

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



ANHANG

zum Bericht "Entwicklung Fluglärm und Flugbewegungen in 2006"

1) Definition von im Fluglärm häufig gebrauchten Begriffen

Dezibel (dB) – ein logarithmisches Verhältnismaß zur Beschreibung von Lautstärke

Mittelungsschallpegel – rechnerischer Mittelwert der gesamten Schallenergie (Lärmmenge) aus vielen Einzelschallereignissen, ermittelt über einen längeren Zeitraum (6 Monate, 1 Jahr o.ä.)

Mittelungspegel selbst sind nicht hörbar.

Äquivalenter Dauerschallpegel $L_{eq(4)}$ - spezieller Dauerschallpegel (Mittelungsschallpegel) nach Fluglärmgesetz, wird nur zur Langzeitbewertung von Fluglärm benutzt. *Die Zunahme (Abnahme) der Lärmmenge um 4 dB(A) bedeutet eine Verdopplung (Halbierung) der Lärmmenge!*

2) Relevante Flugbewegungen und korrelierte Flugbewegungen

In den monatlichen Fluglärmberichten werden diverse statistische Angaben zu den einzelnen Messstellen veröffentlicht. Dabei wird zwischen "relevanten Flugbewegungen" und den "korrelierten Lärmereignissen" unterschieden (siehe auch Tabellen "Fluglärm – Messergebnisse..." für die Messstellen Realschule bzw. Heisterschoß, als Anlage des Berichts).

"Relevante" Flugbewegungen sind laut Flughafen diejenigen Flüge, die sich entweder gemäß ihrem Landeanflug oder ihrer Abflugroute im Luftraum in der Nähe einer bestimmten Messstelle befunden haben und dort ein Fluglärmereignis verursacht haben könnten.

"Lärmereignisse" sind die an einer Messstelle registrierten Schallpegel dann, wenn sie mindestens 5 Sekunden lang auf 63 dB(A) verharren und gleichzeitig einen Spitzenpegel von mindestens 66 dB(A) erreichen. Sie werden aber erst dann als **"Korrelierte Flugbewegungen"** (Lärmereignisse) registriert, wenn zum Zeitpunkt der Messung in der Nähe der Messstelle eine Flugbewegung stattfand. Mit dieser Filterung glaubt der Flughafen, "Fluglärm" von "Umgebungsärm" messtechnisch unterscheidbar und erfassbar gemacht zu haben.

3) N1 / N2 – Verhältnis

Im Fluglärmbericht wird in einer eigenen Statistik-Spalte eine Angaben darüber gemacht, wie hoch die Quote von "korrelierten Lärmereignissen" im Vergleich zu den "relevanten Flugbewegungen" ist. Diese Quote wird als N1/N2 – Verhältnis angegeben.

Je höher die Quote, desto mehr "relevante Flugbewegungen" wurden auch als "korrelierte Lärmereignisse" aufgezeichnet (und nur diese gehen in die Lärmstatistik ein!) und umgekehrt. Der Messstelle Hennef werden dabei nicht nur landende Maschinen zugerechnet, sondern – nach Aussage der Fluglärmmessstelle – auch alle NOR-Abflüge (Nörvenich kurz und Nörvenich lang). Die Tatsache, dass die Erfassungsquote für Hennef im Jahresmittel deutlich niedriger war als für Heisterschoß (Köln-Merheim kam, mit ausschließlich Landeüberflügen, sogar auf 88 %), erklärt der Flughafen wie folgt: Abflüge auf den beiden Nörvenich-Strecken tauchen in der Statistik zwar als "relevante Flugbewegungen" auf; sie überschreiten jedoch nur in wenigen Fällen mit ihrem Einzelschallpegel die Messschwelle in Hennef-Realschule. De facto gehen diese Flüge insoweit als "relevantes Fluglärmereignis" verloren. Das bedeutet, dass Startüberflüge im westlichen Teil Hennefs nur selten als "Lärmereignisse" registriert werden.

Wir sind davon überzeugt, dass es noch einen zweiten Grund für die sehr niedrige Erfassungsquote der Hennefer Überflüge gibt: Landeanflüge auf die kleine Parallelbahn 32 L (Betriebsanteil ca. 10% der Landungen auf 32 R/L) schwenken auch schon vor Hennef (oder über dem östlichen Stadtgebiet) weg vom Radarleitstrahl der großen Bahn (32 L) nach links, um bei Sichtkontakt mit dem Flugplatz auf den Endanflugkurs der kleinen Parallelbahn zu wechseln (die beiden Parallelbahnen haben einen seitlichen Abstand von 1.150 m zueinander). Solche Maschinen überfliegen dann den Stadtteil Geistingen und befinden sich nicht mehr in ausreichender Nähe zur Messstation Realschule; somit erzeugen sie dort auch kein "korreliertes Lärmereignis" und gehen folglich für die Datenauswertung und die Statistik verloren!