

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



Hennef, 27. Februar 2015

## Fluglärmbericht Hennef 2014

### **I. Politische Rahmenbedingungen**

Der Köln/Bonner Flughafen war auch im vergangenen Jahr der einzige der deutschen Großflughäfen, an dem Land und Bund es offenbar für überflüssig erachten, für die Nachtzeit wenigstens eine Kernruhezeit, eine verbindliche Deckelung der Lärmemissionen oder eine Begrenzung nächtlicher Flüge anzuordnen! Die zuständigen Politiker verstecken sich stattdessen hinter Ausreden, folgen bedenkenlos der Schönfärberei der PR-Abteilung des Flughafens („es ist immer leiser geworden“), und nehmen jegliche Ankündigung von Geschäftsführer Garvens zu geplanten Maßnahmen der Lärmverbesserung kritiklos für bare Münze, wie beispielsweise dessen Behauptung, eine 2013 eingeführte Änderung der Gebührenpolitik werde zu weniger Nachtfluglärm führen.

Geradezu exemplarisch für das flächendeckende Versagen der Politik ist die erneut gescheiterte Einführung eines 5-stündigen Nachtflugverbots für Passagiermaschinen: Diese Einschränkung des Nachtflugbetriebs (wie im übrigen auch ein komplettes Nachtflugverbot für Frachtmaschinen der Jumbo-Klasse) war den Bürgern bereits 1996/97 vom damaligen Verkehrsminister Wolfgang Clement versprochen worden und zwar als „fairer Ausgleich“ für die damals anstehende, extrem lange Ausdehnung der Nachtflugerlaubnis um weitere 18 Jahre (bis 2015). Es waren die wichtigsten Details eines 22-Punkte-Katalogs zur Lärmdämpfung am Köln/Bonner Flughafen und beide sind nie umgesetzt worden, ein Beleg dafür, wie (un)glaubhaft politische Zusagen in Deutschland sind! Eine geradezu unglaubliche Zumutung ist die Nichtumsetzung des Passagierflugverbots, welches vom NRW-Parlament nach 1997 noch zweimal eingefordert wurde: im August 2007 (nur sechs Monate später verkündete der NRW-Verkehrsminister Wittke, CDU, eine weitere 15-jährige Nachtflugverlängerung für Köln/Bonn, ohne die völlig ungenügenden Nachtschutzbestimmungen auch nur im Geringsten nachzubessern) sowie im März 2010. Die zweimaligen Anträge der NRW-Landesregierung an den Bundesverkehrsminister (2012 und 2014) auf Erlaß des Passagierflugverbots sind von den jeweiligen Bundesministern (Ramsauer und Dobrindt, beide CSU) mit fadenscheinigen Argumenten abgelehnt worden.

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

Nach den uns vom Flughafen zur Verfügung gestellten statistischen Daten und unseren Messstellenauswertungen kann als belegt gelten, dass es zumindest im Rhein-Sieg-Kreis nachts in 2014 nicht leiser sondern sogar lauter war als im Vorjahr. Das lag einerseits daran, dass die Zahl der Nachtflüge wieder deutlich, d.h. auf 36.272 (+ 5%) zugenommen hat. Es zeigt aber andererseits, dass die neue Gebührenpolitik des Flughafens keine erkennbare

Umsteuerungsfunktion vom Nachtbetrieb (22-6 Uhr) hin zum Tagbetrieb (6-22 Uhr) entfaltet hat.

Den „Spitzenplatz“ für die größten Nachtflug-Airports Deutschlands, den sich Köln/Bonn bereits 2013 „gesichert“ hatte (nachdem am FRAPORT in Frankfurt der Nachtflugbetrieb per Gerichtsentscheid auf nur noch zwei Stunden reduziert wurde), konnten die Wahn in 2014 sogar noch ausbauen („der Wahn in Wahn“) und Frankfurt auf den zweiten Platz verdrängen (der FRAPORT hatte rund sechstausend Nachtflüge weniger). Sogar das aufstrebende neue Fracht-Drehkreuz Leipzig/Halle hatte über sechstausend Nachtflüge weniger als Köln/Bonn, was sicherlich auch daran liegt, dass dort Passagierflüge in der Kernruhezeit per Gerichtsbeschluss verboten sind).

### III. Fluglärm in Hennef

Die an der **Flughafen-Messstelle Realschule** aufgezeichneten Fluglärmgeräusche („Lärmergebnisse“) stammen zu 85% von Überflügen durch landende Maschinen; die restlichen 15% kommen von Start-Überflügen, welche im Kurvenflug über das Autobahnkreuz Bonn/Siegburg nach Westen abdrehen und entweder sehr laut sind oder dem westlichen Stadtrand sehr naher kommen. Die Anzahl der **Nachtfluglärmereignisse** blieb mit rund achttausend in etwa konstant, ebenfalls die jahresdurchschnittliche nächtliche Lärmimmission (Dauerschallpegel-Nacht 50,0 Dezibel). Diese Immission übersteigt den im Jahr 2009 von der Weltgesundheitsorganisation (WHO) neu festgesetzten Grenzwert zur gesundheitlichen Unbedenklichkeit um das Neunfache, d.h. sie liegt voll im gesundheitsschädlichen Bereich.

Durch die generelle Zunahme der Nachtflüge einerseits, noch verstärkt durch eine Zunahme des Nachtflugverkehrs um 12% auf den über den Rhein-Sieg-Kreis verlaufenden Abflugrouten, haben sich die Nacht-Überflüge im Hennefer Teil der Abflugrouten deutlich erhöht. Das hat im Hennefer Nordosten dazu geführt, dass die Zahl der gemessenen nächtlichen Fluglärmereignisse an der **Flughafenmessstelle Heisterschoß** um zehn Prozent auf 5.084 anstieg. Besonders auffällig ist dort die große Zunahme von extrem lauten Überflügen im Schallpegelbereich 80 bis 84 Dezibel<sup>(1)</sup> (was dem Lärm einer Schlosserei oder einer stark befahrenen Verkehrsstraße in 5 m Abstand entspricht).

Die **Messstelle Geistingen** (im Besitz der Lärmschutzgemeinschaft) welche alle Abflüge auf der westlichen Abflugroute erfaßt sowie die Anflüge auf die kleine Parallelbahn 34 links, (die sich auf einem Kurs befinden, der seitlich um 1,1 km versetzt zur Hauptlandebahn 34 verläuft, der mitten über das Stadtgebiet geht), verzeichnete im vergangenen Jahr mit 8.417 **Nachtfluglärmereignissen** ein Plus von 5 Prozent, wodurch sich auch der nächtliche Dauerschallpegel erhöhte (jetzt 47,9 Dezibel).

Auch an der **Messstelle Hennef** (östliche Kurhausstraße) der Lärmschutzgemeinschaft, wo ausschließlich Überflüge durch Landeverkehr stattfinden, erhöhte sich die Zahl der nächtlichen Fluglärmereignisse um knapp 5% auf 4.471 und der nächtliche Dauerschallpegel auf 48,8 Dezibel (+12%). Damit war die Nachtlärmimmission dort um 660 Prozent höher als der WHO-Grenzwert der gesundheitlichen Unbedenklichkeit.

---

<sup>(1)</sup> Messwerte sind immer „Einzelschallpegel“; sie können/dürfen auf keinen Fall mit Dauerschallpegeln verglichen bzw. gleichgesetzt werden, denn letztere sind rein theoretische Zahlen, welche eine durchschnittliche, d.h. über einen längeren Zeitraum einwirkende Lärmbelastung zum Ausdruck bringen. Dauerschallpegel kann man also nicht „hören“, während der Mensch von hohen Einzelschallpegeln aus dem Schlaf gerissen wird!

Selbst im Bereich Uckerath/Lichtenberg – also in 18-20 km Entfernung vom Flugplatz - ist Fluglärm ein Thema: Hier zeichnete die von den Hennefer Grünen gesponserte und von der Lärmschutzgemeinschaft betriebene **Messstelle Lichtenberg** die Fluggeräusche des Landeverkehrs zu den Bahnen 34R/L auf, welche dort aus allen Himmelsrichtungen einschweben um sich in den Endanflugkanal einzufädeln. Kurs- und Geschwindigkeitsanpassungen sowie das Ausfahren der Landeklappen, verursachen in diesem Sektor immer wieder starke Geräuschspitzen. Durch die örtliche Geländehöhe von 250 m N.N. wird zudem der Vertikalabstand zwischen Flugzeug und Mensch (und damit die Geräuschdämpfung) erheblich verringert, was die Fluggeräusche am Boden entsprechend lauter macht. Die nächtliche Lärmimmission (Dauerschallpegel) war mit 48,8 Dezibel genauso hoch wie an der Messstelle Kurhausstraße.

#### **IV. Schlußbemerkungen**

Nachtfluglärm ist nicht nur ungesund, er ist auch teuer! Der Wissenschaftler Eberhardt Greiser ist dieser Frage im Auftrag der Lärmschutzgemeinschaft nachgegangen und konnte, aufbauend auf seinen bereits vorher im Auftrag des Umweltbundesamtes gemachten, epidemiologischen Studien, in einer Zusatzstudie im Oktober 2013, Titel „Soziale und ökonomische Folgen nächtlichen Fluglärms“, belegen, dass den Krankenkassen im Umfeld von Köln/Bonn innerhalb von zehn Jahren 274 Mio Euro Kosten für die Behandlung von Krankheiten werden aufwenden müssen, die durch den hiesigen Fluglärm verursacht werden. Noch viel schlimmer dürfte aber Greisers Erkenntnis sein, dass im Umfeld des Köln/Bonner Flughafens durch **ständigen Nachtfluglärm innerhalb von zehn Jahren 3.700 Neuerkrankungen (Herz-Kreislaferkrankungen, Bluthochdruck u.a.m.) mit etwa 600 Todesfällen kommen wird.**

Der Bonner Arbeits- und Sozialrechtler Prof. Stefan Greiner wies im Januar 2014 in einem vom Kölner Stadt-Anzeiger veröffentlichten Artikel (Titel: **Schlaf ist Bürgerrecht**) darauf hin, dass er als Jurist sehr erstaunt über die einseitige Gewichtung wirtschaftlicher Belange gegenüber Anwohnerinteressen bei bestehenden Flughäfen ist. Laut Greiner sei dies in unserer Rechtsordnung nahezu einzigartig. In allen anderen Umweltfragen habe heute der Gesundheitsschutz höchsten Stellenwert, was sich aus anerkannten grundgesetzlichen Schutzpflichten des Staates herleite. Und er beklagt: **„Die Privilegierung der Luftverkehrswirtschaft ist nur durch exzellente Lobbyarbeit, die (verständliche) Faszination der Entscheider für den Flugverkehr sowie große Unkenntnis über die Lage der vom Fluglärm Betroffenen zu erklären“.**

Dem ist wohl nichts hinzuzufügen!

gez. *Helmut Schumacher*

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