Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn e.V.

Ortsverband Hennef (Sieg) **Hennef, 21. Februar 2013**

Fluglärm-Hennef-Bericht 2011 / 2012

Einleitung

Dieser Bericht schließt an unseren Bericht für den Zeitraum 2009/2010 vom 9. März 2010 an (der ein TOP in der UDD-Ausschusssitzung am 16.März 2011 war). Um an dieser Stelle Wiederholungen zu vermeiden sei darauf hingewiesen, dass im Bericht 2010/2011 detailliert auf die Lage der einzelnen Hennef tangierenden An- und Abflugrouten eingegangen wurde; daran hat sich seither auch nichts geändert.

Unter den zahlreichen Fluglärmbetroffenen hat kein Ereignis der letzten vier Jahre ein vergleichbares Maß an Wut und Frust hervorgerufen wie das neuerlich geplatzte Vorhaben, den Passagierflugverkehr in der Kernzeit der Nacht (0-5 Uhr) zu untersagen! Genau dies war der Bevölkerung durch die beiden letzten SPD/Grüne-Landesregierungen für 2012/13 erneut versprochen worden. Die Politik hat es jedoch wiederum geschafft, um das seit 15 Jahren seiner Umsetzung harrende Vorhaben einen unglaublichen Wust an Widersprüchlichkeiten und juristischen Spitzfindigkeiten zu erzeugen. Dem betroffenen Bürger wird damit einmal mehr vor Augen geführt, wie kurz die Gültigkeit von politischen Absichtserklärungen außerhalb von Wahljahren und speziell im Fall der ausbleibenden Verbesserungen im Lärmschutz rund um den Köln/Bonner Flughafen ist: Selbst minimalste und lange überfällige Fortschritte im Fluglärmschutz werden offensichtlich wieder einmal zugunsten der Flugbetriebslobby kurzerhand beerdigt! Der Verfasser dieses Berichts hat es daher unternommen, die Historie dieses politischen Possenspiels schriftlich zu protokollieren, damit Interessierte wenigstens dessen Chronologie einmal nachverfolgen können (siehe Anhang).

Auf der Homepage der Stadt Hennef hat jeder Bürger über den Direktlink www.hennef.de/fluglaerm Zugriff auf eine beispielhafte und umfangreiche „Themenseite Fluglärm". Dort werden regelmäßig aktualisierte Monats-Statistiken zum Fluglärm auf Hennefer Gebiet veröffentlicht, welcher durch insgesamt fünf Messstellen (drei im Besitz der Lärmschutzgemeinschaft, zwei im Besitz des Flughafens) protokolliert wird. Dort kann man auch Infos über die Hennefer Gebiet führenden Flugrouten, Erläuterungen von Fachbegriffen aus dem Bereich Fluglärm/Akustik und Hinweise auf Ergebnisse .wissenschaftlicher Lärmstudien finden.

I. Anzahl Starts und Landungen (=Flugbewegungen) am Flughafen Köln/Bonn

Im Vergleich zum Jahr 2010 war die Anzahl der jährlichen Flugbewegungen im jetzigen Berichtszeitraum jeweils rückläufig: In 2011 ging die Zahl der Starts und Landungen um 2.5% und in 2012 um weitere 4% auf nunmehr 125.337 zurück.

Ganz im Gegensatz dazu nahm jedoch die **Zahl der nächtlichen Starts und Landungen in beiden Jahren zu**: Im Jahr 2011 um 1% und im vergangenen Jahr sogar um 3.5% auf insgesamt 35.239 Nachtflüge. Mit nunmehr 28% am Gesamtverkehr ist der prozentuale Anteil der Nachtflüge damit so hoch wie noch niemals zuvor!

II. Nächtliche Überflüge (22-6 Uhr) und Nacht-Fluglärm im Stadtgebiet von Hennef

(A) Landeüberflüge / LSG-Messstelle Kurhausstraße

Die Zahl der von Südost quer über die Stadtmitte nach Nordwest verlaufenden und an der Messstelle als „Fluglärmereignis" registrierten Landeüberflüge belief sich für den 24-Stundentag in 2012 auf insgesamt 17.795 (2011 = 17.959). Im Vergleich zu 2010 (28.203) betrug der Rückgang sogar 37%. Damit ging auch die Zahl **nächtlicher Überflüge** zurück. Im Jahr 2011 reduzierten diese sich im Vergleich zu 2010 um 22 % auf 7.060; in 2012 stieg die Zahl der Nacht-Überflüge jedoch wieder auf insgesamt 7.537 (+ 7%) an. Der große Rückgang im Vergleich zu 2010 erklärt sich dadurch, dass der Betriebsanteil der Landebahnen 32 L/R (gleichbedeutend mit Anflugverkehr über Hennef) vor drei Jahren um 8% über dem langjährigen

Mittelwert von 36% lag, ein Wert der sich in den beiden letzten Jahren (2011 = 35%; 2012 = 36,3%) jedoch wieder einpendelte.
Trotz des zahlenmäßigen Rückgangs erstaunt, dass die Anzahl der lauten [70-74 dB(A)] und sehr lauten [75-79 dB(A)] Überflüge an der Messstelle Kurhausstraße fast unverändert hoch blieb (siehe Tabellen-Anhang).
An der **Flughafen-Messstelle (Realschule),** die außer den Landeanflügen auch einen Teil des Abflugverkehrs (Nörvenich-Abflugroute) erfasst (welcher Stoßdorf und Geistingen unmittelbar belastet), ist die Zahl der registrierten Nacht-Überflüge gegenüber 2010 deutlich angestiegen, und zwar von 7.310 (2010) auf 7.780 (2011) auf 8.527 (2012). Bemerkenswert ist, dass die Zahl der lauten und sehr lauten Überflüge überproportional stark anstieg: Während mittellaute Nachtüberflüge hier um 15% zunahmen, erhöhten sich laute Nachtüberflüge (Schallpegelklasse 70-74 dB um 27% und sehr laute (75-79 dB) sogar um 51%, jeweils im Vergleich zum Mittelwert der letzten fünf Jahre! In dieses Bild passt auch, dass Hennef-West in 2012 wieder sechs extrem laute [80 dB(A) oder mehr] Nachtüberflüge hatte, die im betroffenen Überfluggebiet dem Lärm gleichkommen, welcher am Straßenrand an einer stark befahrenen Hauptverkehrsstraße besteht. (siehe Tabelle im Anhang).

(B) Startüberflüge

Immer wenn – bedingt durch die vorherrschende Windrichtung eines Jahres - die Anflüge über den Rhein-Sieg-Kreis (mit dem Überfliegen von Hennef) rückläufig sind, nehmen im Gegenzug die Startüberflüge nach Südosten, also über den Rhein-Sieg-Kreis und das östliche und westliche Hennefer Gebiet zu.

B1) LSG-Messstelle Schlesiche Straße (Tabelle im Anhang)
Die Überflüge durch gestartete Flugzeuge im **Stadtteil Geistingen** haben sich in 2012 am Tag (6-22 Uhr) erheblich gegenüber 2011 vermindert (-20%), gleichzeitig stiegen sie jedoch in der Nachtzeit (22-6 Uhr) deutlich (+ 12%) an. Da in Geistingen auch Überflüge durch landende Flugzeuge an der Messstelle registriert werden (insbesondere dann, wenn diese sich im Anflug auf die um 1150 m nach links versetze „kleine" Parallelbahn 14L befinden), betrug die **Zahl der registrierten Nachtüberflüge dort insgesamt 8.554**, eine Zunahme um 670 (+8.5%) gegenüber 2011. Dadurch stieg auch die nächtliche Fluglärm-Immssion (Dauerschallpegel L_{-NIGHT}) im Jahresmittel um + 2,3% auf nunmehr 47.9 dB(A) an.

(Die Messstelle liegt im Mittel 1 km südlich von Stoßdorf, so dass die Messwerte von Start-Überflügen für die Lärm-Belasung in Stoßdorf prinzipiell herangezogen werden können. Bedingt dadurch, dass der seitliche Abstand Stoßdorfs zur westlichen Abflugroute NOR jedoch geringer ist als der Abstand den die Messstelle Geistingen zur Abflugroute aufweist, dürften in Stoßdorf die Lärmwerte jedoch geringfügig höher liegen als im Bereich der Messstelle. Fluglärm. Der in Stoßdorf durch Landeanflüge wird durch die Messstelle auf der Realschule erfasst).

B2) LSG-Messstelle Happerschoß
Diese Messstelle erfasst die Fluglärmbelastung im Gebiet Hennef Nord-Ost (Happerschoß, Heisterschoß, Bröl). Bedauerlicher Weise konnte unsere Messanlage (Regenbogenschule) durch einen neun Monate lang unentdeckt gebliebenen Messfehler keine verlässlichen Werte aufzeichnen. Eine Bewertung der Fluglärmbelastung in diesem Sektor kann sich demzufolge nur auf die Datren stützen, welche vom Flughafen für seine Messstelle Heisterschoß veröffentlicht wurden. (Dessen ungeachtet können die Messwerte Happerschoß für 2011 sowie für die Monate Oktober-Dezember 2012 der hier beigefügten Statistik entnommen werden.

B3) Flughafen- Messstelle Heisterschoß (Tabelle im Anhang)
Diese Messstelle war im Jahr 2010 großenteils aus technischen Gründen unbrauchbar; der Jahresvergleich kann insoweit nur die Jahre 2011/2012 umfassen. Dennoch sei auf die im Statistikteil enthaltene Vergleichs-Statistik hingewiesen, welche die Jahre 2008, 2009, 2011 und 2012 einander gegenüber stellt. Vergleicht man die 2012er Messergebnisse mit dem Durchschnitt dieses Vergleichszeittraums (also ohne 2010, aber einschl. 2012), zeigt sich, dass in 2012 sowohl die Zahl der jährlichen Überflüge (Tag + Nacht) (+ 19%) zunahmen, insbesondere

hat jedoch die Zahl der Nachtflüge (222-6 Uhr) ganz erheblich (+31%) auf nunmehr 4.047 Flüge zugenommen! Demzufolge erhöhten sich auch die mittel-lauten (+53%), lauten (+25%) und sehr lauten Überflüge (+25%), während die Zahl der extrem hohen [80 dB(A) und mehr] Überflüge auf einem zu hohen Niveau (65 Flüge) nahezu unverändert verharrte.
(Zum Vergleich: Im gleichen Zeitraum gab es dreißig solcher extremen Schallereignisse an der Messstelle Schlesische Straße und sechs im Bereich der Messstelle und Realschule).
Obwohl der Flughafen in 2011 und 2012 mehrfach Maßnahmen angekündigt hat, laute Flugzeuge aus dem Nachtbetrieb auszusondern (beispielsweise: Gebührenrabatt für leisere Flieger, höhere Lärmzuschläge für laute Flieger, Ersatz von drei MD11-Maschinen bei der Fluggesellschaft FedEx durch leisere Boeing 777) muß es umso mehr erstaunen, dass die Gesamtzahl aller an den 17 Flughafen-Messstellen registrierten extrem lauten Schallereignisse in der Nachtzeit, in 2012 sogar um satte 30% auf nunmehr 1.974 zugenommen hat!

B4) Andere Gebiete

Dieser Bericht kann nur die Situation im Umfeld der vorhandenen Messanlagen ausführlich darstellen. Es sollte jedoch nicht übersehen werden, dass entlang der gesamten, durch den Landekurssender der Landebahn 32 vorgegebenen Endanflugstrecke, nahezu alle Ortschaften und Weiler, ab der südöstlichen Gemeindegrenze bis zum nordwestlich gelegenen Stoßdorf von Überflügen betroffen sind, wenn auch mit unterschiedlicher Häufigkeit und Intensität. Einen Fluglärm-Schwerpunkt kann man im östlichen Besiedlungsraum um Uckerath und hier insbesondere für Ortschaft Lichtenberg vermuten, wo sich sowohl der aus Richtung Asbach und Kölsch-Büllesbach nähernde Flugverkehr, als auch seitlich anfliegende Maschinen, trichterförmig in den engen Anflugkorridor des Radarleitstrahls der Bahn 32R einfädeln müssen (siehe Flugspuren-Bild im Anhang). Oft nehmen Piloten in diesem Bereich des Endanflugs die letzten Austrimmaktionen an ihren Maschinen vor. Wenn dann auch noch die Landeklappen ausgefahren werden, was flugtechnisch mit einer Erhöhung der Turbinendrehzahl verbunden ist, könnnten sehr hohe Lärmspitzen auftreten. Wie groß die Fluglärmbelastung im Südostsektor wirklich ist wissen wir jedoch nicht, da es dort keine fest installierte Lärm-Messanlage gibt.
Der Verfasser ist daher der Ansicht, dass die Stadt für den Standort Lichtenberg eine Messstation anschaffen möge, wenn sie ein Interesse daran hat, den Fluglärm auch südöstlich vom Stadtkern dauerhaft zu messen und transparent zu machen, so wie dies schon seit Jahren über die drei LSG-Messstellen in Hennef, Geistingen und Happerschoß der Fall ist.

III. Risikofaktor nächtlicher Fluglärm

"*Lärm ist das am stärksten unterschätzte Umweltproblem in Deutschland. Wir wissen durch eine Reihe von Studien definitiv, dass er – wenn er nachts auftritt – die Gesundheit schädigt.*" Das erklärte der Präsident des Umweltbundesamtes (UBA), Jochen Flasbarth in einem SPIEGEL-Interview vor drei Monaten. Der international bekannte UBA-Wissenschaftler Dr. Wolfgang Babisch stellt fest: Es ist inzwischen medizinischer Standard, dass die Störung des Schlafs Einfluß auf die Gesundheit hat. Epidemiologische Studien deuteten darauf hin, dass 5 dB strenger als beim Straßenverkehr bewertet werden muß, also 45 dB die Grenze ist, ab der Risiken für die Gesundheit nicht mehr ausgeschlossen werden könnten. Der 53 dB Grenzwert im Fluglärmgesetz ist unbefriedigend und es muß erwogen werden, den Grenzwert zu verschärfen; die Belästigung durch Fluglärm ist wesentlich höher als diejenige durch andere Lärmquellen, wie z.B. Straßenverkehr...
In Hennef wurden in 2012 nächtliche Immission-Mittelwerte (L_{NIGHT}) als Dauerschallpegel Leq(3) aller Jahresnächte zwischen 47 bis 49 dB(A) gemessen. Damit wird der vom UBA offiziell aner-kannte Grenz-Risikowert von 45 dB(A) in Geistingen um 95%, in Hesterschoß um 120 %, im Bereich Kurhausstraße und Heisterschoß um bis zu 130% übertroffen. Legt man jedoch den noch wesentlich strengeren WHO-Grenzwert[1] (maximal 40 dB(A) an der Außenfassade des Hauses) zugrunde, liegt die Jahres-Nachtfluglärm-Immission in Hennef, je nach Messstelle sogar um vierhundert bis siebenhundert Prozent über dem

Limit!
Der bekannte Epidemiologe Prod. Dr. med Eberhard Greiser belegt in seiner zweiten Studie (deren Primärdaten wie seine Studie zum erhöhten Medikamentenverbrauch unter Fluglärmeinfluß im Umfeld von Köln/Bonn erhoben wurden), dass sich das Risiko für Herz-/Kreislauferkrankungen bei Anwohnern welche in Gebieten mit einem nächtlichen Dauerschallpegel von 47.9 – 48.6 dB(A) wohnen und die keinen Anspruch auf „Passiven Schallschutz" haben, bei Frauen um 40 - 50% und bei Männern um 30 - 40% im Vergleich Personen in unbelasteten Gebieten erhöht!

Auch die deutsche Ärzteschaft macht inzwischen gegen den Nachtfluglärmterror bundesweit mobil: Die Deutsche Herzstiftung forderte unlängst ein komplettes Nachtflugverbot und ein neu gegründeter Arbeitskreis „Ärzte gegen Fluglärm" hat die gleiche Forderung erhoben. Dieser Arbeitskreis umfaßt Ärztinnen und Ärzte aus NRW, Niedersachsen, Bayern, Berlin, Hessen und Rheinland-Pfalz. Unter den Gründungsmitgliedern ist auch die Vorsitzende der Siegburger Ärzteinitiative für ungestörten Schlaf, Dr. Gerda Noppeney. Sie verspricht sich durch den Arbeitskreis eine höhere öffentliche und innerärztliche Wahrnehmung der gesundheitlichen Folgen von Fluglärm. „Mit dem aktuellen Studienstand ist gesichert, dass insbesondere nächtlicher Fluglärm eine Gesundheitsgefahr darstellt", sagt Noppeney. *Insgesamt 15 Millionen Menschen seien von Fluglärm in Deutschland betroffen und einem höheren Risiko für Hypertonie, Herzinfarkt und Schlaganfall ausgesetzt*, stellte der Arbeitskreis fest.

IV. Was kann Hennef zur Verbesserung der Fluglärmbelastung tun?

Einflussmöglichkeiten auf kommunaler Ebene sind ziemlich begrenzt, z.B. darauf, dass Hennef als eines von zwölf kommunalen Mitgliedern der Köln/Bonner Fluglärmkommission (ein offizielles Beratungsgremium nach §32 b Luftverkehrsgesetz), Anträge zu Fragen des Flugbetriebs und des Lärmschutzes einbringt. Dieses paritätisch besetzte Gremium kann mit Mehrheitsbeschluß an die Adresse des Landesverkehrsministers, des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung oder auch unmittelbar an die Deutsche Flugsicherung Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm auf den Weg bringen und Verbesserungsvorschläge machen, die geeignet sein können einen besseren Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm herbeizuführen. Es hat sich jedoch in der Vergangenheit auch immer wieder gezeigt, dass insbesondere die Landesverkehrsminister so gut wie nie Empfehlungen der Kommission aufgegriffen haben, wenn diese zu einer Einschränkung des Flugbetriebs hätten führen können.

Dennoch sollte die jetzige NRW-Landesregierung immer wieder dazu aufgefordert werden, das seit 15 Jahren ausstehende Passagierflugverbot in der Kernzeit der Nacht (0-5 Uhr) endlich umzusetzen (siehe hierzu im Einzelnen: Anhang „Das verhinderte Passagierflugverbot am Flughafen Köln/Bonn").

Aktive Kommunalpolitiker sollen ja manchmal auch ganz gut „nach oben hin vernetzt" sein. Insofern könnte sich ja auch einmal die Möglichkeit ergeben, dass ein Hennefer Politker seine persönlichen Verbindungen zu Parteifreunden in Land und Bund dazu nutzt, um auf die jetzige unhaltbare Situation durch den Köln/Bonner Nachtflugbetrieb hinzuweisen, der in seiner Ausprägung in Deutschland ohne Beispiel ist, und auf substantiellen Änderungen zu bestehen.

V. Ein Ausblick

Inzwischen gibt zwar die Bundesregierung die krankmachende Dimension von Nachtfluglärm zu: In ihrer Antwort auf eine Kleine Anfrage von Bundestagsabgeordneten von B90/Die Grünen schreibt die Bundesregierung (Drucksache 17/1108) am 18.10.2012 u.a.: **"Der Nachweis dafür, dass durch dauerhafte hohe Umweltlärmbelastungen auch gesundheitliche Wirkungen wie Herz-Kreislauf-Krankheiten hervorrufen werden können, ist in der Fachwelt mittlerweile unstrittig. Die Frage ist heutzutage nicht mehr, ob Lärm krank macht, sondern in welchem Ausmaß und ab welchen Schallpegeln".**
Trotzdem ist die Bundesregierung bisher nicht dazu bereit, aus dieser Erkenntnis auch die dringend erforderlichen Schlüsse zu ziehen bzw. Verbesserungsmaßnahmen zu veranlassen um

Fluglärmemissionen, insbesondere die nächtlichen viel zu hohen Lärmpegel, deutlich zu reduzieren.:

In ihrem **Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II** von 2009 tut die Bundesregierung ihre Absicht kund, die Fluglärmbelastung bis 2020 um 20% eindämmen wollen. So lange der Bund sich bei der Umsetzung aber auf weitgehend untaugliche Instrumente wie höhere Lärmentgelte, Schalldämmmaßnahmen an Gebäuden, optimierte An- und Abflugverfahren (die man der Bevölkerung schon seit mehr als zehn Jahren verspricht; so bringt beispielsweise das auch in Köln/Bonn eingeführte und immer wieder als Erfolgsstory gelobte CDA-Anflugverfahren der im Umkreis von 20 km vom Flughafen lebenden Bevölkerung überhaupt nichts), und sich im übrigen darauf zu beschränken, auf internationaler Ebene an verschärften Zulassungs-Grenzwerten für neu zu bauende Flugzeuge basteln zu wollen (deren Marktdurchdringung ab dem Tag ihrer Narktreife mindestens 20 Jahre dauert, **bewirkt diese Absichtserklärung nicht viel mehr als weiße Salbe auf einem Krebsgeschwür!**

Da ist das Umweltbundesamt (UBA) schon einen großen Schritt weiter: In seiner lärmfachlichen Bewertung der höchst umstrittenen Flugrouten des neuen Berliner Flughafen-Chaos-Neubaus *Berlin-Brandenburg International* schreibt des UBA folgendes:

Nachtruhe: Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung belegen, dass insbesondere nächtlicher Lärm belastend für die Betroffenen ist und zu Gesundheitsschäden führen kann. Das UBA empfiehlt grundsätzlich für stadtnahe Flughäfen ein Ruhen des regulären Flugbetriebes von 22.00 Uhr bis 6 Uhr.

Da wohl kaum zu bestreiten ist, dass es sich beim Flughafen Köln/Bonn um einen stadtnahen Flughafen handelt, braucht dieser weisen Erkenntnis unsererseits nichts mehr hinzugefügt zu werden!

gez.: Helmut Schumacher
Vorsitzender Ortsverband Hennef
Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn e.V.

Anhang
Bericht zum verhinderten Passagierflugverbot
Tabelle: Nächtliche Überflüge im östlichen Stadtgebiet Hennef 2011 / 2012
Tabelle: Fluglärmbelastung Hennef-West 2008 – 2012“
Tabelle: Nächtliche Überflüge Stadtteil Geistingen 2011 / 2012
Tabelle Nächtliche Überflüge im Gebiet Hennef-Nordost
Tabelle: Fluglärmbelastung Hennef-Nordost 2008 – 2012“
Kartenausschnitt mit Radar-Flugspuren im Bereich Lichtenberg

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

Das verhinderte „Passagierflugverbot" am Flughafen Köln/Bonn

Das seit 1997 nicht umgesetzte Verbot von Passagierflügen in der Kernruhezeit (0 – 5 Uhr) am Flughafen Köln/Bonn ist ein Lehrstück dafür, wie Politiker durch hinhaltendes Taktieren und die Nichteinlösung von gegebenen Zusagen einen verheerenden Beitrag zum Thema „Glaubwürdigkeit der Politik" beisteuerten.

(1) Der Anfang der unrühmlichen Story reicht zurück bis ins Jahr 1996, als auf Antrag von SPD und B90/Die Grünen der NRW-Landtag (aus Anlaß der geplanten Neuordnung der Nachtflugerlaubnis) einen 22-Punkte umfassenden Maßnahmenpaket verabschiedete, um damit die Nachtfluglärmbelastung spürbar zu reduzieren. Dieser Katalog enthielt als wesentlichste Maßnahmen ein Verbot von Passagiermaschinen in der so genannten Kernruhezeit (0-5 Uhr) sowie ein generelles Nachtflugverbot für schwere Frachtjumbos mit mehr als 340 t Abfluggewicht.

(2) Am 27. August 1997 trat dann der damalige NRW-Verkehrsminister Clement (SPD) zusammen mit der Fraktionssprecherin von B90/Die Grünen, Giesela Nacken vor die Presse, um die Einführung der neuen Nachtflug-Regelungen (Laufzeit 1997 - 2015) bekannt zu geben. Die beiden wichtigsten Maßnahmen (s.o.) waren in diesem Paket jedoch nicht enthalten: Der damalige Bundesverkehrsminister Wissmann (CDU), dem die geplante Verordnung vor ihrer Veröffentlichung zur Genehmigung vorlag, lehnt im Juli 1997 beide Maßnahmen als unbegründet ab; zum Passagierflugverbot fällt ihm dazu auch noch folgende Begründung ein: *„Eine Trennung von Flügen nach beförderter Ladung ist nach dem Gleichbehandlungsgrundsatz des Grundgesetzes (Artikel 3 Abs.1 GG) diskriminierend und stellt damit einen unzulässigen Eingriff in die Entscheidungsfreiheit der Luftverkehrsunternehmen dar".*

(3 Im August 2007 faßt der NRW-Landtag folgenden einstimmigen Beschluß: „Der Landtag erwartet von der Landesregierung, dass neben den wirtschaftlichen Interessen des Flughafens auch die berechtigten Interessen der Anwohner an einer Verminderung der Lärmbelastung durch Einführung einer Kernruhezeit im Passagierflugbetrieb Berücksichtigung finden." **Dessen ungeachtet genehmigt Verkehrsminister Wittke (CDU) im Februar 2008 die vom Flughafen sechs Monate vorher beantragte Verlängerung der Nachtflugerlaubnis gleich um weitere 15 (!) Jahre, also bis 2030, ohne den mangelhaften Fluglärmschutz auch nur in einem einzigen Punkt nachzubessern; er verzichtet dabei also auch auf die bei dieser Maßnahme unbedingt gebotene Umsetzung des Verbots von Passagierflügen zwischen 0 und 5 Uhr!**

(4) Im März 2010 erneuert der Landtag seinen Beschluß aus dem Jahr 2007 zur Einführung einer nächtlichen Kernruhezeit für Passagiermaschinen. Auch die für Köln/Bonn zuständige Fluglärmkommission empfiehlt in 2007 und 2008 dem NRW-Verkehrsminister die Einführung des Passagierflugverbots 0-5 Uhr; diese wie auch mehrere Empfehlungen der Kommission zugunsten weiterer Lärmschutzmaßnahmen bleiben jedoch wirkungslos.

(5) Im Juli 2010 vereinbart die neue SPD/Grüne-Landesregierung von NRW im Koalitionsvertrag, das vom Landtag einstimmig beschlossene Verbot nächtlicher Passagierflüge am Flughafen Köln/Bonn umzusetzen und die notwendigen Schritte umgehend einzuleiten. NRW-Verkerhsminster Voigtsberger läßt dazu von der renommierten Münchener Anwaltskanzlei Quaas & Partner ein ausführliches Rechtsgutachten anfertigen, in dem Fachanwälte für Verwaltungsrecht aus mehreren Gründen zu der Auffassung gelangen, dass „... ***Ziff. 11 der geltenden Nachtflugregelung (NfIB 1997) ein Verbot von Passagierflügen in der Kernruhezeit....zuläßt".***

(6) Mit Schreiben vom 18.4.2012 legt NRW-Verkehrsminister Voigtsberger (SPD) dem

Bundesverkehrsminister einen entsprechenden Verordnungsentwurf vor, nachdem dieser zuvor vom Kabinett der Landesregierung genehmigt worden war.

(7) Ungeachtet seiner Aussagen fünf Monate zuvor (siehe Zeitungsberichte KStA am 2. April und Rhein-Sieg-Anzeiger vom 3. April 2012), in denen der bayrische Bundesverkehrsminister erklärt, *„Es ist richtig, dass die Länder vor Ort festlegen, welche Betriebszeiten zulässig sind"* und *„Fluglärm darf nicht krank machen"*, lehnt Ramsauer am 31. August 2012 die Vorlage der NRW-Landesregierung mit fadenscheinigen Argumenten **ab.** Im Ablehnungsschreiben wird unter anderem behauptet, die zur Begründung des Teilwiderrufs herangezogenen Gründe seien rechtlich nicht tragfähig; und es wird die groteske Behauptung aufgestellt **der in der Nachtflugver-ordnung des Landes NRW aus dem Jahr 1997 (in Ziffer 11) enthaltene Widerrufsvorbehalt sei rechtswidrig!**

(Das sollte man sich einmal auf der Zunge zergehen lassen: Eine Rechtsverordnung des Landes, welche vom damaligen Bundesverkehrsminister 1996 geprüft und in diesem Punkt unbeanstandet geblieben war, die mithin seit über 15 Jahren in Kraft ist, soll urplötzlich rechtswidrig sein!?! Ein von uns mit der Überprüfung des Ramsauer-Schreibens beauftragter Verwaltungsjurist ist jedenfalls überzeugt davon, dass Ramsauers Ablehnung weder rechtlich noch sachlich motiviert ist. Daher seien auch die grundsätzlichen Bedenken des BMVBS gegen einen Teilwiderruf unzutreffend, so der Jurist. Das ganze ist also ein völlig groteskes, um nicht zu sagen aberwitziges Bubenstück, offenbar dazu ersonnen, den ganz massiv eingeforderten Interessen der Flugbetriebslobby einmal mehr gerecht zu werden!).

(8) Der nach der Landtagswahl 2012 neu ernannte Landesverkehrsminister Groschek (SPD), der insgesamt siebente Amtsinhaber in NRW seit dem Jahr 2000(!), möchte daraufhin das Thema „Passagierflugverbot" schnellstens ad acta legen. Jedoch alarmiert durch negative Presseberichte erklärt sich die neue Landesregierung dann bereit, die Ramsauer-Begründung einer juristischen Prüfung zu unterziehen und beauftragt damit die Anwaltskanzlei Redeker (Berlin/Bonn), von der bekannt ist, dass sie öfters Aufträge der Bundesregierung erhält und die daher als „staasfreundlich" eingestellt gelten darf. Höchst befremdlich an diesem Vorgang ist, dass Groschek ganz bewusst darauf verzichtet, auf die von seinem Vorgänger erst ein Jahr zuvor diesem Fall eingeschaltete Münchener Kanzlei Quaas zurückzugreifen, was sich nur damit erklären lässt, dass die jetzige SPD-Landesregierung nicht mehr an einem positiven Rechtsgutachten interessiert ist!

Schlußbemerkungen

Bei einer solchen Herangehensweise fällt es dem Verfasser schwer, den Verdacht zu unterdrücken, es handele sich hier nicht um ein zwischen und Berlin und Düsseldorf abgestimmtes Vorgehen, zu dem Zweck ersonnen, auf diese Weise das von der Flugbetriebslobby mit allen Mitteln bekämpfte „Projekt Passagierflugverbot" auf stille und elegante Art und Weise beerdigen zu können, und zwar so, dass die Landesregierung daran offenbar keine Schuld trifft.. Diesen Verdacht können auch Fakten wie das seit der Ramsauerentscheidung andauernde Schweigen von Ministerpräsidentin Kraft zu diesem Thema, die Nichtveröffentlichung des Redeker-Gutachtens, wie auch die bekannte Tatsache verstärken, dass die Kölner SPD-Spitze (Vorsitzender Ott, Oberbürgermeister Roters) als erklärte Gegner eines Passagierflugverbots gelten. Bürger mit gutem Gedächtnis werden sich allerdings gut daran erinnern, dass Verkehrsminister Clement (SPD), den vom Nachtflug betroffenen Anrainern einen „faireren Ausgleich" für die lange Dauer der Nachtflugerlaubnis (damals bis 2015 geltend) versprochen hatte, wobei für ihn ausdrücklich das Passagierflugverbot Teil dieses Ausgleichs sein sollte! Diejenigen unserer Politiker, die gerne in Sonntagsreden die grassierende Politikverdrossenheit der Deutschen beklagen, sollten sich doch einmal ernsthaft mit der Frage befassen, ob die Macher unserer Politik an diesem Dilemma nicht die Hauptschuld tragen, indem sie nämlich in zunehmendem Maße ihre Entscheidungen eben nicht am beschworenen Wohle der Menschen ausrichten sondern sich in immer stärkerem Maße von den Interessen der großen Lobby-Gruppen leiten lassen!

Hennef, 18. Februar 2013
LSG/OVH/Sc

Nächtliche Überflüge im östlichen Stadtgebiet Hennef 2011 / 2012

ermittelt durch die LSG-Fluglärm-Messstelle in der Kurhausstraße

	2010	2011	2012	Veränderung 2012 zum 3-Jahres-Mittelwert
Alle Überflüge (Tag + Nacht)	28.203	17.959	17.795	- 16.5 %
Nachtflüge (22-6 Uhr)	9.103	7.060	7.537	- 5%
Aufteilung Nachtflüge nach Lautstärke (Schalldruckpegel)				
unterhalb 65 dB(A)	2.134	2.046	2.179	+ 3%
65-70 dB(A)	5.174	3.940	4.206	- 5%
70 - 75 dB(A)	1.179	1.028	1.110	0%
75 - 80 dB(A)	38	46	42	0 %
80 und mehr dB(A)	0	0	0	0
Durchschnittliche nächtliche Jahres-Lärmmenge (L_{Aeq})				
Ø nächtliche Fluglärm-Immission (Dauerschallpegel Leq3 (Nacht)	49.2	49.0 dB(A)	48.6 dB(A)	- 7%
Anzahl Jahresnächte in denen der Dauerschallpegel ≥ 45 dB(A) betrug	230	195	228	+ 5%

Quelle: Jahresstatistik der obigen Messstellen beim DFLD (www.dfld.de); Darstellung OV Hennef der Lärmschutzgemeinschaft

Fluglärmbelastung Hennef-West 2008 - 2012
(Quelle: veröffentlichte Daten der Flughafen-Messstelle Realschule)

Kriterium	2008	2009	2010	2011	2012	Veränderung zum Ø letzte 5 Jahre
Anzahl aller Überflüge im Jahr	14.700	16.435	20.890	20.454	20.941	+ 12%
Anzahl Nacht-Überflüge im Jahr	**5.580**	**5.697**	**7.310**	**7.780**	**8.527**	**+ 22%**
Nachtüberflüge mit Schallpegel 66 - 69 dB(A)	2.977	3.472	4.473	4.705	4.693	+ 15%
Nachtüberflüge mit Schallpegel 70 - 74 dB(A)	2.395	2.101	2.991	2.881	3.516	+ 27%
Nachtüberflüge mit Schallpegel 75 - 79 dB(A)	205	130	204	194	318	+ 51%
Nachtüberflüge mit Schallpegel ≥ 80 dB(A)	3	1	0	0	6	+ 750%
Ø Nachtflug-Lärm-Immission Gesamtjahr (Leq_{Night}) [dB(A)]	**49.6**	**49.0**	**50.3**	**50.1**	**51.0**	**+ 23%**

Darstellung: Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn e.V., Ortsverband Hennef

Nächtliche Überflüge Stadtteil Geistingen 2011 / 2012

ermittelt durch die LSG-Fluglärm-Messstelle in der Schlesische Straße

	2011	2012	Veränderung 2012
Alle Überflüge (Tag + Nacht)	13.535	14.083	+ 4%
Nachtflüge (22-6 Uhr)	7.885	8.554	+ 8.5%
Aufteilung Nachtflüge nach Lautstärke (Schalldruckpegel)			
unterhalb 65 dB(A)	4.422	4.723	+ 7%
65-70 dB(A)	2.649	2.932	+ 11%
70 - 75 dB(A)	713	766	+ 7.5%
75 - 80 dB(A)	74	103	+ 39%
80 und mehr dB(A)	27	30	+ 11%
Durchschnittliche nächtliche Jahres-Lärmmenge (L_{Aeq})			
Ø nächtliche Fluglärm-Immission (Dauerschallpegel Leq3 (Nacht)	47.5	47.9	+ 9.6%
Anzahl Jahresnächte in denen der Dauerschallpegel ≥ 45 dB(A) betrug	264	279	+ 6%

Quelle: Jahresstatistik der obigen Messstellen beim DFLD (www.dfld.de); Darstellung OV Hennef der Lärmschutzgemeinschaft

Nächtliche Überflüge im Gebiet Hennef-Nordost 2011 / 2012

ermittelt durch die LSG-Fluglärm-Messstelle Regenbogenschule, Happerschoß

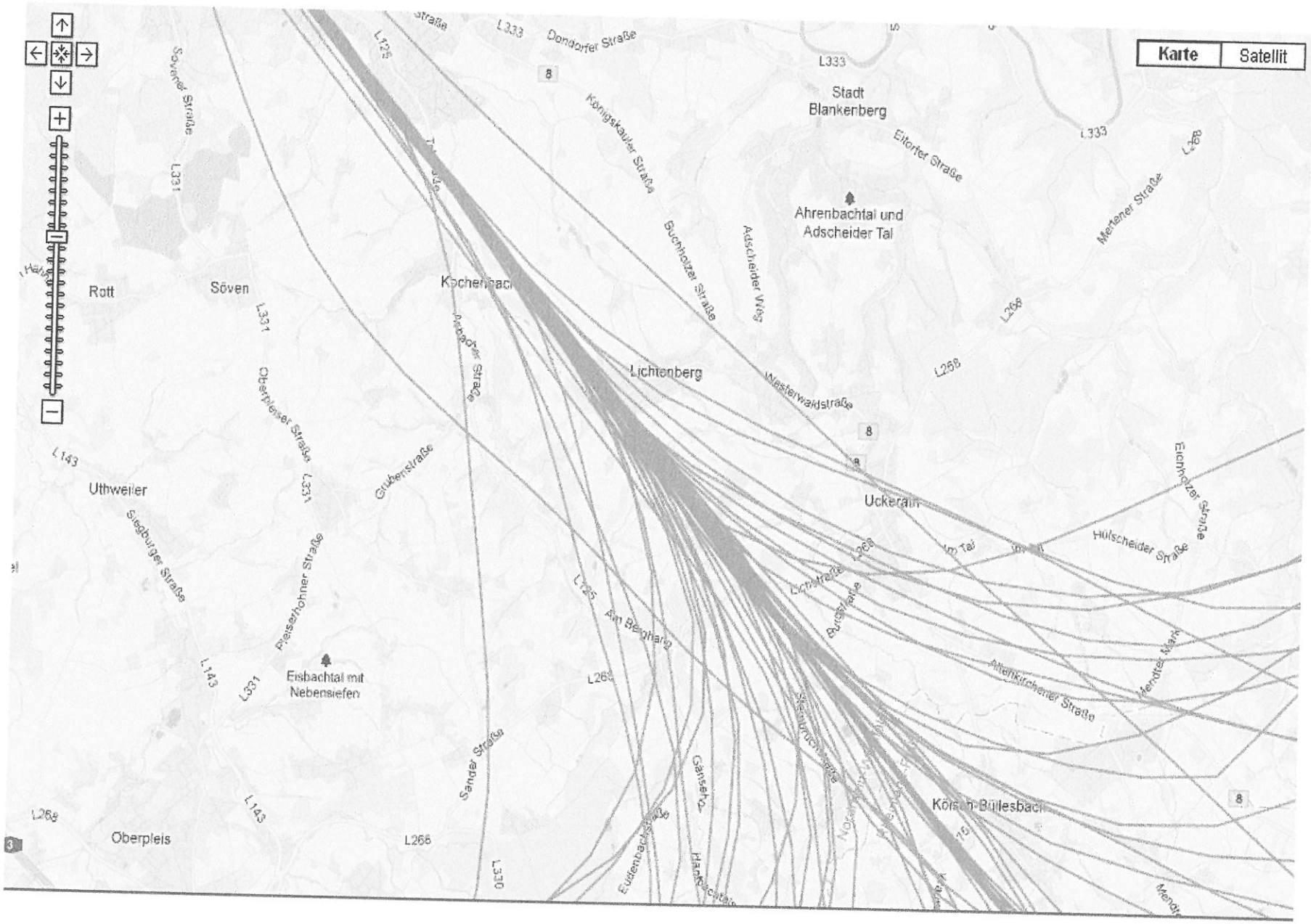
	2010	2011	2012	Veränderung 2012 zum 3-Jahres-Mittelwert
Alle Überflüge (Tag + Nacht)	25.899	15.827	wegen eines Fehlers in der Überflug-Erkennungs-Software entfällt die Jahres Statistik 2012	
Nachtflüge (22-6 Uhr)	4.434	4.928		
Aufteilung Nachtflüge nach Lautstärke (Schalldruckpegel)				
unterhalb 65 dB(A)	1.718	1.337		
65-70 dB(A)	1.795	2.026		
70 - 75 dB(A)	633	1.085		
75 - 80 dB(A)	256	418		
80 und mehr dB(A)	31	62		
Durchschnittliche nächtliche Jahres-Lärmmenge (L_{Aeq})				
Ø nächtliche Fluglärm-Immission (Dauerschallpegel Leq3 (Nacht)	48.2	49.0		
Anzahl Jahresnächte in denen der Dauerschallpegel ≥ 45 dB(A) betrug	170	201		

Quelle: Jahresstatistik der obigen Messstellen beim DFLD (www.dfld.de); Darstellung OV Hennef der Lärmschutzgemeinschaft

Fluglärmbelastung Hennef-Nordost 2008 - 2012
(Quelle: veröffentlichte Daten der Flughafen-Messstelle Heisterschoß)

Kriterium	2008	2009	2010	2011 (*)	2012	Veränderung zum Ø des Berichtszeitraums
Anzahl aller Überflüge im Jahr	12.728	10.433	wegen eines monatelangen Ausfalls dieser Messstelle entfällt die Jahresstatitik	11.356	14.597	+ 19%
Anzahl Nacht-Überflüge im Jahr	**2.354**	**2.604**		**3.320**	**4.047**	**+ 31%**
Nachtüberflüge mit Schallpegel 66 - 69 dB(A)	1.169	1.464		2.511	3.184	+ 53%
Nachtüberflüge mit Schallpegel 70 - 74 dB(A)	795	788		540	963	+ 25%
Nachtüberflüge mit Schallpegel 75 - 79 dB(A)	302	282		297	402	+ 25%
Nachtüberflüge mit Schallpegel ≥ 80 dB(A)	88	69		40	65	- 1%
Ø Nachtflug-Lärm-Immission Gesamtjahr (Leq_{-Night}) [dB(A)]	**48.9**	**48.3**		**47.5**	**48.4**	**+ 2,3%**

(*) ohne Messwerte für den Monat Januar wegen Ausfalls der Messstelle

Darstellung: Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn e.V., Ortsverband Hennef

58 Landeanflüge über Lichtenberg am 08. Februar 2013 zwischen 16 und 24 Uhr (darunter 26 Nachtflüge)