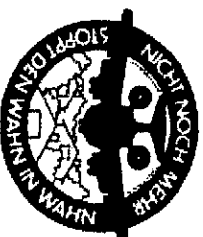


Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn e.V.

Ortsverband Hennef (Sieg)



Hennef, 28. April 2009

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

heute konnten wir unseren Fluglärmbericht für das Jahr 2008 fertigstellen und legen Ihnen diesen vor mit der Bitte um Kenntnisnahme und Weiterleitung an die zuständigen Gremien der Stadt.

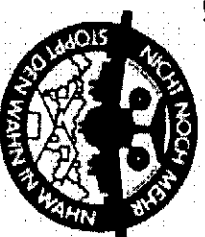
Mit freundlichen Grüßen,

Helmut Schumacher
(Vorsitzender Ortsverband Hennef
und stv. Vorsitzender der Lärmschutzgemeinschaft)

Anlage: Fluglärmbericht mit Statistikteil (Anhang # 1) und einer Info zu den gesundheitlichen Auswirkungen von Fluglärm (Anhang # 2)

Lärmschuttgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn e.V.

Ortsverband Hennef (Sieg)



Fluglärmbereich Hennef 2008

Weniger Landeverkehr aber mehr Startabflüge über dem Rhein-Sieg-Kreis

Nachtflüge gingen in 2008 um 40% weniger zurück als vom Flughafen angekündigt
Passagierflüge machen inzwischen 40% aller Nachtflüge aus

(a) Angaben des Flughafens zufolge hat sich die Windrichtung gegenüber dem Vorjahr so verändert, dass an 13% der Jahresstunden der Wind mehr aus Ost-Südost wehte als in 2007. Das führte zu einer etwas anderen Betriebsrichtungsverteilung: Die Landeanflüge auf die Bahnen 32 (Anflüge über Hennef, Siegburg, Lohmar) gingen um 26% zurück, während die Start- Abflüge von den Bahnen 14 also in Richtung Rhein-Sieg-Kreis, um 23% zunahmen.

(b) Wegen des im Jahr 2008 spürbar gewordenen Wirtschaftsabschwungs, und durch den Wegzug von zwei Nachtfluggesellschaften nach Leipzig, ging die Anzahl der Starts und Landungen gegenüber 2007 um 6,2% zurück. Die Anzahl der Nachtflüge (22-6 Uhr) reduzierte sich allerdings bei Weitem nicht in dem Maße, wie es der Flughafen bei vielen Gelegenheiten angekündigt hatte (nämlich um 6.000 – 7.000) sondern lediglich um 3.735 (9,5%) Flüge, also nur um etwa 60% des vom Flughafen angekündigten Rückgangs. Zudem war nach der ministeriellen Verkündung der Nachtflugverlängerung vom angedrohten Verlust von 800 Arbeitsplätzen nichts mehr zu hören! Es sei daran erinnert, dass Landesverkehrsminister Wittke die vom Flughafen beantragte Verlängerung der Nachtfluglizenz bis 2030 u. a. wie folgt begründet hatte: Nur so könne der Arbeitsplatzverlust aufgefangen werden, der durch den Wegzug von DHL und Lufthansa-Cargo von Köln/Bonn nach Leipzig entstehe... In der Wirklichkeit sah es dann ganz anders aus: Der Flughafen berichtete schon im vorigen Jahr auf seiner Homepage, dass das Frachtgeschäft sich nach dem DHL-Umzug besser entwickle als erwartet. Der kritische Beobachter wird sich daher die Frage stellen dürfen, ob hier nicht die Öffentlichkeit im Vorfeld der Ministerentscheidung durch zu hoch angesetzte Schätzungen – möglicherweise sogar bewusst – falsch informiert wurde, um dem Minister vor diesem Hintergrund seine Entscheidung zu erleichtern, und um die vom Flughafen verlangte Nachtflug-Betriebsverlängerung bis 2030 besser begründen zu können?

(c) Trotz mehrmaliger Bekräftigung durch den NRW-Landtags, dass die 1999 beschlossene Forderung nach Einführung eines Nachtflugverbots (0-5 Uhr) für Passagiermaschinen umzusetzen sei (was jedoch bekanntlich bis heute nicht geschehen ist), hat sich der Passagierfluganteil am Nachtflug in Köln/Bonn stetig, von anfänglich ca. 12% auf nunmehr ca. 40% erhöht! Fluggesellschaften mit den meisten Nachtflugbewegungen (gemäß der Beispielwoche 14.9. bis 21.9.08) waren:

- UPS (Fracht), 143 Nachtflüge/Woche (ca. 18%)
- GERMANWINGS (Passagiere), 117 Nachtflüge/Woche (ca. 15%)
- STAR AIR I/S (Fracht), 100 Nachtflüge/Woche (ca. 13 %)
- FARNER AIR (Fracht, 96 Nachtflüge/Woche (ca. 12%)
- TIU Fly (Passagiere), 85 Nachtflüge/Woche (ca. 11%)
- Air Berlin (Passagiere), 63 Nachtflüge/Woche, ca. 8%)

(d) Nach wie vor finden Nachtflüge am massivsten in den Nächten ab der Nacht Montag/Dienstag bis Freitag/Samstag statt. In der Zeit zwischen 22 und 23 Uhr kommt es zu 16-18 Landungen, zwischen 23 und 24 Uhr dann bis zu 28

Landevorgängen, denen

zwischen 0 und 1 Uhr weitere 16 – 18 folgen. Nachtflüge beginnen zwischen 2 und 3 Uhr (6-10 Flüge); zwischen 4 und 5 Uhr finden an den genannten Wochentagen 20 – 24 Startvorgänge statt, gefolgt von weiteren 12-18 zwischen 4 und 5 Uhr!

Fluglärm in der Kommune Hennef

Auswertungen der flughafeneigenen Messstelle Hennef-Realschule

Windrichtungsbedingt, aber auch durch den generellen Rückgang der Flugbewegungen nahmen die über Hennef verlaufenden Landeüberflüge gegenüber 2007 um 11,5% ab und befanden sich damit wieder auf dem Niveau des 10-Jahres-Durchschnittswerts von 32,6% aller Landungen. Nachts lag der Anteil der Anflüge über Hennef allerdings mit 39,3% deutlich über dem Nacht-Jahresmittel. Die an der Messstelle registrierten nächtlichen Fluglärm-Messereignisse (das sind diejenigen Lärmereignisse, welche an der Messstelle fünf Sekunden lang über 63 dB(A) liegen und einen Spitzenpegel von mindestens 66 dB(A) erreichen), nahmen um 2.745 auf nunmehr 5.580 ab. Der Dauerschallpegel $Leq_{(d)}$, der sechs verkehrsreichsten Monate des Jahres (eine Maßzahl für die gesamte immittierte Lärm-menge) nahm um 2 dB(A) ab. Soweit die wenigen positiven Nachrichten. Was jeden verantwortlichen Politiker jedoch alarmieren sollte ist die Tatsache, dass jetzt (d.h. ab Januar 2008) erstmals durch den Flughafen der Nachweis geliefert wurde, dass der von der Lärmwirkungsforschung als Schwellenwert betrachtete energie-äquivalente Dauerschallpegel $Leq_{(d)}$, die gesundheitsgefährdende Grenzmarke von 50 dB(A) in Hennef in insgesamt 144 Nächten erreicht bzw. überschritten hat! Dieser Dauerschallpegel wurde früher nie veröffentlicht; dennoch ist mit Sicherheit davon auszugehen, dass es solch hohen Werte bereits ab 1996 (vielleicht mit der Ausnahme von 1999) gegeben haben muß, wie sich aus dem nach anderer Art berechneten und veröffentlichten Dauerschallpegel $Leq_{(a)}$ rückschließen lässt. Das könnte für viele Hennefer Einwohner dazu geführt haben, dass sich bei ihnen aufgrund von Fluglärm die gesundheitlichen Risiken deutlich erhöhten.

(Auf die entsprechenden Ausführungen im ANHANG # 2 dieses Berichts „Aktuelle Erkenntnisse über die gesundheitlichen Auswirkungen von Fluglärm“ sei besonders hingewiesen)

Auswertungen der flughafeneigenen Messstelle Heisterschoß

Windrichtungsbedingt nahmen die Starts auf den Bahnen 14 um knapp 12% zu; dies wirkte sich analog auf die am häufigsten beflogene Ost-Abflugstrecke (Abflüge über das Funkfeuer COLA bei Dattenfeld) aus, welche einen Betriebsanteil von 48,1% (Tagflüge) und 30,1% (Nachtflüge) aufwies. Für Heisterschoß/Happerschoß kommen hierzu immer noch einige Abflüge auf der Nordroute (Funkfeuer WYPER), die einen Tagfluganteil von 2,9% und einen Nachtfluganteil von 2,6% hatten. Da die Happerschoßer Messstelle in den Monaten Juli und August insgesamt 41 Tage aus technischen Gründen total ausgefallen ist (eine kaum gläubliche Schlamperie, für den der Flughafen bisher eine Begründung schuldig geblieben ist!), konnten z.B. Fluglärmereignisse und Nachtfluglärmereignisse nur für 10 Monate ausgewertet werden. Die für die Zeit ohne Juli/August ermittelten Zahlen sind insgesamt allerdings nahezu so hoch, wie diejenigen für 12 Monate im Jahr 2007.

Auch für den Bereich Happerschoß/Heisterschoß gilt das für Hennef Gesagte in Bezug auf die Überschreitung des Nacht-Dauerschallpegels $Leq_{(n)}$ in gleicher Weise: Dieser wurde in den zehn lückenlos dokumentierten Monaten in insgesamt 88 Nächten erreicht bzw. überschritten. Wenn man bedenkt, dass gerade während der Ausfallzeit der Messstelle (Juli/August) mehr Abflüge auf diesen Routen stattfanden als im Jahr 2007 steht zu vermuten, dass eine normal funktionierende Messstelle eine deutlich höhere Anzahl lauter Nachtflüge aufgezeichnet hätte, als dies nun geschehen ist und dass demzufolge auch die Zahl der Nächte mit einem Dauerschallpegel von 50 (oder mehr) dB(A) noch deutlich höher ausgefallen wäre.

(Auf die Detailergebnisse an beiden Messstellen im Statistikteil (siehe Anlage # 1) sei hingewiesen)

Neue Fluglärm-Messstationen in Hennef

Im Dezember 2008 hat die Lärmschutzgemeinschaft eine eigene Fluglärm-Messstation in Hennef (östliches Ende der Kurhausstraße) in Betrieb genommen (weitere folgten inzwischen in Rath-Heumar und Bensberg). Diese Messstationen sind Teil einer bundesweiten Kette privater Einrichtungen zur Messung von Fluglärm, welche dem Netzwerk des DFLD (Deutscher Fluglärmdienst e.V.) angeschlossen sind und von dessen Auswertungs-Software und Web-Server profitieren (siehe: www.dfld.de)

Ab sofort kann somit jeder interessierte Bürger tagtäglich im Internet Schallpegelwerte nachschauen, die bei Landeüberflügen am Ostrand von Hennef aufgezeichnet wurden. Auch ist Möglichkeit geboten, sich auf der vorgenannten internetbasierten DFLD-Plattform jeden einzelnen Überflüge genauestens anzuschauen (Kurs über Grund, Flughöhe, Flugzeugtyp). Darüberhinaus bietet das DFLD-System über diese radaraufgezeichneten Flugkurse (sogenannte Flugspuren), als besonderen Service, jeden Flug auf dem Hintergrund einer geographischen Karte „nachzufliegen“ (dazu muß allerdings auf dem jeweiligen PC die Software des GOOGLE EARTH Programms installiert sein).

Gemäß dem vom Umweltausschuss der Stadt bewilligten Investitionszuschuss für zwei weitere Fluglärm-Messanlagen laufen zur Zeit die Vorbereitungen für deren Beschaffung und Aufbau. Mit dem Umweltamt der Stadt wurde inzwischen abgestimmt, dass eine dieser beiden Messstation auf der Grundschule zwischen Happerschoß und Heisterschoß montiert wird, um dort den Abflugverkehr auf den am meisten genutzten östlichen Abflugrouten zu überwachen. Die zweite Messstation wird voraussichtlich in Geistingen (Schlesische Straße) zum Aufbau kommen, um dort den durch die Westabflugrouten „Nörvenich“ verursachten Fluglärm aufzuzeichnen, sowie die gelegentlichen Landeüberflüge, welche auf der kleinen Parallelbahn 32 links stattfindenden.

Ausblicke auf 2010 und weiter

Derzeit ist es schlicht nicht möglich, für das kommende Jahr (oder gar die Zeit danach) die weitere Entwicklung des Köln/Bonner Flugverkehrs zu prognostizieren. Zum einen liegt dies an der völlig offenen Entwicklung der Wirtschaftstätigkeit, welche unmittelbar Auswirkungen auf die zu befördernde Menge an Gütern (Luftfrachtonnage) hat. Die Fluggesellschaft Lufthansa-Cargo hat im Frachtbereich bereits Kurzarbeit für den Rest des Jahres 2009 eingeführt und niemand kann derzeit vorhersagen, wann die Wirtschaftsleistung wieder ansteigt. Allerdings schaut der Flughafen selber nach wie vor optimistisch in die Zukunft, erklärte doch Flughafenchef Garvens in der Hauspostille **nebenan** des Flughafens noch im Dezember folgendes: ***Ich bin mir sicher, dass wir gestärkt aus der momentanen Krise hervorgehen werden.*** Mittelfristig, also spätestens ab 2012, wird sich die erhöhte Frachtlumschlagkapazität aller Voraussicht nach in einer deutlich ansteigenden Frachtlumschlagtonnage widerspiegeln, und das bedeutet dann deutlich mehr Nachtflüge als zur Zeit! Andererseits hat der Köln/Bonner Flughafen in Bezug auf den für 2010 angekündigte Aufnahme der Frachtflugaktivitäten des großen amerikanischen Paketdienstes „Federal Express“ (FEDEX), für den der Flughafen nach eigenen Angaben 70 Mio Euro für eine riesige Fracht-Sortierhalle investiert, noch immer nicht gesagt, mit wie vielen Nacht-Fracht-Flugzeugen welchen Typs diese Gesellschaft demnächst von Köln/Bonn aus operieren will. Für die für Juni anberaumte Sitzung der Fluglärmkommission wurden dazu von unseren Vertretern in der Kommission erneut konkrete Angaben verlangt.



(Vorsitzender Ortsverband Hennef)

Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn e.V.

Ortsverband Hennef (Sieg)



Anhang # 1 zum Fluglärmbericht 2008: Statistikteil

bestehend aus folgenden Seiten:

- Flugbewegungen 2008
- Monatsergebnisse Messstelle Hennef
- 3-Jahres-Übersicht Messstelle Hennef
- Monatsergebnisse Messstelle Heisterschoß
- 3-Jahres-Übersichts Messstelle Heisterschoß

Flugbewegungen 2008

Ereignis	Anzahl oder %-Anteil	Veränderung zu 2007
Anzahl Starts und Landungen (=Flugbewegungen)	141.680	-9.350 (6,2%)
Anzahl der Nachtflugbewegungen	35.045	- 3.735 (9.6%)
davon Starts	15.632	-1.596 (9.2%)
davon Landungen	19.413	-2.139 (9.9%)
<u>Nutzungsgrad Landebahnen 32 R/L (Überflug Hennef)</u>		
Tag + Nacht	32,60%	-11,50%
Nachtflüge	39,3%	k.A.
<u>Nutzungsgrad der Hennef tangierenden Startbahnen 14 L/R</u>		
insgesamt	61,70%	+ 11,7%
Flüge via Happerschoß/Heisterschoß		
a) Tagflüge	51,0%	11,9%
b) Nachtflüge	32,7%	5,3%
Flüge via Stoßdorf/Geistingen		
a) Tagflüge	11,9%	1,2%
b) Nachtflüge	19,80%	2,7%

Fluglärm 2008: Monatsergebnisse der Messstelle Hennef-Realschule

(gemäß Veröffentlichung in den monatlichen Fluglärmberichten der FK/B)

Monat	Fluglärmereignisse im Monat	Fluglärmereignisse in der Nacht (22-6 Uhr)				Dauerschallpegel (Nacht)	Anzahl Nächte mit Leq(3) 50 dB(A) und darüber	Max. Anzahl von Fluglärmereignissen einer Monatsnacht
	Tag + Nacht	insgesamt	70- 75 dB	76-80 dB	ü. 80 dB	Leq (3) im Monatsmittel		
Januar	540	227	109	14	0	47,3	9	29
Februar	573	122	45	12	1	45,1	4	29
März	1.037	441	220	23	0	50,5	12	47
April	1.590	540	262	27	0	50,6	15	54
Mai	1.077	404	169	11	0	48,2	8	67
Juni	2.031	907	394	27	0	52,8	21	71
Juli	1.585	554	234	9	1	49,8	13	61
Aug	1.680	649	265	8	0	50,2	16	56
Sept	1.459	615	289	19	1	50,5	14	68
Okt	1.229	473	185	19	0	49,4	14	64
Nov	819	282	97	15	0	47,9	8	39
Dez	1.086	367	126	21	0	48,2	10	38
Σ	14.706	5.581	2.395	205	3		144	./.
φ	1.225	465	199,5	17	0,3	./.	12	52

Fluglärm – 3-Jahres-Übersicht Hennef-Realschule

Jahr	Fluglärm- Ereignisse Tag + Nacht	Nächtliche Fluglärm - Ereignisse				Nächte mit Dauerschall- pegel $Leq_{(3)}$ ≥ 50 dB(A)	Dauerschallpegel Leq_4
		insgesamt ≥ 66 dB	70-74,9 dB	75-79,9 dB	≥ 80 dB		
2006	15.620	6.610	2.635	199	?	k.A.	52,6dB(A)
2007	21.370	8.325	3.800	343	2	k.A.	54,3 dB(A)
2008	14.700	5.580	2.390	205	2	144	52,3 dB(A)

Fluglärm – 3-Jahres-Übersicht Hennef-Heisterschoß

Jahr	Fluglärm- Ereignisse Tag + Nacht	Nächtliche Fluglärm - Ereignisse				Nächte mit Dauerschall- pegel Leq3 ≥ 50 dB(A)	Äquivalenter Dauerschallpegel Leq4
		insgesamt ≥66 dB	70-74,9 dB	75-79,9 dB	≥80 dB		
2006	14.340	2.915	1.268		81	k.A.	50.6
2007	12.918	3.050	1.006	276	100	k.A.	50,1
2008 (*)	12.728	2.354	795	302	259	88	51.0

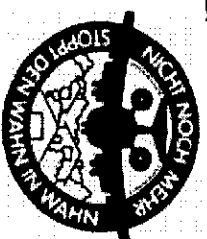
(*) Wegen techn. bedingten Ausfalls der Messstelle an 41 Tagen (Juli/August) konnten nur Zahlen für 10 Monate berücksichtigt werden!

(gemäß Veröffentlichung in den monatlichen Fluglärmberichten der FK/B)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139	140	141	142	143	144	145	146	147	148	149	150	151	152	153	154	155	156	157	158	159	160	161	162	163	164	165	166	167	168	169	170	171	172	173	174	175	176	177	178	179	180	181	182	183	184	185	186	187	188	189	190	191	192	193	194	195	196	197	198	199	200	201	202	203	204	205	206	207	208	209	210	211	212	213	214	215	216	217	218	219	220	221	222	223	224	225	226	227	228	229	230	231	232	233	234	235	236	237	238	239	240	241	242	243	244	245	246	247	248	249	250	251	252	253	254	255	256	257	258	259	260	261	262	263	264	265	266	267	268	269	270	271	272	273	274	275	276	277	278	279	280	281	282	283	284	285	286	287	288	289	290	291	292	293	294	295	296	297	298	299	300	301	302	303	304	305	306	307	308	309	310	311	312	313	314	315	316	317	318	319	320	321	322	323	324	325	326	327	328	329	330	331	332	333	334	335	336	337	338	339	340	341	342	343	344	345	346	347	348	349	350	351	352	353	354	355	356	357	358	359	360	361	362	363	364	365	366	367	368	369	370	371	372	373	374	375	376	377	378	379	380	381	382	383	384	385	386	387	388	389	390	391	392	393	394	395	396	397	398	399	400	401	402	403	404	405	406	407	408	409	410	411	412	413	414	415	416	417	418	419	420	421	422	423	424	425	426	427	428	429	430	431	432	433	434	435	436	437	438	439	440	441	442	443	444	445	446	447	448	449	450	451	452	453	454	455	456	457	458	459	460	461	462	463	464	465	466
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

[illegible]

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



Anhang # 2 zum Fluglärmbericht 2008

=====

Aktuelle Erkenntnisse über die gesundheitlichen Auswirkungen von Fluglärm

Die Zahl der in Deutschland und Europa inzwischen vorliegenden Studien zum Thema des gesundheitsgefährdenden (Flug)Lärms ist inzwischen unübersichtlich hoch. Daher sahen sich namhafte deutsche Wissenschaftler (Prof. Dr. med. Martin Kaltenbach, Prof. Dr. med. Klinke, Privatdozent Dr.-Ing. Maschke) veranlasst, eine Sichtung und Auswertung der achzig bedeutendsten Studien vorzunehmen. Das Ergebnis dieser Recherche haben sie im Bundesärzteblatt (Deutsches Ärzteblatt/Jg.105/Heft31-32/4. August 2008) veröffentlicht. Daraus geht hervor, dass

- a) nächtliche, fluglärmbedingte Dauerschallpegel im Wohnumfeld über 45 dB(A) mit einer Anstieg von Bluthochdruckerkrankungen einhergehen, die bei zunehmendem Fluglärmpegel weiter ansteigen;
- b) der Verbrauch von blutdrucksenkenden Medikamenten ab einem Dauerschallpegel von 45 dB(A) spürbar ansteigt und zwar um so höher, je höher der Dauerschallpegel ist;
- c) Eriksson (und andere) fanden in ihrer 2007-Untersuchung mit über 2.000 Männern im Alter zwischen 40 und 60 Jahren heraus, dass eine Fluglärmbelastung mit einem Dauerschallpegel von über 50 dB(A) (FBN) ein um 20% erhöhtes Hypertonierisiko mit sich bringt;
- d) die gesamteuropäische (und von der EU-Kommission geförderte), 2008 veröffentlichte HEYNA-Studie (hier wurden 4.800 Erwachsene zwischen 45 und 70 Jahren untersucht, die um Umfeld von sechs europäischen Großflughäfen wohnen) kommt zu dem Ergebnis, dass – ausgehend von einem Dauerschallpegel zwischen 40 und 45 dB(A) - bei Männern wie Frauen das Bluthochdruckrisiko um rund 14 % ansteigt, wenn sich der Dauerschallpegel um 10 dB(A) erhöht.

Neben den Erkrankungsrisiken darf jedoch nicht vernachlässigt werden, dass bei Pegeln von 55 dB(A) am Tage sich 25% der Bevölkerung hochgradig belästigt fühlen!

Erheblich belästigt Fluglärm immer dann, wenn Betroffene ihn als nicht mehr tolerierbar empfinden, also wenn sie sich in ihren beabsichtigten Handlungen (z.B.: Telefonieren, im Garten oder auf der Terrasse erholungssitzen, sich unterhalten, konzentriert Arbeiten, Schlafen) gestört fühlen. Prof. Dr. Rainer Guski (Lehrstuhlhaber Psychologie an der UNI Bochum) und anerkannter Lärmwirkungsforscher stellt hierzu u.a. fest, dass Fluglärm nicht ausschließlich an Geräuschpegeln und medizinisch objektivierbaren Tatbeständen zu messen ist; vielmehr würden erhebliche mittel- und langfristig auf die Menschen einwirkende Belästigungen das Wohlbefinden nicht unerheblich stören und können zu objektivierbaren Erkrankungen führen.

Aus diesen Ergebnissen leiten die Mediziner ihre aktuellen Empfehlungen ab, zum Erhalt der Gesundheit folgende Grenzwerte (gemessen außen am Gebäude) einzuführen:

Dauerschallpegel Tag 60 dB(A) bzw. Dauerschallpegel Nacht 5

Darüber hinaus empfehlen die Wissenschaftler, dass zum Schutz von besonders empfindlichen Bevölkerungsgruppen (Ältere, Kinder, chronisch Kranke) vorsorglich der Dauerschallpegel nochmals um 5 dB(A) abgesenkt werden sollte, also auf 55 dB(A) am Tag und 45 dB(A) nachts. Diese Werte würden dann auch dem Kriterium der „erheblichen Belästigung“ gerecht.

[illegible]

Hennef, 25. April 2009

LSG/OVH/Sc

Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn e.V. • Ögsvverband Hennef • Am Bröibach 20, 53773 Hennef
Tel.: 02242/3285 e-mail: schumacher-broe@t-online.de