

Lärmtechnisches Gutachten zur Optimierung der Platzrunde

Bei den Beratungen über die Bahnverlängerung gemäß JAR-OPS 1 wurde in den Gremien der Stadt Bonn die Forderung nach einer optimierten Führung der Platzrunde, insbesondere im Bereich des nordwestlichen Queranfluges erhoben. Hierzu sollte ein entsprechendes Gutachten in Auftrag gegeben werden.

Die von den einzelnen Bürgerinitiativen/Ortsvertretungen vorgetragene Änderungswünsche an der Platzrunde scheiterten jedoch am Widerstand der von der Änderung mehr betroffenen Nachbarn. Einvernehmen bestand lediglich hinsichtlich der gewünschten Verschiebung der Platzrunde in Richtung Siegniederung. Außerdem überprüfte der beauftragte Gutachter Dr. Pook von ADU Cologne, die bisherigen Bemühungen der Flugplatzgesellschaft nach Optimierungsmöglichkeiten des Platzrundenverlaufs.

Die Ergebnisse des lärmtechnischen Gutachtens zur Optimierung der Platzrunde lassen sich zusammengefasst wie folgt darstellen (das Gutachten ist im Internet unter www.edkb.de einzusehen):

- Die Flächen, die in den Lärmkarten grün, gelb und braun dargestellt sind, weisen Pegel unter 55 dB(A) auf. Sie sind als unkritisch anzusehen.
- Die vorhandene in langjährigem Bemühen optimierte Platzrunde erzeugt weder im Gegen- noch im Queranflug Flächen mit Pegeln über 55 dB(A).
- Dies gilt entsprechend für die Platzrunde bei verlängerter Start- und Landebahn.
- Die Veränderung der Platzrunde bei verlängerter S/L-Bahn führt gegenüber dem heutigen Zustand zu Pegelerhöhungen im Norden von Geislar und in Vilich-Müldorf und erhöht die Anzahl Betroffener im Pegelbereich zwischen 50 und 53 dB(A). Allerdings ist diese Verschiebung/Erhöhung als unkritisch anzusehen, da hier von einem ständigen Fernlärm (A 565, L 16) auszugehen ist: Der Hintergrundpegel überdeckt die Fluggeräusche, so dass subjektiv von einer geringeren Lästigkeit auszugehen ist.
- Der Verminderung der Pegel bei Starts in Richtung Niederberg in Folge der größeren Überflughöhe wirkt die Verkleinerung der Überflughöhe bei der Landung in Richtung 29 (Endanflug über Niederberg) in Folge der nach Osten verschobenen Schwelle entgegen, sodass sich hier keine rechnerische Veränderung gegenüber dem Ist-Zustand ergibt. Hier ist mit

der Genehmigungsbehörde die Möglichkeit zu prüfen, die verlängerte Bahn mit versetzten Schwellen zu betreiben.

Hinweise zum angewendeten Berechnungsverfahren:

- Die Berechnungs-/Ermittlungsverfahren sind als eine so genannte Worst Case-Abschätzung angelegt:
 - Dadurch entstehen verfahrensbedingt ungünstige, weil übersetzte Ergebnisse, z.B. ist der Flugbetrieb der 6 verkehrsreichsten Monate anzunehmen und innerhalb dieses Zeitraumes eine hohe Anzahl Starts und Landungen aus beiden Betriebsrichtungen, die in Hangelar praktisch nicht vorkommen.
 - Dadurch berücksichtigt der Flottenmix, welcher den Berechnungen zu Grunde zu legen ist und der die Anteile der am Platz verkehrenden Flugzeugtypen beschreibt, nicht die in Hangelar tatsächlich verkehrenden, stark lärmgeminderten Maschinen.
 - Dadurch wird für den Gegenanflug eine rechnerische Erhöhung um 3 dB(A) vorgeschrieben.
- Die Berechnungen zu den Geräuschen aus dem Flugbetrieb berücksichtigen nicht ständig vorhandene Hintergrundgeräusche/Vorbelastungen wie stark befahrene Straßen oder Schienenwege.
- Die Berechnung berücksichtigt nicht die Schallminderung durch vorhandene Gebäude, sondern geht von einer freien Schallausbreitung aus, das heißt auch Windeinflüsse bleiben unberücksichtigt.
- In allgemeinen Wohngebieten sind gemäß TA-Lärm beispielsweise für Gewerbelärm tagsüber 55 dB(A) zulässig.
- Zur Orientierung der Lautheit bei bestimmten Pegeln: bis zu einem Mittelungspegel von 60 dB(A) ist es möglich, sich zu unterhalten, ohne die Stimme zu heben.