

Bemerkung: Dieser Antrags-Entwurf unseres Berliner Juristen Karsten Sommer, einem Fachanwalt für Verwaltungsrecht und Lehrstuhlinhaber für Bau- und Planungsrecht a.d. Brandenburgische Technischer Universität, wurde dem NRW-Verkehrsminister M. Groschek persönlich beim Besuch des Vorstands der Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn e.V. übergeben

Hennef, 28.04.2015, gez.: H. Schumacher, M.i.V. der Lärmschutzgemeinschaft FK/B e.V.

Herrn Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Dr. Peter Ramsauer
Invalidenstraße 44

10115 Berlin

**Einführung einer Kernruhezeit im Passagierflugbetrieb in der Zeit von 00:00 bis 05:00
Uhr am Verkehrsflughafen Köln/Bonn
Entwurf der Neuregelung der Nachtflugbeschränkungen und Begründung**

Anlage: 1

Sehr geehrter Herr Bundesminister Dr. Ramsauer,

den beigefügten Entwurf einer Neuregelung der Nachtflugbeschränkungen für den Verkehrsflughafen Köln/Bonn übersende ich mit der Bitte um Kenntnisnahme und Zustimmung.

Zur Begründung der Neuregelung der Nachtflugbeschränkungen ist auszuführen:

I.

Die Maßnahme erfolgt zur Verminderung der Lärmauswirkungen auf die Umgebung des Verkehrsflughafens Köln/Bonn und ist als solche seit vielen Jahren diskutiert worden und vielfach durch Beschlüsse gewünscht und bei der Novellierung der Nachtflugbeschränkungen für den Verkehrsflughafen Köln/Bonn bereits berücksichtigt.

1. Bereits in der Koalitionsvereinbarung der damaligen Landesregierung 1995 wurde festgehalten, dass der Flughafen Köln/Bonn durch einen Anstieg der Passagierflüge nachts keine Ausweitung des Nachtflugbetriebes erfahren soll und Verhandlungen mit dem Ziel des Einvernehmens über eine Kernruhezeit geführt werden sollen.
2. Der Landtag des Landes Nordrhein-Westfalen bestätigte am 19.06.1996 einen bereits vom Verkehrsausschuss verabschiedeten sog. 22 Punkte-Katalog zur Minderung der vom Flughafen Köln/Bonn ausgehenden Lärmbelastungen. Unter den Maßnahmen findet sich auch die Einführung einer Kernruhezeit für Passagierflüge zwischen 00:00 und 05:00 Uhr.

3. Die Fluglärmmmission für den Flughafen Köln/Bonn hat im Laufe der Jahre mehrfach den Verkehrsminister aufgefordert, eine Kernruhezeit für den Passagierflugverkehr von 00:00 bis 05:00 Uhr einzuführen.
4. Der Landtag des Landes Nordrhein-Westfalen hat in einem Entschließungsantrag am 24.08.2007 geschlossen:

„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.“

5. Auch in dem im Juli 2010 vereinbarten Koalitionsvertrag der neuen Landesregierung des Landes Nordrhein-Westfalen ist vereinbart, das vom Landtag beschlossene Verbot nächtlicher Passagierflüge am Flughafen Köln/Bonn zwischen 00:00 und 05:00 Uhr umsetzen und die notwendigen Schritte umgehend einzuleiten.
6. Ein eventuelles Verbot nächtlichen Passagierflugverkehrs zwischen 00:00 und 05:00 Uhr findet seit langem in den Nachtflugbeschränkungen für den Flughafen Köln/Bonn Berücksichtigung: In der Nachtflugbeschränkung vom 26.08.1997 heißt es:

„Nach jeweils 5 Jahren, erstmals im Jahre 2000, wird die Wirksamkeit der Lärmschutzmaßnahmen überprüft und festgestellt. Sollte sich der Nachtfluglärm nicht signifikant vermindert haben, werden – unter strikter Beachtung des Vertrauensschutzes für die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Regelung am Flughafen Köln/Bonn operierende Luftfahrtunternehmen – zusätzliche aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen zwingend erforderlich. Eine Verminderung des Nachtfluglärms liegt vor, wenn die Fläche des Gebiets kleiner wird, in dem zur Nachtzeit 6 Fluglärmereignisse im Freien mit einem Maximalpegel (L_{ASmax}) von 75 dB(A) und mehr erreicht werden (sog. Nachtschutzgebiet).

Der Vertrauensschutz gilt nicht für zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen zwecks Einschränkung von Passagierflügen sowie des Einsatzes von Strahlflugzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 340 t im Frachtverkehr; die Notwendigkeit dieser Einschränkungen wird spätestens im Jahre 2000 überprüft.

Darüber hinaus bleibt eine vorherige Änderung dieser Beschränkungen vorbehalten, wenn insbesondere neue umwelttechnische oder – rechtliche Rahmenbedingungen, wie z.B. veränderte gesetzliche Vorschriften oder Änderungen der Vorschriften über die Lärmzulassung von Luftfahrzeugen nach ICAO Annex 16, diese geboten erscheinen lassen.“

Die Nachtflugbeschränkungen wurde 2008 bis 2030 verlängert.

7. Der Verkehrsflughafen Köln/Bonn ist der einzige Flughafen in der Bundesrepublik Deutschland, der seine Verkehrsspitze zur Nachtzeit hat. U.a. eine Studie zum Arzneimittelverbrauch im lärmbelasteten Flughafenumfeld lässt auf erhebliche gesundheitliche Auswirkungen des bestehenden Flugbetriebes während der Nachtzeit schließen (sog. Greiser-Studie).

II.

Die beigelegte Neuregelung der Nachtflugbeschränkungen für die Kernruhezeit im Passagierflugverkehr (00:00 bis 05:00 Uhr) hat ihre Rechtsgrundlage in § 6 Abs. 2 des Luftverkehrsgesetzes i.V.m. Ziffer 11 Abs. 4 der geltenden Nachtflugbeschränkung vom 26. August 1997 (dazu nachfolgend zu 1.). Es handelt sich um die derzeit einzige geeignete, erforderliche und im engeren Sinne verhältnismäßige Maßnahme, um den gesetzlichen Vorgaben zum Fluglärmschutz Rechnung zu tragen und die Gesundheitsbelastungen der Anwohnerinnen und Anwohner in der Umgebung des Flughafen Köln/Bonn zu mindern. Maßnahmen des passiven Schallschutzes sind nicht geeignet, den gesetzlichen Maßgaben ausreichend Rechnung zu tragen (dazu nachfolgend u 2.).

1. Der Teilwiderruf der Betriebsgenehmigung des Flughafen Köln/Bonn wird auf § 6 Abs. 2 LuftVG i.V.m. Ziffer 11 der geltenden Nachtflugbeschränkung gestützt.

Nach § 6 Abs. 2 LuftVG ist eine luftverkehrsrechtliche Genehmigung zu versagen u.a. dann, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet wird. Ergäben sich später solche Tatsachen, kann die luftverkehrsrechtliche Genehmigung danach widerrufen werden.

Die Genehmigung kann nach dem Wortlaut der Vorschrift (ganz oder teilweise) widerrufen werden, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass die öffentliche Sicherheit oder Ordnung gefährdet wird. Mit der klassisch polizeirechtlichen Bezugnahme auf die öffentliche Sicherheit oder Ordnung nimmt die Vorschrift die gesamte Rechtsordnung in Bezug, damit auch die nach der neueren Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ein nächtliches Passagierflugverbot rechtfertigende Vorschrift des § 29 b Abs. 1 Satz 2 LuftVG. Die Tatbestandsalternative der Gefährdung der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung eröffnet hier die Widerrufsmöglichkeit.

Der Betrieb des Flughafen Köln/Bonn, hier insbesondere der nächtliche Flugbetrieb, verstößt gegen § 29 b Abs. 1 Satz 2 LuftVG. Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinen Urteilen zum Flughafen Leipzig vom 9. November 2006 und vom 24. Juli 2008 zu dieser Vorschrift u.a. ausgeführt, dass jeder nächtliche Flug für die Anwohnerinnen und Anwohner eines Flughafens eine zusätzliche Belastung bedeutet; jeder Flug der unterbleibt, eine Entlastung. Es kommt mithin für die Bewertung der nächtlichen Lärmbelastung nicht allein auf einen äquivalenten Dauerschallpegel an, sondern auch auf Anzahl und Höhe der Einzelschallpegel. Dabei bleiben die Anwohner grundsätzlich auch dann schutzbedürftig, wenn ihre Nachtruhe durch zugelassenen Frachtverkehr ohnehin gestört wird. Diesen Ausführungen ist zu entnehmen, dass die Belastung von Flughafenanwohnerinnen und -anwohnern mit nächtlichem Flugverkehr durch Frachtverkehr die Luftverkehrsbehörde nicht von der Prüfung entbindet, ob eine gewisse Entlastung der Anwohnerinnen und Anwohner dadurch erreicht werden kann, dass nicht zwingend erforderlicher Passagierverkehr während der Kernzeit der Nacht ausgeschlossen wird.

Das Bundesverwaltungsgericht hat weiter ausgeführt, dass Maßnahmen des passiven Schallschutzes allein den Vorgaben des § 29 b Abs. 1 Satz 2 LuftVG nicht Rechnung tragen, da Schutzgegenstand nicht allein der Nachtschlaf sondern die Nachtruhe sei. Die Nacht soll sich danach durch eine Lärmpause vom Tag unterscheiden.

Der Flughafen Köln/Bonn hat ausgerechnet in der gesetzlich durch § 29 b Abs. 1 Satz 2 LuftVG als besonders schutzbedürftig anerkannten Nachtzeit eine Belastungsspitze. Hier steht insgesamt in Frage, ob sich die Lärmbelastung während der Nachtzeit noch von derjenigen während der Tagzeit durch eine (wenn auch möglicherweise nur tendenzielle) Lärmpause unterscheidet. Die Luftverkehrsbehörde sieht sich vor diesem Hintergrund gehalten, jede Möglichkeit zu prüfen, die nächtliche Lärmbelastung auf das geringstmögliche Maß zu senken, um auch für den Flughafen Köln/Bonn den gesetzlichen Anforderungen Genüge zu tun.

Nach der verwaltungsgerichtlichen und sogar verfassungsgerichtlichen Rechtsprechung steht der Luftverkehrsbehörde für diesen Zweck das Mittel des Teilwiderrufs der Betriebsgenehmigung zur Verfügung.

Das Bundesverfassungsgericht stellt im Beschluss vom 4. Mai 2011 (- 1 BvR 1502/08 – S. 14 des Entscheidungsabdrucks) fest, dass ein (Teil-)Widerruf erteilter Genehmigungen oder Planfeststellungsbeschlüsse aus Gründen des Fluglärmschutzes grundsätzlich möglich ist und verweist insoweit auf eine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts (Beschluss vom 26. Februar 2004 – 4 B 95/03 -) zum Flughafen Köln/Bonn. In der Vorinstanz zu dem Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts vom 26. Februar 2004 wiederum hat das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen in der Begründung seines (Teil-)Urteils vom 10. Juli 2003 (zum gerichtlichen Az.: 20 D 78/00.AK – Entscheidungsabdruck S. 16) ausgeführt, dass die Duldungswirkung (aus der für den Flughafen Köln/Bonn gesetzlich fiktiv durch § 71 LuftVG angeordneten Duldungswirkung) die Befugnis der Luftfahrtbehörde unangetastet lässt, die Regelung des Flughafenbetriebs bei Vorliegen der Voraussetzungen von Amtswegen – regelmäßig im Wege des (Teil-)Widerrufs – einzuschränken, „etwa um den zulässigen Flugbetrieb den veränderten Verhältnissen anzupassen, wie es der Beklagte am Flughafen der Beigeladenen seit 1972 immer wieder praktiziert hat“.

Der (Teil-)Widerruf von luftverkehrsrechtlichen Betriebsgenehmigungen Deutscher Verkehrsflughäfen ist denn auch jahrzehntelange Praxis der Bundesdeutschen Verkehrsbehörden.

Für den Flughafen Köln/Bonn ist es Praxis der nordrheinwestfälischen Luftverkehrsbehörde seit dem Jahre 1972, Nachtflugbeschränkungen durch (Teil-)Widerruf der Betriebsgenehmigung anzuordnen und ständig zu überprüfen und zu ändern. Diese Praxis hat auch zur derzeit geltenden und bis 2030 verlängerten Nachtflugbeschränkung vom 26.08.1997 geführt, denn in dieser aktuell geltenden Nachtflugbeschränkung wird ausdrücklich ausgeführt, dass ein Vertrauensschutz nicht für zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen zwecks Einschränkung von Passagierflügen gilt und dass die Notwendigkeit derartiger Einschränkungen überprüft wird. Darüber hinaus bleibt dort eine vorherige Änderung der Nachtflugbeschränkungen vorbehalten, wenn insbesondere neue umwelttechnische oder rechtliche Rahmenbedingungen, wie z.B. veränderte gesetzliche Vorschriften oder Änderungen der Vorschriften für die Lärmzulassung von Luftfahrzeugen nach ICAO Annex 16, diese geboten erscheinen lassen.

Die oben angeführte Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zur Auslegung der gesetzlichen Verpflichtung aus § 29 b Abs. 1 Satz 2 LuftVG lässt die Anpassung der Nachtflugbeschränkungen zwingend geboten erscheinen.

2. Mit der Anordnung eines Nachtflugverbots für Passagierflüge in der Kernzeit der Nacht zwischen 00:00 und 05:00 Uhr wird auf die Nachtruhe der Bevölkerung am Flughafen Köln/Bonn in nach § 29 b Abs. 1 Satz 2 LuftVG zwingend gebotenem Maße Rücksicht genommen. Insoweit haben die Interessen der Wohnbevölkerung in der Umgebung des Flughafens Köln/Bonn Vorrang und gegenüber den betrieblichen Interessen des Flughafenbetreibers und der Luftverkehrsgesellschaften an einer ungehinderten Ausnutzung der Flughafenkapazitäten auch für den Passagierflugverkehr während der sog. Nachtkernzeit.

Dem steht insbesondere nicht der Vorrang sog. passiver Schallschutzmaßnahmen entgegen. Das Bundesverwaltungsgericht hat in den bereits angeführten Entscheidungen vom 9. November 2006 und 24. Juli 2008 zum Flughafen Leipzig/Halle klargestellt, dass Schutzgegenstand der Regelung des § 29 b Abs. 1 Satz 2 LuftVG nicht allein der Nachtschlaf ist, der möglicherweise durch passive Schallschutzmaßnahmen jedenfalls für „die Durchschnittsbevölkerung“ gewährleistet werden kann. Schutzgegenstand ist hier vielmehr auch die Nachtruhe. Die Nacht soll sich durch eine Lärmpause vom Tag unterscheiden. Am Flughafen Köln/Bonn ist dies bisher durch die sehr hohe Zahl von Nachtflügen im Vergleich zu der Zahl der Flüge tagsüber nicht (mehr) gewährleistet. Passive Schallschutzmaßnahmen sind nicht geeignet, diesem Missstand abzuhelpfen. Insoweit kommen allein weitere Betriebsbeschränkungen als geeignete Maßnahmen in Betracht.

Der Maßnahme steht auch nicht die Dominanz des nächtlichen Frachtverkehrs auch im Hinblick auf die davon ausgehenden Lärmbelastungen entgegen. Die Luftverkehrsbehörde erkennt dabei nicht, dass die nächtliche Lärmbelastung am Flughafen Köln/Bonn durch die Frachtflüge stark dominiert ist. Jedoch kann die – im Falle des Flughafen Köln/Bonn außerordentlich starke – Lärmbelastung durch nächtlichen Frachtverkehr einer Betriebsbeschränkung hinsichtlich des Passagierverkehrs nicht entgegengehalten werden. Denn für die nächtliche Fluglärmbelastung gilt, dass jeder Flug eine zusätzliche Belastung darstellt und jeder Flug, der unterbleibt, eine Entlastung. Die Flughafenanwohner bleiben auch dann schutzbedürftig, wenn ihre Nachtruhe durch zugelassenen Frachtverkehr ohnehin gestört wird. Es kann nicht davon ausgegangen werden, dass die Entlastung der Flughafenanwohnerinnen und -anwohner durch ein nächtliches Passagierflugverbot zumindest für die Nachtkernzeit völlig ohne Bedeutung für deren Belastung ist, sodass die Maßnahme geboten ist, um den Vorgaben von § 29 b Abs. 1 Satz 2 LuftVG Rechnung zu tragen. Durch den Wegfall der Starts und Landungen im Passagierflugverkehr in der Kernzeit der Nacht kommt es in den sensibelsten Zeitsegmenten des Fluglärms zu einer Erhöhung der Zahl der Lärmpausen zwischen den Fluglärmereignissen des Frachtflugbetriebs und dadurch auch zu einer tendenziellen Entlastung der Anwohnerinnen und Anwohner.

Die Maßnahme ist auch im Übrigen verhältnismäßig. Insbesondere konnten von den Einwendern im Rahmen der Anhörung zur Änderung der Nachtflugbeschränkungen kein standortspezifischer Nachtflugbedarf für den Passagierflugbetrieb am Flughafen Köln/Bonn nachgewiesen werden. Gegenüber den betroffenen öffentlichen und privaten Belangen, einschließlich der Forderung nach dem Erhalt einer Ausweichfunktion für verspäteten oder verfrühten Nachtflug, erweist sich das angeordnete Passagierflugverbot im Hinblick auf den damit verfolgten Zweck des Schutzes der Nachtruhe der Bevölkerung am Flughafen Köln/Bonn als geeignet, erforderlich und unter Berücksichtigung insbesondere der Interessen des Flughafenbetreibers und der ansässigen Luftverkehrsunternehmen als angemessen. Das gilt auch mit Blick auf die wirtschaftlichen

und betrieblichen Folgen, die mit der Anordnung des Nachtflugverbots für die betroffenen Unternehmen verbunden sind. Die wirtschaftlichen Folgen der Ausweitung der Nachtflugbeschränkungen sind gering.

Die wirtschaftlichen Interessen von Flughafenbetreiber und Luftverkehrsunternehmen am nächtlichen Passagierflugverkehr während der Kernruhezeit der Nacht müssen hinter den Interessen der Bevölkerung an einem Schutz vor weiterem Nachtfluglärm insbesondere vor dem Hintergrund der gesetzlichen Vorgabe des § 29 b Abs. 1 Satz 2 LuftVG zurücktreten.

Dies gilt umso mehr, als mit der frühzeitigen und außergewöhnlich langen Verlängerung der Nachtflugbestimmungen für den Flughafen Köln/Bonn sowohl der Flughafengesellschaft als auch den betroffenen Luftverkehrsunternehmen in besonderem Umfang Vertrauensschutz für die Durchführung des Nachtflugverkehrs in den kommenden Jahren und sogar Jahrzehnten gewährt wurde.

Mit freundlichen Grüßen

.....

E: 27.04.2014

DIE LINKE.
Hennef

DIE FRAKTION.

An den
Bürgermeister der Stadt Hennef
Herrn Klaus Pipke
Rathaus
53773 Hennef

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

ich bitte Sie, nachfolgende **ANFRAGE** an den Klima- und Umweltausschuss weiter zu leiten:

Anfang April ist der Orkan Niklas über Europa gezogen.
In Spitzenböen wurde eine Windgeschwindigkeit von bis zu 192 km/h. erreicht.
Kam es dadurch im Zentrum von Hennef zu Personen- bzw. Sachschäden, verursacht durch Bäume?
Wieviel Personen-bzw. Sachschäden gab es im laufenden Jahr durch Sturmsituationen, verursacht durch Bäume im Zentrum von Hennef?

gez.
Barbara Schüchter
Sachkundige Bürgerin

gez .
Gerd Weisel
Fraktionsvorsitzender

Hennef, den 26.04.2015

Fluglärmbericht Hennef 2014

Vorgelegt in der Sitzung des Ausschusses für
Klima und Umweltschutz
am 28.04.2015

Von: Helmut Schumacher,
Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn e.V.

Die Themenschwerpunkte:

- 1 **Grundbegriffe (Schallpegel, Dezibel, Einzelschallpegel, Dauerschallpegel)**
- 2 **Wir messen den Fluglärm**
- 3 **Nachtflug-Übeltäter Köln/Bonn**
- 4 **Fluglärm durch Lande-Überflüge**
- 5 **Fluglärm durch Start-Abflüge**
- 6 **Ist der Nachtfluglärm für die Hennefer gesundheitsschädlich?**
- 7 **Die Lärmschutzgemeinschaft kämpft für Verbesserungsmaßnahmen**

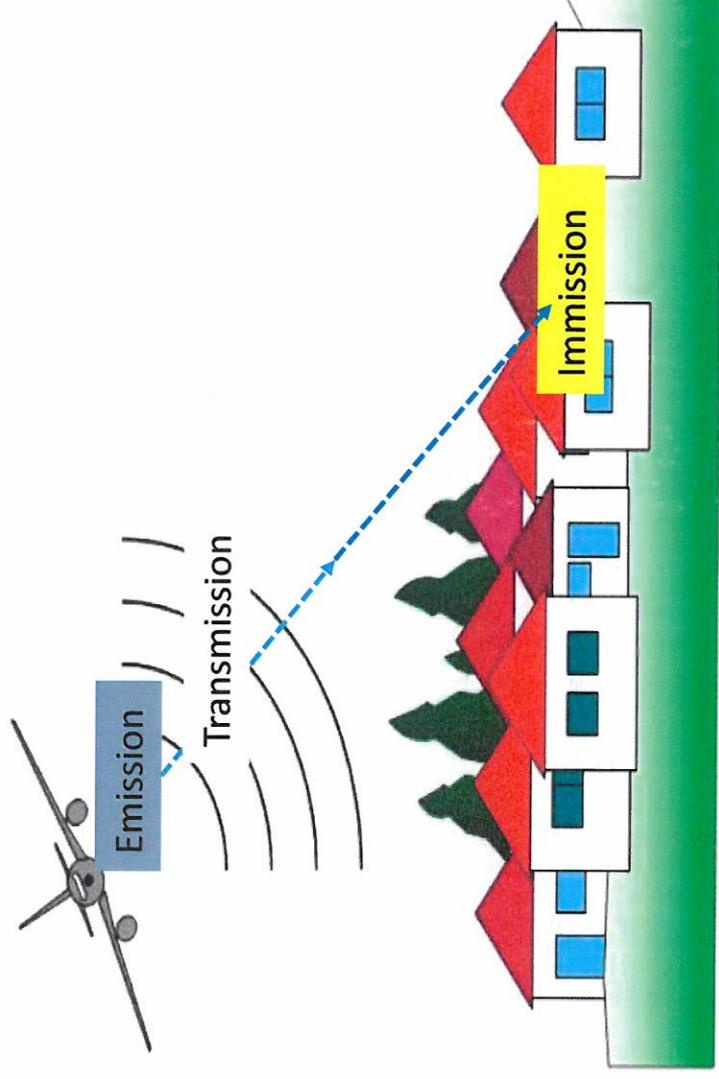
Warum der Schallpegel in Dezibel [dB(A)] definiert ist

- Hörbereich: 0,00001 - 10 Pa
- logarithmische Skalierung in Dezibel
mit A-Filterierung (dB_A)
- 0 dB(A) = Hörgrenze / 120 dB(A) = Schmerzgrenze

Die wichtigsten Begriffe beim Fluglärm

- **Einzelschallpegel**
(Maximalschallpegel)
- **Dauerschallpegel (Leq)**
(eine energetisch gemittelte Summe)

Die Schallausbreitung im freien Schallfeld



Der Schallpegel verändert sich mit der Entfernung:

doppelte Entfernung \Rightarrow minus 6 dB

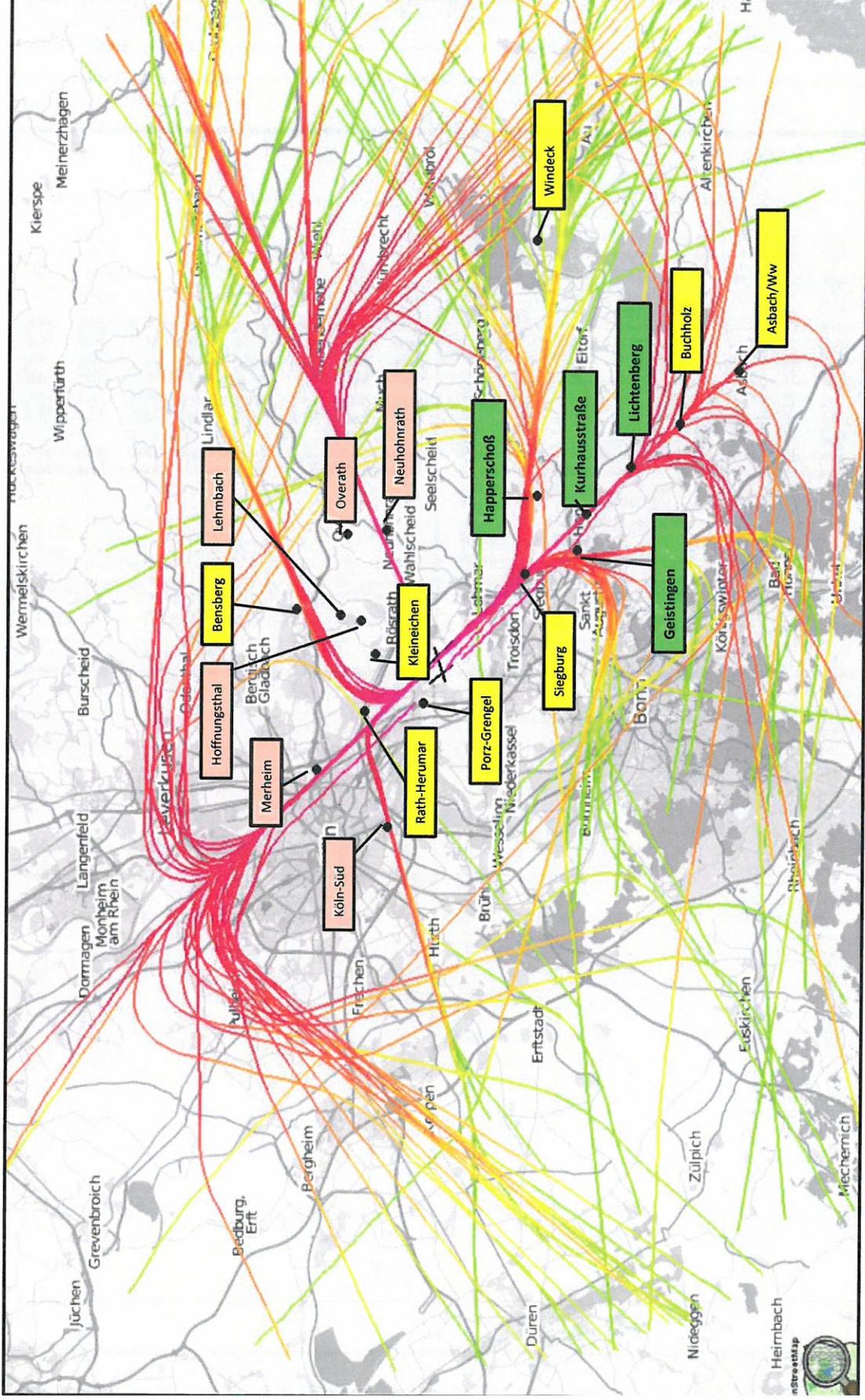
halbe Entfernung \Rightarrow plus 6 dB

Schallpegel in Dezibel wie laut ist das?

Lärm - Schallquellen Beispiele mit Abstand	Schalldruckpegel L_p in dB
Düsenflugzeug in 30 m Entfernung	140
Schmerzschwelle	130
Unwohlseinsschwelle	120
Kettensäge in 1 m Entfernung	110
Disco, 1 m vom Lautsprecher	100
Dieselmotor, 10 m entfernt	90
Rand einer Verkehrsstraße 5 m	80
Staubsauger in 1 m Entfernung	70
Normale Sprache in 1 m Abstand	60
Normale Wohnung, ruhige Ecke	50
Ruhige Bücherei, allgemein	40
Ruhiges Schlafzimmer bei Nacht	30
Ruhegeräusch im TV-Studio	20
Blätterrascheln in der Ferne	10
Hörschwelle	0

Pegeländerung	Lautstärke Wahrnehmung
	
Dezibel + 20 dB + 10 dB + 6 dB + 3 dB ± 0 dB - 3 dB - 6 dB - 10 dB - 20 dB	Lautheits-Faktor 4,000 2,000 • 1,516 1,232 1,000 0,812 0,660 0,500 • 0,250

19 Private und kommunale Messstellen im DFLD-Netzwerk



Fluglärm-Messstationen

- Köln-Süd
- Köln-Merheim
- Köln/Heumar
- Porz-Grengel
- Rösrath-Kleineichen
- Rösrath-Hoffnungsthal
- Rösrath-Leimbach
- Bensberg
- Siegburg
- Overath
- Lohmar-Neuhohrath
- Hennef-Geistingen
- Hennef-Kurhausstraße
- Hennef-Happerschoß
- Hennef-Lichtenberg
- Buchholz
- Asbach

- ***Messstation
- Normale Messstation

Messergebnisse einsehbar über:

www.dfld.de

→ Messwerte → Linksklick in den Kreis um Köln/Bonn → im Auswahlfenster „Messstation“ Klick auf den nach unten weisenden Pfeil, dann gewünschte Messstation markieren und ein Mausclick auf die Schaltfläche WEITER führt zum Tages-Schallereignisprotokoll.
Schallereignisse von Flugzeugen sind durch einen Kreis auf der Spitze des Peaks gekennzeichnet.
Messstationen, die mit *** verfügen über eine hochwertige Messtechnik

Messstelle 17. Hennef-Heisterschoß
Holzgasse



Koordinaten

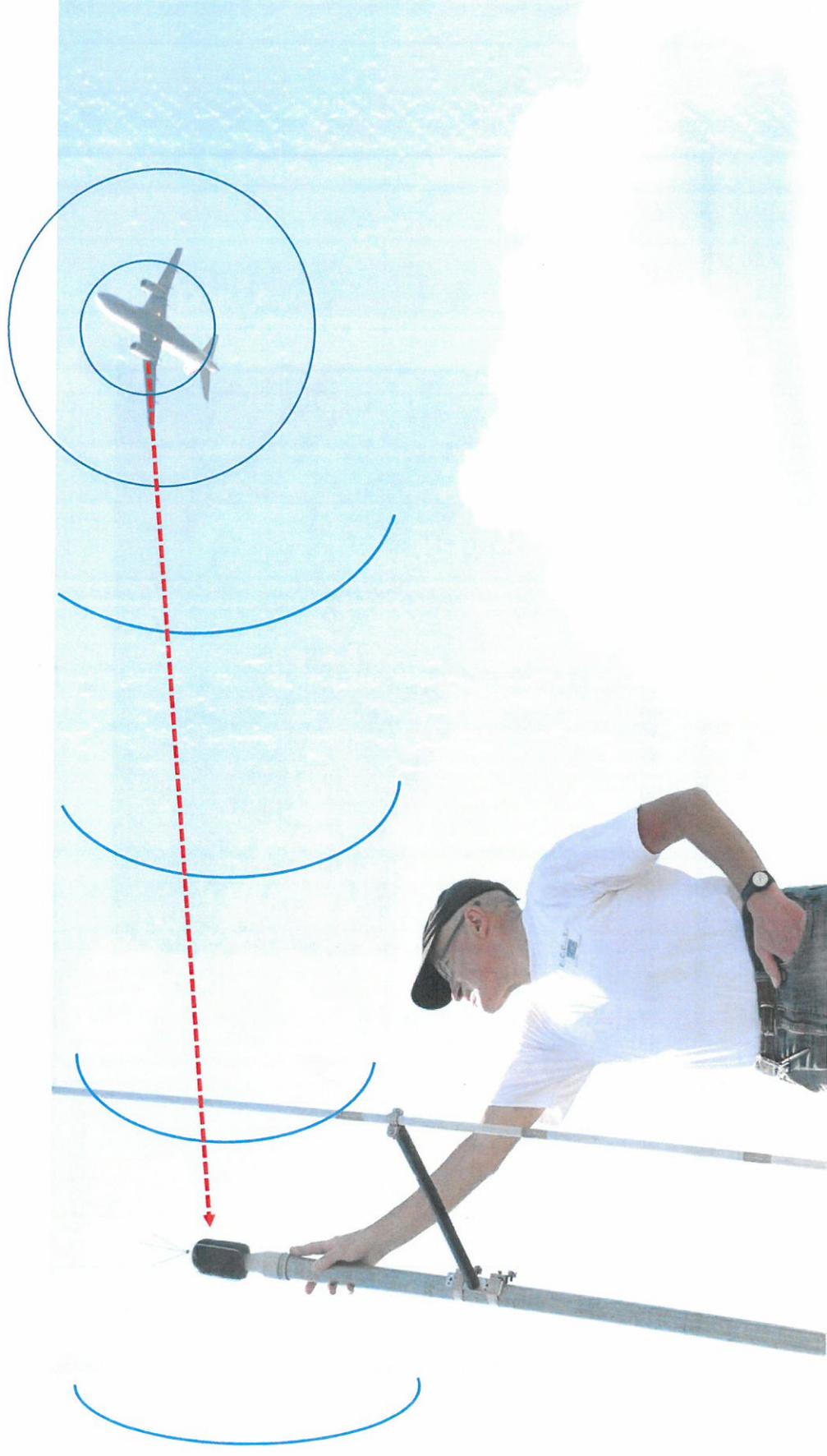
50° 48' 23,8" Nord (Breitengrad)

07° 18' 45,81" Ost (Längengrad)

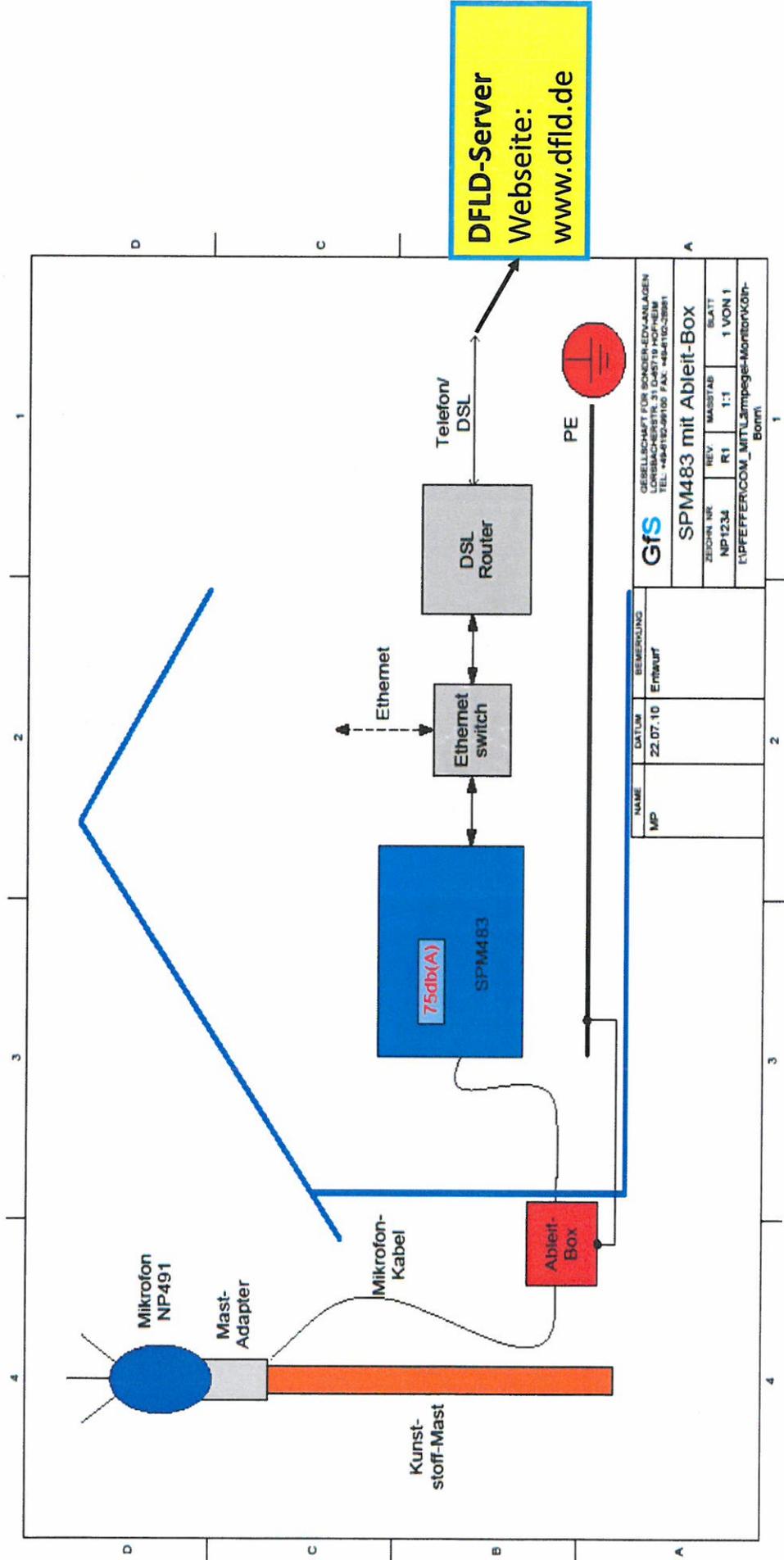
Höhe über N.N.: 210 m.

Entfernung zum Flughafen ARP (Luftlinie): 13660 m.

Wie der Schallpegel zum Fluglärmereignis wird



Funktions-Schema unserer Messanlagen



Gfs		GEBELLSCHAFT FÜR SONDER-EDV-ANLAGEN LEHR- UND FORSCHUNGSZENTRUM TEL: +49(0)2307(0)3103 FAX: +49(0)2307(0)3103	
SPM483 mit Ableit-Box			
ZEICHN. NR.	REV.	MASSSTAB	BLATT
NP1234	R1	1:1	1 VON 1
LIPPEFFER.COM_MITLUMPEPEL-MONTAGEKÖRPER			
Bohrh.			

NAME	DATUM	BEMERKUNG
MP	22.07.10	Erneuert

1	2	3	4	1

Köln/Bonn hat Deutschlands
schlimmsten Nachtflugbetrieb!!

Luftverkehrsgesetz (LuftVG)

§ 29b

- (1) Flugplatzunternehmer, Luftfahrzeughalter und Luftfahrzeugführer sind verpflichtet, beim Betrieb von Luftfahrzeugen in der Luft und am Boden vermeidbare Geräusche zu verhindern und die Ausbreitung unvermeidbarer Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken, wenn dies erforderlich ist, um die Bevölkerung vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Lärm zu schützen. Auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen.
- (2) Die Luftfahrtbehörden und die Flugsicherungsorganisation haben auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken.

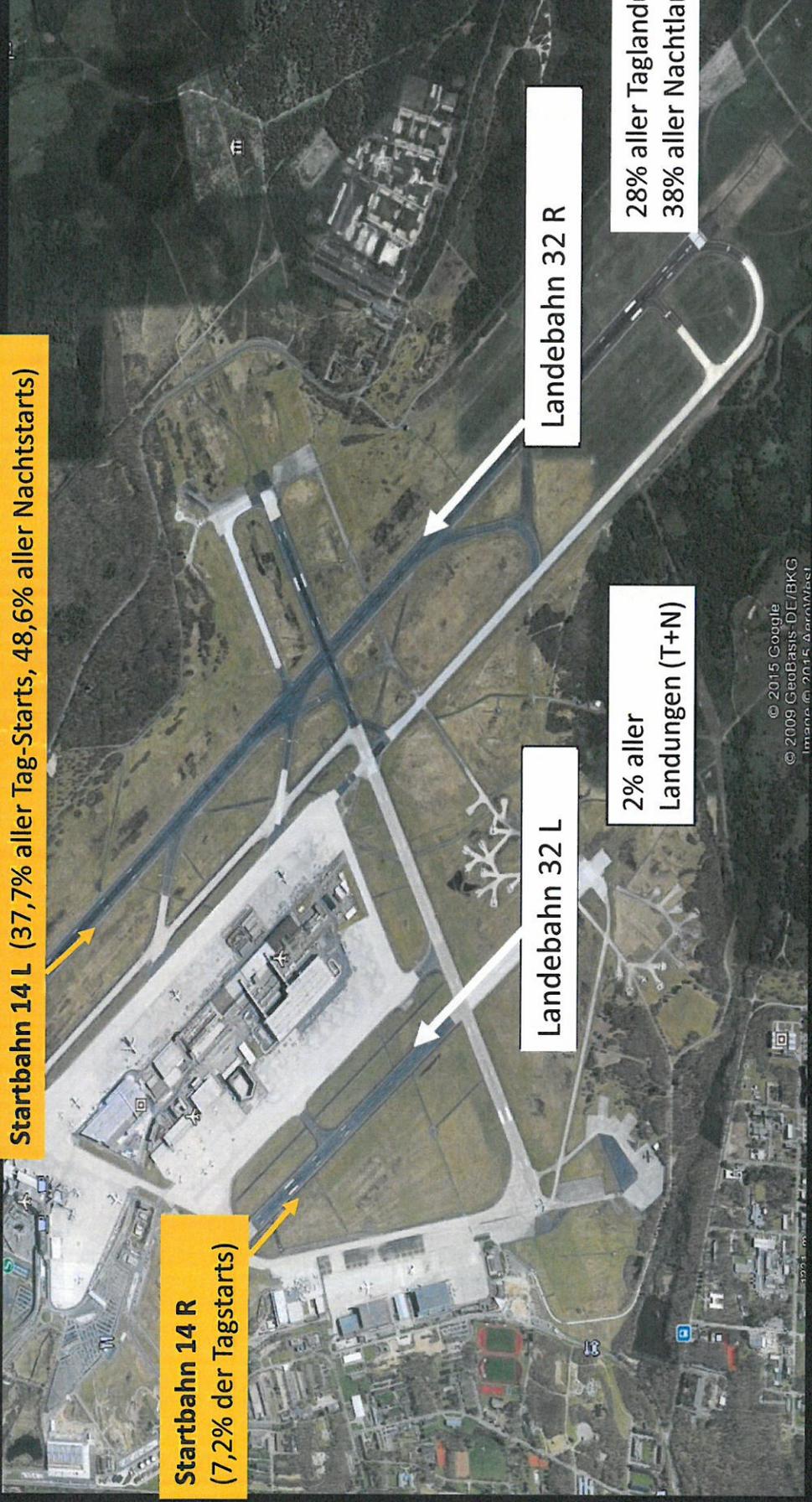
Nachtflugbewegungen an den größten deutschen Verkehrsflughäfen 2010-2014

(Starts und Landungen von 22:00 bis 05:59 Uhr)

Flughafen	2010	2011	2012	2013	2014	Veränderung zum Vorjahr	Veränderung zum Ø 2010-13	Bemerkungen zur Nachtoffenheit (Standardregelung ohne Berücksichtigung von Ausnahmeregelungen)
Köln/Bonn	33.716	34.051	35.463	35.043	36.272	1.229	4,9%	rund-um-die-Uhr Nachtflug für "Bonuslisten"-LFZ erlaubt
Frankfurt/Main	45.888	45.942	36.852	32.349	30.441 (*)	-1.908	-23,4%	Nachtflüge erlaubt von 22-23 plus 5 bis 6 Uhr
Leipzig/Halle	29.560	31.126	30.325	29.803	29.975	172	-0,8%	nachtoffen für Bonuslisten-LFZ; keine Passagierflüge zw. 22:30 und 05:30 h
München II	22.204	23.462	22.630	21.170	20.991	-179	-6,1%	Bonuslisten-LFZ erlaubt 22-24 h + 5-6 h; Deckelung der Jahres-Lärm-Immissionen
Berlin (Tegel + Schönefeld)	17.303	15.279	15.367	15.368	16.283	915	2,9%	Schönefeld: nachtoffen für Bonuslisten-LFZ und Kapitel-4-LFZ; Tegel: nachtoffen 22-23 Uhr (+ 1 Std für Verspätungen)
Hannover	10.230	10.857	11.219	11.016	11.006	-10	1,6%	nachtoffen für am Platz stationierte Bonuslisten-LFZ, andere LFZ erlaubt 22-23 h
Düsseldorf	11.039	9.723	10.188	9.591	10.271	680	1,3%	keine Starts 22-6 h (ausgen. Props mit bis zu 9t Gesamtgewicht); Landungen erlaubt bis 23h (Homebasemaschinen bis 24h)
Nürnberg	5.748	6.355	5.816	6.241	6.752	511	11,8%	22-23 Uhr ohne Einschränk. erlaubt; 23-6 Uhr Bonuslisten-LFZ erlaubt
Hamburg	5.353	5.155	5.368	5.385	6.547	1.162	23,2%	Nachtflüge untersagt 23-6 Uhr (außer verspäteten Flügen)
Bremen	2.559	2.043	1.767	1.799	1.727	-72	-15,4%	Nachtflüge nur mit vier LFZ von dort ansässigen Gesellschaften 22-23 Uhr
Münster/Osnabrück	4.540	4.494	3.226	2.432	1.389	-1.043	-65,5%	nachtoffen für Bonuslistigen-Flugzeuge
Stuttgart	1.581	1.385	1.357	1.186	1.266	80	-8%	Jet-Starts bis 23 Uhr; Jet-Landg bis 23:30 Uhr; Propeller-LFZ + Hubschrauber: 24 h offen

Quellen: Angaben des jeweiligen Flughafens, DFLD, (*) Umwelthaus Kelsterbach, // Darstellung: Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn e.V.; aktualisiert per 10.03.15

Der Flugbetrieb von Köln/Bonn



Startbahn 14 L (37,7% aller Tag-Starts, 48,6% aller Nachtstarts)

Startbahn 14 R (7,2% der Tagstarts)

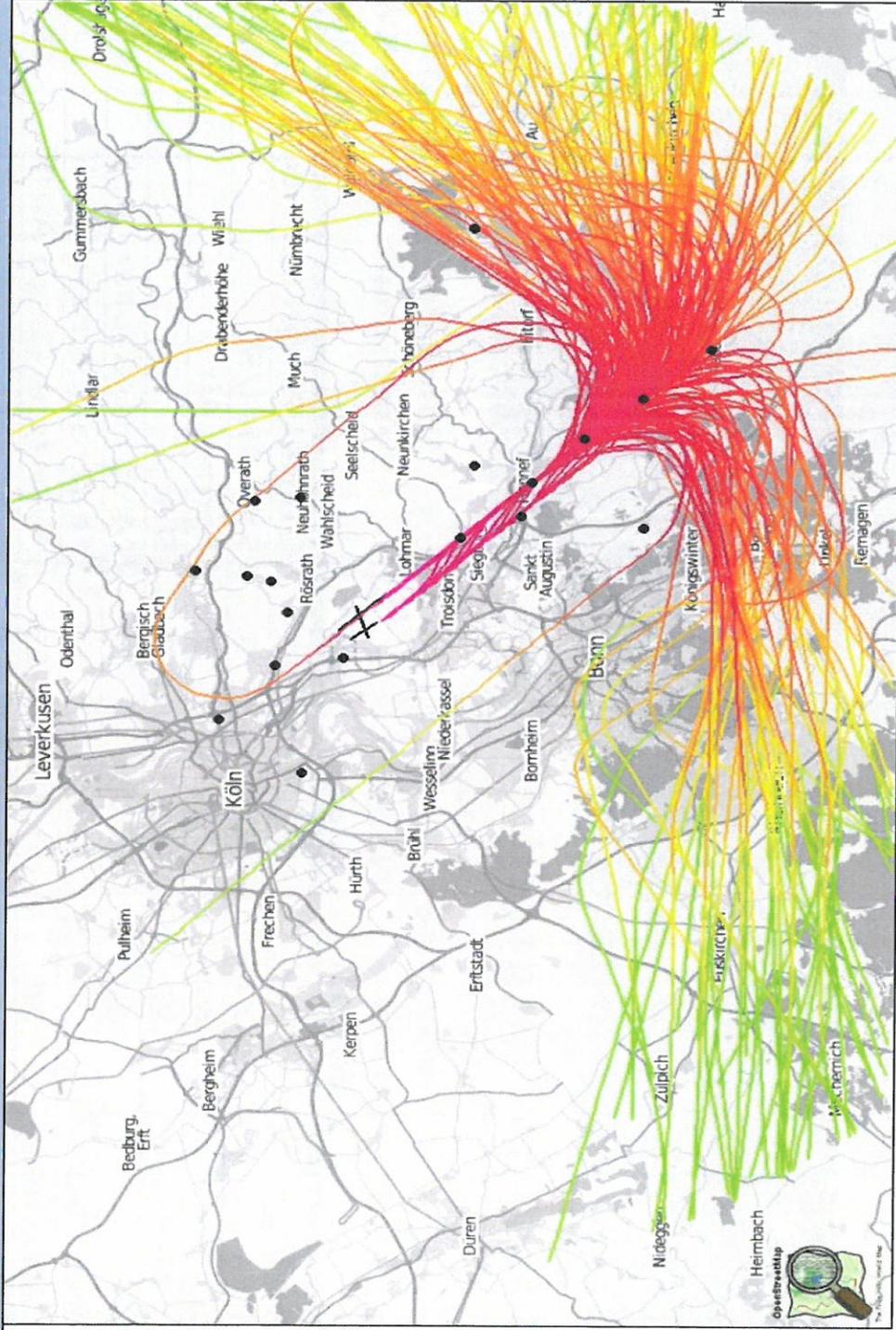
Landebahn 32 R

28% aller Taglandungen
38% aller Nachtlandungen

Landebahn 32 L

2% aller Landungen (T+N)

© 2015 Google
© 2009 GeoBasis-DE/BKG
Imagery © 2015 TerraMetrics



Höhenangaben über NN:

Alle Angaben in ft

Anteilige Nutzung der Landebahnen 14 R / L

2014 = 32,6 %

2013 = 32,6 %

Ø [2001-2012]
36%

Anzahl Tag-Landungen:
12.574

Anzahl Nacht-Landungen:
7.515

Fluggesellschaften, die uns den Nachtlärm bescheren....

Fluggesellschaften in Köln/Bonn mit den meisten Nachtflügen in 2014

Insgesamt 838 Nachtflüge vom 7.9. - 14.9.2014 teilen sich wie folgt auf:

(A) Passagierfluggesellschaften

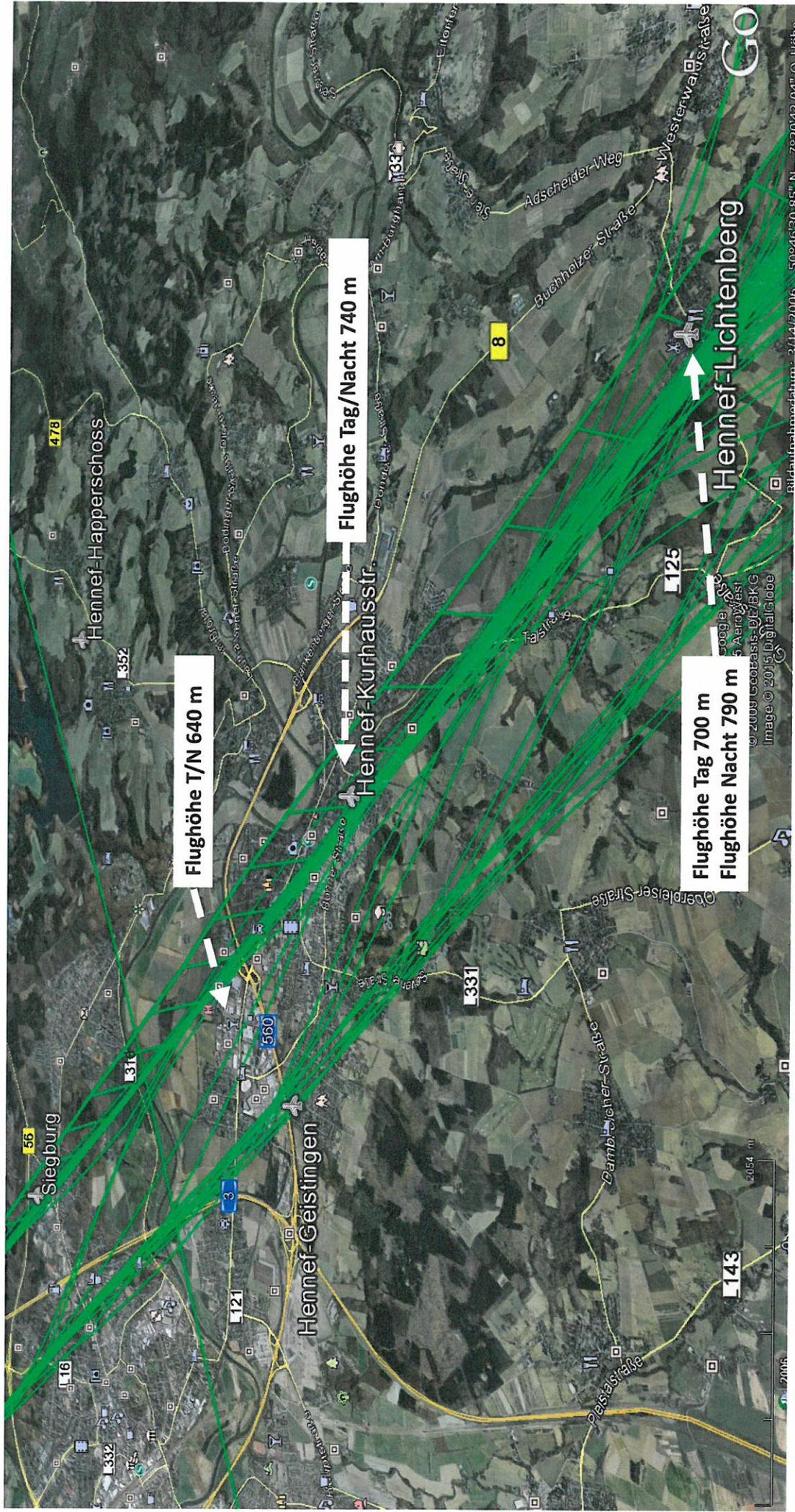
Name der Gesellschaft	Anzahl Nachtflüge in KW 37/2014	Anteil der Nachtflüge	Rang
Germanwings	144	17,2%	1
Air Berlin	77	9,2%	5
Sun Express	42	5,0%	7
Pegasus Airline	28	3,3%	8
TUI Fly	23	2,7%	9
Sun Express Germ	20	2,4%	10
Turkish Airlines	14	1,7%	13
Easyjet	8	1,0%	15

(B) Frachtfluggesellschaften

Name der Gesellschaft	Anzahl Nachtflüge in KW 37/2014	Anteil der Nachtflüge	Rang
United Parcel Service	140	16,7%	2
Star Air I/S	98	11,7%	3
Farner Air	79	9,4%	4
DHL	44	5,3%	6
MNB Havayollary ve	20	2,4%	10
Federal Express (Fed	17	2%	12
Aviatrans Cargo Airli	10	1,2%	14
Air Contractors	8	1,0%	15

Nach Flughafenangaben entfielen rund 50% auf Frachtflüge, 46% auf Passagierflüge und der Rest auf Taxi- und Fernflüge sowie Polizei und Militärflüge

152 Landeanflüge am 22. April (0-24h), darunter 65 Nachtflüge



Der Fluglärm in Lichtenberg
ist keine unbekannte Größe mehr....

Fluglärm Hennef 2014

Monats- und Jahresergebnisse der Fluglärm-Messstation von B90/Die Grünen-Hennef in Hennef-Lichtenberg											
Monat	Meritechnisch erfasste Überflüge	Meritechnisch erfasste Nachtüberflüge	Nachtüberflüge nach Einzelschall-Pegelklassen						Dauerschall- pegel Nacht dB(A) (0 - 6 Uhr plus 22 - 24 Uhr)	Anzahl der Nächte mit Dauer- schall- pegel ≥ 45 dB(A)	Anzahl der Nächte mit Dauer- schall- pegel ≥ 50 dB(A)
			<65 dB(A)	65 - 69,9 dB(A)	70 - 74,9 dB(A)	75 - 79,9 dB(A)	≥ 80 dB(A)				
			4	5	6	7	8				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
JAN	403	172	44	85	36	7	0	42,9	7	2	
FEB	176	26	1	17	8	0	0	35,4	2	0	
MRZ	922	299	72	157	65	4	1	46,3	13	7	
APR	1.517	746	164	398	173	11	0	50,9	22	17	
MAI	1.712	731	137	389	185	20	0	50,4	18	15	
JUNI	2.284	1.169	317	631	210	11	0	51,6	26	23	
JULI	2.468	1.207	388	661	145	12	1	50,9	25	18	
AUG	1.892	781	134	406	231	10	0	50,4	21	15	
SEPT	2.076	860	196	491	161	12	0	50,6	18	17	
OKT	716	321	40	178	97	5	1	49,2	10	7	
NOV	304	63	11	34	15	3	0	39,0	2	2	
DEZ	1.121	455	52	225	144	27	7	49,3	17	13	
Σ₍₂₀₁₄₎	15.591	6.830	1.556	3.672	1.470	122	10	48,8^(*)	181	136	

(*) Gemittelter Dauerschallpegel aller Jahresnächte // Datenquelle: DFLD // Darstellung: Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn e.V., Ortsverband Hennef

Folie 19

L1

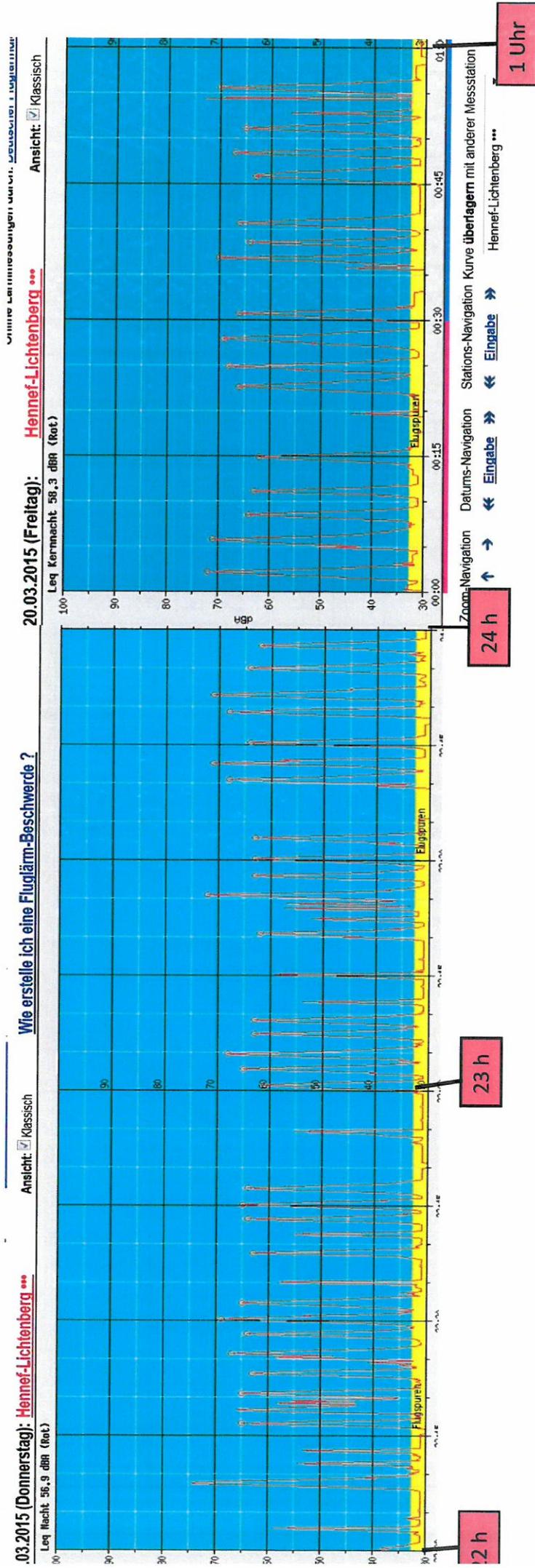
Langjährige Mitglieder des Umweltausschusses werden sich vielleicht daran erinnern, dass ich bei der Vorstellung des Fluglärmberichts 2012 davon gesprochen habe, dass nach Lichtenberg eine eigene Messstation hin gehört, da es dort vermutlich auch viel Fluglärm gebe. Dank des Sponsorings einer neuen Messstation durch die Hennefer GRÜNEN messen wir dort seit Mitte 2013 und haben jetzt für 2014 die erste vollständige Jahresauswertung vorliegen: Diese belegt, dass wir in Lichtenberg nur geringfügig weniger Fluglärmereignisse hatten wie am Ostende der Kurhausstraße, dass es aber in Lichtenberg wesentlich mehr laute und sehr laute Überflüge gab. Im Bereich 70-75 Dezibel waren es 14% mehr und zwischen 756 und 80 Dezibel sogar 300% mehr und in der TOP-Klasse, also 80 Dezibel und mehr gab es an der Messstelle Kurhausstr. keinen Nachtüberflug und in Lichtenberg waren es 10

Lärmschutz; 21.03.2015

Lärmschutz; 21.03.2015

L2

Fluglärm-Stichprobe von der Messstelle Lichtenberg Nacht 19. – 20. März 2015: 44 Nachtflüge in 3 Stunden!!



Deutscher Fluglärmdienst e.V.

Mitglied in der Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. und der UECNA, sowie Betreiber von EANS und WW-ANS

Nutzung der Abflugroute 14

Nord- und Südabflüge über COLA (bei Schladern) sowie Nordabflüge über Funkfeuer WYPER (bei Kürten)

14.878 Tagflüge (+ 2.132 – 16.7%)
6.477 Nachtflüge (+1.038 – 11.7%)

Flüge via WYP: 6,8% (T), 5,6% (N)

Westabflüge über die NOR-F Route zum Funkfeuer NOR (bei Nörvenich)

3.046 Tagflüge(+ 274 – 10%)
859 Nachtflüge (+ 240 – 39%)

Westabflüge über die NOR-P Route:

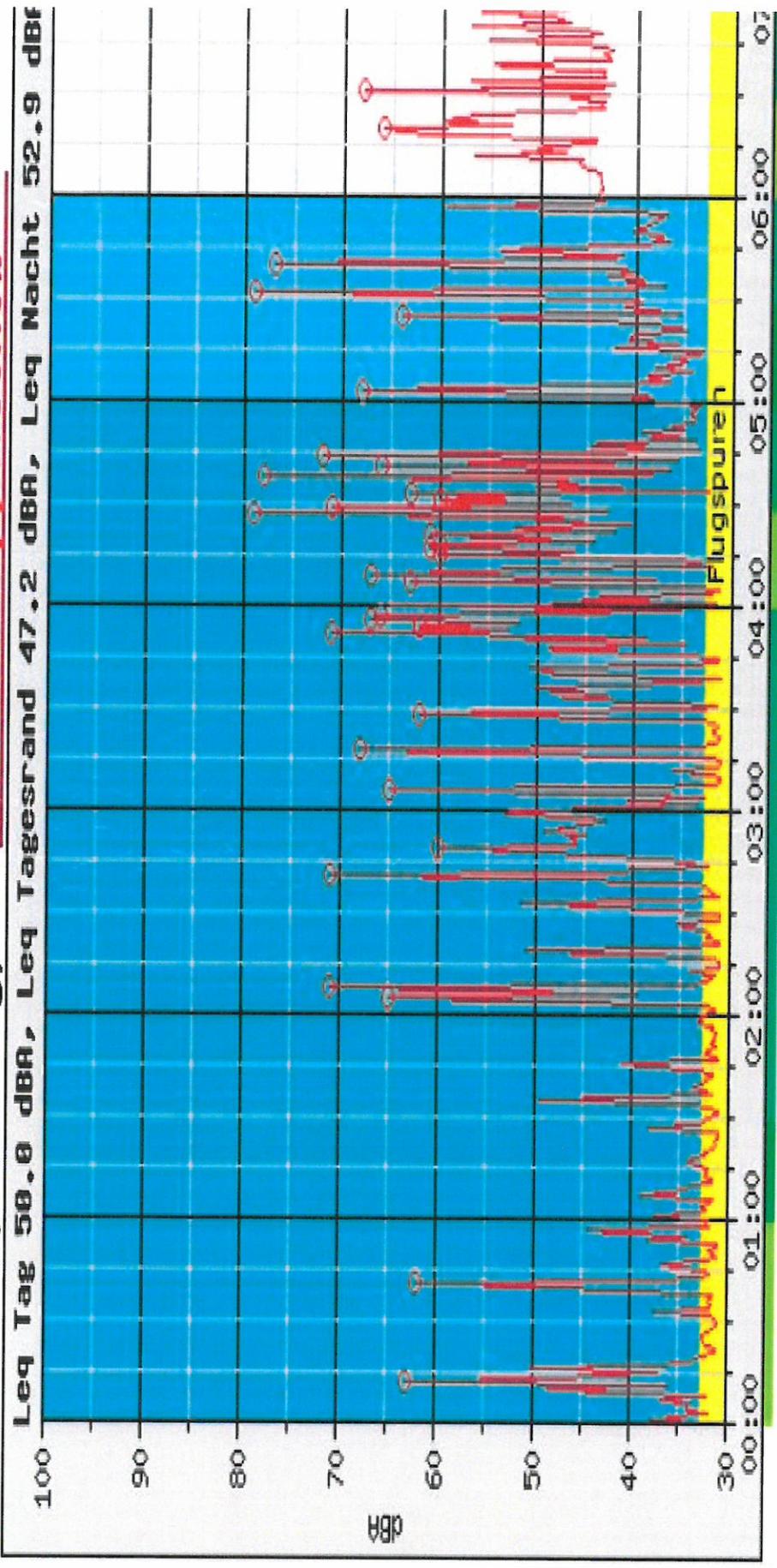
1.113 Tagflüge (+ 162 – 17%)
1.033 Nachtflüge (+53 – 5%)



9 Überflüge zwischen 2 und 6 Uhr
mit einem Schallpegel zwischen 70 und 80 Dezibel [dB(A)]

Online Lärmmessung

10.03.2015 (Dienstag): Hennef-Happerschoß ...



Gesundheitsrelevanz

Ist

Nachtfluglärm

**für die Anwohner von Hennef
gesundheitsschädlich**

? ? ?

Wichtiges zum Dauerschallpegel Leq₃

- Dauerschallpegel sind Maßzahlen für eine durchschnittliche Lärmbelastung (Tag, Nacht, Monat Jahr), sie sind selber nicht „hörbar“
- Belastungs-Grenzwerte werden als Dauerschallpegel definiert, daher sind sie die Basis für die Festsetzung von Lärmschutzbereichen (z.B.: des Nachtschutzgebiets)
- Nimmt der Zahlwert um 3 dB zu (**um 3dB ab**) hat sich die Lärmimmission (die Lärmmenge) verdoppelt (**halbiert**)

Fluglärm Hennef 2014 - Zusammenfassung wesentlicher Messergebnisse

Parameter	Flughafen-Messstellen		private Messstellen im DFLD-Messnetz			
	Realschule	Heisterschoß	östlicher Stadtrand (Kurhausstraße)	südwestl. Stadtrand (Schlesische Str.)	Hennef-Nordost (Grundschule Happerschoß)	Hennef Südost (Lichtenberg)
Schallereignisse durch Überflüge (Tag+Nacht)	19.033	17.165	16.457	14.236	17.216	15.591
Schallereignisse durch Nachtflüge (22-6 Uhr)	7.998	5.084	7.471	8.417	5.803	6.831
nächtliche Schallereignisse mit Schallpegel < 70 dB(A)	4.459	3.601	6.052	7.236	4.396	5.228
nächtliche Schallereignisse mit Schallpegel 70 -74,9 dB(A)	3.300	1.109	1.274	1.122	1.004	1.470
nächtliche Schallereignisse mit Schallpegel 75 -79,9 dB(A)	238	269	39	51	330	122
nächtliche Schallereignisse mit Schallpegel ≥80 dB(A)]	1	105	0	8	73	10
gemittelter Dauerschallpegel (Leq3) aller Jahresnächte	50 dB(A)	48,5 dB(A)	48,8 dB(A)	47,9 dB(A)	48,9 dB(A)	48,8 dB(A)
Jahresnächte mit durch Fluglärm deutlich erhöhtem Erkrankungsrisiko [Leq3 ≥50 dB(A)]	133	205	128	62	131	136
weitere Jahresnächte mit Erkrankungsrisiko durch Fluglärm [Leq3 ≥45 <560 dB(A)]	24	136	48	220	86	50
Lauteste Nachtflüge: Mit 105 nächtlichen Überflügen in Heisterschoß, mit einem Schallpegel von 80 und mehr dB(A) ist Hennef-Nordost derjenige Sektor des Stadtgebiets mit den weitaus meisten extrem lauten Nachtflug-Lärmereignissen. Diese wurden zu 78% durch den Frachtjumbo Boeing B747-400 von United Parcel Service (UPS) verursacht, der Rest durch MD11-Frachter von UPS und FedEx. Der absolut lauteste Überflug mit 85 dB(A) fand am 17. Januar um 00:53 Uhr statt, u.zw. mit einer C17 Maschine der in Köln/Bonn stationierten Kanadischen Streitkräfte						

Quelle: veröffentlichte Daten des Flughafens Köln/Bonn und des Deutscher Fluglärm Dienst e. V.
Darstellung: Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn e. V., Ortsverband Hennef



EUROPE

NIGHT NOISE GUIDELINES FOR EUROPE

55

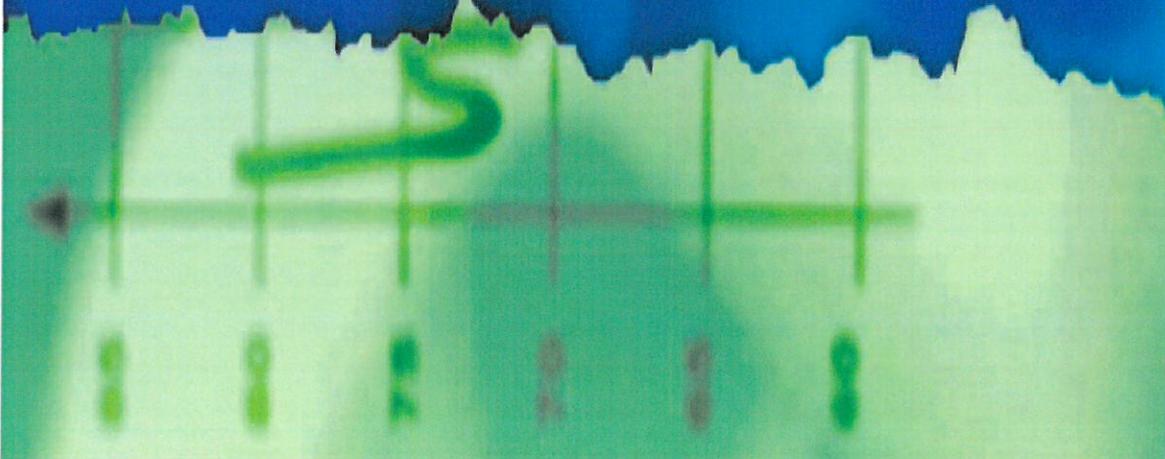
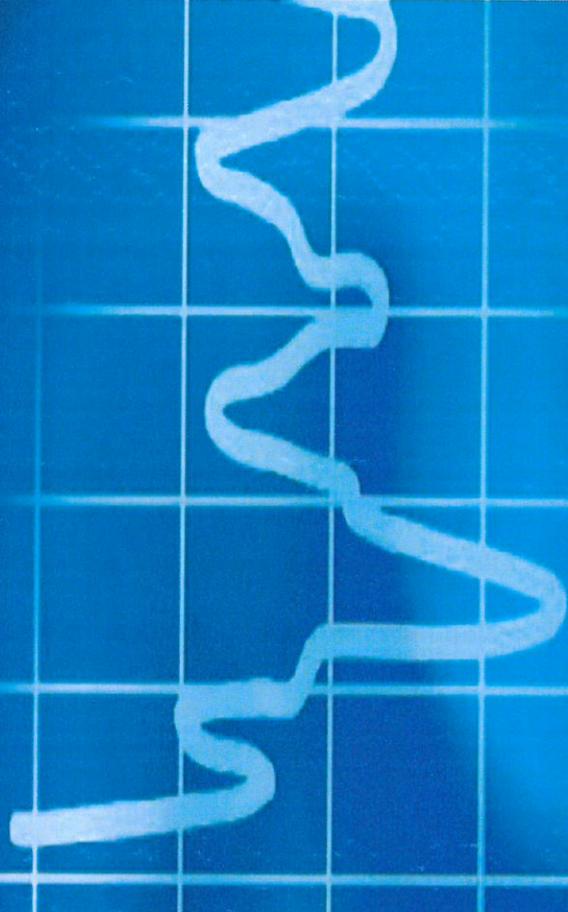
50

45

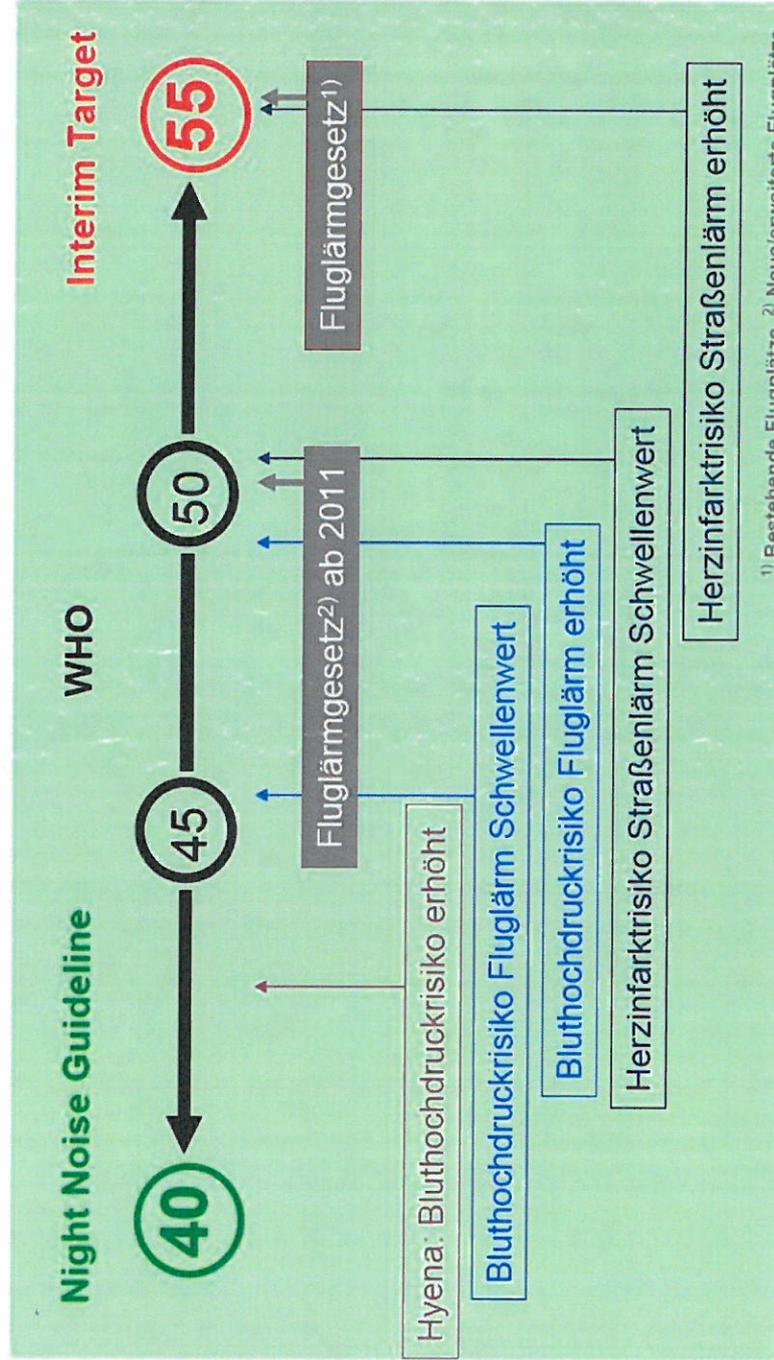
40

35

30



Fluglärm L_{night} dB(A)



**Zahlreiche nationale und internationale Studien
belegen Gesundheitsschädlichkeit !**

**Greiser - Risikoanstieg Herz/Kreislauf-Erkrankungen:
1% pro 1 dB(A) Anstieg des Leq_{NACHT} , ab 40 dB(A)**

**HEYNA-Studie: ab Leq_{NACHT} 40 dB(A) steigt das Bluthochdruck-
Risiko um 14% pro +10 dB(A) Leq -Zunahme**

**Fakt ist jedoch: In Hennef lag der Dauerschallpegel_{NACHT}
in 226 Jahresnächten zwischen 45 und 55,3 dB**

Ärzte fordern umfassendes Nachtflugverbot zwischen 22 und 6 Uhr

Der 115. Deutscher Ärztetag forderte von Bundesrat, Bundesregierung und alle Landesregierungen im Mai 2012:

- **Bevölkerung besser vor Fluglärm schützen!**
- **Nachtflugverbot für mindestens 22 – 6 Uhr!**

Die Deutsche Herzstiftung forderte im Februar 2012 ein striktes Nachtflugverbot 22 – 6 Uhr:

„Mehr geht nicht – Fluglärm macht krank!“

Nacht-Fluglärm kostet uns viel Geld...

...und sogar Todesopfer....

(Quelle: Greiser-Nachfolgestudie)

**274 Mio € Ausgaben für die medizinische
Behandlung von Erkrankungen (Herz-Kreislauf,
Bluthochdruck, u.a.m.)**

3.700 Neuerkrankte

+++++ 600 Todesfälle + + + + +

Die Lärmschutzgemeinschaft fordert seit Jahren:

**(1) Sofortige Einführung (des seit 18 Jahren
ausstehenden)**

Passagierflugverbots 0-5 Uhr

**(2) Entfernung der Großraumfrachter
MD11 und Boeing 747-400
aus dem Nachtbetrieb**

(3) Verbindliches Lärminderungskonzept

(4) Einführung verbindlicher Lärmobergrenzen

Was würde durch ein Passagierflugverbot (0-5 Uhr) bewirkt?

Das Passagierflugverbot 0 – 5 Uhr kann die Nachtfluglärmbelastung abmildern

**These: Anzahl der Nachtflüge sinkt um
ca. 6000/Jahr**

(in diesem Sinne hat sich die GF des Flughafens
jedenfalls geäußert)

 Wegfall von 15-18 Nachtflügen/Nacht

 **Start-Überflüge zwischen 3 und 5 Uhr:
im 6-8-Minuten-Takt
anstatt, wie jetzt, alle 3-4 Minuten**

Extrem laute Nachtflug-Lärmereignisse von 80 und mehr dB(A)

2014 gab es an allen Flughafen-Messstellen:

➔ **1.551 Lärmereignisse (2 weniger als 2013)**

108 entfielen auf die Messstelle Heisterschoß
99% waren Großraum-Frachter der
Fluggesellschaft „United Parcel Service“ (UPS)

Und das sind die
Übeltäter.....

UPS – MD11: 25%



UPS - Frachtjumbo: 74%



Empfehlung: gute Internet-Seiten zum Thema Fluglärm:

Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn e.V.:

www.fluglaerm-koeln-bonn.de

Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.: www.fluglaerm.de

Fluglärm-Spezialseite der Stadt Hennef: www.hennef.de/fluglaerm

Deutscher Fluglärm Dienst e.V.: www.dfld.de

Flugspuren live verfolgen: <http://travis.koeln-bonn-airport.de/>

FAZIT

„Die Privilegierung der Luftverkehrswirtschaft ist nur durch exzellente Lobbyarbeit, sowie große Unkenntnis über die Lage der vom Fluglärm Betroffenen zu erklären“.

Danke für Ihre Aufmerksamkeit

Gertec GmbH
 Ingenieurgesellschaft
 Martin-Kremmer-Straße 12
 45327 Essen
 Telefon 0201 / 2 45 64-0
 Telefax 0201 / 2 45 64-20
 E-Mail: info@gertec.de
 web: www.gertec.de

Datum:
 27.04.15

Verfasser: Ph
 Telefon: -45

Ort: Hennef Datum: 21.04.2015 Uhrzeit: 17:00-18:45

Thema: 1. Klimaschutzbeirat Hennef

Teilnehmer:	Klaus Pipke	Stadt Hennef, Bürgermeister
	Ingo Teusch	Rhein-Sieg Netz
	Dr. Andreas Sasse	SPD Fraktion
	Regina Osterhaus-Ehm	Agenda 21 der Stadt Hennef e.V.
	Stefan Engelberth	RWE Deutschland AG
	Michael Marx	FDP Fraktion
	Gertraud Wittmer	Stadt Hennef, Planungsamt
	Dominique Müller-Grote	Stadt Hennef, Öffentlichkeitsarbeit, Pressesprecher
	Reiner Narres	Stadtbetrieb Hennef
	Theo Walterscheid	CDU Fraktion
	Roland Stenzel	Stadtbetrieb Hennef AOR
	Rüdiger Wiegel	Stadtbetrieb Hennef AOR
	Anke Trockfeld	Stadt Hennef, Amt für Steuerungsunterstützung
	Daniela Schall	Stadt Hennef, Amt für Steuerungsunterstützung
	Matthias Ecke	Bündnis 90/ Die Grünen
	Jörn Lohmann	Stadt Hennef, Umweltamt
	Hans Janser	Die Unabhängigen
	Johannes Oppermann	Stadt Hennef, Umweltamt
	Helene Püllen	Gertec GmbH Ingenieurgesellschaft

Verteiler: wie Teilnehmer, zusätzlich verhinderte Beiratsmitglieder

Nr.	Besprechungspunkt	Bemerkung
1	<p>Begrüßung durch Bürgermeister Pipke</p> <p>Bürgermeister Pipke begrüßt alle Anwesenden und leitet inhaltlich in den Abend ein. Er berichtet von der Vorgeschichte des Klimaschutzkonzeptes, bis zur Vergabe des Auftrags zur Erstellung des Klimaschutzkonzeptes, nennt inhaltlichen Schwerpunkte des Klimaschutzkonzeptes und macht sehr deutlich, dass Klimaschutz eine gesellschaftliche Aufgabe ist, der sich auch die Stadt Hennef stellen will.</p> <p>Frau Püllen von der Firma Gertec übernimmt die Moderation.</p>	
2	<p>Aufnahme eines Fotos</p> <p>Im Anschluss an die Begrüßung wird von allen Teilnehmern ein Gruppenfoto vorm Haupteingang des Rathauses aufgenommen. Dieses soll genutzt werden, um den offiziellen Beginn der Konzepterarbeitung öffentlich zu kommunizieren.</p>	
3	<p>Vorstellungsrunde</p> <p>Nach der Erläuterung der vorgesehenen Tagesordnung werden die Teilnehmer gebeten, sich vorzustellen, sowie ihre Funktion/Institution, ihr Interesse am Thema Klimaschutz und ihre Erwartungen an die Arbeit des Beirats zu nennen.</p> <p>Einige Teilnehmer haben keine spezielle Erwartung an den Beirat oder das Konzept und wollen erst einmal schauen, wohin sich das Projekt Klimaschutzkonzept entwickelt, stehen diesem und seinen Themenfeldern jedoch offen gegenüber. Andere haben sehr spezielle Vorstellungen und Erwartungen sowie erste Ideen. Folgende Erwartungen und Ideen</p>	

Nr.	Besprechungspunkt	Bemerkung
	<p>wurden bereits in der Vorstellungsrunde genannt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nachhaltigkeit ist ein wichtiges Thema, es geht darum, den Ressourcenverbrauch zu minimieren - Es soll über den eigenen Tellerrand hinausgeschaut werden - Erfahrungen aus der eigenen Arbeit in die Konzepterstellung einbringen, aber auch Ideen für die eigene Arbeit mitnehmen - Hoffnung auf Erhöhung der Akzeptanz des Konzeptes durch die Begleitung mit dem Beirat - Umsetzbarkeit der zu entwickelnden Maßnahmen gewährleisten - Maßnahmen sollen akzeptabel sein - Es sollen neue Ideen im Rahmen der Bürgerbeteiligung entwickelt werden - Maßnahmen sollen realitätsnah und umsetzungsorientiert sein - Wünschenswert wäre eine bessere Aufklärung von Bürgern zu Themen wie Energieeffizienz und Erneuerbare Energien - Klimaschutz soll selbstverständlich werden - Es geht um Verantwortung - Klimaverträglichkeit soll in Entscheidungen der Stadtverwaltung einfließen - Hochwasserschutz ist ein wichtiges Thema 	
4	<p>Einführungsvortrag Helene Püllen</p> <p>Nach der kurzen Vorstellung der Firma Gertec stellt Frau Püllen die Bausteine des Klimaschutzkonzeptes der Stadt Hennef und die bisherigen Ergebnisse der Konzepterstellung vor.</p> <p>Das Klimaschutzkonzept besteht den Anforderungen des Fördermittelgebers gemäß aus sechs Bausteinen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erstellung einer stadtweiten Energie- und CO₂-Bilanz - Sektorspezifische Ermittlung von CO₂-Minderungspotenzialen - Prozess für Partizipative Maßnahmenentwicklung - Erstellung eines Maßnahmenprogramms mit Prioritäten - Konzept für Fortschreibung und Erfolgsbilanzierung - Umsetzungskonzept mit Netzwerkbildung und Öffentlichkeitsarbeit. <p>Das Klimaschutzkonzept soll u. a. der Schaffung einer strategischen Entscheidungsgrundlage und Planungshilfe für den Klimaschutzprozess der Stadt Hennef der nahen bis mittleren Zukunft dienen.</p> <p>Erste Ergebnisse liegen für die Energie- und CO₂-Bilanz, den bisherigen Stand klimaschutzrelevanter Aktivitäten der Stadtverwaltung Hennef sowie den Bereich der partizipativen Maßnahmenentwicklung (erste Ideen aus Expertengesprächen mit Akteuren aus dem Stadtgebiet) vor. Diese sind der beigefügten Präsentation zu entnehmen.</p> <p>Ein Alleinstellungsmerkmal erhält das Klimaschutzkonzept der Stadt Hennef durch die besondere Breite des geplanten partizipativen Prozesses. Neben vier Workshopreihen zu den Themenfeldern Energieeffizienz in Gewerbe, Handel und Dienstleistung, Mobilität, Energieeffizienz im privaten Gebäudebestand und Kommune als Vorbild mit jeweils drei Terminen sind mehr als 10 Expertengespräche, mehrere verwaltungsinterne Mikro-Workshops und ein Klimacafé für die breite Öffentlichkeit geplant.</p> <p>Alle entwickelten Maßnahmen werden mindestens hinsichtlich ihrer erwarteten CO₂-Minderung, ihres Kosten- und Personalaufwandes, fakultativ auch hinsichtlich eines geplanten Kosten-Nutzenaufwandes oder der erwarteten lokalen/regionalen Wertschöpfung bewertet (noch festzulegen). Anhand dieser Kriterien kann eine Priorisierung der Maßnahmen erfolgen.</p> <p>Für jede Maßnahmen wird darüber hinaus ein Erfolgsindikator festgelegt und beschrieben, wie dieser überprüft werden kann.</p>	
5	<p>Rolle und Aufgabe des Beirats</p> <p>Der Beirat dient dazu, Akteure, Entscheidungsträger und Multiplikatoren in die Konzepterstellung einzubeziehen. Er begleitet den Prozess, bringt Ideen ein und nimmt eine sachliche und inhaltliche Prüfung von Zwischenergebnissen vor. Zum Schluss der Maßnahmenentwicklung wird er die Priorisierung der Maßnahmen vornehmen und so eine Empfehlung abgeben, mit welchen Aufgaben die Stadt Hennef beginnen soll.</p> <p>Im Rahmen der Diskussion wird die Arbeit des Beirats näher bestimmt. Er möchte zunächst keine Ideen sammeln, sondern dies den Workshops überlassen (an denen die Beiratsmitglieder selbstverständlich teilnehmen können), in denen ausreichen</p>	

Nr.	Besprechungspunkt	Bemerkung
	<p>Fachkompetenz versammelt sein wird. Durch Übersenden der Protokolle der Workshops an die Beiratsmitglieder können diese sich mit den gesammelten Ideen auseinandersetzen und diese im Beirat besprechen. Diese Ergebnisse wiederum können in den folgenden Workshop-Termin zurückgespiegelt werden. Dabei sollte konstruktiv und nicht restriktiv gearbeitet werden.</p> <p>Da der jeweils erste Workshop-Termin einer Reihe der inhaltlichen Entwicklung der weiteren Termine dienen soll und im ersten Termin mit wenigen inhaltlichen Ergebnissen gerechnet wird, soll der nächste Beirat nach der zweiten Workshoprunde stattfinden.</p>	
6	<p>Sonstiges</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es wird vorgeschlagen, einen analogen Dokumentations-Ordner zu erstellen, und diesen an ein oder zwei öffentlichen Orten auszulegen (z. B. Rathaus, Bibliothek). Dort können die öffentlichen Protokolle eingesehen werden. - Ebenfalls wird überlegt, eine elektronische Dokumentation des Prozesses vorzunehmen, und über die Homepage der Stadt Hennef Protokolle, Präsentationen und sonstige Ergebnisse und Informationen zu verbreiten. - Sinn und Zweck eines Klimaschutzmanagers wird rege diskutiert. Die Entscheidung über die befristete Einstellung fällt im Endeffekt der Fachausschuss/der Rat. Im Rahmen des Beirats wird zunächst regulär das Projekt bearbeitet, um zum Schluss zu bewerten, wie hoch der zeitliche und/oder finanzielle Aufwand ist, der aus den entwickelten Maßnahmen resultiert und ob die Stadt Hennef diesen Aufwand mit den vorhandenen Ressourcen bewältigen kann. 	
7	<p>Weiteres Vorgehen/Termine</p> <p>Der nächste Beiratstermin wird nach der zweiten Workshoprunde, zwischen Sommer- und Herbstferien stattfinden.</p> <p>Alle Beiratsmitglieder sind einverstanden, dass die weiteren Einladungen nur noch elektronisch erfolgen.</p>	

Aufgestellt

Helene Püllen

Gertec GmbH
Ingenieurgesellschaft