

Auf ein Wort

Bemühungen der EU unterstützen



Die EU hat sich den Schutz der Menschen vor Lärm zur Aufgabe gemacht. Das ist

zu begrüßen. In der heutigen Zeit ist es wichtig, alle technischen und organisatorischen Anstrengungen zu unternehmen, um die Belastungen durch äußere Einflüsse so gering wie möglich zu halten. Das betrifft neben dem Thema Lärm vor allem die Bereiche der Abgasemissionen und der schonenden Verwendung der verschiedenen Energieträger.

Die von der EU angestoßene Richtlinie macht in Bezug auf die Lärmproblematik eines deutlich: Insbesondere der Straßenverkehr stört die Ruhe. Eine Vorreiterrolle in Sachen Lärmschutz nimmt der Flugverkehr bereits seit vielen Jahren ein. Nicht zuletzt die Verschärfung des Lärmschutzrechts hat hierzu beigetragen. Wir als Flughafen Dortmund GmbH sind gerne bereit, uns bei diesen Fragen einzubringen und weiterhin Verantwortung zu übernehmen.

Manfred Kossack

Karten nach EU-Umgebungslärmrichtlinie belegen:

Straßenverkehr ist das Lärm-Sorgenkind schlechthin

Die Europäische Union (EU) verpflichtet mit ihrer Umgebungslärmrichtlinie die Mitgliedsstaaten, Geräuschemissionen auf Karten abzubilden. Danach trägt der Luftverkehr lediglich punktuell im Umfeld der Airports zur Geräuschbelastung bei.

Der Blick auf die verschiedenen Lärmkarten zeigt: Flughäfen tragen lediglich in ihrem unmittelbaren Umfeld zur Lärmbelastung bei. Die übrigen Verkehrsträger überziehen tausende Kilometer entlang von Straßen und Schienen mit Lärm. Der Krach liegt also buchstäblich auf der Straße. Insbesondere Menschen in Ballungsgebieten sind hiervon betroffen.

Geräuschminderung auf Grundlage der Lärmkarten

Vor gut fünf Jahren hat die Europäische Union beschlossen, das Lärmproblem europaweit zu bekämpfen. Die entstandene Richtlinie verlangt von den Mitgliedstaaten, die Lärmbelastung in Ballungsräumen, an Hauptverkehrsadern und großen Flughäfen zu erfassen und in Lärmkarten abzubilden. Darauf aufbauend, sollen Vorschläge zur Lärmreduzierung erarbeitet werden. Bei all diesen Maßnahmen spielt die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit eine wich-



Zahlreiche Messgeräte zeichnen ständig den Schall rund um den Dortmunder Flughafen auf.

tige Rolle. Seit April 2008 haben die Bürger in Nordrhein-Westfalen die Möglichkeit, Einblick in die Lärmbelastungen vor Ort zu bekommen. Die landesweiten Lärmkarten für besonders verkehrsreiche Straßen, Schienenwege und Flughäfen sowie für Industrie und Gewerbe sind im Internet über das Portal www.umgebungslaerm.nrw.de abrufbar und können herunter geladen werden.

Diese Karten bilden für Städte und Gemeinden eine wichtige Grundlage, um Lärmprobleme bei kommunalen Planungen zu berücksichtigen und gezielt Maßnahmen zur Min-

derung der Belastung zu entwickeln. Bis Mitte 2008 sollen die Kommunen in so genannten Lärm-Aktionsplänen darlegen, was gegen die Geräuschbelastungen unternommen werden soll.

Schwarzer Peter gebührt nicht dem Luftverkehr

Die Lärmkarten belegen eindrucksvoll, dass alle Verkehrsträger kooperieren müssen, um eine effektive Lärmbekämpfung zu bewerkstelligen. Jedenfalls gebührt der Schwarze Peter in Sachen Lärm - anders als von seinen Kritikern vielfach behauptet - nicht dem Luftverkehr.

Karten erfassen alle relevanten Lärmereignisse

Fluglärm in Dortmund liegt unter strengen Grenzwerten



Die Lärmwerte startender und landender Flugzeuge liegen unter den EU-Grenzwerten. Die Kommune muss keine Aktionspläne aufstellen.

Seit geraumer Zeit werden in den Medien die neuen Lärmkarten kontrovers diskutiert. Dieser Beitrag soll helfen, einige der gängigen Vorbehalte in den richtigen Kontext einzuordnen.

Behauptet wird: Kurzzeitergebnisse wie beispielsweise ein startender Jet werden nur unzureichend abgebildet.

Richtig ist: Die EU-Richtlinie legt für alle Verkehrsträger bestimmte Beurteilungswerte fest. Der Lärmwert L_{DEN} stellt den 24-Stunden-Wert dar (Day/Evening/Night), L_{Night} beurteilt die Lärmereignisse im Zeitrahmen von 22 Uhr bis 6 Uhr. Beide Werte berücksichtigen einzelne Lärmereignisse.

Alle maßgeblichen Werte finden Berücksichtigung

Alle Flugbewegungen des Jah-

res 2006, die jeweiligen Flugzeugklassen und die Dauer des einzelnen Ereignisses finden ebenso wie der Maximalpegel aller Fluggeräusche Berücksichtigung. Die abendlichen/nächtlichen Starts und Landungen werden hierbei sehr viel stärker gewichtet.

Fluglärm wird nach EU-Recht nicht ausgeblendet

Behauptet wird: Fluglärm wird nach den EU-Richtlinien einfach ausgeblendet.

Richtig ist: Der Fluglärm wird genauso wie die anderen Verkehrsträger farbiger in den Lärmkarten dargestellt. In den Bebauungsgebieten rund um den Airport werden jedoch höhere Fluglärmpegel nicht erreicht.

Behauptet wird: 70 Dezibel (dB) werden tagsüber, 60 Dezibel in Nachtzeiten als Schmerzgrenze angesehen.

Richtig ist: Die Schwellenwerte von 70 Dezibel tagsüber und 60 Dezibel nachts charakterisieren nicht die Schmerzschwelle. Vielmehr legt die EU-Richtlinie ab diesen Werten fest, dass die Behörden Aktionspläne aufzustellen haben, die Maßnahmen zur Lärmreduzierung aufzeigen.

Auch strengere NRW-Werte werden nicht tangiert

Der Flugbetrieb in Dortmund erreicht dort, wo Bebauung existiert, die relevanten Schwellenwerte jedoch nicht - weder tagsüber noch nachts.

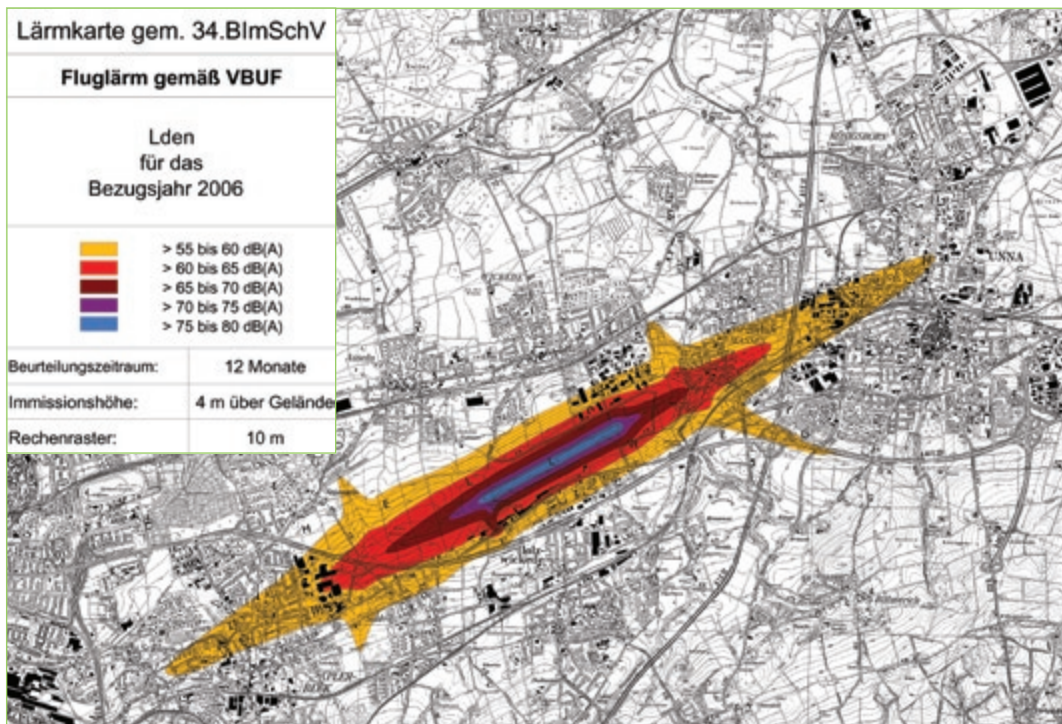
Eine Aktionsplanung ist daher nicht erforderlich. Das zuständige Landesministerium legt für den Fluglärm sogar um fünf Dezibel niedrigere Schwellenwerte gegenüber den anderen Verkehrsträgern fest (65 bzw. 55 Dezibel).

Luftfahrtbranche bekämpft Lärm

Die Luftfahrtbranche hat eine Vorreiterrolle bei der Lärmbekämpfung. Insbesondere in Deutschland reduzieren die Unternehmen die vom Flugverkehr ausgehenden Belastungen. Heute bleibt der Lärm auf die unmittelbare Umgebung der Airports beschränkt.

Wichtige Fortschritte haben viele Fluggesellschaften in den zurück liegenden Jahren durch den Einsatz hochmoderner Flugzeuge erzielt. Die neuen Maschinen sind leiser, leichter, verbrauchsärmer, aerodynamisch optimiert und damit effektiver. Insbesondere die oft gescholtene Low-Cost-Carrier haben auf diesem Gebiet beachtliche Fortschritte erzielt. Sie verfügen über eine Flugzeugflotte, die im Durchschnitt nicht älter als drei Jahre alt ist. Moderne Maschinen sind nicht nur deutlich leiser, sondern benötigen aufgrund zahlreicher Gewichtseinsparungen weniger Kerosin und kürzere Start- und Landewege.

Für Starts und Landungen haben Airlines und Flughäfen - darunter der Dortmund Airport - optimierte An- und Abflugverfahren entwickelt. Ziel dieser Verfahren ist es, dass sich die Flugzeuge nur relative kurze Zeit unterhalb der sensiblen Höhe von 1.000 Metern befinden und damit der Lärm weitgehend reduziert werden kann. Neben der Luftfahrtindustrie ist aber auch die Politik gefordert. Das im vergangenen Jahr novellierte Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm ist ein Kompromiss, der die Interessen des Luftverkehrs und die der Flughafenwohner gleichermaßen berücksichtigt.

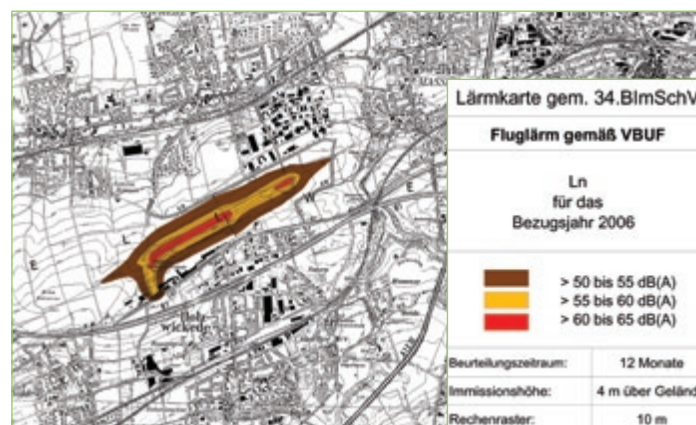


Die 24-Stundenkarte zeigt, dass die Geräuschauswirkungen startender und landender Flugzeuge auf den Nahbereich rund um den Flughafen (im Zentrum der lila Markierung) begrenzt sind.

Lärmbereiche liegen entlang der Hauptverkehrsachsen

Straßen und Schienen erzwingen Aktionspläne

Mit der Umgebungsärmrichtlinie von 2002 möchte die Europäische Union (EU) das dauerhafte Lärmbelastungen durch Verkehr und Industrie reduzieren. Im Fokus stehen dabei Verkehrs- und Industriegeräusche. Die Lärmkarten für die Stadt Dortmund machen deutlich: Im Konzert der Lärmverursacher spielt der Flugverkehr kaum eine Rolle.



In der Zeit von 22 bis 6 Uhr ist der Lärmpegel noch geringer.

Mit der neuen Richtlinie verpflichtet die EU Kommunen Lärmkarten zu erstellen, vorausgesetzt es liegen bestimmte Kriterien vor (vgl. Kasten).

Lärmaktionspläne für besonders laute Bereiche

Die EU-Richtlinie legt eigens für den so genannten Umgebungsärm eigene Richtwer-

te fest. Die Werte basieren auf einer Verrechnung von Tag-, Abend- und Nachtwerten, die unterschiedlich gewichtet werden und am Ende einen Mittellärmpegel für 24 Stunden ergeben (L_{DEN} = Day/Evening/Night). Als Umgebungsärm definiert werden belästigende und gesundheitsgefährdende Geräusche im

Freien, die durch Verkehr oder Industrie verursacht werden. Erreicht der Lärm einen Dauerschallpegel von tagsüber über 70 bzw. nachts über 60 Dezibel, so ist die betroffene Kommune dazu verpflichtet, für die entsprechenden Bereiche Lärmaktionspläne zu entwickeln, die alle fünf Jahre zu erneuern sind.

Info: Erstellung von Lärmkarten

Lärmkarten sind zu erstellen für genau definierte Bereiche:

- Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern (hierunter fällt auch die Stadt Dortmund)
- Hauptverkehrsstraßen mit einer Belastung mehr als sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr
- Haupteisenbahnstrecken mit einer Belastung von mehr als 60.000 Zügen pro Jahr
- Großflughäfen mit mehr als 50.000 Starts oder Landungen pro Jahr (Dortmund Airport: nur circa 40.436 Starts und Landungen in 2007)

Die Straßenlärmkarte für die Stadt Dortmund zeigt verschiedene Lärmbereiche entlang sämtlicher Hauptverkehrsachsen; hier vor allem die Bundesstraße 1 oder die Autobahnen.

In Zahlen ausgedrückt: Tagsüber werden vom Straßenlärm circa 10.000 Menschen beeinträchtigt, nachts sind es rund 15.000 Dortmunder. Das sind zwar im Vergleich mit nordrhein-westfälischen Großstädten recht gute Zahlen. Diese können jedoch nicht darüber hinweg täuschen, dass der Individualverkehr auf Dortmunds Straßen eine höheren Belastung zur Folge hat als der Flugverkehr.

Hauptverkehrsachsen verursachen Lärmprobleme

Es ist nicht der Flugverkehr, sondern es sind die Straßen und Schienenwege, die die Stadt Dortmund nun zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen veranlassen. Der Lärm, der vom Flughafen ausgeht, unterschreitet die Grenzwerte und verursacht keine Lärmaktionspläne.

Namen und Nachrichten

Neue Warteräume für 450 Passagiere

Rechtzeitig zum Start der Feriensaison hat der Dortmund Airport in lediglich neun Monaten Bauzeit den Ausbau des Terminal A in Richtung Westen fertig gestellt. Bis zu 450 Fluggäste können nun gleichzeitig in dem neuen Gebäudeteil abgefertigt werden. Die Besonderheit des rund drei Millionen Euro teuren Neubaus ist, dass parallel Passagiere aus Schengen- und Nicht-Schengen-Ländern abgefertigt werden können. Insgesamt 20 Firmen aus Dortmund und der Umgebung waren an dem rund 1.000 Quadratmeter großen Bauprojekt beteiligt.

Aussicht auf 2008 trübt die Freude über Geschäftserfolg

Der Dortmund Airport hat 2007 ein Plus von über 135.000 Passagieren auf rund 2,1 Millionen Fluggäste verzeichnet. Gleichzeitig stieg der Umsatz des Unternehmens im Vergleich zu 2006 um vier Prozent auf gut 21,4 Millionen Euro. Die Flughafengesellschaft hat somit die selbst gesteckten Ziele für 2007 erreicht. Das Defizit verringerte sich im Vergleich zu 2006 von 21,3 Millionen Euro auf 19,9 Millionen Euro in 2007. Trotz der guten Ergebnisse 2007 ist der Blick auf das aktuelle Jahr eingetrübt. Die Ankündigung von easyJet, die Hälfte der Verbindungen ab Dortmund zum Winterflugplan zu streichen, wird zu deutlichen Umsatzeinbußen führen und Arbeitsplätze kosten. Zudem muss der Dortmund Airport mit dem Weggang der Fluggesellschaften Lufthansa

und Sterling Mindereinnahmen im einstelligen Millionenbereich verkraften. Hierdurch wird deutlich, dass der Dortmund Airport sowohl die Betriebszeiten als auch die Start- und Landebahn verlängern muss, um wettbewerbsfähig sein zu können.

Offener Dialog über Ausbauüberlegungen

Offen und transparent den Dialog über die Entwicklungsperspektiven des Dortmund Airport führen - das ist das Ziel einer Veranstaltung gewesen, zu der der Flughafen interessierte Bürger in die Westfalahalle eingeladen hatte.

Den rund 150 Gästen standen vier Gutachter und Flughafen-Chef Manfred Kossack Rede und Antwort. Schon zu Beginn machte Manfred Kossack deutlich, dass der Flughafen weiter entwickelt werden muss, um im Wettbewerb dauerhaft bestehen zu können. Die anschließende Diskussion drehte sich vor allem um die Frage der wirtschaftlichen Situation des Airports.

Das Thema Lärm spielt offenbar bei den Kritikern des Flughafens keine große Rolle mehr. Obwohl auf dem Podium prominent durch entsprechende Gutachter vertreten, wurde die Frage möglicher Geräuschbelastungen nur am Rande diskutiert. Mit Spannung werden nun die weiteren Untersuchungen des Ausbauvorhabens erwartet. Ergebnisse sollen im August vorliegen. Der durch den Dortmund Airport initiierte Dialog wird dann selbstverständlich fortgeführt.

Airport veröffentlicht regelmäßig Ergebnisse

Messungen garantieren zuverlässige Werte



Rene Schumann vom Dortmund Airport kontrolliert regelmäßig die Messinstrumente und deren Funktionsfähigkeit.

Der Dortmund Airport betreibt ebenso wie andere Verkehrsflughäfen mit Linienverkehr in seiner Umgebung Anlagen zur fortlaufenden Lärmmessung.

Diese Messungen erlauben Langzeitdokumentationen zur Ermittlung der Fluglärmbelastung über mehrere Jahre. Der Flughafen verfügt über eine mobile und drei stationäre Messanlagen in Dortmund-Aplerbeck, -Wickede und Unna-Massen. Die Messungen zeigen, dass sich die tatsächliche Lärmbelastung in der Flughafenumgebung in den vergangenen Jahren nur geringfügig verändert hat.

Dortmund Airport verwendet modernste Messanlagen

Aber nicht nur Flughäfen messen den Fluglärm, auch der Deutsche Fluglärmdienst (DFLD) hat Messstationen in der Umgebung von Flughäfen installiert. Diese Messungen spiegeln jedoch nicht die tatsächliche Belastung wieder.

In der Regel werden seitens des DFLD höhere Lärmwerte veröffentlicht. So wurden Lärmereignisse als Flugereignis ausgewiesen, obwohl es sich tatsächlich um ganz andere Geräusche handelte wie beispielsweise ein abfahrender Lastwagen.

Messergebnisse werden regelmäßig veröffentlicht

Darüber hinaus verwendet der DFLD einfache Messgeräte, die in ihrer Genauigkeit und Qualität den Messgeräten der Flughäfen unterlegen sind. Die Geräte der Flughafen Dortmund GmbH werden von der Luftfahrtbehörde überprüft und regelmäßig gewartet und kalibriert. Auch die Veröffentlichung der Lärmwerte im Internet unter www.dortmund-airport.de/umwelt_2b.html und vor der örtlichen Lärmkommission, an der auch Vertreter der umliegenden Kommunen und der Schutzgemeinschaft gegen Fluglärm teilnehmen, sorgt für Offenheit.

Impressum:

Flughafen Dortmund GmbH | Öffentlichkeitsarbeit | V.i.S.d. P.: Marc Schulte
Flughafenring 11 | 44319 Dortmund | Tel.: 0231 / 92 13 01 | Fax: 0231 / 92 13 125
www.dortmund-airport.de | service@dortmund-airport.de