

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



An den
Bürgermeister der Stadt Hennef
Herrn Klaus Pipke
Rathaus
Frankfurter Str. 97
53773 Hennef

Hennef, 4. April 2007

Entwicklung Fluglärm und Flugbewegungen in 2006

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

im unserem Jahres-Bericht für 2005 hatten wir im Eingangssatz festgestellt, dass der Fluglärm praktisch nicht abgenommen habe. Diese Feststellung lässt sich – trotz der geringfügig zurück gegangen Flugbewegungen am Heideairport Köln/Bonn – auch für 2006 treffen. Dieses Faktum bestreitet selbst der Flughafen nicht, denn er stellt in der "Jahresübersicht 2006" des >>Fluglärm-Bericht Dezember 2006<< unter der Überschrift "Auswirkungen auf den Dauerschallpegel" fest: "*Bezüglich des Jahresdurchschnitts Leq liegen die meisten Messstellen auf ähnlichem Niveau wie im Jahr 2005.*" In Bezug auf hohe Maximalpegel gibt man sogar zu, dass bei der Anzahl der Spitzenpegel "*eine leichte Zunahme*" festzustellen sei. Eine deutlichere Bestätigung entsprechender Feststellungen der zuständigen Köln/Bonner Fluglärmkommission sowie gleichlautender Forderungen von Fluglärmkommission und von Kommunen im Umland (darunter auch Hennef), dass nämlich gemäß der geltenden Öffnungsklausel der Nachtflugerlaubnis jetzt unbedingt weitere aktive + passive Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen sind, kann man sich kaum wünschen. Zweifel sind jedoch nach wie vor angebracht, ob der zuständige NRW-Fachminister Oliver Wittke dieses Mal die Fakten anerkennt und daraus die nötigen Konsequenzen zieht....

Wir haben die monatlichen Fluglärm-Berichte des Jahres 2006 – nachdem sie endlich komplett vorliegen – ausgewertet und konnten so viele aus Hennefer Sicht interessante Details herausarbeiten, die wir Ihnen im Nachfolgenden zur Kenntnis geben möchten. Gleichzeitig bitten wir Sie, diesen Bericht auch den Mitgliedern des UDD-Ausschuss zuzuleiten.

1) Gesamtsituation Köln/Bonn

Entwicklung der Lärmmenge (Leq₄)

Die im Leq₄ zum Ausdruck kommende Gesamt-Lärmmenge ist an den sieben am häufigsten überflogenen Lärm-Messstellen des Flughafens seit 10 Jahren konstant hoch geblieben und schwankte im Zeitraum von 1998 – 2006 lediglich zwischen 56,34 und 57,28 dB(A).⁽¹⁾ Im vergangenen Jahr hat die Gesamtlärmmenge gegenüber 2005 wieder leicht (d.h. um 5,3%) auf nunmehr 57,00 dB(A) zugenommen! Das gleiche Bild ergibt sich, wenn man zwölf Messstellen in die Betrachtung einbezieht. Daraus ergibt sich natürlich als Fazit: Die vom Flughafen Köln/Bonn verursachte Lärmmenge hat während der letzten 10 Jahre – entgegen den wiederholten Behauptungen der Verantwortlichen des Flughafens - nicht abgenommen! Erst recht kann von der vom Flughafen und dem NRW-Verkehrsministerium behaupteten "signifikanten Lärmreduzierung" keine Rede sein!

In allen weiteren Gesprächen und Korrespondenzen mit dem Minister sollte auf diese Zusammenhänge in aller Deutlichkeit hingewiesen werden. Es kann und darf nicht sein, dass theoretische Berechnungen, die am "grünen Tisch" gemacht wurden, die alleinige Beurteilungsbasis für die Bemessung von Zu- oder Abnahme des Kölner Fluglärms bilden wenn – wie es hier der Fall ist – von dieser Frage die Gesundheit der Bewohner im Umland

abhängt, während gleichzeitig aussagekräftige Messergebnisse der offiziellen Fluglärm-Messstellen völlig außer Acht bleiben!

Entwicklung der Flugbewegungen

Zwar hat sich die Gesamtzahl der Flugbewegungen in 2006 gegenüber 2005 um 1,9% auf 151.658 minimal verringert. **Das genaue Gegenteil ist aber bei den Nachtflugbewegungen festzustellen, die in 2006 gegenüber dem Vorjahr deutlich (+ 5,4%) auf nunmehr 37.503 Flüge zunahmen.** ⁽²⁾

Diese Entwicklung ist wohl ausschließlich auf die Zunahme von Passagierflügen zurückzuführen. Damit ist belegt, dass die Flughafengesellschaft auch weiterhin bestrebt war, Flüge von Billigfliegern und Ferienfliegern auch in die Nachtzeit (d.h. zwischen 22Uhr und 6 Uhr) abzuwickeln. Der Nachtfluganteil der Passagierflüge ist nach Angaben der Fluglärm-Messstelle inzwischen auf 25 – 30 % angestiegen! Noch im März 2005, welches der Vorstand der Lärmschutzgemeinschaft mit der Geschäftsführung des Flughafens führte, hatte Herr Klapdor noch versichert, dass der Flughafen keine weitere Ausweitung des Nachtverkehrs betreiben...

Fazit: Die Flughafengesellschaft ignoriert auch weiterhin den Landtagsbeschuß von 1996 sowie entsprechende Forderungen der Fluglärmkommission sowie auch des Rhein-Sieg-Kreises und von diversen Rhein-Sieg-Kommunen (darunter auch Hennef), wonach Passierflüge zwischen 0 und 5 Uhr nicht stattfinden dürften.

2) Fluglärm in der Kummune Hennef

Entwicklung der Lärmmenge [äquivalenter Dauerschallpegel Leq(4)]

Während die für die Messstelle Hennef-Realschule ermittelte Gesamtlärmmenge in 2006 minimal (von 52,5 im Jahr 2005) auf 52,1 dB(A) abgenommen hat, ist sie im gleichen Zeitraum an der Messstelle Heisterschoß erheblich, nämlich von 48,8 auf 50,1 dB(A) angestiegen ⁽³⁾, was einer prozentualen Zunahme der Lärmmenge um 25% entspricht. Der Flughafen führt diesen Anstieg auf die verstärkte Inanspruchnahme der südöstlichen Starttrichtung (Bahnen 14 L / R) zurück, deren Betriebsanteil sich in 2006 auf 61,3% (Vorjahr 52%) erhöht habe.

Dem erhöhten Nutzungsgrad der südöstlichen Starttrichtung steht eine geringere Nutzung der Bahnen 32 L/R, also der Landeüberflüge über Hennef, gegenüber. Der Betriebsanteil für Landungen in nordwestlicher Richtung ging auf 33,9 % (Vorjahr 40,9%) zurück ⁽⁴⁾ Obwohl die Landeüberflüge über Hennef in 2006 also um rund 5.900 Flugbewegungen abnahmen (was einem anteilmäßigen Rückgang von 18% entspricht), ist der Dauerschallpegel (Jahres-Leq(4)) nicht im gleichen Maße zurückgegangen: Aufgrund des Rückgangs der Landeüberflüge (diese machen 94% der an der Messstelle Hennef registrierten Fluglärmereignisse aus) hätte man erwarten müssen, dass die Jahres-Lärmmenge um 0,7 – 0,9 dB(A) zurückgegangen wäre; tatsächlich betrug der Rückgang aber nur die Hälfte davon, nämlich 0,4 dB(A).

Einen vernünftigen Grund für den (zu) geringen Rückgang vermögen wir nicht zu erkennen; auch hat uns die Fluglärmmessstelle am Flughafen dafür bisher keinen plausiblen Grund nennen können. Spekulativ könnte man vermuten, dass sich die Anzahl der lauten nächtlichen Fluglärmereignisse erhöht hat, denn Nachtflüge gehen mit einem Malusfaktor in die Berechnung des Leq(4) ein.

Anzahl der Flugbewegungen

Gegenüber dem Jahr 2005 hat die Benutzung der **Landebahnen 32 L / R** – deren Landeanflug immer über das Stadtgebiet führt - von 31.600 Überflügen auf nunmehr 25.700 abgenommen. Damit entsprach die 2006er Nutzung der Bahnen 32 L/R fast genau ihrem durchschnittlichen 7-Jahres-Nutzungsgrad (33,2%). ⁽⁴⁾

Die Inanspruchnahme der am meisten genutzten **Startbahnen 14 L/R** (Abflug nach Südosten, also über den Rhein-Sieg-Kreis) betrug in 2006 61,3 % (46.483 Startüberflüge), nach 41.199 (53,3 %) in 2005, also eine Erhöhung um 5.284 Überflüge (+ 11 %). Die Startabflüge verteilen sich ab Siegburg-Stallberg dann auf verschiedene Abflurouten, wie hierunter dargestellt:

Östliche Abflugroute (COL/GMH/WRB/SIGEN);

(die Route führt über Stallberg, Wahnbachtalsperre, Happerschoß, und Heisterschoß; ein Teil des Verkehrs streift den Nordrand von Bröl)

Verkehrsanteil am Tag:	41,8 % / Überflüge am Tag:	24.900
Verkehrsanteil in der Nacht:	28,8 % / Überflüge in der Nacht:	4.680
Flugbewegungen gesamt:		29.580

Nördliche Abflugroute (DOM/WYP)

(die Route wurde in 2006 aus flugsicherungstechnischen Gründen erheblich weniger genutzt als früher; sie führt, wie die Ostroute, bis Heisterschoß und schwenkt dort nach Norden ab.

Verkehrsanteil am Tag:	6,5 % / Überflüge am Tag:	3.872
Verkehrsanteil in der Nacht:	4,9 % / Überflüge nachts:	797
Flugbewegungen gesamt:		4.669

Westliche Abflugroute (kurze NOR-Route)

(die Route führt bis Stallberg und verläuft dann in einem großen Bogen nach rechts über Stoßdorf und die westlichen Stadtteile weiter über Holzlar nach Grau-Rheindorf und Bonn)

Verkehrsanteil am Tag:	12,4 % / Überflüge am Tag:	7.387
Verkehrsanteil nachts:	14,8 % / Überflüge nachts:	2.406
Flugbewegungen gesamt:		9.793

Südliche Abflugroute (lange NOR-Route)

(die Route führt bis Stallberg und dann in einem kleinen Rechtsbogen leicht westlich an Stoßdorf vorbei, dann geradeaus über Dambroich und das Siebengebirge nach Süden hin in Höhe von Bad Honnef, dann weiter nach Westen; sie wurde speziell zu dem Zweck installiert, St. Augustin und Bonn vor lautem nächtlichen Fluglärm zu schützen, indem dass schlecht steigende Flugzeuge nachts verpflichtet sind, die längere Südroute zu befliegen).

Verkehrsanteil am Tag:	1,3 % / Überflüge am Tage:	774
Verkehrsanteil nachts:	6,4 % / Überflüge nachts:	1.040
Flugbewegungen gesamt:		1.814

Anmerkung: in der Addition der Flugbewegungen nach Verkehrsanteilen fehlen – im Vergleich mit der Gesamtzahl der Starts - rund 4.700 Überflüge. Der Flughafen spricht hier von " nicht zurechenbaren Sichtabflügen", d.h. es handelt sich vorgeblich um relativ kleine Flugzeuge (z.B. Sportflieger, Geschäftsflugzeuge), außerhalb des gewerblichen Sektors, die offenbar nicht verpflichtet sind, vor dem Start der Flugsicherung einen Flugplan vorzulegen. Erstaunen muß allerdings deren hohe Anzahl die immerhin rund 8 % aller Tag-Starts ausmacht.

Relevante Flugbewegungen und Fluglärmereignisse (Maximalpegel-Messung)

Da der äquivalente Dauerschallpegel Leq_4 (wie alle Mittelungspegel) nur als Summenmaß für die Beurteilung einer Langzeitbelastung taugt, sind außer diesem Maß bei der Beurteilung von Fluglärmwirkungen (und Schallschutzmaßnahmen) vor allem die nächtlichen Maximalpegel interessant, weil hiervon in erster Linie die vegetativen Reaktionen der Betroffenen abhängen!

Für den Laufraum der Messstelle Hennef wurden knapp 40.000 "relevante Flugbewegungen" registriert (Landeüberflüge und Startüberflüge auf den NOR-Strecken), wovon 15.623 (= 39%) als **Fluglärmereignis** erfasst wurden (Erläuterungen hierzu: siehe Statistikteil) ⁽⁵⁾. Die Anzahl der nächtlichen Fluglärmereignisse ist gegenüber 2005 um 400 auf 6.400 leicht zurück gegangen. Als laut wurden 2.634 Überflüge (Schallpegel zwischen 70 und 74,9 dB(A) gezählt während 199 Nachtüberflüge als sehr laute Einzelschallereignisse (75 – 79,9 dB(A) einzustufen waren.

Dem Lufttraum der Messstelle Heisterschoß wurden 35.100 "relevante Flugbewegungen" zugeordnet (zu 99% Start-Überflüge) ; davon waren 14.378 (= 41 %) **Fluglärmereignisse**. Nachts kam es dort zu 2.916 Lärmereignissen, gegenüber 2005 eine Zunahme um 394 Nacht-Überflüge (+15%).

Der Klasse der lauten Nachtflüge (70-74,9 dB(A) wurden 1004 Überflüge zugerechnet und sehr laut (75-79,9 dB(A) waren 264 Überflüge. Insgesamt 81 Fluglärmereignisse waren extrem laut (siehe folgender Absatz).

Extrem laute nächtliche Überflüge (über 80 dB(A))

Einem Antrag von Wolfgang Hoffmann (Stellv. Vorsitzender der Lärmschutzgemeinschaft) in der Fluglärmkommission zufolge, muß der Flughafen ab Oktober 2006 alle Nachtflüge detailliert auflisten, die an den Messstellen 80 dB(A) und mehr erzeugt haben. Während in Hennef solche extremen Einzelschallpegel in 2006 nicht zu verzeichnen waren, kam es an der Messstelle Heisterschoß im Oktober zu 6 und im November und Dezember jeweils zu 15 (!) solcher extremen nächtlichen Überflugpegel! In aller Regel handelt es sich dabei um Maschinen des Typs MD11 des amerikanischen Paketdienstes UPS; gelegentlich auch um eine Boeing 747-400 (Jumbo) der British Airways. Extrem waren die Spitzenbelastungen beispielsweise am 6. Dezember, als drei MD 11 der

UPS zwischen 03:58 und 05:17 Uhr in Heisterschoß einen Lärmpegel von 81,8 bis 82,70 dB(A) erzeugten!

Hohe Ausfallquote der Messstelle Heisterschoß ⁽⁶⁾

Von allen Messstellen, die im Jahr 2006 durchgängig in Betrieb waren, hatte Heisterschoß mit durchschnittlich 16,4 % die bei Weitem höchste Ausfallquote. Wie den Fluglärmberichten zu entnehmen ist, waren es ganz überwiegend technische Gründe, die zu Fehlern bei der Aufzeichnungen geführt haben. Zwar wird dies bei der Berechnung des Leq's in so weit berücksichtigt, dass die festgestellten Lärmmenge in Bezug zur Anzahl der Tage mit funktionierendem Messbetrieb gesetzt wird (und nicht zur Anzahl aller Tage des Monats). Wenn jedoch in der Zeit des Ausfalls der Messstelle ein überdurchschnittlich hoher Flugbetrieb auf dieser Route herrschte, oder gerade dann extrem laute Überflüge passieren, gehen diese überdurchschnittlich hohen Lärmwerte bei der Ermittlung des Monats- und Jahres-Dauerschallpegels verloren!

Der Flughafen führt diese weit überdurchschnittliche und technisch bedingte Ausfallrate auf die Örtlichkeit (Bauernhof) der Messtelle zurück; dort seien viele Störgeräusche zu verzeichnen (Melkmaschinen, Kühlaggregate, Tiergeräusche). Der Standort wird für nicht gut erachtet. Es stellt sich demnach die Frage, ob sich in Heisterschoß nicht ein besser geeigneter Standort für die Messstation finden lässt?

Mit freundlichem Gruß,

Helmut Schumacher
(Vorsitzender OV Hennef)

Hermann Edelburg
(Stellv. Vorsitzender)

Anlagen

Anhang zum Bericht

Statistikteil, bestehend aus:

- (1) Diagramm Dauerschallpegel und Jahres-Leq(4)
- (2) Tabelle Flugbewegungen von 1994 – 2006
- (3)₁ Tabelle Äquivalenter Dauerschallpegel in Hennef 2002-2006
- (3)₂ -----ditto----- in Heisterschoß 2004-2006
- (4) Tabelle Starts Bahnen 14 L/R und Landungen Bahnen 32 L/R von 2000-2006
- (5)₁ Tabelle Fluglärm-Messergebnisse Hennef 2006
- (5)₂ -----ditto----- Heisterschoß 2006
- (6) Tabelle Ausfallquoten der Fluglärm-Messstellen