

# Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn e.V. Ortsverband Hennef (Sieg)



Hennef, 19. April 2017

## Fluglärmbericht Hennef 2016

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,  
heute erhalten Sie von der Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn e.V. die Fortschreibung des Ihnen vor einem Jahr zugestellten Fluglärmberichts 2015. Wir bitten Sie freundlichst, unseren aktuellen Bericht zur Kenntnis zu nehmen an die zuständigen städtischen Gremien weiterleiten zu wollen.

### Politische und rechtliche Rahmenbedingungen

Unseren Ausführungen zum Jahr 2015 gelten in allen Punkten uneingeschränkt auch weiterhin. Allerdings kommt jetzt Bewegung in das Vorhaben des Flughafens, ein Planfeststellungsverfahren noch im Laufe dieses Jahres zu beginnen. Dies wurde erforderlich, weil Musterkläger der Lärmschutzgemeinschaft nach einem acht-jährigen (!) Rechtsstreit vor dem Bundesverwaltungsgericht letztinstanzlich uneingeschränkt recht bekamen (siehe AZ: BVerwG 4 C 36.13). Damit wurde der Flughafen dazu verurteilt, eine Vorfeldfläche, welche damals ohne die gesetzlich vorgeschriebene Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP-Pflicht) vom NRW-Verkehrsministerium dennoch genehmigt worden waren, stillzulegen! Weil damit einige Flugzeug-Abstellplätze wegfielen wurde die Beweglichkeit der Maschinen am Boden erschwert. Jetzt tritt der Flughafen also „die Flucht nach vorne“ an und will die „Vorfeldfläche A“ nachträglich legalisieren bekommen. Gleichzeitig will man das anstehende Verfahren dazu nutzen, weitere bauliche Optimierungsmaßnahmen genehmigen zu lassen (neuer Rollweg für Flugzeuge, weitere Flugzeug-Parkpositionen, eine weitere Fracht-Umschlag-Halle, u.a.m.). Alle diese Maßnahmen sind dazu geeignet, die Abwicklungskapazität von Köln/Bonn weiter zu steigern, was unweigerlich zu einem noch höheren Flugaufkommen führen wird. Es muß also im Rahmen des anstehenden Planfeststellungsverfahrens alles Mögliche dafür unternommen werden, dass diese Ausbaupläne nicht ohne eine massive Verbesserung im Lärmschutz von der Genehmigungsbehörde, also dem NRW-Verkehrsministerium, durchgewunken werden!

Aber auch jetzt will sich der Flughafen um die Einbeziehung aller großen Baumaßnahmen in das Verfahren herumdrücken, obwohl für diese (wie z.B. die große UPS-Frachthalle) ebenfalls keine Umweltverträglichkeitsprüfungen vorgenommen wurden. Der für die Lärmschutzgemeinschaft seit längerem tätige Berliner Fachanwalt für Umwelt- Verwaltungs- und Planungsrecht, Karsten Sommer, hat daher in unserem Auftrag das NRW-Verkehrsministerium – unter Verweis auf die einschlägig formulierte Urteilsbegründung des BVerwG - dazu aufgefordert, dafür Sorge zu tragen, dass der Flughafen **alle ohne UVP-Prüfung** errichteten Gebäude und Verkehrsanlagen (wie z.B. die große UPS-Frachthalle, eine Passagier-Abfertigungshalle, die Vorfelder C und D, zwei Parkhäuser u.a.m.) **in die kommende Planfeststellung mit einzubeziehen hat**, weil diese auf ungesetzliche Art und Weise genehmigt wurden und selbstverständlich erheblich dazu beitragen, mit einer Steigerung der gesamten Abwicklungskapazität auch zu einer Zunahme des Nachtflugverkehrs und des Nachtfluglärms erheblich beigetragen zu haben. Diese Mahnung scheint dies das NRW-Verkehrsministerium jedoch nicht zu beeindrucken, denn es beharrt bisher auf seiner Meinung, dass es in der jetzigen Planfeststellung nur um die Nutzungsermächtigung für die gerichtlich untersagte Nutzung des Vorfelds A und um neue Bauprojekte gehen kann. Eine weitere, womöglich ebenfalls mehrjährige, gerichtliche Auseinandersetzung zwischen der Lärmschutzgemeinschaft und dem NRW-Verkehrsminister scheint sich demzufolge anzubahnen.

Für die ggfs. im Jahresverlauf zu erwartende offizielle Eröffnung des formellen Planfeststellungsverfahrens ist es von eminenter Wichtigkeit, dass die Stadt die Bürger in jeder geeigneten Weise über die zu erfolgende 4-wöchige Offenlegung der Pläne in der Stadtverwaltung informiert und sie gleichzeitig darauf hinweist, dass eine wirksame Öffentlichkeitsbeteiligung nur während dieser relativ kurzen Offenlegung möglich ist!

### **Flugbewegungen am Flughafen Köln/Bonn**

Im vergangenen Jahr gingen mehrfach Meldungen durch die Presse, wonach es am FK/B einen Passagierzuwachsrekord nach dem anderen gegeben habe. Dabei ging jedoch völlig unter, dass neue Rekorde auch immer eine Kehrseite haben, nämlich dass sich dadurch die Zahl der Starts und Landungen erhöht: **Die Zahl der Flugbewegungen nahm in 2016 um 6,4% auf nunmehr 136.905 zu und die der nächtlichen Flüge (22-6 Uhr) sogar um 8,2% auf 40.360!**

Besonders gravierend (und europaweit ohne Beispiel!) ist, dass einundsiebzig Prozent der Nachtflüge (28.850) in der sogenannten tiefen Nachtzeit, d.h. zwischen 0 und 5 Uhr stattfanden. Dabei ist spätestens seit 2010, dem Zeitpunkt der Veröffentlichung der vom UBA veröffentlichten Studie von Greiser (welche die Umgebung des Kölner Flughafens als Untersuchungsgebiet hatte, Titel: „Risikofaktor nächtlicher Fluglärm“), epidemiologisch untersucht und wissenschaftlich belegt, dass es unter chronischem Nachtfluglärm-Einfluß zu einem deutlichen Anstieg von Herz-Kreislauf-Erkrankungen kommt.

Als geradezu absurd (und nur in Köln/Bonn möglich!) muß es anmuten, dass beispielsweise in dem hochsensiblen Zeitsegment (0-5 Uhr), in dem ab 3-4 Uhr die Schlaftiefe signifikant abnimmt und nächtliche Ruhestörungen durch Lärm sich noch stärker als sonst auswirken, sich der nächtliche Startverkehr zu vollster Kapazität entfaltet, d.h. dass dann im Schnitt alle drei Minuten eine Maschine startet. Das sind dann nicht nur Frachtmaschinen, sondern auch (und von Jahr zu Jahr zunehmend) Passagiermaschinen, welche touristische Ziele in der Türkei, Spanien, Ägypten. Deren Anteil an den Flugbewegungen in der Zeit zwischen 0 und 5 Uhr lag in 2016 mit einem prozentualen Zuwachs von 17,5% (auf 7.220 Flüge) weit vor allen anderen Verkehren.

Gemessen am Landtagsbeschlusses von 1996, wonach in Köln/Bonn sowohl alle Nachtflüge von schweren Frachtmaschinen (ab 340 t Abfluggewicht) zu untersagen sind, als auch die Nachtflüge von Passagiermaschinen in der Zeit zwischen 0 und 5 Uhr, und der Tatsache, dass beide Maßnahmen in den seither vergangenen zwanzig (!) Jahren n i c h t umgesetzt wurden, dürften wohl viele Fluglärm-betroffene ihr Vertrauen in die Glaubwürdigkeit der Politik verloren haben, zumal auch andere 1996 beschlossene Maßnahmen, wie beispielsweise die Erstellung eines verbindlichen Lärm-Minderungskonzepts für Köln/Bonn weiterhin auf sich warten lassen.

### **Die Nachtfluglärm-Belastungen in Hennef**

#### **Landeanflüge**

Die quer von Südost nach Nordwest über das gesamte Stadtgebiet verlaufende Anflugroute zu den Landebahnen 32R / 32L führte 2016 zu insgesamt 26.083 Überflügen. Davon entfielen auf die Nachtzeit (22-6 Uhr) 9.242 Überflüge. Im Vergleich zu 2015 gingen damit die Tagflüge um 1,25 % zurück und die Nachtflüge um 3,3%. Am Beginn der Endanflugstrecke bei Lichtenberg haben Landeanflüge, trotz der dort noch großen Distanz von 17,5 km zum Beginn der Landebahn 32R, wegen des 210 m hohen Ortsniveaus mit durchschnittlich 750 m eine relativ niedrige Höhe über Grund. In Hennef-Mitte, in Höhe des Rathauses und unserer dortigen Fluglärm-Messstelle, wo die verbleibende Flugstrecke zur Landebahn noch 12,2 km beträgt, ist die Flughöhe über Grund ca. 700m und in Hennef-West ca. 650m.

Am nordöstlichsten Punkt der Kommune, an der Messstelle Lichtenberg, wurden 8.490 Nachtfluggeräusche registriert (-221 zum Vorjahr). Weil es dort jedoch mehr laute und extrem laute Nachtlärm-Ereignisse gab als in 2015 (+83) stieg der nächtliche Jahres-Dauerschallpegel (Die Nachtflug-Lärmimmission) um 4,7% auf 49,9 dB(A) an. Dieser Wert übersteigt den Gesundheitsgefahren-Grenzwert von 45 dB(A) um 209 Prozent.

In der Stadtmitte (Messstelle Rathaus) wurden mit 8.875 Nachtfluggeräuschen 12 % weniger registriert als im Vorjahr. Der erhebliche Rückgang liegt vor allem daran, dass die Messstelle 2015 für zwei Monate außer Betrieb war, weil sie vom früheren Standort (Kurhausstraße) zur Stadtverwaltung umgesiedelt und gleichzeitig überholt werden mußte. Der nächtliche Jahres-Dauerschallpegel aus den verbleibenden zehn Monaten war 50,0 dB(A). Dieser Wert übersteigt den von der deutschen Lärmwirkungsforschung definierten Gesundheitsgefahren-Grenzwert von 45 dB(A) um 216 Prozent.

In Hennef-West belegt die Flughafen-Messstelle Realschule folgende Messergebnisse: Bei insgesamt 9.912 registrierten **Nachtflug-Lärmereignissen** gab es zwar einen minimalen Rückgang um 175 (-1,7%); die lauten bis sehr lauten nächtlichen Schallereignisse nahmen dessen ungeachtet aber um 253 (+6,7%) deutlich zu! Daher stieg auch hier der nächtliche Jahres-Dauerschallpegel um 4,7% auf nunmehr 50,8 dB(A) an, ein Wert, der den Gesundheitsgefahren-Grenzwert um 280 Prozent übertrifft. (Zur Bedeutung von Dauerschallpegelwerten für die Beurteilung von Gesundheitsgefahren sei auf die beigefügte Anlage I verwiesen).

### **Start-Überflüge**

Das Gebiet von Hennef ist bekanntlich – außer der quer über die Stadt verlaufenden Anflugroute – auch durch zwei Haupt-Abflugrouten belastet. Die insgesamt am häufigsten beflogene Route (COLA, GMH, WRB, SIGN) verläuft von Siegburg-Nord aus in gerader Linie 500-700m nördlich der Bebauungsgrenze von Happerschoß und dannach mitten über Heisterschoß. Der genannte Seitenabstand der Flüge von Happerschoß wirkt sich indes kaum in der Weise aus, dass solche Überflüge dadurch hörbar leiser seien als es bei einem senkrechten Überflug der Fall ist, denn der alles entscheidende „Hörabstand“ (d.h. die direkte Schrägentfernung zwischen Flugzeug und Betroffenen) ist bei der typischen Flughöhe von 1290 m N.N. (= 1082 m über Bodenniveau) lediglich um gut zweihundert Meter größer als sie es bei einem senkrechten Überflug wäre. Demzufolge liegt der Schallpegel um gerade mal um 1,5 bis 2 dB niedriger als bei einem senkrechten Überflug (eine Größenordnung, die das menschliche Gehör nicht mehr unterscheiden kann).

Ähnlich verhält es sich mit der Fluglärmbeschallung von Bröl im östlichen Ortsbereich, wo sich auf Grund des Hörabstands ein im Mittel um -3 dB(A) niedrigerer Schallpegel ergibt als er in Happerschoß gemessen wird.

### **Die Ost-Abflugroute über Happerschoß und Heisterschoß**

Im Jahr 2016 hatte diese Abflugroute (Kurzbezeichnung: COL/GMH/WRB/DOM) in der Nacht einen Betriebsanteil von 35,7 Prozent (6.692 Flüge). Im Vergleich zum Jahr 2015 stieg damit der Betriebsanteil dieser Route um 2,9 Prozent (+286 Nachtflüge) an. Dadurch kam es im Bereich von Hennef-Nordost zu insgesamt 769 mehr Nachtflug-Lärmereignissen (nahezu 17 Prozent!) als im Jahr 2015 und der nächtliche Dauerschallpegel stieg um knapp 15% auf nunmehr 48,1 dB(A) an. Dieser Wert übersteigt den Gesundheitsgefahren-Grenzwert von 45 dB(A) um 104 Prozent. Von der COLA-Route zweigten in Höhe von Heisterschoß zwei Prozent (378 Nachtflüge) nach Norden auf die DOM/WIP-Route ab (Vorjahr: 1,7%).

### **Die West-Abflugrouten über Stoßdorf und Geistingen (Kurzbezeichnung: NOR-F und NOR-P)**

Die NOR-F Route verläuft in einem großen Linksbogen (mit dem Bogenmittelpunkt AB-Kreuz Bonn/Siegburg) am Westrand von Stoßdorf und Geistingen vorbei in Richtung Bonn-Nord. Sie hat für die betroffenen Anwohner einen minimalen Lärmvorteil, weil für Nachtflüge seit vielen Jahren eine Vorschrift besteht, wonach nur solche Flugzeuge diese (kürzere) Route in Richtung Funkfeuer Nörvenich (NOR) nehmen dürfen, die bei Siegburg-Nord mindestens eine Flughöhe von 1220 m NN erreichen. Maschinen, die auf Grund ihres hohen Abfluggewichts diese Höhenvorgabe nicht schaffen, müssen folglich die deutlich längere Route über das Siebengebirge nehmen und folgen ab Siegburg einem geradeaus nach Süden verlaufenden Kurs, der aber ebenfalls am Westrand von Stoßdorf und Geistingen entlang führt. Wie eine aktuelle Stichprobe ergab, waren von insgesamt 55 Nachtflügen nur 18 % auf der kurzen Route unterwegs, wobei ihre durchschnittliche Flughöhe 1663 m NN betrug bei einem gemittelten Maximalschallpegel 67,6 dB(A). Mehr als 4/5 der nächtlichen „Nörvenich-Abflüge“ (82%) in der Stichprobe nahmen also die „Siebengebirgsroute“. Dabei betrug ihre mittlere Flughöhe 1489 m bei einem gemittelten Schallpegel von 68,5 dB(A). Der Schallpegelunterschied von 1,7 Dezibel ist so gering, dass er dem menschlichen Ohr entgeht. Allerdings kam es im Jahresverlauf bei einzelnen Flügen auf der NOR-P-Route der an der Messstelle in Geistingen auch zu insgesamt vierzig lauten bis extrem lauten durchaus zu sehr lauten nächtlichen Überflügen im Schallpegelbereich von 75 dB(A) und darüber. (Da bedauerlicher Weise unsere Geister Messtation im Juni und Juli aus technischen Gründen nicht in Betrieb war, können an dieser Stelle keine Ganzjahres-Messergebnisse berichtet werden; ebenfalls muß daher auf einen Vergleich zum Jahr 2015 verzichtet werden).

### Fluglärm-Statistiken

Statistiken mit den pro Monat zusammengefaßten Messergebnissen der sechs im Hennefer Stadtgebiet befindlichen Fluglärm-Messstellen können auf der städtischen Homepage eingesehen werden ([www.hennef.de/fluglaerm](http://www.hennef.de/fluglaerm)). Dort findet der interessierte Besucher auch Ergebnisse aus Vorjahren sowie weiterführende Informationen zum Thema Fluglärm.

### Schaubilder der Flugrouten

Im beigefügten Bildanhang befinden sich Schaubilder mit sogenannten „Flugspuren“: Flugzeuge funken automatisch in Sekundenabständen über ihre bordeigenen Mode-S-Transponder die per GPS ermittelte, aktuelle Position, Flughöhe, Kennung u.a.m. Diese Daten werden am Boden über ADS-B Geräte empfangen. Der Deutsche Fluglärm Dienst e.V. (DFLD) bereitet diese Daten kontinuierlich über seinen zentralen Server auf und stellt diese als real geflogene Kurse auf seiner Homepage im Internet zur allgemeinen Verfügung. Diese Schaubilder vermitteln einen guten optischen Eindruck über die unmittelbar durch Flugrouten belasteten Stadtgebiete. Die Flugspuren der Abflüge sind rot, diejenigen der Landeanflüge grün.

### Ausblick

Es gibt keinen zweiten deutschen Flughafen, der seit Jahren ein in gleicher Weise aggressives wie erfolgreiches Marketing zwecks Ansiedlung von Billigflug-Gesellschaften betreibt, wie es der Köln/Bonner Flughafen tut. Dabei bedient man sich wie ganz selbstverständlich des verlockenden Arguments, dass Köln/Bonn der einzige Großflughafen in einem Ballungsgebiet in Deutschland ist, an dem ein rund-um-die-Uhr Flugbetrieb staatlich erlaubt ist!

Die Folgen davon sind, dass die Anwohner rund um den Heide-Lärmport, als einzige Betroffenengruppe von Flughafenrainern in Deutschland, es schon viele Jahre lang hinnehmen müssen, dass sie Nacht für Nacht von einem chronischen Lärmteppich überzogen werden, wobei sich der Betriebsschwerpunkt - trotz aller gegenteiliger Behauptungen der Flughafenseite - immer mehr in die Nachtzeit verlagert, so dass hier nachts bereits höhere Fluglärm-Immissionen gemessen werden, als dies am Tag der Fall ist!

Diese Negativentwicklung wird fortschreiten, denn – wie schon eingangs erwähnt – will der Flughafen das angekündigte Planfeststellungsverfahren dazu benutzen, seine Bodenabwicklungskapazität noch weiter zu optimieren. Dies wird zwangsläufig zu noch mehr Flugbewegungen führen.

Und Köln/Bonn fühlt sich bei diesem Tun politisch so sehr „auf der sicheren Seite“, dass man aus diesen Bestrebungen auch gar keinen Hehl macht. Erst 7. April fand sich, nach der Bilanzpressekonferenz in Wahn, folgende Schlagzeile im Wirtschaftsteil des Bonner General Anzeiger: >>**Flughafen Köln/Bonn will weiter wachsen**<<

**Und es erreichen uns bereits warnende Stimmen, die darauf hinweisen, dass der Flughafen über seine diversen Lobby-Kanäle in der Landespolitik bereits jetzt daran arbeite, die (erst 2007 bis 2030 verlängerte) Nachtfluglizenz erneut vorzeitig, jetzt sogar bis 2050, verlängert zu bekommen, und zwar ohne dass sich am derzeit völlig unzureichenden Fluglärmschutz irgend etwas ändern soll...**

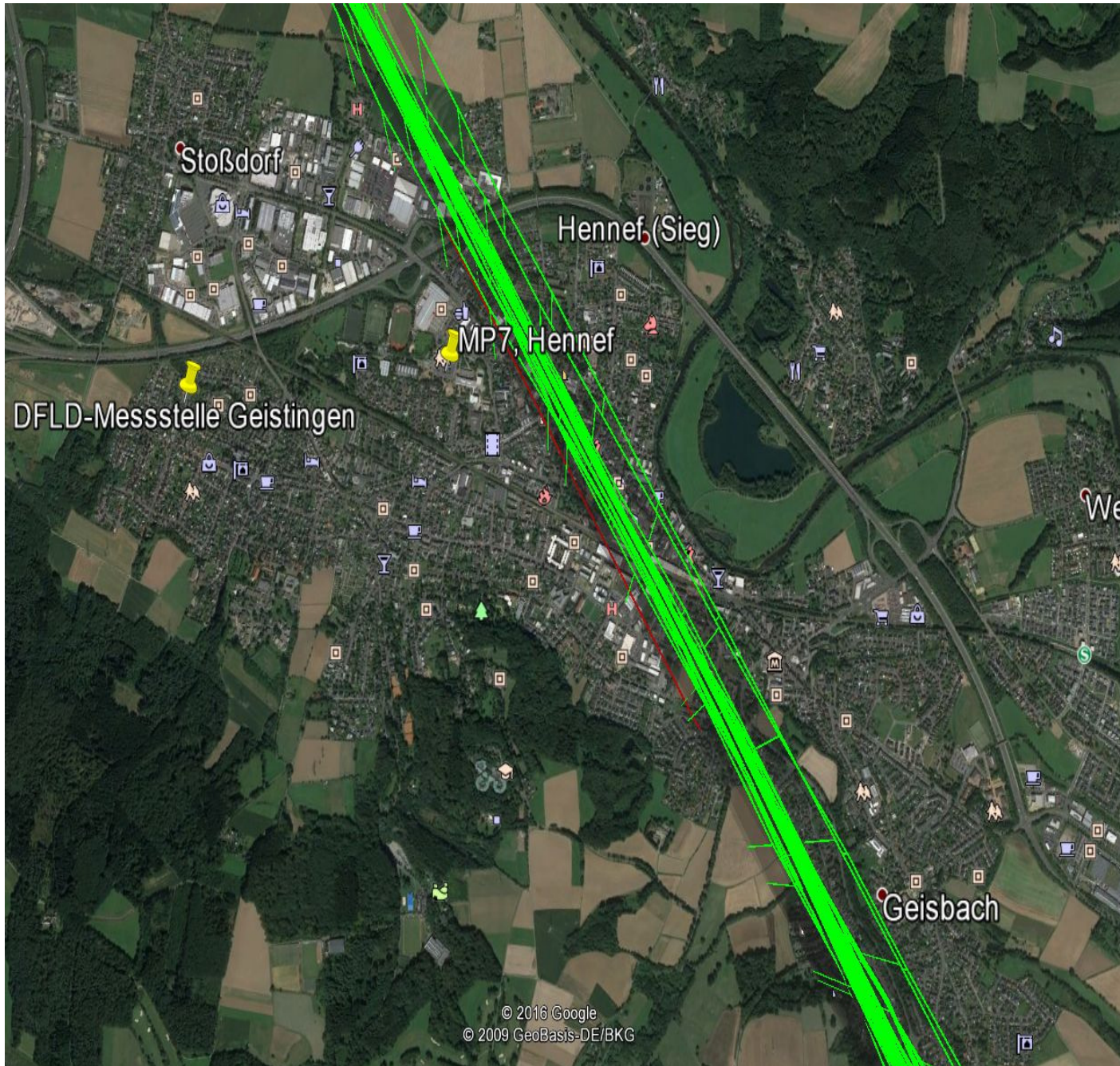
*Gez.: Helmut Schumacher*

Vorsitzender Ortsverband Hennef  
Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn e.V.

Bildanhang: siehe Seiten 5-6

### Landeanflüge

Am 19. April 2017 fanden beispielsweise 75 Flüge zwischen 16 und 24 Uhr statt: Das Bild zeigt (grüne Linien) die geflogenen Kurse („Flugspuren“). Die gelbe Markierung MP7 zeigt die Position der Flughafenmessstelle Realschule



### Abflugverkehr nach Westen und Osten

Das Flugspurenbild am 27. März 2017 zeigt beispielhaft, dass zwischen 0 und 8 Uhr 20 Start-Abflüge über die Ostroute sowie 13 über die Westroute stattfanden (siehe rote Linien).

