

Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn e.V.

Ortsverband Hennef (Sieg)



Hennef, 16. April 2018

Fluglärmbericht Hennef 2017

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,
hiermit überreichen wir Ihnen eine weitere Ausgabe des jährlichen Fluglärmberichts. Wir bitten Sie freundlichst, diesen zur Kenntnis zu nehmen an die zuständigen städtischen Gremien weiterleiten zu wollen.

Die Lärmschutzgemeinschaft erzwingt Planfeststellung für Köln/Bonn

Bereits mit unserem Bericht des Jahres 2016 hatten wir ausführlich auf das gesetzeswidrige Handeln der Flughafengesellschaft hingewiesen, welches darin bestand, dass seit 1996 und unter Missachtung der seit 1990 in Deutschland geltenden, gesetzlich verankerten UVP-Pflicht, viele kapazitätssteigernde Aus- und Neubauvorhaben in Köln/Bonn durchgeführt wurden, ohne dass es auch nur eine einzige, nach UVP-Gesetz vorgeschriebene Überprüfung auf Emissionsauswirkungen durchgeführt wurde. Es wurden beispielsweise 300.000m² Parkflächen für Flugzeuge (sogenannte „Vorfelder“) hinzugebaut und Betriebsflächen wurden sogar um rund 350.000m² erweitert! Das war allerdings nur durch aktive Hilfe der Landesregierung von NRW möglich, welche - als zuständige Baugenehmigungsbehörde - dem Flughafen in einer Art von Salamiakt diese gesetzeswidrige Praxis immer wieder per „Negativattest“ erlaubt hatte, und insoweit dann selber - wie es das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil feststellte - gegen Gesetzesauflagen verstieß!

[Gegen dieses ungesetzliche Vorgehen hatte die Lärmschutzgemeinschaft in einem besonders krassen Einzelfall (Erweiterung des „Vorfelds-A“) durch zwei Musterkläger Rechtsmittel eingelegt. Nach siebenjähriger (!) Prozessdauer durch alle Instanzen konnte schließlich beim Bundesverwaltungsgericht in Leipzig ein voller Erfolg erzielt werden (siehe: Az: BVerwG 4 C 36.13). Das Land NRW wurde angewiesen, dem Flughafen bis auf Weiteres⁽¹⁾ die Nutzung des erweiterten „Vorfelds A“ zu untersagen. Dem hat der Flughafen entsprochen d.h., dass diese Parkfläche für Flugzeuge seither brach liegt.]

Eine Folge dieses Urteils war, dass der Flughafen - erstmals in seiner Geschichte - sich nunmehr zu einem Planfeststellungsverfahren gezwungen sieht. Damit soll sowohl die volle Nutzung des „Vorfelds A“ herbeigeführt werden, als auch dafür gesorgt werden, dass zukünftig weiteren Um- und Ausbauten keine Steine mehr in den Weg gelegt werden können. Das Verfahren wurde in 2017 in Gang gesetzt. Da die Flughafenverantwortlichen jedoch (mit Ausnahme des Vorfelds A) keine einzige der vorher ohne UVP-Prüfung errichteten „Schwarzbauten“ in dieses Verfahren eingebracht haben, hat die Lärmschutzgemeinschaft mit einer breit angelegten Öffentlichkeitskampagne ...zig Tausende fluglärmbeeinträchtigter Anwohner zum Widerspruch gegen das Planfeststellungsverfahren gewinnen können. Unser Vorstand konnte insgesamt 14.000 Beschwerden einsammeln und der zuständigen Behörde (Bezirksregierung in Düsseldorf) überbringen, wo diese am 18. Dezember von Frau Regierungspräsidentin Radermacher persönlich entgegengenommen wurden (die Gesamtzahl aller Einwendungen betrug nach Angaben der Bezirksregierung rund 16.000).

⁽¹⁾ „...bis zur luftverkehrsrechtlichen Zulassung der Ausbaumaßnahme...“ Anmrg des Verfassers: Dadurch ist der Flughafen gezwungen, die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) für diese Ausbaumaßnahme nachzuholen; er versucht dies im Rahmen des inzwischen angelaufenen Planfeststellungsverfahrens zu erreichen

Die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag trifft das Landesverkehrsministerium nach Abschluß des Verfahrens und das könnte u.U. noch bis zu zwei Jahren dauern. Der nächste Verfahrensschritt ist eine öffentliche Anhörung, zu der alle diejenigen zugelassen sind, welche sich mit einem schriftlichen Einwand in das Verfahren eingebracht haben. Wegen der Vielzahl der Einwände wird die Anhörung ab dem 17. September 2018 im Satory-Saal in Köln (Friesenstraße 44-48) stattfinden. Sobald uns dafür Details bekannt werden, werden wir diese auf unserer Homepage veröffentlichen (www.fluglaerm-koeln-bonn.de)

Die Flugbewegungen am Flughafen Köln/Bonn haben sich erneut deutlich erhöht

Auch in 2017 ist die Zahl der Starts und Landungen erneut angestiegen: Es gab insgesamt **141.344 Flugbewegungen** (Zunahme 3,2%); die 10-Jahres-Entwicklung ist der beigefügten **Anlage 1** zu entnehmen. Erneut stieg die Zahl der Nachtflüge überproportional auf nunmehr 42.249 (plus 5,1%). Damit hat sich der Anteil der Nachtflüge seit dem Jahr 2000 kontinuierlich erhöht: Zur Jahrtausendwende lag dieser noch bei einem Viertel (25,9%), inzwischen ist er auf knapp dreißig Prozent angewachsen!

Diese, seit Jahren anhaltende Fehlentwicklung zeigt einmal mehr, dass die vom früheren Flughafenchef Garvens 2013 angekündigte Verlagerung von Flugbewegungen aus der Nacht in den Tag, durch eine entsprechend gestaltete Gebührenordnung, krachend gescheitert ist. Mehrfach hatte Garvens 'drastische Gebührenerhöhungen für Nachtflüge' angekündigt. Auch im Nachhaltigkeitsbericht 2014 des Flughafens ist in Bezug darauf folgendes nachzulesen:

Das starke Tag-Nacht-Gefälle und die damit verbundenen finanziellen Anreize sollen für die Verlagerung von Flugbewegungen aus der Nacht in den Tag sorgen.

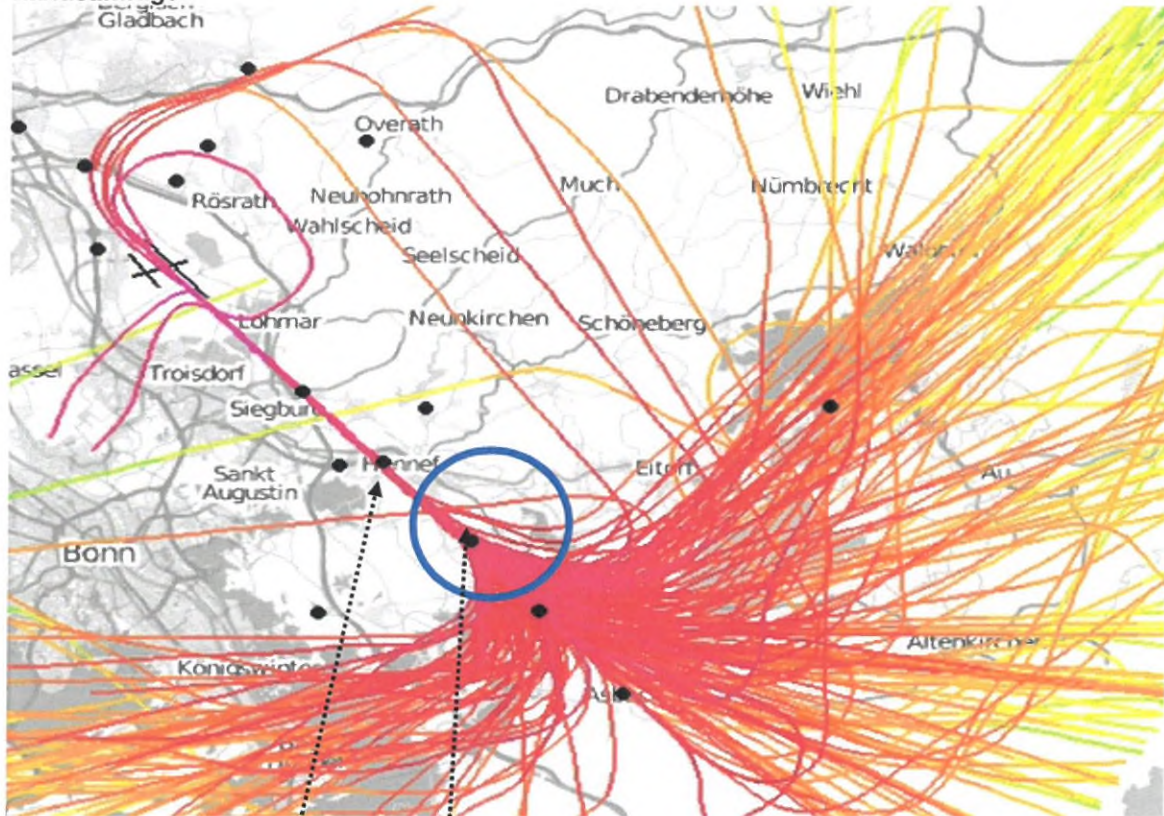
Vergleicht man heute, nach den seit 2013 stattgefundenen drei kleinen Gebührenerhöhungen, mal die Lärmzuschläge der lautesten hier im Nachtflug verkehrenden Flugzeugtypen (MD11 und Frachtjumbo B747-400) mit den entsprechenden Gebühren in Düsseldorf oder Frankfurt, wird schnell deutlich, dass das Kölner Gebührenmodell eher dazu geeignet ist, Nachtflüge nach Köln/Bonn zu locken als diese zu verhindern. Durch die permanente Zunahme der Nachtflugzahlen ist jedenfalls eindeutig bewiesen, dass das Kölner Gebührenmodell untauglich dafür ist, die hier ansässigen Nachtfluggesellschaften dazu zu bringen, auf ihr lukrative Nacht-Geschäft zu verzichten: **Am FRAPORT (Frankfurt) werden pro Start oder Landung (also für einen kompletten Umlauf) einer MD11 zwischen 23 und 5 Uhr 3.512 Euro als Nachtzuschlag fällig; Düsseldorf verlangt zwischen 22 und 23:59 Uhr unglaubliche 46.450 Euro (für Flüge ab 24 Uhr sogar 49.000 €)! Köln/Bonn hingegen scheint mit seinem unglaublich günstigen Nachtzuschlag von bloß 925 EUR für diese Krachbombe offenbar weitere MD11-Flüge geradezu anlocken zu wollen...** Diese Zahlen werden hoffentlich jedem klarmachen, dass es sich bei der Ankündigung des Flughafenchefs (s.o.) um einen lupenreinen Propagandatrick gehandelt hat.

Der Passagier-Nachtflug nimmt in Köln/Bonn immer weiter zu!

Die in Deutschland als einmalig einzustufende Nachtflug-Lärmbelastung in Köln/Bonn zeigt sich auch in der (bundesweit einmaligen) Tatsache, dass nur hier den Bürgern im Umland in der schlafsensibelsten Nachtzeit (Kernruhezeit 0-5 Uhr) der Betriebsschwerpunkt mit durchschnittlich 70 Flugbewegungen (darunter 30% Passagierflügen) zugemutet wird. Die Krone setzt dem Ganzen die Tatsache auf, dass sich in dieser hoch schlafsensiblen Nachtzeit auch noch der Passagierflug nach Lust und Laune tummeln darf, obwohl die NRW-Landesregierung den Fluglärm betroffenen bereits vor nunmehr einundzwanzig (!) Jahren versprochen hatte, zwischen 0 und 5 Uhr ein Passagierflugverbot zu erlassen (wie dies beispielsweise in Leipzig-Halle der Fall ist, nachdem dieser Flughafen 2007 als neues großes Frachtflug-Drehkreuz installiert wurde). Diese Zusage haben alle bisherigen Landesregierungen jedoch nicht umgesetzt, obwohl diese Forderung vom NRW-Landtag inzwischen mehrmals per Beschluß der jeweiligen Landesregierung erneut auf den Tisch gelegt wurde.

Nachtflug-Lärmbelastungen in der Kommune Hennef

Landeanflüge:



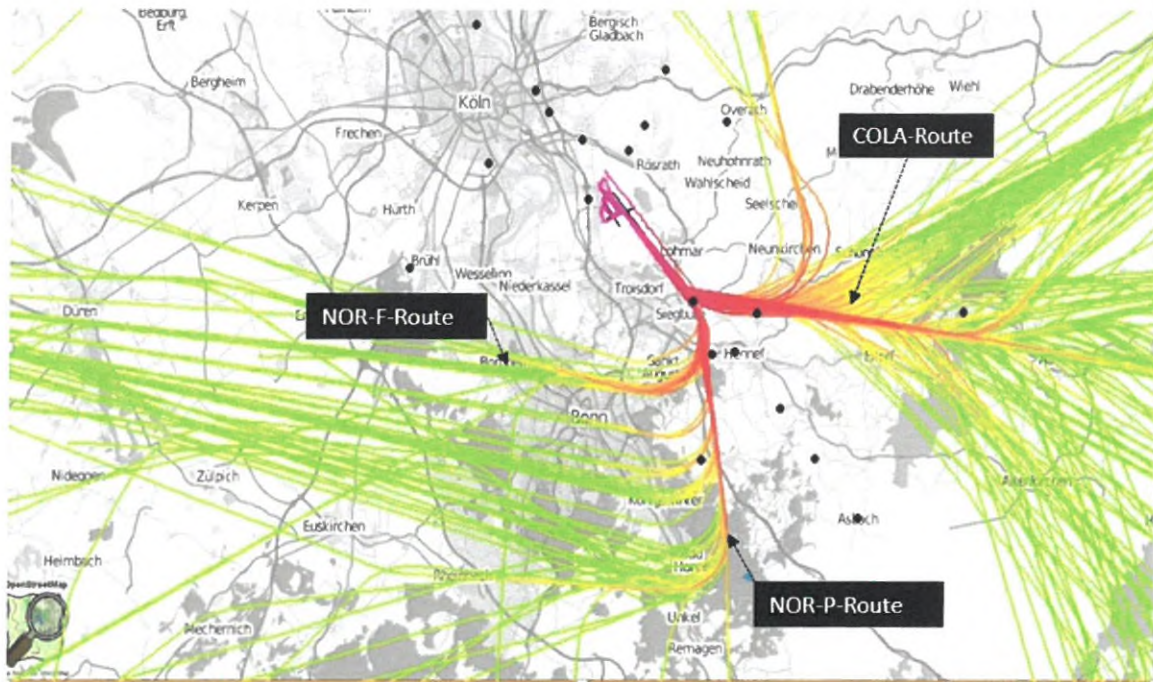
Das Beispiel vom 26. März d.J. belegt 187 Landeüberflüge (darunter 52 zur Nachtzeit). Jede einzelne Linie ist eine „Flugspur“, d.h. ein von einem Flugzeug geflogener Kurs. Die Farben symbolisieren die Flughöhe: grün-gelb über 3.000m, hellrot 1.500-3.000m, rot 1.000-1.500m, violett 300-1.000m, dunkelviolet unter 300m. Der blaue Kreis zeigt den „Eingangstor“ zum Endanflug; von dort aus verläuft der Kurs schnurgeradeaus mit einer Sinkrate von 5,2%. Schwarze Punkte zeigen wo sich Fluglärm-Messstellen befinden, wie z.B. Hennef-Rathaus und Lichtenberg.

Landanflüge aus Südosten zu den Bahnen 32 L/R haben sich lt. Flughafenstatistik im Jahr 2017 drastisch (+35%) auf 33.892 erhöht, darunter 11.879 Nachtflüge (+28,5%).

Diese Erhöhung wurde durch mehrere Faktoren hervorgerufen: die Zunahme der Flugbewegungen wirkte sich dabei mit rund 1.120 Flügen vergleichsweise gering aus. Gravierender war für Hennef die durch Bauarbeiten bedingte Totalsperrung der Querwindbahnen 06/24: Der Löwenanteil der sonst auf dieser Bahn landenden Maschinen (von rund 6.000 Landeanflügen) wurde nämlich über die für Hennef relevante Landebahn 32R/L abgewickelt. Das ließ das Flugaufkommen im Rhein-Sieg-Kreis dementsprechend stark ansteigen, während die Anflugrichtung aus Nordwesten (Köln) mit einem Plus von rund 2.500 Anflügen nur eine moderate Mehrbelastung durch bisherigen Querwindbahnbetrieb zu verzeichnen hatte. Da die Sanierungsarbeiten an der Querwindbahn inzwischen abgeschlossen wurden, darf erwartet werden, dass die Zahl der Landeanflüge in diesem Jahr sinken wird; genaue Vorhersagen sind jedoch nicht möglich, da weder die Windrichtungsverteilung noch die weitere Zunahme der Flugbewegungen vorhersehbar sind.

Start-Überflüge (siehe graphische Darstellung Seite 4)

Über dem Hennefer Stadtgebiet verlaufen seit Einführung des FMS/GPS-RNVA („NESS“) – Abflugverfahrens im Jahr 1999 – außer der quer über die Stadt verlaufenden Anflugroute – auch zwei Abflugrouten.



Die am häufigsten überhaupt benutzte Abflugstrecke (COLA-Route) verläuft ab Siegburg in östlicher Richtung (bis zum Drehfunkfeuer COLA bei Rosbach). Bei Heisterschoß zweigt dann die sogenannte WIPPER/DORTMUND Route ab, die jedoch nur noch 1-2% der Jahresabflüge aufweist und insoweit unbedeutend ist.

Im vergangenen Jahr fanden auf der Ost-Abflugroute insgesamt 27.485 Flüge statt. Damit war hier das Flugaufkommen leicht rückläufig (-2,3%). Die Zahl der Nachtflüge von 6.316 blieb im Vergleich zum Vorjahr unverändert.

Diese Flüge verlärmern im Stadtgebiet in krasser Weise die Orte Happerschoß und Heisterschoß; aber auch Bröl bekommt noch ordentlich Fluglärm mit, denn der Vorbeiflug erfolgt nur etwa 2 km vom nördlichen und 1,2 km vom östlichen Dorfrand entfernt in einer Höhe von 1.500 – 2.300m.

Nach Westen verläuft die sogen. Nörvenich-Route (Abkrgz: NOR-F). Diese bringt viel Fluglärm nach Geistingen und oftmals auch in die ganze Stadt hinein, weil immer wieder Flugzeuge im Kurvenflug über die SOLL-Kurslinie (Autobahnkreuz Bonn/Siegburg) hinaus bis zum Stadtrand gelangen (und manchmal sogar bis zur Mitte von Geistingen). Von dieser Route gibt es eine Variante, welche bei Geistingen geradeaus nach Süden bis in Höhe von Bad Honnef verläuft, bevor nach Westen abgedreht wird (Siebengebirgsroute: NOR-P). Diese Variante wurde extra geschaffen, weil für die (kürzere) NOR-F Route eine verbindliche Höhengvorgabe von 1.220 m vorgeschrieben ist, welche kurz vor Siegburg erreicht sein muß. Somit müssen große und vollbeladene, also schlecht steigende Flugzeuge auf die längere Route (NOR-P) ausweichen.

Diese West-Abflugrouten (in Richtung Eifel, Funkfeuer Nörvenich), wurden in 2017 von insgesamt 10.106 Fliegern genutzt (darunter 3.104 Nachtflüge), wobei sich Tag- und Nachtflüge ungefähr je zur Hälfte auf diese Routen verteilen. Auf diesen Strecken fiel die Gesamtzahl der Flüge leicht (-1,6%) bzw. bei den Nachtflügen sogar deutlich (-318 Flüge bzw. 9%). Es fällt allerdings auf, dass über die (längere) NOR-P-Route seit 2015 eine deutliche Zunahme der Tagflugaktivität zu beobachten ist. Betrug hier vor vier Jahren der Anteil der Tagstarts noch 3,8% (=1.687 Flüge) stieg er in 2017 auf 8,8% (3.157 Flüge) an. Der Flughafen führt dies auf 2-motorige Passagiermaschinen zurück, welche entweder die Höhengvorgabe bei Siegburg nicht schaffen, oder welche zu südlich liegenden Zielen unterwegs seien und nicht mehr den Westschwenk nach Nörvenich vollziehen wollen.

Die Fluglärmbelastung in Hennef

Dass eine Fluglärm-Dauerexposition zu Gesundheitsschäden führen kann ist inzwischen völlig unstrittig. Das Umweltbundesamt, also eine staatliche Behörde, listet in seinem jüngsten Fluglärm-Bericht⁽¹⁾ penibel auf, welche Negativ-Wirkungen Fluglärm nach dem aktuellen Stand der Lärmwirkungsforschung auf unsere Gesundheit und Lebensqualität haben kann. In Stichpunkten sind dies:

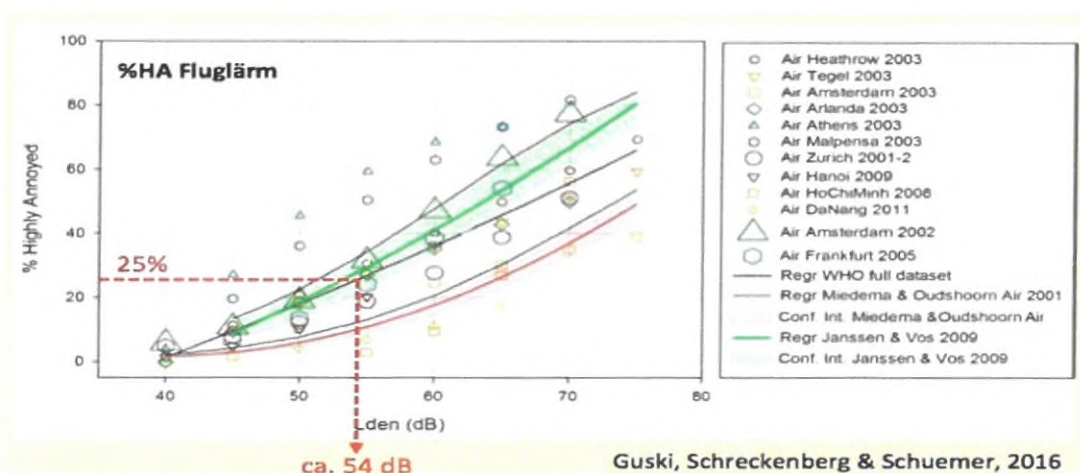
- ☞ Belästigung⁽²⁾
 - ☞ Beeinträchtigung kognitiver Entwicklung (bei Kindern)
 - ☞ Schlafstörungen
 - ☞ Herz-Kreislauf-Erkrankungen
- } **Erkrankungsrisiken**

Belästigung

Neben den Herz-Kreislauf-Erkrankungen gehört nach Einschätzung des UBA *so genannte Belästigung* der Menschen, d.h. eine gefühlte Beeinträchtigung ihrer Lebensqualität durch Verkehrslärm, zu den am intensivsten erforschten Lärmwirkungen. Bereits seit dem Jahr 1978 befaßt sich die Lärmforschung mit dem Problem, welchen Zusammenhang es zwischen „dem-Lärm-ausgesetzt-Sein“ und der Empfindung der Betroffenen gibt. Die jüngsten Erkenntnisse dazu finden sich in der 2015 veröffentlichten NORAH-Studie⁽³⁾.

Mit Bezug auf diese sowie weitere Studien zum Thema betont das Umweltbundesamt in seinem **Fluglärm-Bericht 2017**, Seite 39, dass die Zahl derjenigen, die sich durch Fluglärm hochgradig belästigt fühlen, beständig zunimmt und dass inzwischen ein erheblicher Teil der Bevölkerung durch Fluglärm hoch belästigt wird! Das UBA führt dazu weiter aus, dass „...im politischen Prozess häufig der Wert von **25% hoch belastigter Personen als Grenze für die Zumutbarkeit** verwendet..“ werde.

Wir haben für diesen Bericht errechnet, wie hoch in Hennef im Jahr 2017 der Prozentsatz derjenigen Anwohner gewesen sein dürfte, die sich als hochgradig durch Fluglärm belästigt einstufen. Dazu dienen als Bezugsgröße die monatlich vom Flughafen veröffentlichten LDEN-Dauerschallpegel der beiden Messstellen Realschule und Happerschoß. Für Hennef-West (Messstelle Realschule) errechnet sich daraus ein LDEN-Jahresdauerschallpegel von 58,6 dB(A) aus, für Happerschoß von 56 dB(A).



Aus dieser Grafik, welche den Prozentsatz hochbelastigter Personen in Bezug auf den LDEN aufzeigt, läßt sich **für Hennef demnach auf einen Anteil hochgradig belastigter Personen zwischen 30% und 35% schließen.**

⁽¹⁾ sh. TEXTE 56/2017 Fluglärmbericht 2017 des Umweltbundesamtes, ISSN 1862-4359, Seite 39 ff

⁽²⁾ Belästigung ist eine komplexe Reaktion; diese kann bestehen aus (a) eine Störung von Aktivitäten (z.B. Kommunikation mit Anderen, Arbeiten, Schlafen) welche eine Verhaltensanpassung zur Minimierung der Störung nach sich zieht, oder/und (b) die Wut oder Ärger auslöst, oder/und (c) die eine Stressreaktion auslöst weil man sich der Situation nicht entziehen kann

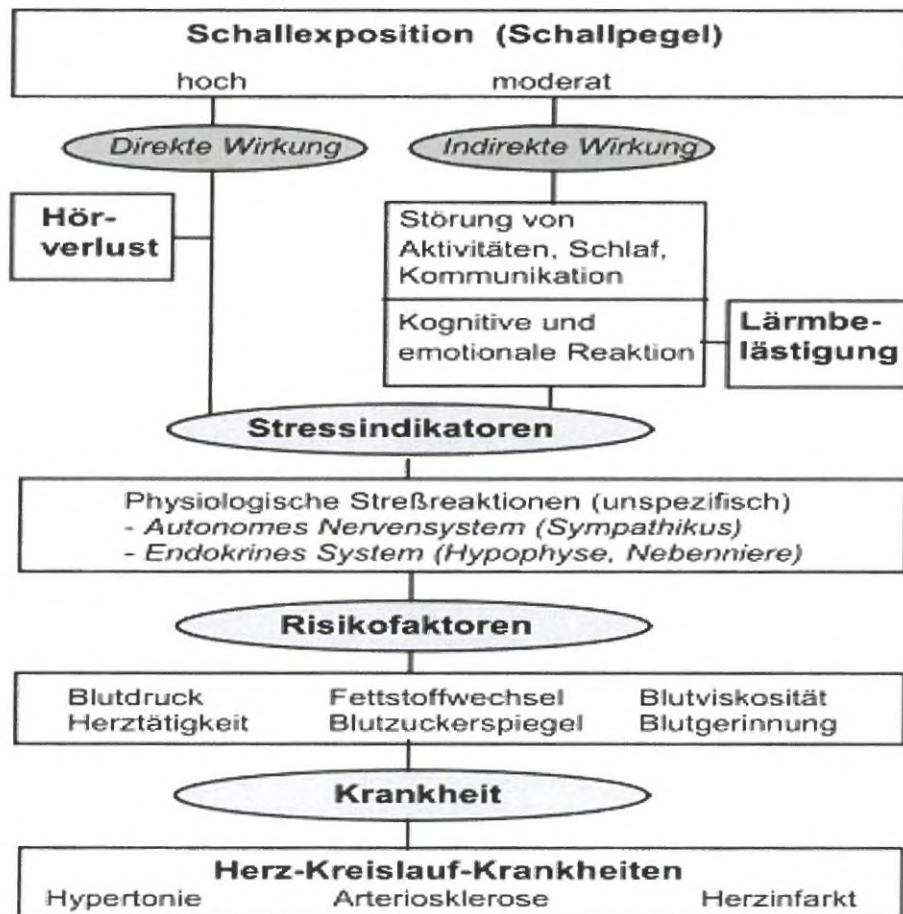
⁽³⁾ Schreckenber et al: Verkehrslärmwirkungen im Flughafenumfeld: Wirkungen von Verkehrslärm auf die Belästigung und Lebensqualität

(Detaillierte Messergebnisse an den sechs Hennefer Fluglärm-Messstellen können den Monats- bzw. Jahresstatistiken entnommen werden, welche auf der Hennefer Homepage unter www.hennefer.de/fluglaerm veröffentlicht sind)

Erkrankungsrisiken

Lärm stört nicht nur unser subjektives Wohlbefinden und die Psyche sondern es beeinflusst unsere Gesundheit: Wie die Lärmwirkungsforschung herausgefunden hat wirkt sich die Lärmart Fluglärm – und hier in besonderer Weise der Nachtlärm – bei gleichem Dauerschallpegel stärker auf die Betroffenen aus: je höher der Dauerschallpegel, desto stärker empfinden Lärmbetroffene Fluglärm als stärker belastend als Straßenverkehrslärm.

Durch Lärm werden sowohl das Hormonsystem als auch das autonome Nervensystem aktiviert; das kann zu einer Erhöhung des Blutdrucks und der Herzfrequenz führen. Auch können sich biologische Risikofaktoren (Blutzucker, Blutgerinnungsfähigkeit) verändern, mit der Folge von Arterienverkalkung und einer Bluthochdruckerkrankung, welche bis hin zum Herzinfarkt führen kann! Nachfolgend ein vom Umweltbundesamt hierzu veröffentlichtes Wirkungsschema:



Es wird von Politikern auch heutzutage bisweilen noch so dargestellt (wohl um damit eigene Untätigkeit beim Thema Fluglärmbekämpfung zu kaschieren), als gäbe es nicht genug belastbare Studien, um den Zusammenhang zwischen Fluglärm und beispielsweise Bluthochdruck und Herz-Kreislauferkrankungen wissenschaftlich zu belegen. Das Gegenteil ist der Fall: Das UBA weist in seinem „Fluglärmbericht 2017“ ausdrücklich darauf hin, dass der Fluglärm und seine Wirkungen auf

das Herz-Kreislauf-System inzwischen zu den am besten untersuchten Geräuschquellen gehört. Als Beleg nennt das UBA „exemplarisch“ fünf Studien aus der jüngeren Vergangenheit:

⇒ Die **HEYNA-Studie** (2008), die den Zusammenhang zwischen Luft- und Straßenverkehrslärm und Hypertonie (also Bluthochdruck) belegt zeigt, dass bei jedem Anstieg des nächtlichen Dauerschallpegels (L_{NIGHT}) um 10 dB(A) sich das Erkrankungsrisiko für Bluthochdruck um 14% erhöht, beginnend bereits ab 35 dB(A).

Da die Hennefer Messstellen, je nach Lage, in langfristig einen L_{NIGHT} zwischen 47 und 52 dB(A) ausweisen, kann für die hier unter Nachtfluglärmbedingungen Lebenden eine Risikoerhöhung für Bluthochdruck zwischen ca. 15 und 22% angenommen werden.

⇒ Weitere Studien zum Bluthochdruck hat die schwedische Forschergruppe um **ERIKSSON** beigesteuert (2007 und 2010). In dieser Studie wird als Dauerschallpegel der in der EU geltende LDEN verwendet. Es wurden 2000 Männer über eine Zehnjahresperiode beobachtet, mit dem Ergebnis, dass beginnend mit einem LDEN von 50 dB(A), sich das Erkrankungsrisiko pro Anstieg des LDEN um 5 dB(A) um jeweils 19%(!) erhöht!

Im Bereich der Realschule weist die Flughafenmessstelle einen nächtlichen LDEN-Dauerschallpegel-Jahresmittelwert von 58 dB(A), in Happerschoß waren es 56 dB(A). Demzufolge errechnen sich für diese Bereiche Risikoerhöhungen von 20 – 25%, also Größenordnungen, die gut mit den sich aus der HEYNA-Studie resultierenden Risikoschätzungen korrelieren.

⇒ die **Greiser-Studien** (2010) (vom UBA „Köln/Bonn Studien“ genannt), welche als epidemiologische Fall-Kontroll-Studien auf der breiten Datengrundlage (rund 1 Mio Krankenversicherte) beruhen, ergaben für die Studienregion (Köln, Rhein-Sieg-Kreis und Rheinisch-Bergischer Kreis) als Ergebnis, dass sich ein lineares Erkrankungsrisiko für Männer und Frauen ab dem 40. Lebensjahr zeigte, und zwar für Herz-Kreislauf-Erkrankungen und psychische Erkrankungen, beginnend ab einem nächtlichen Dauerschallpegel (L_{NIGHT}) von 40 dB(A). Bei Frauen wurde zudem ein signifikant erhöhtes Risiko für Depression festgestellt.

Die für Hennef langfristig ermittelten L_{NIGHT} -Werte belegen auch auf Grundlage der Greiser-Studien einen signifikanten, nachtfluglärmbedingten Risikoanstieg für Wohnungen ohne Schallschutzfenster und zwar je nach Altersstufe zwischen 15 und 15 Prozent.

⇒ mit der **NORAH-Fallkontrollstudien** (2015), wurde erstmals der Weg beschritten, einen Risikofaktor (Hypertonie) nicht nur auf Grund des Dauerschallpegels zu beziffern, sondern das fluglärmbedingte Erkrankungsrisiko in Kombination mit dem Maximalschallpegel zu sehen. Es wurde ein erhöhtes Bluthochdruckrisiko für diejenigen Menschen festgestellt, welche nächtlichen Maximalschallpegeln höher als 50 dB(A) (an der Haus-Außenfassade gemessen) ausgesetzt sind, wenn sie gleichzeitig unter einer ganztägigen Dauerschallbelastung <40dB(A) leben.

Solche Bedingungen können als für Hennef als nahezu flächendeckend angenommen werden, denn der Dauerschallpegel 40 dB(A) wird an allen Hennefer Messstellen um ein Mehrfaches übertroffen und Maximalschallpegel von 65 dB(A) und mehr sind die Regel und nicht die Ausnahme: Im Bereich Hennef-West gab es über 11.000 nächtliche Schallereignisse mit Schallpegeln zwischen 65 und 80 dB(A); an der Messstelle Rathaus waren es 9.500, gefolgt von Lichtenberg (8.900), Hennef-Nordost (4.300) und Geistingen (.3400)

Die hier vorgestellte Auswahl von Studien zur Gesundheitsrelevanz ließe sich noch erweitern, sie ist jedoch exemplarisch. Auf Grund der vorliegenden wissenschaftlichen Daten der Lärmwirkungsforschung dürfte es an der Feststellung, dass zahlreiche Hennefer Einwohner Gesundheitsgefahren in nicht unerheblichem Ausmaß durch den Köln/Bonner Nachtflugbetrieb ausgesetzt sind, wohl keinen ernsthaften Zweifel geben.

Ausblicke

Der Flugverkehr wächst weiter

Ungeachtet der klimaschädigenden Emissionen des Flugverkehrs⁽¹⁾ wird das große Wachstum, befeuert durch Steuerbefreiungen auf Flugbenzin und andere Subventionen, weitergehen. Das läßt sich für den Passagierflugverkehr schon aufgrund des 2017er Wachstums ableiten, welches weltweit 7,6% (Europa 8,2%) betrug und damit das Ergebnis von 2016 glatt um 3% übertraf. Das gilt aber auch für den Frachtverkehr mit seinem Wachstum von 9% in 2017. Daher muß man kein Prophet sein um vorhersagen zu können, dass auch und gerade der Köln/Bonner Flugverkehr weiter stark expandieren wird, denn hier sind sowohl zahlreiche Billigfluggesellschaften („Low-Cost-Airlines“) aktiv, die Treiber des Flugverkehrswachstum sind, sondern auch die großen internationalen Frachtcarrrier United Parcel Service (UPS) und Federal Express (FedEx), die in Köln große Paket-Umschlagzentren unterhalten.

Es droht erneut eine vorzeitige Verlängerung der Nachtflug-Betriebserlaubnis

Die Lärmschutzgemeinschaft erfuhr aus gut unterrichteter Quelle von Bestrebungen der in Köln/Bonn ansässigen großen Frachtcarrrier, die NRW-Landesregierung dazu zu bringen, kurzfristig eine neuerliche Verlängerung der Geltungsdauer für den 24-Stunden-Flugbetrieb in Wahn zu erreichen. Dieses Mal dann gleich um weitere zwanzig (!) Jahre, also bis zum Jahr 2050.

Damit soll offenbar erreicht werden, dass der jetzige, wegen seines völlig unzureichenden Fluglärmschutz für Fluggesellschaften sehr vorteilhafte und für Betroffene ganz unakzeptabler IST-Zustand, nicht Gegenstand von Abwägungsentscheidungen, d.h. von Einschränkungen oder Auflagen wird, die im Zuge des jetzt laufenden Planfeststellungsverfahrens verhängt werden könnten. Es sollen also offensichtlich einmal mehr knallhart Fakten geschaffen werden, die sich späteren Verfahrensschritten entziehen würden. Das weckt ungute Erinnerungen an die im Jahr 2007 vom damaligen NRW-Verkehrsminister Wittke (CDU) verfügte Verlängerung der Nachtflugerlaubnis bis 2030, welche ohne Verbesserungen im Fluglärmschutz und gegen den Willen der meisten Anrainerkommunen (darunter auch Hennef) „am grünen Tisch“ verfügt wurde, um damit die US-amerikanische Frachtfluggesellschaft FedEx zum Umzug von Frankfurt nach Köln zu bewegen. Dass dies auf alle Fälle vermieden werden sollte liegt auf der Hand! Wir möchten daher anregen, dass sich Hennef bei anderen Anrainerkommunen sowie in der Fluglärmmmission dafür stark macht, dass sich auf kommunalen, der Kreis- und der Landesebene ein breiter Konsens gegen solche Absichten herstellen läßt. Unabhängig davon könnte auch der **Rat der Stadt eine entsprechende Resolution verabschieden mit der Aussage, dass eine Verlängerung der Nachtflugerlaubnis über 2030 hinaus auf keinen Fall vor Abschluß des Planfeststellungsverfahrens erfolgen darf sondern allenfalls in dieses Verfahren mit einzubeziehen ist.**

⁽¹⁾ nach Berechnungen des in Österreich ansässigen IIASA-Instituts ist der Flugverkehr für 45% aller Klimafolgen verantwortlich – siehe SPIEGEL ONLINE Ausgabe 5.8.2013 mit dem Titel „Die schlimmen Folgen der deutschen Reiselust“; zum Vergleich: der ÖPNV kommt auf nur 6%

Helmut Schumacher

Ortsverband Hennef

Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn e.V.

Anlagen:

Jahresübersicht 2017 des Flughafens zur Nutzung der Flugrouten

Statistik zu den Flugbewegungen 2007-2017

Statistik: Nachtflugbewegungen 2016 a.d. großen dt. Verkehrsflughäfen

Statistik: Regionale Verteilung der Flugbewegungen

Luftbild des Landebahnsystems von Köln/Bonn

Fluglärm Hennef 2017

Messergebnisse der Flughafenmessstelle Hennef-Happerschoß

Monat	Meßtechnisch erfaßte Flüge (Tag+Nacht)	Meßtechnisch erfaßte Nachtflüge	Nachtflüge nach Schallpegelklassen					Dauerschall- pegel Nacht dB(A)
			<65 dB(A)	65 - 69,9 dB(A)	70 - 74,9 dB(A)	75-79,9 dB(A)	≥ 80 dB(A)	
1. Quartal	3.873	1.121	277	591	174	69	10	47,1
2. Quartal	Wegen Umzugs der Flughafen-Messstation vom bisherigen Standort in Heisterschoß zur Grundschule Happerschoß fanden zwischen dem 8. Mai und dem 4. Juli keine Messungen statt! Informationen über den Fluglärm im 2. Quartal im Gebiet Hennef-Nordost können aber der Quartals- u. Jahresstatistik der am gleichen Ort befindlichen DFLD-Messstation "Happerschoß" entnommen werden							
3. Quartal	6.435	1.933	297	1.126	410	86	14	51,9
4. Quartal	4.567	1.187	156	622	312	65	32	48,6
Summe	wegen Messstellenausfalls über 1/4 Jahr können keine leider Jahres-Angaben gemacht werden							

Erläuterung: Die Zahlen nach Schallpegelklassen zeigen die Anzahl der gemessenen Überflüge mit ihren Maximalschallpegeln (Einzel-schallpegeln), also den Lärm, den man als Betroffener hören kann, ausgedrückt in Dezibel "A". Im Gegensatz dazu sind Dauerschallpegel rein rechnerische Größen zur Kennzeichnung des insgesamt im Berichtszeitraum zur Nachtzeit immittierten Fluglärms (in Lärmwirkungs-studien werden Dauerschallpegel als Gradmesser einer Gesundheitsgefährdung benutzt). Die Zahlen sind gemittelte Werte für die Nächte eines Quartals; einzelne Nächte können hiervon stark abweichen

Quelle: Monatlich veröffentlichte Lärmberichte des Flughafens / Darstellung: Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn e.V.

Fluglärm Hennef 2017

Messergebnisse der Flughafen-Messstelle "Realschule"

Monat	Melltechnisch erfaBte Flfige (Tag+Nacht)	Melltechnisch erfaBte Nachtflfige	Nachtflfige nach Schallpegelklassen					Dauerschall- pegel Nacht dB(A)
			<65 dB(A)	65 - 69,9 dB(A)	70 - 74,9 dB(A)	75-79,9 dB(A)	≥ 80 dB(A)	
1. Quartal	5.534	1.964	240	885	770	69	0	50,2
2. Quartal	10.012	3.710	222	1.711	1.647	128	2	53,0
3. Quartal	8.459	3.342	336	1.764	1.188	54	0	51,9
4. Quartal	8.301	3.287	275	1.480	1.404	124	4	52,7
Summe	32.306	12.303	1.073	5.840	5.009	375	6	52,1
Veränderung zum Vorjahr	+7.923 (32,5%)	+2.391 (24%)	-229 (17,6%)	+1.241 (27%)	+1.284 (34,5%)	+90 (31,6%)	+4 (200%)	+ 1,3 (35%)

Erläuterung: Die Zahlen nach Schallpegelklassen zeigen die Anzahl der gemessenen Überflüge mit ihren Maximalschallpegeln (Einzelschallpegeln), d.h. den Lärm, den man als Betroffener hören kann, ausgedrückt in Dezibel "A". Im Gegensatz dazu sind Dauerschallpegel rein rechnerische Größen zur Kennzeichnung des insgesamt im Berichtszeitraums zur Nachtzeit immittierten Fluglärms (in Lärmwirkungsstudien werden Dauerschallpegel als Gradmesser einer Gesundheitsgefährdung benutzt). Die Zahlen sind gemittelte Werte pro Quartal (bzw. pro Jahr in der Spaltenüberschrift). Einzelne Nächte können davon jedoch stark abweichen

Quelle: Monatlich veröffentlichte Lärmberichte des Flughafens / Darstellung: Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn e.V.