführt werden soll, erstellt werden.

Zur ersten Einschätzung, ob und im welchem Umfang die beantragte Messung durchführbar ist, wurden fünf Gutachterbüros angeschrieben und aufgefordert eine erste grobe Kostenabschätzung abzugeben. Nach einer ersten überschlägigen Abschätzung der angefragten Gutachterbüros liegen die Kosten für eine unbeaufsichtigte Messung bei ca. 50.000 € (netto). Für eine belastbare, begleitete Messung und Auswertung – im Beschluss vorgesehenen Umfangs – würden Kosten von bis zu 450.000 € (netto) entstehen.

### **Bereits vorliegende schalltechnische Gutachten/Vorkehrungen des MW**

Im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses für den Ausbau des Flughafens wurde ein schalltechnisches Gutachten, das die Auswirkungen des prognostizierten Flugverkehrs unter Berücksichtigung der Gesamtgeräuschbelastung z. B. durch Straßenverkehrslärm untersucht hat, erstellt. Das Gutachten stellt fest, dass Fluglärmimmissionen nur im unmittelbaren Bereich von Bienrode einen relevanten Beitrag liefern. In allen anderen an oder in der Nähe von Straßen gelegenen Gebieten überwiegen die Schallimmissionen durch den Straßenverkehr. Der im schalltechnischen Gutachten ermittelte durch Fluglärm hervorgerufene Dauerschallpegel begründet keine Verpflichtung zur Einrichtung von Lärmschutzbereichen nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm.

Um unzumutbaren Fluglärm in der Nacht auszuschließen, wurde die Genehmigung des Flughafens Braunschweig-Wolfsburg mit der Auflage versehen, dass nicht mehr als sechs Flugbewegungen mit mehr als 75 dB(A) pro Nacht durchgeführt werden dürfen. Die Einhaltung dieser Auflage wird durch das MW jährlich überwacht und im Jahresbericht des Fluglärmschutzbeauftragten dokumentiert und auf der Internetseite des MW veröffentlicht.

Sofern sich die Anzahl der Nachtflugbewegungen auf über sechs Flugbewegungen pro Nacht erhöht, hat die Planfeststellungsbehörde die Einrichtung einer Fluglärmmessanlage festgelegt. Derzeit besteht keine Pflicht zum Betrieb einer Fluglärmmessanlage nach § 19a LuftVG.

Darüber hinaus kommt das MW nach eigenen Angaben (Schreiben vom 21.06.2016) seinen Verpflichtungen gemäß § 29b LuftVG zusammen mit der Flugsicherung nach und wirkt auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hin. Zu diesem Zweck hat das MW zusätzlich eine Fluglärmschutzkommission am Flughafen Braunschweig-Wolfsburg eingerichtet

### **Informationen zum Verein Deutscher Fluglärmdienst e.V.**

Der Deutsche Fluglärmdienst e.V. (DFLD) ist ein 2002 gegründeter, eingetragener gemeinnütziger Verein mit Sitz in Mörfelden-Walldorf (Hessen), der sich für die quantitative Erfassung aller Emissionen des Luftverkehrs und deren transparenter Darstellung engagiert.

In Braunschweig betreibt der DFLD eine Messstation in Waggum. Nach Angaben des Vereins wird dort ein kalibriertes Gerät, welches sich in einer eigentlich ruhigen Wohngegend (Anliegerstraße) inmitten von Hausgärten und neben einer Kleingartenanlage befindet, betrieben. Die Messstation soll voll automatisch arbeiten und die Daten stündlich auf den Server des DFLD übertragen. Als Störquellen treten Geräusche durch Rasenmäher, Singvögel und bei Süd- bis Südwest-Wind durch die BAB A2 auf. Die Station befindet sich zudem unter der Einflugschneise des Flughafens Hannover. Darüber hinaus finden zudem Überflüge in alle Richtungen statt (Quelle: <http://www.dfld.de>). Nähere Angaben zum Standort u. ä. werden nicht gemacht.

Die Messstation ist lediglich hilfreich bei der Beantwortung von klassischen Fragestellungen (Anzahl der Überflüge, maximale Spitzenpegel, Zunahme oder Abnahme des Fluglärms an dieser Stelle etc.). Wobei auch hier anzumerken ist, dass es sich bei der Überfliegerkennung um ein mathematisches Verfahren handelt, welches die Lärmkurven interpretiert. **Es ist damit zu rechnen, dass Lärmspitzen als Überflug markiert werden, obwohl es keine waren bzw. echte Überflüge nicht erkannt werden. Markierte Überflüge werden dem Flughafen Braunschweig-Wolfsburg zugeordnet, auch wenn es sich um Flugbewegungen zu und von anderen Flughäfen handelt.**

**Anhand dieser Daten kann somit nicht belastbar festgestellt werden, durch welche Geräuschquellen die gemessene Immissionsbelastung hervorgerufen wurde und es ist zudem unklar, ob nicht auch Geräuschquellen miterfasst wurden, die es gar nicht zu beurteilen gilt (beispielsweise Fremdgeräusche durch Vögel, Nachbarn, andere Verkehrslärmgeräusche). Ebenso können Lärmimmissionen des Flughafens Braunschweig-Wolfsburg nicht separiert werden. Durch die Messdaten dieser Station können somit keine verwertbaren Erkenntnisse bzgl. der gestellten Fragestellungen der Fraktion BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN gewonnen werden.**

Leuer

**Anlage/n:**  
keine