Hennef
DER BÜRGERMEISTER

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu der hier näher bezeichneten Sitzung lade ich Sie herzlich ein.

Die Tagesordnung ist beigefügt.

Hennef, 05.03.2019

Mit freundlichen Grüßen

Matthias Ecke
Ausschussvorsitzender

Gremium
Ausschuss für Klima- und Umweltschutz

Wochentag	Datum	Uhrzeit
Mittwoch	20.03.2019	17:00

Sitzungsort
Rathaus, Saal Hennef (T3.01), Frankfurter Straße 97, 53773 Hennef

Dieses Deckblatt gilt ab einer halben Stunde vor Sitzungsbeginn und

während der Sitzungszeit als Parkschein für die Rathaustiefgarage.

Legen Sie das Deckblatt gut sichtbar in Ihr Fahrzeug.

Tagesordnung		
TOP	**Beratungsgegenstand**	**Anlagen**
	Öffentliche Sitzung	
1	Beschlussvorlagen	
1.1	Energiesparmodell an Schulen Beschlussempfehlung an den Rat	1
1.2	Blühfähige Aussaat auf städtischen Flächen, insbesondere Obstwiesen Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 15.03.2018	2
1.3	Vergabeverfahren zur Erstellung von Kolumbarien in der Friedhofshalle Allner Antrag der FDP Fraktion vom 01.03.2019	3 wird nachgereicht
2	Anfragen	
3	Mitteilungen	
3.1	Baumfällstatistik 2018	4
3.2	Reduzierung des Fluglärms in Lichtenberg sowie in Happerschoß und Heisterschoß Antrag der CDU Fraktion vom 12.10.2018	5
3.3	Resolution gegen die Verlängerung der Nachtflugerlaubnis Verfahrensstand	6
3.4	Gartenwettbewerb "Hennef summt"	7
3.5	Stärkere Öffnung der Innenstadt zur Sieg Antrag der CDU Fraktion vom 22.12.2016 Aktueller Sachstand	8
3.6	Sitzungen der Grünflächenkommission Protokoll der 32. Sitzung der Grünflächenkommission	9
	Nicht öffentliche Sitzung	
4	Beschlussvorlagen	
5	Anfragen	
6	Mitteilungen	

Hennef
DER BÜRGERMEISTER

Beschlussvorlage

Amt: Umweltamt **TOP:** 1.1

Vorl.Nr.: V/2019/1811 **Anlage Nr.:** 1

Datum: 05.03.2019

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Klima- und Umweltschutz	20.03.2019	öffentlich
Rat	01.04.2019	öffentlich

Tagesordnung

Energiesparmodell an Schulen
Beschlussempfehlung an den Rat

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss stimmt dem Vorschlag der Verwaltung zu, am Städtischen Gymnasium Hennef ein Energiesparmodellprojekt durchzuführen.
Der Ausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt Hennef folgenden Beschluss:

Der Rat der Stadt Hennef beschließt vorbehaltlich der Zustimmung der Schulkonferenz des Städtischen Gymnasiums Hennef (SGH) und der Vorlage eines positiven Förderbescheids die Durchführung eines Energiesparmodells am Städtischen Gymnasium Hennef.

Begründung

1. Energiesparmodelle

Energiesparmodelle sind eine besondere Form des Klimaschutzmanagements und tragen in mehrfacher Hinsicht zum Klimaschutz bei. Zum einen decken sie Potenziale zur Energieeinsparung auf und bieten Möglichkeiten zur Minderung der Energiekosten und der Treibhausgasemissionen. Zum anderen tragen pädagogisch flankierende Maßnahmen zur Verankerung von Klimaschutz und bewusstem Ressourcenumgang im Denken und Handeln der verschiedenen Nutzergruppen bei. Somit wird Klimaschutz behutsam in den Alltag integriert und vor Ort erlebbar. Kinder und Jugendliche können Umwelt- und Klimaschutzgedanken ganz selbstverständlich in ihre Familie und ihren Freundeskreis hineintragen und sie zur Nachahmung der neu erlernten Verhaltensweisen anregen.
Teil des Vorhabens ist es auch, alle relevanten Verbrauchs- und Gebäudedaten in den Einrichtungen aufzunehmen und stetig zu kontrollieren. Dazu werden Schlüsselpersonen, bspw. die Gebäudeverantwortlichen, identifiziert und geschult. Übergeordnetes Ziel ist es, die Maßnahmen des Energiesparmodells langfristig in der Einrichtung zu etablieren und die Fortführung nach Ende des maximal vierjährigen Bewilligungszeitraums gänzlich in die Verantwortung der jeweiligen Einrichtung zu geben.

2. Energiesparmodelle an städtischen Schulen in Hennef

2.1 Vorgaben und bisheriges Vorgehen

„Energieprojekte in Schulen und Kindertagesstätten" ist eine beschlossene Maßnahme des Integrierten Klimaschutzkonzeptes der Stadt Hennef, die in der Laufzeit des Klimaschutzmanagements umgesetzt werden muss.

Vor diesem Hintergrund hat die Stadt Hennef 2018 alle städtischen Schulen bzgl. einer Teilnahme an Energiesparmodellen kontaktiert. Im ersten Schritt wurden die möglichen Energiesparmodelle in der Schulleiterkonferenz am 13.06.2018 vorgestellt. Im Nachgang wurden alle Schulen durch die Klimaschutzmanagerin angesprochen (Mailings und Vor-Orttermine) und haben weitere Informationen sowie Anmeldebögen zu den Energiesparmodellen erhalten.

Angeboten wurde alternativ a) ein niederschwelliges Konzept der Verbraucherzentrale NRW und b) das hier in Rede stehende, aufwendigere Energiesparmodell-Projekt mit Begleitung eines Fachbüros im Rahmen der Kommunalrichtlinie. Die Kommunalrichtlinie bildet den fachlichen Rahmen für Projekte mit Förderung der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesumwelt-ministeriums. Fördermittelgeber ist der Projektträger Jülich (ptj).

Das Energiesparmodellprojekt ist auf mehrere, in der Regel 4 Jahre angelegt.

Die sechs Hennefer Grundschulen haben sich für das Angebot der Verbraucherzentrale NRW entschieden. Das Städtische Gymnasium Hennef stimmt der Teilnahme am eines Projektes für die Strategische Maßnahme „Energiesparmodelle in Kitas und Schulen" aus der Kommunalrichtlinie zu. Die anderen weiterführenden Schulen haben aus Kapazitätsgründen bzw. anderweitigen Schwerpunkten das Angebot zum jetzigen Zeitpunkt zurückgestellt.
Erste Abstimmungsgespräche mit dem Städtischen Gymnasium haben stattgefunden, in deren Verlauf organisatorische Schritte und Erwartungen abgeklärt wurden. Außerdem wurden Ansprechpartner seitens der Schule benannt. Eine abschließende Entscheidung fällt auf der Schulkonferenz am 21.03.2019.
Parallel wurden Büros mit geeigneter Qualifikation zur Projektbegleitung ausgewählt. Das Büro konzipiert die Gesamtmaßnahme, führt die Veranstaltungen (Auftaktveranstaltung, Workshops, Wettbewerbe) und leistet fachlichen Input.

2.2 Kosten

Die geschätzten Gesamtkosten belaufen sich auf ca. 20.000 Euro, von denen ca. 16.000 Euro förderfähig sind. Der Fördersatz beträgt 90 %. Nicht förderfähig sind die Ausschüttung von Prämien an die Schule, die durch erzielte Einsparungen gegenfinanziert sind und ggf. über den Förderrahmen hinausgehende Aktionen.

Der Stadt Hennef entstehen im gesamten Förderzeitraum von 4 Jahren Kosten im Umfang von max. 5.600 Euro.

3. Hintergründe und Inhalte der Förderung

3.1 Was wird gefördert?

Zuwendungsfähige Tätigkeiten umfassen u. a.:

- Auftaktveranstaltung
- Einrichtung und Begleitung von Energieteams unter Beteiligung aller Nutzergruppen
- Vor-Ort-Begehungen zur Nutzerinformation und Datenaufnahme sowie Anleitung der Gebäudeverantwortlichen bei der Anlagenbetriebsüberwachung;

- Berechnung der Startwerte und der Ergebnisse, Ermittlung von Einsparpotenzialen und regelmäßige Feststellung von Energieeinsparungen und Treibhausgasminderungen;
- Weitere Beratungsleistungen: Durchführung von spezifischen Motivations- und Informationsaktionen
  - Präsentation innerhalb der jeweiligen Einrichtungen,
  - pädagogische Unterstützung - z. B. Partizipation von Kindern und Jugendlichen, Vorstellen von diversen Unterrichtsmaterialien,
  - Schulung für Hausmeister/innen,
  - organisatorische Unterstützung, auch auf Ebene der Hausleitung, Energiecontrolling zur Überprüfung der Projektfortschritte.

3.2 Formalia

Der Fördermittelgeber (ptj) verlangt neben der Vorlage eines Klimaschutzkonzeptes einen Beschluss des höchsten Entscheidungsgremiums der Kommune zum Projekt, daher wird im Beschlussvorschlag des Ausschusses an den Rat verwiesen.

Hennef (Sieg), den 05.03.2019

Michael Walter
Erster Beigeordneter

Hennef
DER BÜRGERMEISTER

Beschlussvorlage

Amt: Umweltamt
Vorl.Nr.: V/2019/1813
Datum: 05.03.2019

TOP: 1.2
Anlage Nr.: 2

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Klima- und Umweltschutz	20.03.2019	öffentlich

Tagesordnung

Blühfähige Aussaat auf städtischen Flächen, insbesondere Obstwiesen
Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 15.03.2018

Beschlussvorschlag

Der vorgeschlagenen Verfahrensweise wird zugestimmt.

Begründung

Zum o.g. Antrag hatte die Verwaltung in der Sitzung vom 25.04.2018 eine Auswertung der letztjährigen Maßnahmen zugesagt. Zum derzeitigen Stand lässt sich sagen:

So erstrebenswert das Ziel, in den Wiesen blütenreichen Kräutern gegenüber den Wirtschaftsgräsern mehr Geltung zu verschaffen, so schwierig ist der Weg dorthin. Die Gräser sind in den bestehenden Wiesengesellschaften fest etabliert, konkurrenzstark, sehr schnittverträglich und profitieren von dem hohen Stickstoffangebot aus der Luft und im Boden. Nicht umsonst repräsentiert die gräserdominierte Grünlandgesellschaft den Zielzustand der ertragsorientierten Vielschnittwiese.

Um auch unterhalb der radikalsten Lösung – Umbruch und artenreiche Neueinsaat – Wege zur „Blumenwiese“ zu erproben, wurden im letzten Jahr verschiedene Verfahren getestet. Insbesondere das Einsähen einer Kräutermischung mit einem Wiesenstriegel erschien vielversprechend, weil hierzu keine Eingriffe in den Boden erforderlich und die Erosionsgefahr ausgeschlossen werden konnte. Allerdings war zumindest beim letztjährigen, extremen Witterungsverlauf kein nennenswerter Artenzugewinn zu beobachten.

Wesentlich effektvoller war das kleinflächig erprobte Fräsen der Rasen- bzw. Wiesennarbe mit anschließender Einsaat. Dies wird in diesem Jahr auch auf anderen Flächen ausgeweitet. Große Grünlandschläge auf diese Weise zu bearbeiten wäre allerdings nicht verhältnismäßig; daher wird dies nur streifenförmig umgesetzt. Im Idealfall kommt es zu einer Ausbreitung der eingesäten Arten. Der Prozess wird weiter beobachtet.

Die Verwaltung verweist in diesem Zusammenhang auf eine Veranstaltung am 6. Juni 2019, 14:00 h (Kultouren S. 28). Auf einer „Blühfläche-Fahrradtour“ werden seitens des Umweltamtes verschiedene Flächen, auf denen Maßnahmen zur Förderung der Insektenfauna realisiert wurden, angefahren und den Teilnehmern erläutert.

Hennef (Sieg), den 05.03.2019

Michael Walter
Erster Beigeordneter

Hennef
DER BÜRGERMEISTER

Auszug aus der Niederschrift

Der Ausschuss für Klima- und Umweltschutz der Stadt Hennef hat in seiner Sitzung am 25.04.2018 folgenden Beschluss gefasst:

TOP	Beratungsgegenstand
1.4	Blühfähige Aussaat auf städtischen Flächen, insbesondere Obstwiesen Antrag der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen vom 15.03.2018 Einer Prüfung und ggf. Umsetzung von Maßnahmen, die eine Verbesserung der städtischen Wiesen und Obstwiesen hinsichtlich Artenvielfalt und Blühangebot bewirken, wird zugestimmt. **Abstimmungsergebnis:** einstimmig

Hennef, den 25.02.2019

Schriftführer
Marion Holschbach

BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN

E: 15.03.18

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN RATHAUS 53773 HENNEF

FRAKTION IM RAT DER STADT HENNEF

Matthias Ecke
Fraktionsvorsitzender
Astrid Stahn
Fraktionsgeschäftsführerin

Fraktionsgeschäftsstelle
Rathaus, Raum 2.09, 53773 Hennef
Tel: +49 (2242) 888 200
Fax: +49 (2242) 888 7 200
gruene@hennef.de

AN DEN
BÜRGERMEISTER DER STADT HENNEF
HERRN KLAUS PIPKE
RATHAUS
53773 HENNEF

Hennef, 15. März 2018

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

hiermit stellen wir folgenden Antrag für die nächste Sitzung des zuständigen Ausschusses:

Antrag:

Wir bitten zu prüfen, in welcher Form und in welchem Umfang die Stadt Hennef kurzfristig Ihre eigenen Wiesen, insbesondere die Obstwiesen, mit blühfähiger Aussaat (Blumenwiesen) versorgen kann. Dem Insektensterben gilt es insbesondere durch geeignete Blumenwiesen kurzfristig und hilfreich entgegen zu treten.

Begründung:

Nicht zuletzt auch durch die Vorträge in der Meys-Fabrik wurde es deutlich das es für das reduzieren der Insektenbestände einige Ursachen gibt. Eine ganz wesentliche ist das Fehlen von Nahrungsquellen. Hier kann die Stadt Hennef auf Ihren eigenen Flächen, insbesondere den Obstwiesen kurzfristig Abhilfe schaffen. Die Stadt Hennef kann selbst oder durch die Pächter entsprechende Aussaaten auf den vorhandenen Graswiesen kurzfristig ausbringen um dann über die gesamte Vegetationsphase Insektenwiesen als Nahrungsquelle zur Verfügung zu stellen. Die Stadt Hennef verfügt über Grünflächen und diese sind auch gut verteilt in den Ortslagen. Zudem gibt es dort Insektenbestände die die Obstbäume, leider nur eine kurze Zeit im Frühjahr, zur Verfügung haben. Es ist ein leichtes dies als erste und logische Maßnahme kurzfristig erfolgversprechend einzurichten.

Mit Dank für Ihre Bemühungen und freundlichen Grüßen

gez. Matthias Ecke Fraktionsvorsitzender	gez. Detlev Fiedrich Ratsmitglied	Astrid Stahn Fraktionsgeschäftsführerin Astrid Stahn

Hennef
DER BÜRGERMEISTER

Mitteilung

Amt:	Umweltamt	**TOP:**	3.1
Vorl.Nr.:	M/2019/0446	**Anlage Nr.:**	4
Datum:	27.02.2019		

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Klima- und Umweltschutz	20.03.2019	öffentlich

Tagesordnung

Baumfällstatistik 2018

Mitteilungstext

Die Verwaltung berichtet über die im Jahr 2018 erfolgten Fällungen von Bäumen, die unter dem Schutz der städtischen Baumschutzsatzung standen:

1. Baumfällungen (private Bäume) im Rahmen der Baumschutzsatzung:

Bäume innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile und des Geltungsbereiches der Bebauungspläne mit einem Stammumfang von mehr als 100 cm in 1 m Höhe gemessen unterliegen der Hennefer Baumschutzsatzung (Ausnahme: Obstbäume).
Die Satzung verbietet grundsätzlich die Fällung der geschützten Bäume, lässt aber in begründeten Fällen Ausnahmen und Befreiungen zu.

Im Jahr 2018 wurde beim Umweltamt in 84 Anträgen die Fällung von insgesamt 243 geschützten Bäumen beantragt. Artenmäßig waren 183 Nadelbäume und 60 Laubbäume betroffen. Von den 84 Anträgen wurden 5 als unbegründet abgelehnt; im Wesentlichen reichten hier Rückschnittmaßnahmen.

Inhaltlich wurden die 79 genehmigten Baumfällungen wie folgt begründet:

§3 Ziffer 1a (durch Vorschriften des öffentlichen Rechts verpflichtet)	0
§3 Ziffer 1b (anstehende Baumaßnahmen)	9
§3 Ziffer 1c (drohender/bereits eingetretener Schaden an angrenzenden Gebäuden)	33

§3 Ziffer 1d 20
(schlechter Zustand der Bäume durch Krankheit, Sturmschäden etc.)

§3 Ziffer 1e 1
(aus öffentlichem Interesse)

§3 Ziffer 2a 32
(Sonstige o. einzeln erfasste Begründungen einschl. Härtefallregelung)

(Mehrfachbegründungen waren möglich)

Im Ergebnis wurden die 79 Fällungen wie beantragt oder leicht modifiziert genehmigt. Hinzu kommen noch 2 Anträge auf einen stärkeren Rückschnitt, der ebenfalls genehmigungspflichtig ist. Die Genehmigungen wurden, soweit möglich, mit der Nebenbestimmung versehen, geeignete Ersatzpflanzungen durchzuführen.

In diesem Jahr wurden einige Fällungen beantragt, bei denen gleichzeitig mehrere Bäume (< 10) gefällt werden mussten, in der Regel Fichten- und Pappelreihen. Hier wurde auf Grund der Größe der Grundstücke und der schon vorhandenen Gehölze von einer an sich üblichen 1: 1 Kompensation abgewichen.

Bei 2 Anträgen waren die Bäume fast schon völlig abgestorben, sodass hier keine Ersatzpflanzungen vorgenommen werden mussten.

Außerdem wurden in 6 Fällen ungenehmigte Fällungen festgestellt, in denen üblicherweise eine über das normale Maß hinausgehende Kompensation festgesetzt wird (hier: 1:3).

So wurden insgesamt 208 Laubbäume als Ersatzpflanzung festgesetzt. Allerdings wurde dem Antragsteller in einigen Fällen die Möglichkeit gegeben, alternativ eine größere Hecke oder eine größere Anzahl von Obstbäumen zu pflanzen. Weitere 3 Eigentümer haben statt einer Pflanzung bereits Ersatzgeld bezahlt.

2. Baumfällungen (städt. Bäume) innerhalb der Baumschutzsatzung

Straße	Baum Nr.	St.	Bezeichnung	Begründung	Ersatz
				Gefahrenfällungen	
Bonner Str. oberhalb vom Staudenbeet		1 1	Kastanie Ahorn	Wegen Kanalarbeiten	Ersatz woanders
Meiersheide		ca. 300	Fichten	Sturmschaden	20 diverse Laubbäume
FH Steinstraße		3	Kiefern	abgestorben	Ersatz vorgesehen
Kurparkstr. 6		1	Ahorn	extremer Schiefstand	Ersatz vorgesehen

Ungleich umfangreicher als die Fällung von Baumsolitären ist der bereits erfolgte und sich abzeichnende Verlust an Bäumen in den Fichtenbeständen auf dem Hennefer Stadtgebiet. Das Absterben aufgrund Vitalitätsproblemen mit nachfolgendem Borkenkäferbefall ist großflächig zu beobachten und wird voraussichtlich auch in diesem Jahr weiter voranschreiten.

Hennef (Sieg), den 05.03.2019

Michael Walter
Erster Beigeordneter

Hennef
DER BÜRGERMEISTER

Mitteilung

Amt: Umweltamt
Vorl.Nr.: M/2019/0448
Datum: 05.03.2019

TOP: 3.2
Anlage Nr.: 5

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Klima- und Umweltschutz	20.03.2019	öffentlich

Tagesordnung

Reduzierung des Fluglärms in Lichtenberg sowie in Happerschoß und Heisterschoß
Antrag der CDU Fraktion vom 12.10.2018

Mitteilungstext

Dem Beschluss des Ausschusses für Klima- und Umweltschutz vom 05.11.2019 folgend, wurden für die 115. Sitzung der §-32b-Kommission am Flughafen Köln/Bonn entsprechende Anträge gestellt. Die Kommissionssitzung ist auf den 04.04.2019 datiert. Vorab gab es zu zweien der drei Anträge eine erste Stellungnahme der Bezirksregierung Düsseldorf, Abteilung Flugverkehr in Abstimmung mit dem Arbeitsausschuss „technische Lärmminderungsmaßnahmen". Darin wird im Ergebnis ein Aufschub und Bündelung der Maßnahme in einem Maßnahmenpaket „leisere Anflugverfahren" vorgeschlagen.

Hennef (Sieg), den 05.03.2019

Michael Walter
Erster Beigeordneter

www.hennefpartei.de

CDU
Wir Hennefer.

CDU Fraktion im Rat der Stadt Hennef, Frankfurter Str. 97, 53773 Hennef

Bürgermeister der Stadt Hennef
Herrn Klaus Pipke
Frankfurter Str. 97

53773 Hennef

EINGEGANGEN
15. Okt. 2018

CDU-Fraktion im Rat der Stadt Hennef
Historisches Rathaus, Zimmer 25 (1. OG)
Frankfurter Str. 97
53773 Hennef

Telefon: 02242 / 888 -295 oder -297
Telefax: 02242 / 888 -7 297
E-Mail: cdu@hennef.de
Internet: fraktion.hennefpartei.de

Fraktionsvorsitzender: Ralf Offergeld
Fraktionsgeschäftsführung: Sören Schilling
Theo Walterscheid

Öffnungszeiten Büro:
Mo-Mi: 08:00 - 12:00 Uhr

Hennef, den 12.10.2018 / Schi
AN/2018/047

<u>Antrag</u>: *Reduzierung des Fluglärms in Lichtenberg sowie in Happerschoß und Heisterschoß*

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

hiermit bitten wir Sie namens der CDU-Fraktion den nachfolgenden Antrag an den zuständigen Ausschuss zur Beschlussfassung weiterzuleiten:

Die Stadt Hennef beantragt in der Fluglärmkommission am Flughafen Köln/Bonn die theoretische und praktische Prüfung und ggf. Einführung des folgenden Anflugverfahrens:

1. Die ILS-Einflughöhe im Raum Lichtenberg wird von derzeit 3.000 Fuß auf 4.000 Fuß angehoben. Gleichzeitig wird die Sinkrate auf dem ILS-Endanflug von derzeit 3 Grad auf mind. 3,2 Grad erhöht. Die Vorgaben des Continuous Descent Approach (CDA) werden dabei beibehalten.
2. Um die Steigrate im Bereich Heisterschoß zu verbessern, wird auf der Ost-Abflugstrecke in Richtung Funkfeuer COLA ein Wegepunkt eingeführt, an dem eine max. Höchstgeschwindigkeit festgelegt wird, die nicht überschritten werden darf.
3. Der Stadt Hennef wird es ermöglicht, am Monitoring teilzunehmen, bei dem auch die aktuelle Windsituation mit aufgezeichnet wird, um die häufigen Wechsel vom Inboundpeak zum Outboundpeak zu dokumentieren.

<u>Begründung:</u>

Uns erreichen vermehrt Klagen von Bürgerinnen und Bürgern aus dem Raum Lichtenberg/ Uckerath, die die geringe Überflughöhe bei landenden Maschinen beklagen. Ähnliches gilt für den startenden Verkehr über Happerschoß / Heisterschoß. Unabhängig davon, dass der nächtliche Fluglärm generell ein Ärgernis darstellt, sind überflüssige, durch veränderte Landeverfahren ggf. vermeidbare Lärmauswirkungen gänzlich unakzeptabel.

zu 1.
Die Modifizierungen stellen zwar eine Abweichung vom Standartverfahren dar, erhöhen aber im Raum Lichtenberg die Überflughöhe, was zur Lärmreduzierung beiträgt. Die Maßnahmen werden

am Flughafen Frankfurt sowie seitens des Umweltbundesamtes als Lärmschutzmaßnahme diskutiert (vgl. Umweltbundesamt, Bewertung von Flugrouten unter Lärmwirkungsaspekten, Texte 03/2017).

zu 2.
Die Turbinenleistung der startenden Maschinen sollte aus Lärmschutzgründen zu allererst zur Erlangung größerer Höhen eingesetzt werden und nicht zu höheren Geschwindigkeiten.

zu 3.
Es ist auffällig, dass bei Windstille und sehr schwachen Winden die Lande- und Startrichtung nachts häufig nach dem Inboundpeak von 32R auf 14L zum Outboundpeak gewechselt wird. Operationell ist das von Vorteil, da Rollzeiten sowohl inbound zu den Parkpositionen, als auch outbound zur Startbahn verkürzt werden. Ferner wird der Lärmteppich über Köln und Leverkusen vermieden. Das ist keine lastengerechte Verteilung der betroffenen Regionen im Umfeld des Flughafens Köln/Bonn.

Vielen Dank für Ihre Unterstützung.

Mit freundlichen Grüßen

Thomas Wallau
Ratsmitglied

gez.
Rainer Pasch
Ratsmitglied

ausgefertigt: Schilling

Hennef
DER BÜRGERMEISTER

Postanschrift: Stadt Hennef · Postfach 1562 · 53762 Hennef

Ministerium für Bauen und Verkehr NRW
- Geschäftsführung §32b-Kommission am FKB -
Nadine Dominguez
40190 Düsseldorf

Umweltamt

Ansprechpartner
Johannes Oppermann

Tel. 0 22 42 / 888 314
Fax 0 22 42 / 888 7314
E-Mail J.Oppermann@hennef.de
Zentrale 0 22 42 / 888 0
Zimmer 2.10

Datum: 17.12.2018

Antrag der Stadt Hennef für die 115. Sitzung der §32b-Kommission am Flughafen Köln/Bonn
hier: **Monitoring Betriebsrichtungswechsel**

Sehr geehrte Frau Wieja, sehr geehrte Frau Dominguez

für die nächste Fluglärmkommission am Flughafen Köln/Bonn bitte ich folgenden Antrag auf die Tagesordnung zu nehmen:

Die Stadt Hennef beantragt in der Fluglärmkommission am Flughafen Köln/Bonn folgende Verfahrensweise zur Überprüfung der Betriebsrichtung:

> Der Stadt Hennef wird es ermöglicht, am Monitoring teilzunehmen, bei dem auch die aktuelle Windsituation mit aufgezeichnet wird, um die häufigen Wechsel vom Inboundpeak zum Outboundpeak zu dokumentieren.

Begründung:
Es ist auffällig, dass bei Windstille und sehr schwachen Winden die Lande- und Startrichtung nachts häufig nach dem Inboundpeak von 32R auf 14L zum Outboundpeak gewechselt wird. Operationell ist das von Vorteil, da Rollzeiten sowohl inbound zu den Parkpositionen, als auch outbound zur Startbahn verkürzt werden. Ferner wird der Lärmteppich über Köln und Leverkusen vermieden. Das ist keine lastengerechte Verteilung der betroffenen Regionen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

J. Oppermann

Hennef
DER BÜRGERMEISTER

Postanschrift: Stadt Hennef · Postfach 1562 · 53762 Hennef

Ministerium für Bauen und Verkehr NRW
- Geschäftsführung §32b-Kommission am FKB -
Nadine Dominguez
40190 Düsseldorf

Umweltamt

Ansprechpartner
Johannes Oppermann

Tel. 0 22 42 / 888 314
Fax 0 22 42 / 888 7314
E-Mail J.Oppermann@hennef.de
Zentrale 0 22 42 / 888 0
Zimmer 2.10

Datum: 17.12.2018

Antrag der Stadt Hennef für die 115. Sitzung der §32b-Kommission am Flughafen Köln/Bonn
hier: **Wegepunkt und Geschwindigkeitsbeschränkung COLA-Route**

Sehr geehrte Frau Wieja, sehr geehrte Frau Dominguez

für die nächste Fluglärmkommission am Flughafen Köln/Bonn bitte ich folgenden Antrag auf die Tagesordnung zu nehmen:

Die Stadt Hennef beantragt in der Fluglärmkommission am Flughafen Köln/Bonn die theoretische u. praktische Prüfung und ggf. Einführung des folgenden Anflugverfahrens:

> Um die Steigrate im Bereich Heisterschoß zu verbessern, wird auf der Ost-Abflugstrecke in Richtung Funkfeuer COLA ein Wegepunkt eingeführt, an dem eine max. Höchstgeschwindigkeit festgelegt wird, die nicht überschritten werden darf.

Begründung:
Die Turbinenleistung der startenden Maschinen sollte aus Lärmschutzgründen zuallererst zur Erlangung größerer Höhen eingesetzt werden und nicht in höhere Geschwindigkeiten.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

J. Oppermann

Hennef
DER BÜRGERMEISTER

Postanschrift: Stadt Hennef · Postfach 1562 · 53762 Hennef

Ministerium für Bauen und Verkehr NRW
- Geschäftsführung §32b-Kommission am FKB -
Nadine Dominguez
40190 Düsseldorf

Umweltamt

Ansprechpartner
Johannes Oppermann

Tel. 0 22 42 / 888 314
Fax 0 22 42 / 888 7314
E-Mail J.Oppermann@hennef.de
Zentrale 0 22 42 / 888 0
Zimmer 2.10

Datum: 17.12.2018

Antrag der Stadt Hennef für die 115. Sitzung der §32b-Kommission am Flughafen Köln/Bonn
hier: **Anhebung der Sinkrate im Endanflug**

Sehr geehrte Frau Wieja, sehr geehrte Frau Dominguez

für die nächste Fluglärmkommission am Flughafen Köln/Bonn bitte ich folgenden Anträge auf die Tagesordnung zu nehmen:

Die Stadt Hennef beantragt in der Fluglärmkommission am Flughafen Köln/Bonn die theoretische u. praktische Prüfung und ggf. Einführung des folgenden Anflugverfahrens:

> Die ILS-Einflughöhe im Raum Lichtenberg wird von derzeit 3.000 Fuß auf 4.000 Fuß angehoben. Gleichzeitig wird die Sinkrate auf dem ILS-Endanflug von derzeit 3 Grad auf mind. 3,2 Grad erhöht. Die Vorgaben des Continuous Descent Approach (CDA) werden dabei beibehalten.

Begründung:
Die Modifizierungen stellt zwar eine Abweichung vom Standartverfahren dar, erhöht aber im Raum Lichtenberg die Überflughöhe, was zur Lärmreduzierung beiträgt.
Die Maßnahme wird am Flughafen Frankfurt sowie seitens des Umweltbundesamtes als Lärmschutzmaßnahme diskutiert (vgl. Umweltbundesamt, Bewertung von Flugrouten unter Lärmwirkungsaspekten, Texte 03/2017).

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

J. Oppermann

Bezirksregierung Düsseldorf

Bezirksregierung Düsseldorf, Postfach 300865, 40408 Düsseldorf

Aktenzeichen:
26.01.05.03-EDDK-AA-TLMM
bei Antwort bitte angeben

Ulf P. Klinger
Zimmer: BO 3015
Telefon:
0211 475-3289
Telefax:
0211 475-3988
ulf.klinger@
brd.nrw.de

An die Vorsitzende
und die Mitglieder der
Kommission nach § 32 b LuftVG
für den Flughafen Köln-Bonn
über das VM NRW (Frau Dominguez)

115. Sitzung der Kommission nach § 32 b LuftVG für den Verkehrsflughafen Köln/Bonn am 04. April 2019
Stellungnahme des Arbeitsausschusses „technische Lärmminderungsmaßnahmen" (AA-TLMM)

Anträge der Stadt Hennef vom 17.12.2018 für die 115. Sitzung
(a) Anhebung der Sinkrate im Endanflug
(b) Wegepunkt und Geschwindigkeitsbeschränkung COLA-Route

Dienstgebäude:
Am Bonneshof 35
Lieferanschrift:
Cecilienallee 2,
40474 Düsseldorf
Telefon: 0211 475-0
Telefax: 0211 475-2671
poststelle@brd.nrw.de
www.brd.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Bus (u. a. 721, 722)
bis zur Haltestelle:
Nordfriedhof

Bahn U78/U79
bis zur Haltestelle:
Theodor-Heuss-Brücke

Sehr geehrte Frau Vorsitzende,

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen der 23. Sitzung des Arbeitsausschusses „technische Lärmminderungsmaßnahmen" (AA-TLMM) hat sich dieser am 06. Februar 2019 im Vorgriff auf die 115. Sitzung der Lärmschutzkommission inhaltlich mit o. a. Anträgen der Stadt Hennef auseinandergesetzt und gibt hiermit im Folgenden seine Stellungnahmen bzw. Empfehlungen ab.

(a) Zum Antrag „Anhebung der Sinkrate im Endanflug"

Der Antrag „*Anhebung der Sinkrate im Endanflug*" der Stadt Hennef vom 17.12.2018 beinhaltet aus technischer beziehungsweise flugbetrieblicher Sicht gesehen, nachfolgende drei Kernpunkte:

(1) Anhebung der ILS-Einflughöhe im Raum Lichtenberg von derzeit 3.000 Fuß auf 4.000 Fuß

(2) Erhöhung der Sinkrate auf dem ILS-Endanflug von 3^0 auf $3{,}2^0$

(3) Beibehaltung der Vorgaben des Continuous Descent Approach (CDA)

Grundsätzlich ist zu unterstellen, dass die Umsetzung aller drei Kernpunkte zu einer Lärmminderung im Raum Lichtenberg (Hennef) führen soll.

Bei einer theoretisch denkbaren Umsetzung der drei Kernpunkte ist zu berücksichtigen, dass es zwischen den einzelnen Kernelementen direkte bzw. indirekte Abhängigkeiten gibt und grundsätzlich Maßnahmen zur Erzielung von Lärmminderungen im Raum Lichtenberg zu lokalen Lärmerhöhungen in anderen Bereichen führen können.

Hinsichtlich des Elementes der Anhebung der ILS-Anflughöhe auf 4.000 ft ist der Antrag leider etwas ungenau formuliert, da nicht eindeutig erkennbar ist, ob der Einflugpunkt (Final Approach Fix [FAF]) „lediglich" angehoben oder zusätzlich auch verortet werden soll.

Zur besseren Verdeutlichung dieser Problematik mögen nachfolgende Abbildungen für die Variation der ILS-Anflugsituation auf die Piste (RWY) 32R des Flughafen Köln/Bonn dienen.

Nachfolgende Abbildung 1 zeigt die Anflugsituation im Bereich Lichtenberg, wie sie im Luftfahrthandbuch (AIP Germany) bei einem ILS-Anflugwinkel (GP) von 3° bei einer Einflughöhe von 3.000 ft im Final Approach Fix (FAF) RARIX veröffentlicht ist.

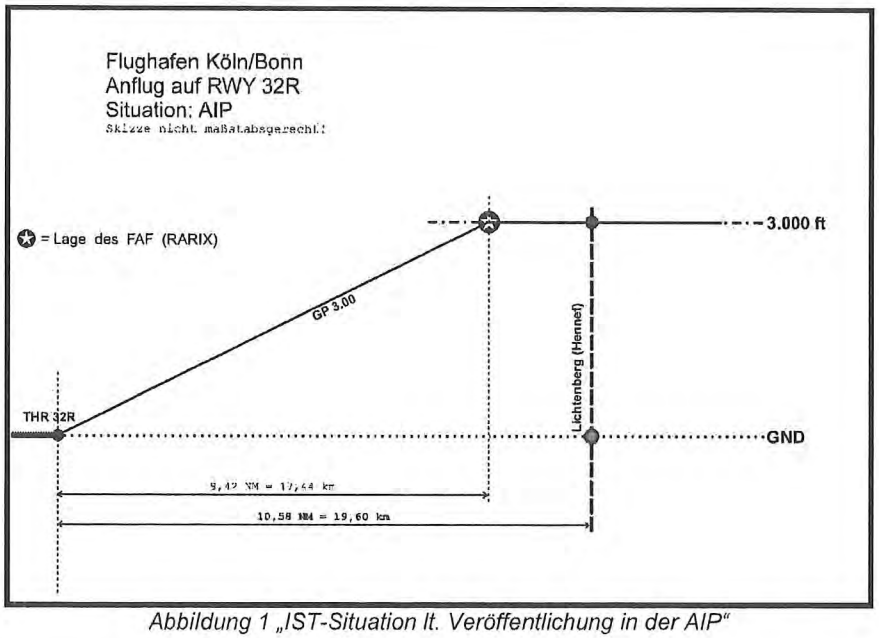


Abbildung 1 „IST-Situation lt. Veröffentlichung in der AIP"

Auf Grund der sehr hohen Anteile der Anflüge, bei denen das CDA-Verfahren, mit Anflugwinkeln um die 3^0 deutlich vor dem FAF RARIX, zum

Tragen kommt, ergibt sich eine Überflughöhe im Bereich Lichtenberg von ca. 3.370 ft, wie nachfolgender Abbildung 2 zu entnehmen ist.

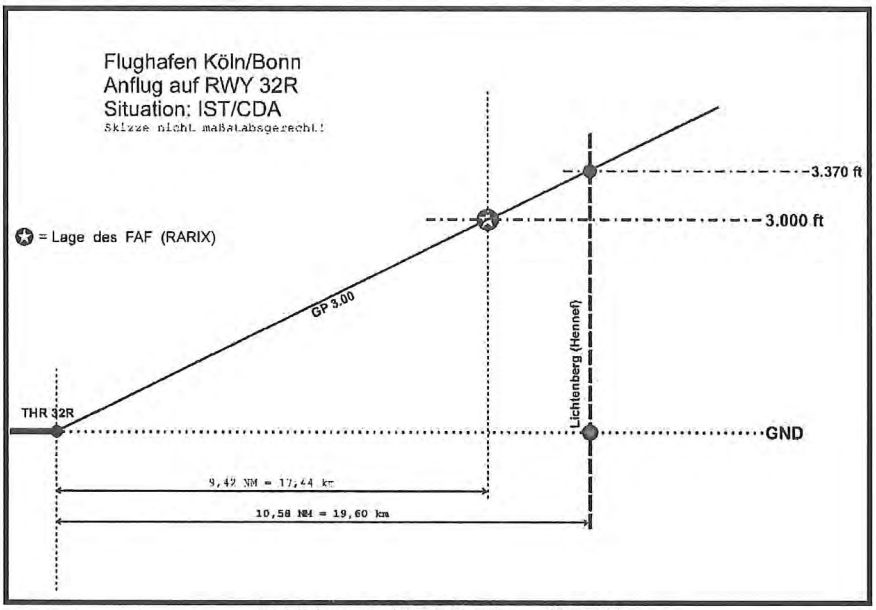


Abbildung 2 „IST-Situation mit CDA"

Die in Abbildung 2 dargestellte Situation entspricht in den allermeisten Fällen der derzeitigen IST-Situation.

Dieselbe Überflughöhe von ca. 3.370 ft im Bereich Lichtenberg würde sich auch dann ergeben, wenn der FAF auf 4.000 ft angehoben aber gleichzeitig der ILS-Anflugwinkel (GP) von 3^0 beibehalten würde. Hierfür müsste dann der FAF in Verlängerung der Piste um ca. 5,82 km nach Südosten (außen) verortet werden (Siehe Abbildung 3).

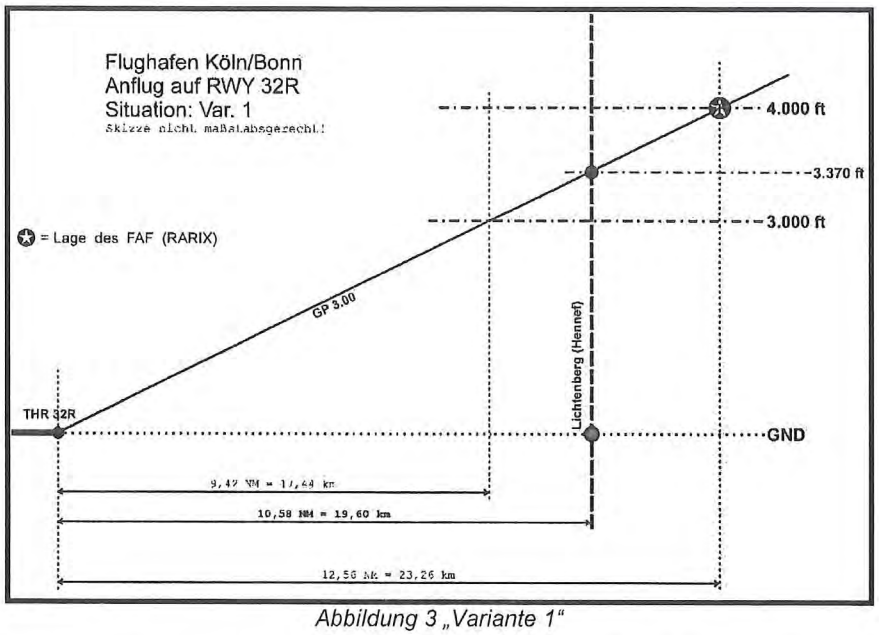


Abbildung 3 „Variante 1"

Der AA-TLMM empfiehlt grundsätzlich, keine Maßnahmen einzuführen, bei denen der bzw. die FAF in größere Entfernungen vom Flughafen (nach außen) verlagert werden, da hierdurch auch die sämtliche Anflugsituationen bzw. die Eindrehbereiche vor Erreichen des FAF weiter nach außen verlagert und sich somit von der Streckenlänge auch bei geringerem Verkehrsaufkommen deutlich längere Anflüge ergeben würden, die grundsätzlich mehr Flugzeit erfordern, was letztendlich zu höheren Belastungen im Hinblick auf die Abgasemissionen und die Lärmdauer führen würde. Es wären folglich neue bzw. zusätzliche Lärmbetroffenheiten in vom Flughafen weiter entfernten Gebieten zu erwarten.

Die Situation hinsichtlich der beabsichtigen Einführung von Nacht-Transitions stellt sich diesbezüglich grundsätzlich anders dar, da Transitions im Wesentlichen bei Verkehrsspitzen zum Tragen kommen. Bei höherem Verkehrsaufkommen werden Anflüge durch die Flugsicherung auf Grund erforderlicher Staffelungsabstände bereits weiter auseinandergezogen, was insgesamt zu längeren Anflugwegen führt. Aus diesem Grund hat der AA-TLMM im Zusammenhang mit der Einführung von Nacht-Transitions empfohlen, die FAF's auf eine Höhe von 4.000 ft festzulegen, um hiermit vermeiden zu können, dass Anflugstreckensegmente, die vor den FAF's liegen, in niedrigeren Flughöhen als 4.000 ft erfolgen.

Sofern der Antrag der Stadt Hennef in der Weise zu deuten ist, dass der FAF bei der derzeitigen geographischen Position verbleiben soll und um

1.000 ft auf 4.000 ft angehoben werden soll, würde sich die in Abbildung 4 dargestellte Situation ergeben.

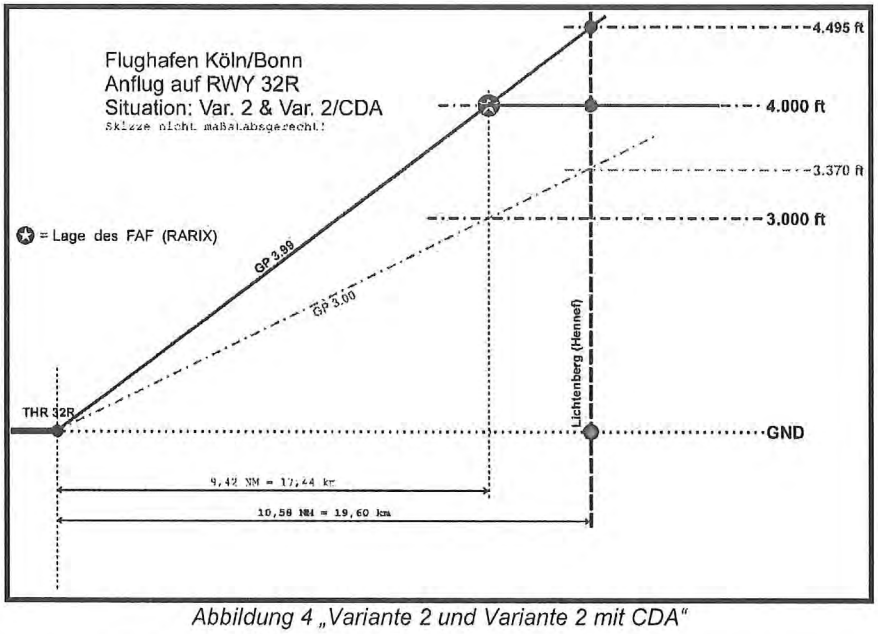


Abbildung 4 „Variante 2 und Variante 2 mit CDA"

In der in Abbildung 4 dargestellten Situation würde sich ein ILS-Anflugwinkel (GP) mit ca. 3,99^0 ergeben, was zu Überflughöhen im Raum Lichtenberg von 4.000 ft respektive 4.495 ft bei angewendetem CDA-Verfahren mit identischem Gleitwinkel führen würde.

Sofern der Antrag der Stadt Hennef in der Weise zu deuten ist, dass der FAF direkt im Raum Lichtenberg in einer Höhe von 4.000 ft festgelegt werden soll, würde sich die in Abbildung 5 dargestellte Situation mit einem ILS-Anflugwinkel (GP) von ca. 3,56^0 ergeben.

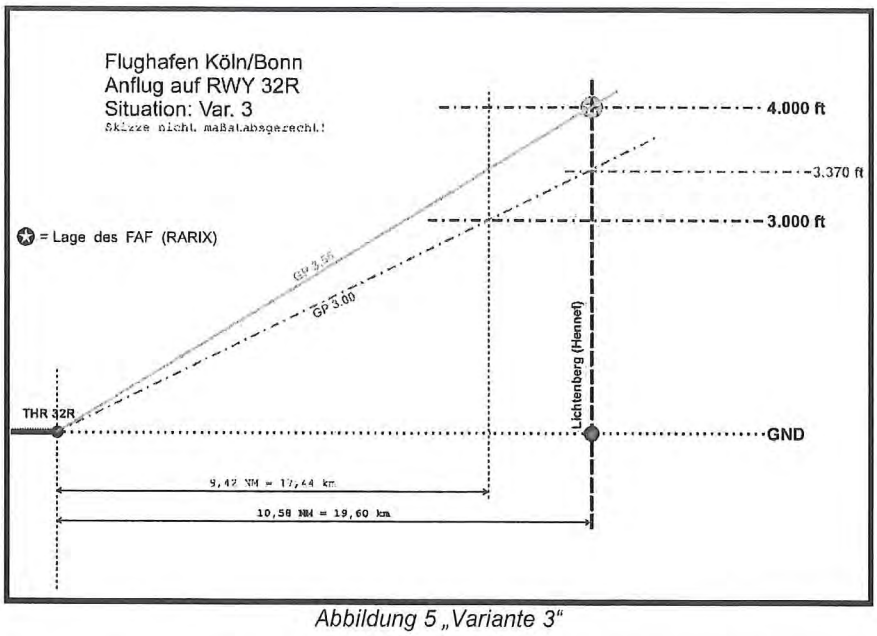


Abbildung 5 „Variante 3"

Sofern der Antrag der Stadt Hennef in der Weise zu deuten ist, dass der FAF bei der derzeitigen Höhe von 3.000 ft verbleiben soll und gleichzeitig der ILS-Anflugwinkel (GP) auf 3,2^0 festgelegt wird, würde sich unter der Maßgabe eines CDA-Anfluges mit ebenfalls 3,2^0 die in Abbildung 6 dargestellte Situation mit einer Überflughöhe von ca. 3.595 ft im Raum Lichtenberg ergeben. Würde in dieser Situation kein CDA-Verfahren angewendet, verbliebe die Überflughöhe im Raum Lichtenberg in einer Höhe von 3.000 ft.

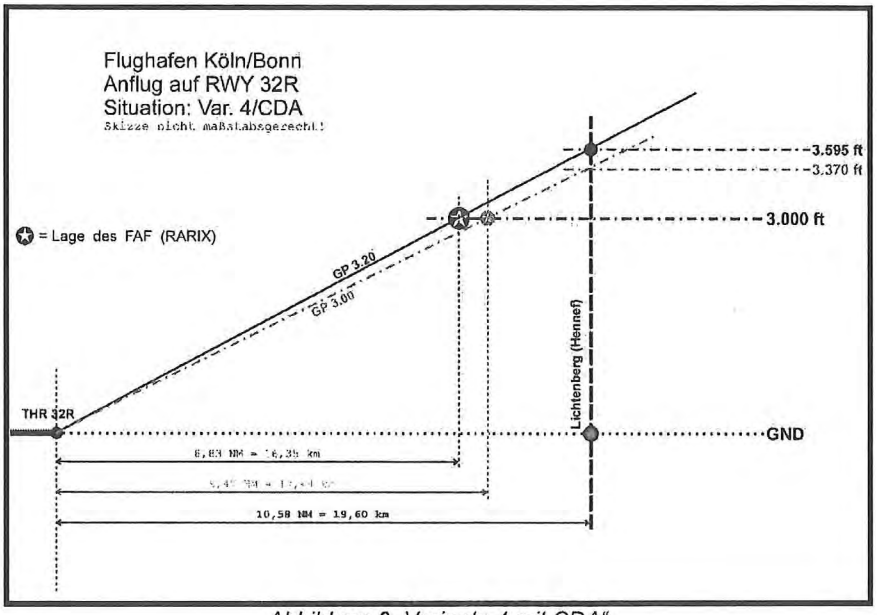


Abbildung 6 „Variante 4 mit CDA"

Eine Überflughöhe von ca. 3.595 ft im Raum Lichtenberg würde sich auch dann ergeben, wenn der ILS-Anflugwinkel (GP) auf 3,2^0 und gleichzeitig der FAF mit einer Einflughöhe von 4.000 ft festgelegt wird und folglich um ca. 4,36 km nach Südosten (außen) verortet würde (siehe Abbildung 7). Dem Wortlaut des Antrages der Stadt Hennef nach, scheint dies die wahrscheinlichste Variante zu sein.

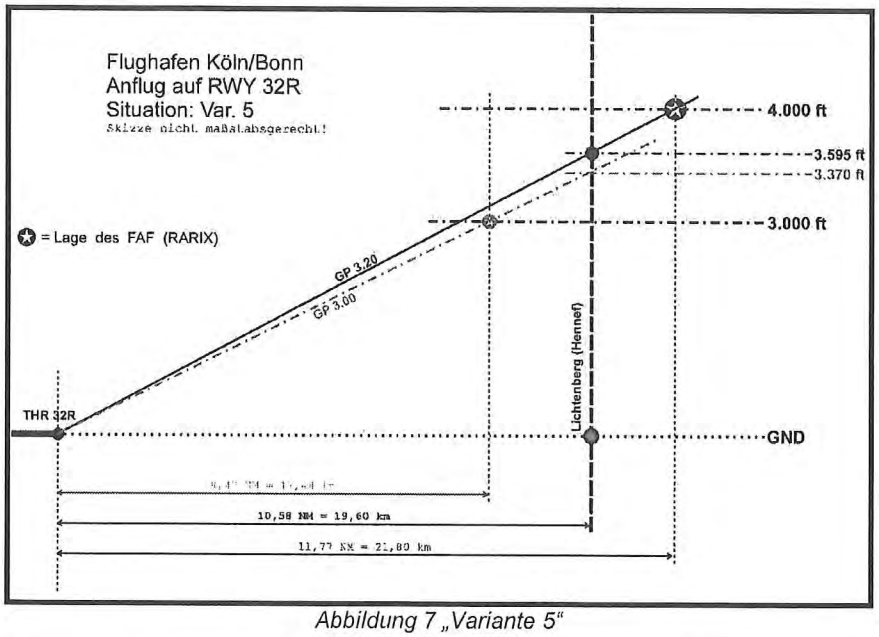


Abbildung 7 „Variante 5“

Aus dem Antrag der Stadt Hennef lassen sich die nachfolgender Tabelle 1 zusammengefassten sechs bzw. sieben Varianten interpretieren:

Bild	Situation	FAF Höhe [ft]	FAF Geogr. Lage	GP	Überflughöhe Lichtenberg [ft]	Änderung der Überflughöhe Lichtenberg [ft]
1	*AIP*	*3.000*	*IST-Zustand*	*3^0*	*3.000*	*-370*
2	*IST/CDA*	*3.000*	*IST-Zustand*	*3^0*	*3.370*	*0*
3	Var. 1	4.000	+5,82 km nach außen	3^0	3.370	0
4	Var. 2	4.000	IST-Zustand	3,99^0	4.000	+630
4	Var. 2/CDA	4.000	IST-Zustand	3,99^0	4.495	+1.125
5	Var. 3	4.000	Lichtenberg	3,56^0	4.000	+630
6	Var. 4/CDA	3.000	-1,09 km nach innen	3,2^0	3.595	+225
7	**Var. 5**	**4.000**	**+4,36 km nach außen**	**3,2^0**	**3.595**	**+225**

Tabelle 1

Alle in Tabelle 1 aufgeführten Situationen sind in nachfolgender Abbildung 8 noch einmal für Vergleichszwecke dargestellt.

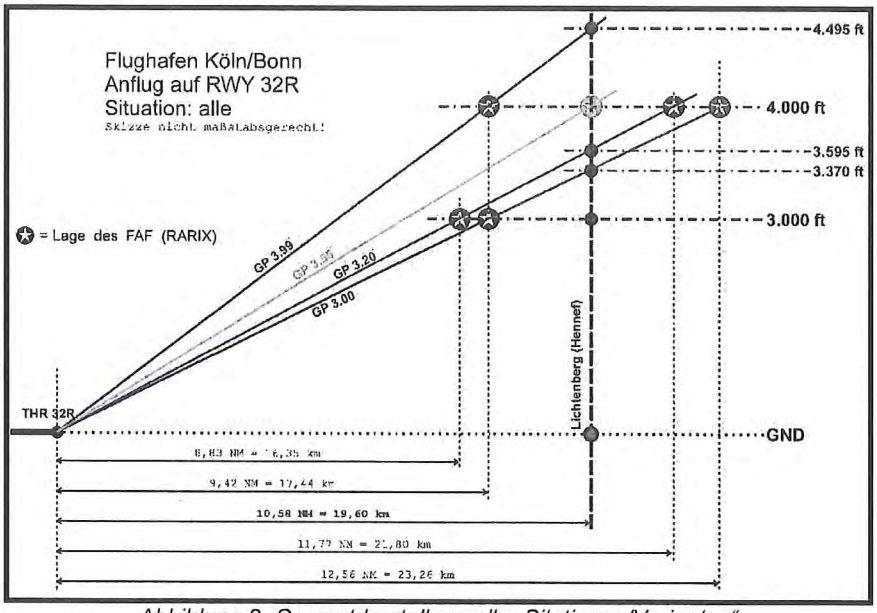


Abbildung 8 „Gesamtdarstellung aller Situtionen/Varianten"

Hinsichtlich des Prüfauftrages zur Erhöhung des ILS-Anflugwinkels ist einleitend auszuführen, dass die ICAO-Vorgaben (siehe: ICAO-DOC 8168 PANS-OPS, Vol II, Part 1, Section 4, Chapter 5.3.1) für Präzisionsanflüge immer einen Winkel von maximal 3^0 vorschreiben. Ausnahmen sind nur in besonderen Fällen zulässig, wenn zum Beispiel die Hindernisssituation oder andere Randbedingungen den Standardwinkel nicht ermöglichen. Dies ist zum Beispiel am Flughafen „London City Airport (EGLC)" der Fall. Dort erfolgen ILS-Präzisionsanflüge bis zur Kategorie I (CAT I) mit größeren Entscheidungshöhen und Mindestsichtweiten auf die Landebahnen 10 und 28 in einem Winkel von $5{,}5^0$ (siehe Abbildung 9 sowie Abbildung 10).

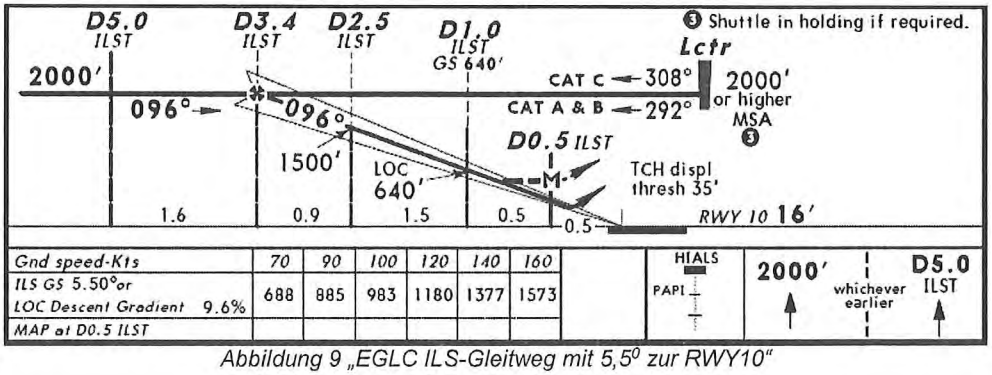


Abbildung 9 „EGLC ILS-Gleitweg mit $5{,}5^0$ zur RWY10"

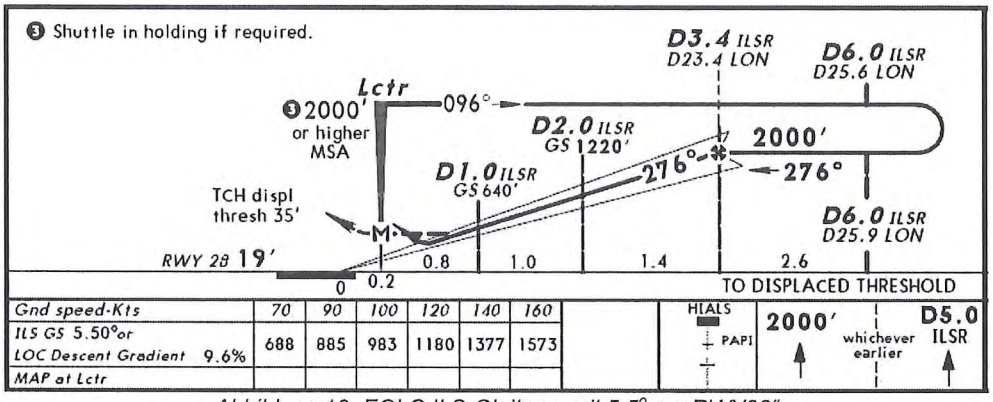


Abbildung 10 „EGLC ILS-Gleitweg mit 5,5⁰ zur RWY28"

Auf Grund der erhöhten Anflugwinkel am Flughafen „London City Airport (EGLC)" sind dort jedoch nur einige wenige speziell zertifizierte Luftfahrzeuge zugelassen und besondere Anflugverfahren sowie besondere Trainingsmaßnahmen für die Luftfahrzeugführer erforderlich.

Um Präzisionsanflüge realisieren zu können bzw. zu dürfen gibt es theoretisch die Möglichkeit neben der Umsetzung der ICAO-Vorschrift von 3⁰ parallel ein weiteres System (z. B. ein ILS) für Präzisionsverfahren mit höheren Anflugwinkeln zu installieren. Im Oktober 2012 wurde diese Möglichkeit von zwei parallel betriebenen ILS-Anlagen am Flughafen Frankfurt für Anflüge mit 3⁰ bzw. 3,2⁰ auf die sog. Nordwestbahn (RWY07L) (siehe Abbildung 11, Abbildung 12 und Abbildung 13) realisiert.

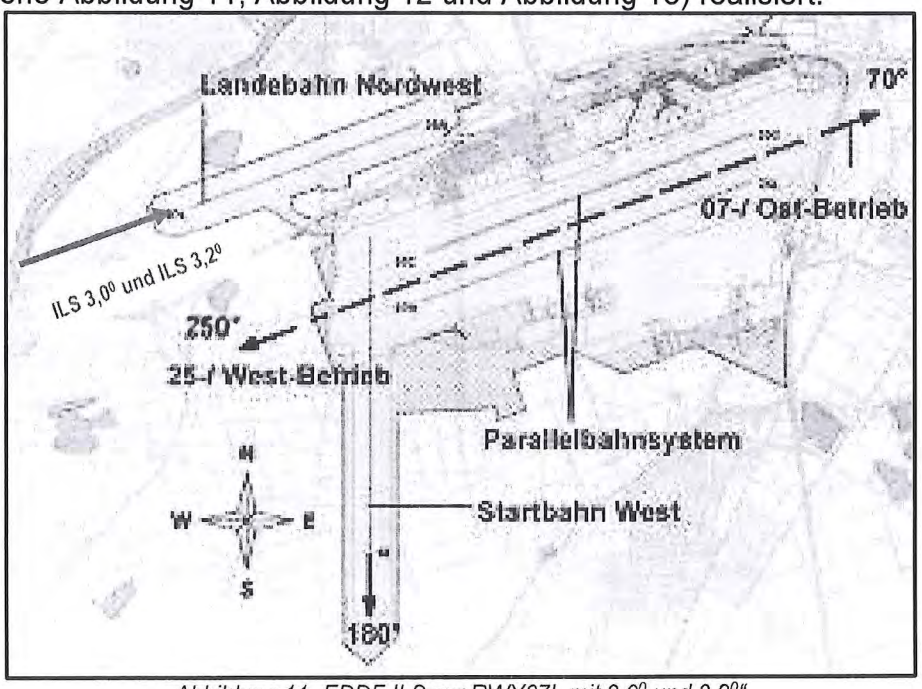
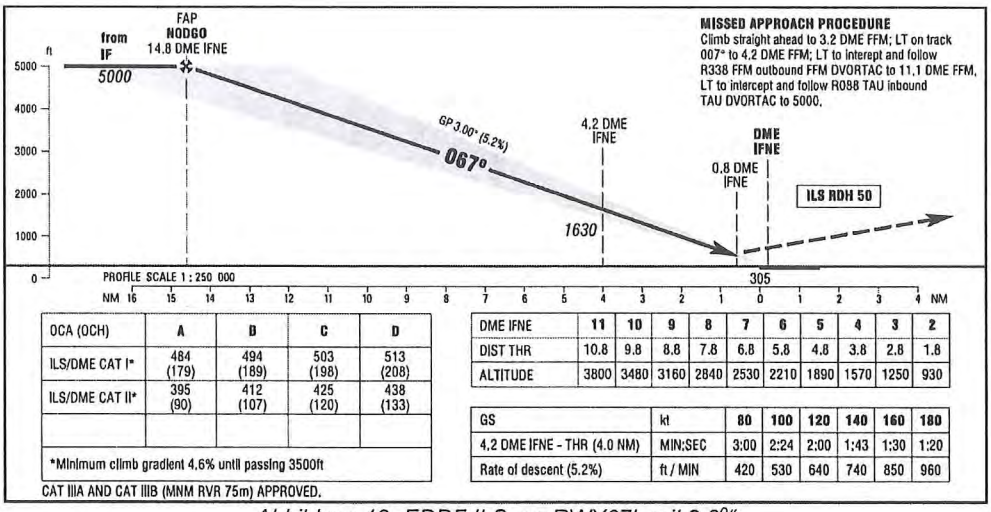


Abbildung 11 „EDDF ILS zur RWY07L mit 3,0⁰ und 3,2⁰"



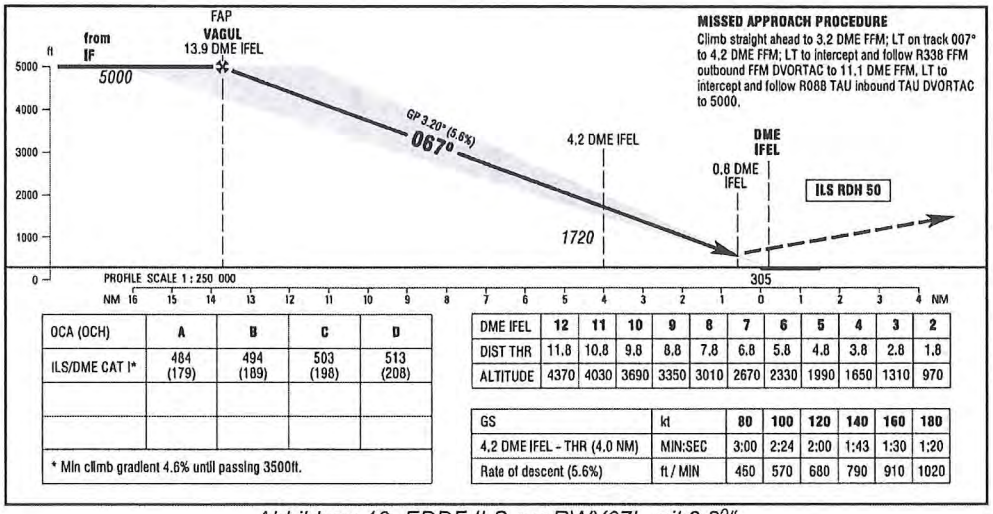
OCA (OCH)	A	B	C	D
ILS/DME CAT I*	484 (179)	494 (189)	503 (198)	513 (208)
ILS/DME CAT II*	395 (90)	412 (107)	425 (120)	438 (133)
*Minimum climb gradient 4.6% until passing 3500ft				

CAT IIIA AND CAT IIIB (MNM RVR 75m) APPROVED.

DME IFNE	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2
DIST THR	10.8	9.8	8.8	7.8	6.8	5.8	4.8	3.8	2.8	1.8
ALTITUDE	3800	3480	3160	2840	2530	2210	1890	1570	1250	930

GS	kt	80	100	120	140	160	180
4.2 DME IFNE - THR (4.0 NM)	MIN:SEC	3:00	2:24	2:00	1:43	1:30	1:20
Rate of descent (5.2%)	ft / MIN	420	530	640	740	850	960

Abbildung 12 „EDDF ILS zur RWY07L mit 3,0°"



OCA (OCH)	A	B	C	D
ILS/DME CAT I*	484 (179)	494 (189)	503 (198)	513 (208)
* Min climb gradient 4.6% until passing 3500ft.				

DME IFEL	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2
DIST THR	11.8	10.8	9.8	8.8	7.8	6.8	5.8	4.8	3.8	2.8	1.8
ALTITUDE	4370	4030	3690	3350	3010	2670	2330	1990	1650	1310	970

GS	kt	80	100	120	140	160	180
4.2 DME IFEL - THR (4.0 NM)	MIN:SEC	3:00	2:24	2:00	1:43	1:30	1:20
Rate of descent (5.6%)	ft / MIN	450	570	680	790	910	1020

Abbildung 13 „EDDF ILS zur RWY07L mit 3,2°"

Das zweite ILS mit 3,2° Winkel in Frankfurt kann einschränkend nur für Präzisionsanflüge ausschließlich bei Wetterlagen ohne Rückenwindkomponenten bis zur Kategorie I (CAT I) genutzt werden. Die zusätzlichen Investitionskosten für das zweite ILS betrugen ca. 3,2 Mio. EUR. Die zusätzlichen Betriebskosten für das zweite ILS betragen ca. 300.000 EUR pro Jahr.

Die Installation des zweiten ILS war in Frankfurt deshalb möglich, als dass es sich bei der Landebahn „Nordwest" um einen Neubau handelte und entsprechender Raum zur Verfügung stand. Bei Bestandspisten ist die Installation eines zweiten ILS auf Grund vorherrschender Platzverhältnisse in der Regel nicht möglich.

Auf die Landebahn 07L werden in Frankfurt im Durchschnitt nur ca. 12% aller Landungen durchgeführt. Der Nutzungsanteil des ILS mit 3,2^0 beträgt hierbei ungefähr 70%.

Mit Einführung der GBAS (*Ground Based Augmentation System*) – Technologie in Frankfurt im März 2017 sind Landeanflüge bei Wetterlagen ohne Rückenwindkomponenten bis zur Kategorie I (CAT I) mit höheren Winkeln (3,2^0) auf allen Landepisten möglich, sofern es sich bei den landenden Flugzeugen um entsprechend GBAS ausgerüstete Flugzeuge (*derzeit ca. 6% Ausrüstungsquote*) handelt.

Die Entlastungswirkung von Anflügen mit 3,2^0 beträgt nach verschiedenen Auswertungen in Frankfurt unterhalb der Anfluglinie in einer Entfernung von ca. 21 km vom Aufsetzpunkt im Mittel ca. 1 dB(A) im Dauerschallpegel. Die Entlastungswirkung ist für näher an der Landebahn gelegene Gegenden deutlich geringer, da der Höhengewinn durch größere Anflugwinkel mit abnehmender Entfernung zur Landebahn entsprechend sinkt. (siehe auch: Vortrag „*Experience with the steeper approach angel of 3.2 degrees*" von Dr. Reinhard König (DLR) im Rahmen der zweiten ICANA, 30. bis 31.10.2013, Frankfurt, als Video abrufbar unter: https://www.youtube.com/watch?v=Kwmjv_Euf_s&feature=youtu.be)

Der Höhengewinn über Lichtenberg durch Anhebung des Anflugwinkels im Vergleich zum Winkel von 3,0^0 ist in Abbildung 14 dargestellt. Erkennbar ist, dass dort der theoretische Höhengewinn bei einem Winkel von 3,2^0 lediglich 225 ft (ca. 69 m) betragen würde.

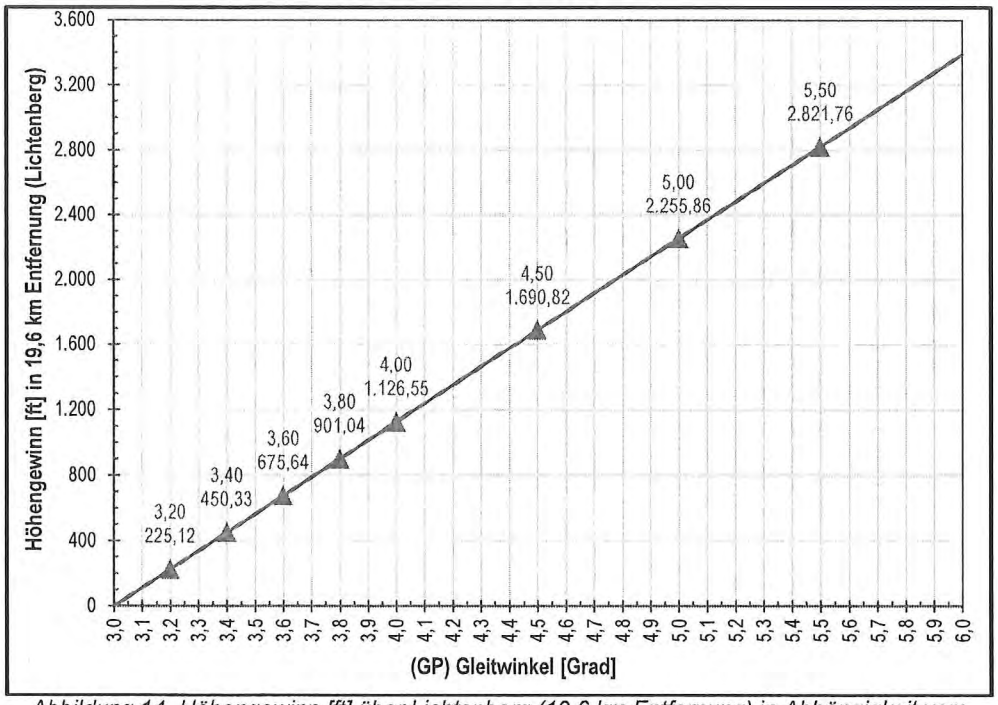


Abbildung 14 „Höhengewinn [ft] über Lichtenberg (19,6 km Entfernung) in Abhängigkeit vom Gleitwinkell"

Unter der sehr vereinfachenden theoretischen Annahme, dass die Lichtenberg überfliegenden Flugzeuge akustische Punktquellen im Freifeld darstellen, würde sich bei einem Gleitwinkel von 3,2^0 direkt unterhalb der Flugbahn lediglich eine Lärmentlastung in Höhe von 0,56 dB(A) einstellen (siehe Abbildung 15, *Annahme: Pegelabnahme von 6dB(A) bei einer Verdoppelung der Entfernung*).

Bei einer exakteren spektralen Rechnung in der auch die frequenzabhängige atmosphärische Dämpfung berücksichtigt wird (in Abbildung 16 exemplarisch für landende Flugzeuge der Flugzeuggruppe S5.1 dargestellt), würde sich in Lichtenberg eine Lärmentlastung in Höhe von ca. 0,82 dB(A) direkt unterhalb der Flugbahn bei einen Gleitwinkel von 3,2^0 ergeben.

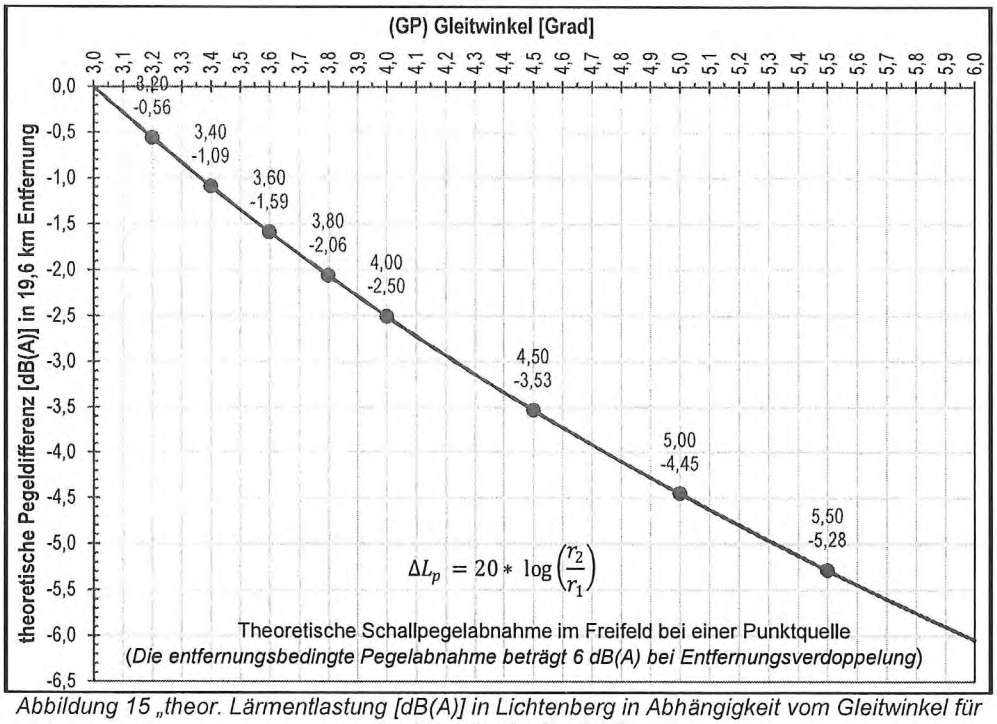


Abbildung 15 „theor. Lärmentlastung [dB(A)] in Lichtenberg in Abhängigkeit vom Gleitwinkel für Punktquellen im Freifeld"

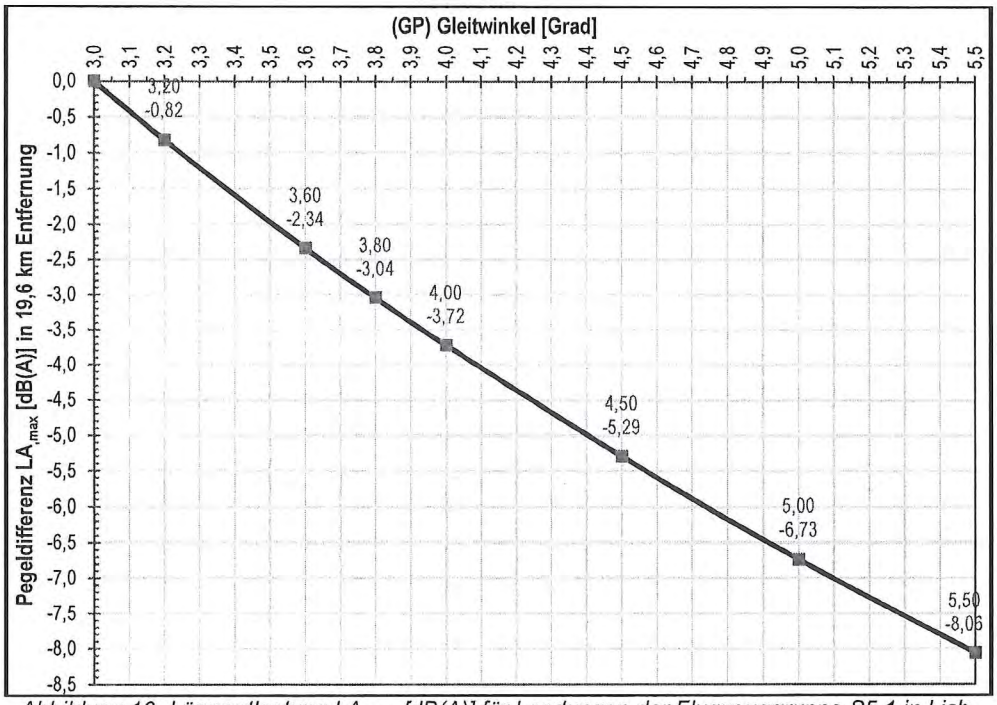


Abbildung 16 „Lärmentlastung $LA_{,max}$ [dB(A)] für Landungen der Flugzeuggruppe S5.1 in Lichtenberg in Abhängigkeit vom Gleitwinkel (frequenzabhängige atmosphärische Dämpfung wird zusätzlich berücksichtigt)"

Es ist noch einmal deutlich hervorzuheben, dass sich die in Abbildung 15 und in Abbildung 16 dargestellten theoretisch angenommenen Entlastungen so nur direkt unter der Flugbahn bzw. der Anfluggrundlinie einstellen würden. Die Lärmminderungseffekte durch den Flughöhengewinn seitlich der Anfluggrundlinie nehmen mit zunehmender seitlicher Entfernung von der Flugbahn/Ideallinie deutlich ab, da die Entfernungsdifferenzen (*Satz des Phytagoras*) geringer werden. Der Einfluss des seitlichen Abstandes von der Anfluggrundlinie bei verschiedenen Gleitwinkel (3,2^0 bis 5,5^0) ist exemplarisch für akustische Punktquellen im Freifeld in Abbildung 17 dargestellt.

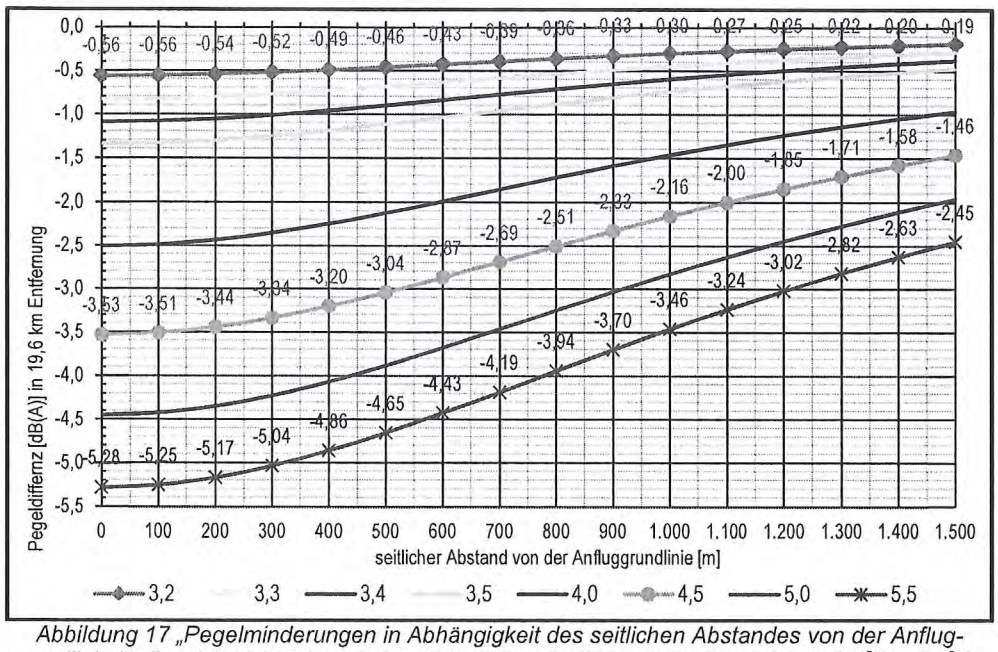


Abbildung 17 „Pegelminderungen in Abhängigkeit des seitlichen Abstandes von der Anfluggrundlinie im Bereich Lichtenberg bei ausgewählten Gleitwinkeln im Bereich von 3,2^0 bis 5,5^0 für Punktquellen im Freifeld"

Die Ortschaft Lichtenberg weist seitliche Abstände von der Anfluggrundlinie im Bereich von bis zu ca. 1.140 m auf (siehe Abbildung 18). Dies bedeutet, dass die theoretischen Pegelminderungen bei einem Anflugwinkel von 3,2^0 im Bereich von 0,56 dB(A) bis 0,26 dB(A) bei Punktquellen im Freifeld beziehungsweise die theoretischen Pegelabnahmen unter Berücksichtigung der frequenzabhängigen atmosphärischen Dämpfung in der Größenordnung von 0,82 dB(A) bis 0,45 dB(A) bei landenden Flugzeugen der Klasse S5.1 liegen.

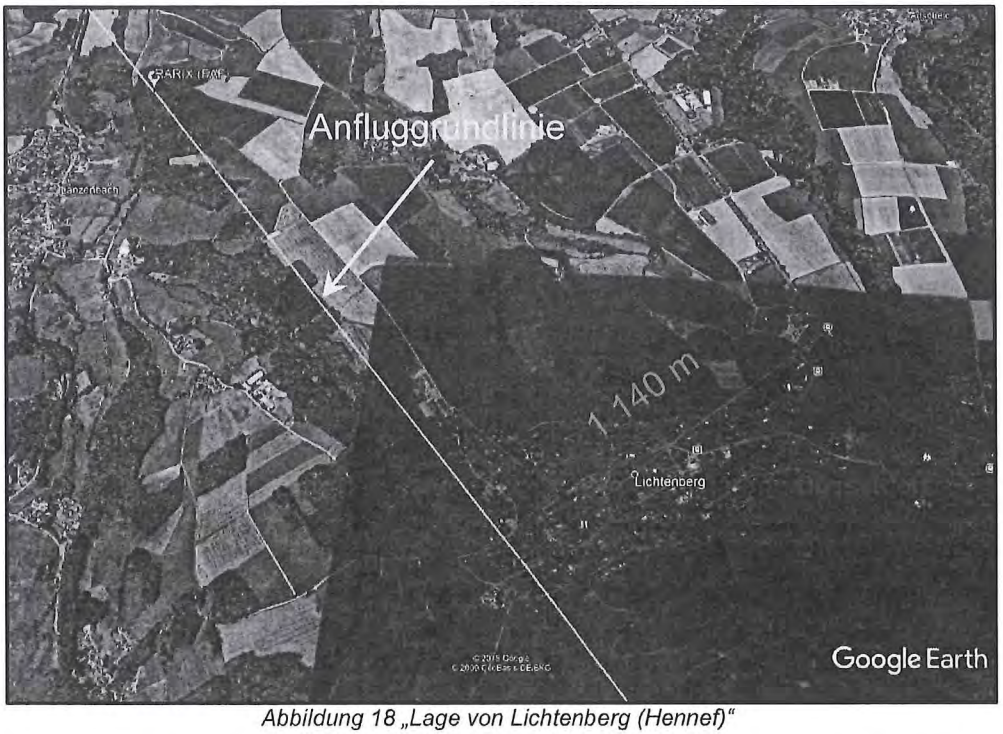


Abbildung 18 „Lage von Lichtenberg (Hennef)"

Die in Abbildung 15 und in Abbildung 16 dargestellten unterhalb der Anfluggrundlinie theoretisch angenommenen Entlastungen, werden in der Realität bei größeren Winkeln dadurch relativiert, als dass flugbetrieblich deutlich mehr Energie für einen stabilen Endanflug abgebaut werden muss. Dies kann beispielsweise durch frühzeitiges Ausfahren des Fahrwerkes und erhöhten Einsatz der Störklappen realisiert werden, was letztendlich zu einer erhöhten Belastung durch aerodynamisch bedingten Lärm führen würde.

Wie bereits im vierten Zwischenbericht des AA-TLMM im Rahmen der 113. Sitzung der Kommission nach § 32 b LuftVG für den Verkehrsflughafen Köln/Bonn am 6. Juni 2018 im Zusammenhang mit der Erprobung von „*Steep Segmented Approaches*" vorgestellt, sind Anflugwinkel mit mehr als 4^0 im Regelbetrieb derzeit für die am Flughafen Köln/Bonn operierenden Flugzeuge kaum zu realisieren. Ergänzend ist immer zu beachten, dass bei angehobenen Anflugwinkeln die nutzenden Flugzeuge entsprechend zugelassen bzw. zertifiziert sein müssen.

Bei Anflügen mit mehr als 3^0 konnte bis dato nur geringes Lärmminderungspotential im Fernbereich des Flughafens erkannt werden. Hingegen sind bei größeren Anflugwinkeln keine Minderungspotentiale im Nahbereich des Flughafens erkennbar. Im Nahbereich können bei höheren Anflugwinkeln sogar lokale Lärmsteigerungen auftreten.

Für Lichtenberg erkennt der AA-TLMM keine spürbaren Entlastungen bei Umsetzung der Maßnahmen im Sinne des Antrages „*Anhebung der Sinkrate im Endanflug*“ der Stadt Hennef vom 17.12.2018.

Die Erkenntnisse des AA-TLMM stehen nicht im Widerspruch zu den Ausführungen unter Ziffer 5.2.8 zum Lärmminderungspotential bei Anhebung des Anfluggleitwinkels in der von der Stadt Hennef zitierten Quelle (*Umweltbundesamt, Bewertung von Flugrouten unter Lärmaspekten, Text 03/2017, https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/bewertung-von-flugrouten-unter*). Dort wird sinngemäß ausgeführt, dass die größere Flughöhe zu geringeren Lärmimmissionen im Bereich des Anflugpfades führt. Es ist allerdings für einen Teil von Luftfahrzeugen nicht auszuschließen, dass die höhere Sinkrate durch geräuschintensive Bremsmaßnahmen (Landeklappen, Fahrwerk) kompensiert werden muss und das Lärmminderungspotenzial dadurch vermindert wird. Ein von 3,0 auf 3,5 Grad angehobener Anfluggleitwinkel führt zu einer Anhebung der Überflughöhe um rund 17 %. Damit sind Pegelminderungen (nach AzB berechnet) am Boden in der Größenordnung von 1 dB(A) möglich.

Unabhängig von der Entscheidung der Kommission über vorgenannten Antrag wird der AA-TLMM im Zusammenhang mit der Untersuchung von Maßnahmen für leisere Anflüge insbesondere die Einführung des Systems „LNAS“ begleiten und die damit verbundene Möglichkeit der Einführung von „*Steep Segmented Approaches*“ weiterverfolgen.

Zusammengefasst empfiehlt der AA-TLMM grundsätzlich, derzeit von Anhebungen der ILS-Einflughöhen Abstand zu nehmen und die zukünftigen Entwicklungen für „leisere Anflugverfahren“ abzuwarten.

(b) Zum Antrag „Wegepunkt und Geschwindigkeitsbeschränkung COLA-Route“

Der Antrag „*Wegepunkt und Geschwindigkeitsbeschränkung COLA-Route*“ der Stadt Hennef vom 17.12.2018 beinhaltet aus technischer beziehungsweise flugbetrieblicher Sicht gesehen, nachfolgende zwei Kernpunkte:

(1) Verbesserung der Steigrate bei Abflügen

(2) Einführung eines Wegepunktes mit Festlegung einer Höchstgeschwindigkeit

Begründet wird der Antrag damit, dass primär die Triebwerksleistungen zur Erlangung größerer Flughöhen und nicht zur Umsetzung höherer Geschwindigkeiten eingesetzt wird um eine Lärmentlastung zu erzielen.

Die Antragstellerin unterschätzt hierbei jedoch die äußerst komplexen Zusammenhänge zwischen den Komponenten „Triebwerksleistung, Fluggeschwindigkeit, Steiggeschwindigkeit“ und der resultierenden Lärmbelastung.

Grundsätzlich können bei Startverfahren Lärmminderungen am Immissionsort erreicht werden durch

- Senken des Schubniveaus (Triebwerksleistung),
- Anhebung der Flugbahn (größere Höhe),
- Verringerung der Fluggeschwindigkeit,
- frühzeitiges Einfahren von Vorflügeln und Landeklappen.

Leider heben sich vorgenannte Maßnahmen in ihrer Wirkung oft auf, bzw. sie widersprechen sich aus flugphysikalischen Gründen.

Beispiele:

- Die Flugbahn kann nicht angehoben werden und gleichzeitig der Schub gesenkt werden.
- Beim Einfahren von Vorflügeln und Landeklappen muss die Geschwindigkeit erhöht werden.
- Größere Höhen erreicht man schneller nur mit größeren Fluggeschwindigkeiten (*Steiggeschwindigkeit* $\approx$ *Steigwinkel* * *Fluggeschwindigkeit)*

Der im Antrag formulierte Zusammenhang zwischen einer niedrigeren Fluggeschwindigkeit und einer vermeintlich damit verbundenen höheren

Steiggeschwindigkeit (*Verbesserung der Steigrate durch Einführung einer max. Höchstgeschwindigkeit*) bzw. einer größeren Flughöhe ist physikalisch grundsätzlich nicht ganz korrekt.

Ergänzend ist auszuführen, dass bei einem sog. „Steilstart" die Landeklappen bzw. die Hochauftriebshilfen nach der Schubrücknahme gesetzt bleiben müssen, was letztendlich zu einem höheren aerodynamischen Widerstand führt als bei eingefahrenen Klappen, was in Folge zu niedrigeren Steiggradienten bei gleichem Schubniveau führen würde. Auch im Zusammenhang mit Startverfahren ist zu beachten, dass sich die theoretischen Lärmminderungseffekte auf Grund größerer Höhen so nur direkt unterhalb der Flugbahn einstellen würden. Seitlich der Ideallinie bzw. der Flugbahn nehmen die Minderungseffekte (siehe Abbildung 17) mit zunehmender Entfernung deutlich ab, da die Entfernungsdifferenzen abnehmen. Da bei der Festlegung von Abflugstrecken grundsätzlich darauf geachtet wird, dass direkte Überflüge über Ortschaften vermieden werden, werden sich die Maximaleffekte i. d. R. so nicht einstellen.

Bei der Festlegung von möglichst „lärmoptimalen" Abflugverfahren ist grundsätzlich auch die Besiedelungsstruktur seitlich und unterhalb der Abflugrouten zu berücksichtigen. Letztendlich könnte dieser Aspekt dazu führen, dass mit einem „lärmoptimalen" Abflugverfahren eines anderen Flughafens am Flughafen Köln/Bonn das Gegenteil erreicht würde.

Ergänzend ist anzumerken, dass die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Abflugstrecken primär der genaueren Einhaltung der Idealspuren bei Kurvenflügen und nicht zur Erzielung größerer Steiggeschwindigkeiten bzw. Flughöhen dient.

Die Untersuchung vorhandener Geschwindigkeitsbegrenzungen auf den Abflugrouten vom Flughafen Köln/Bonn durch den AA-TLMM hat u. a. ergeben, dass ehemals einige Geschwindigkeitsbegrenzungen zu niedrig festgelegt waren, sodass insbesondere die Flugzeuge vom Typ B737 in diesen Streckenabschnitten noch mit ausgefahrenen Hochauftriebshilfen (Klappen) operieren mussten, was letztendlich zu höheren Lärmbelastungen jedoch nicht zu größeren Flughöhen geführt hat. Aus diesem Grund sind die ehemals festgelegten Geschwindigkeitsrestriktionen auf Empfehlung des AA-TLMM mit Zustimmung der Kommission weitestgehend auf 220 kts heraufgesetzt worden (Siehe: dritter Zwischenbericht des AA-TLMM, 109. Sitzung der Kommission nach § 32 b LuftVG für den Verkehrsflughafen Köln/Bonn vom 21. September 2016).

Möglicherweise sind durch ein redaktionelles Versehen bei der Einführung der neuen RNP-Abflugrouten (sog. Quebec-Routen) im Oktober 2018 teilweise die alten zu niedrigen Geschwindigkeitsbegrenzungen (205 kts) übernommen worden. Dies wird zurzeit überprüft und ggfs. berichtigt.

Bekanntermaßen beschäftigt sich der AA-TLMM seit geraumer Zeit mit der Untersuchung verschiedener Startverfahren (siehe u. a.: vierter Zwischenbericht des AA-TLMM, 113. Sitzung der Kommission nach § 32 b LuftVG für den Verkehrsflughafen Köln/Bonn am 6. Juni 2018) um ggf. betriebsrichtungsbezogene „leisere" Abflugverfahren für den Flughafen Köln/Bonn unter besonderer Berücksichtigung der Besiedelungsstruktur erarbeiten zu können. Diese Arbeit wird noch einen gewissen Zeitraum in Anspruch nehmen, da zunächst ca. 25.000 reale Abflüge vom Flughafen Köln/Bonn (Winterflugplan 2016/17) inkl. der real gemessenen zugehörigen Lärmdaten der Lärmmessstationen zu erfassen und zu validieren sind um mit dieser Datengrundlage finale Simulationsrechnungen bei verschiedenen Startverfahren durchführen zu können.

Die Erkenntnisse des AA-TLMM stehen nicht im Widerspruch zu den Ausführungen unter Ziffer 5.2.2.3 zum Lärmminderungspotential bei vertikaler Optimierung von Abflugverfahren in der von der Stadt Hennef zitierten Quelle (*Umweltbundesamt, Bewertung von Flugrouten unter Lärmaspekten, Text 03/2017, https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/bewertung-von-flugrouten-unter*). Dort wird sinngemäß ausgeführt, dass die Lärmreduktionspotentiale durch vertikale Optimierung (Anhebung) von Abflugverfahren am Flughafen Frankfurt nicht in dem Umfang eingetreten sind, wie ursprünglich rechnerisch angenommen, was insbesondere daran lag, dass der Weg, die vertikalen Profile durch Vorgabe von Höchstgeschwindigkeiten anzuheben jedenfalls im konkreten Fall für den überwiegenden Teil der Abflüge nicht greifen konnte, da schon vorher die durchschnittlichen Geschwindigkeiten geringer waren.

Der AA-TLMM gelangt grundsätzlich zu der Überzeugung, dass durch die Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Abflugrouten keine deutlichen Lärmminderungspotentiale erzielt werden können. Die derzeit auf den vom Flughafen Köln/Bonn abgehenden Abflugrouten veröffentlichten Geschwindigkeitsbeschränkungen (i. d. R. bei 220 kts) hält der AA-TLMM auch aus Lärmgesichtspunkten für angemessen. Auch am Flughafen Frankfurt betragen die derzeitigen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den Abflugrouten in der Regel 220 kts.

Zusammengefasst empfiehlt der AA-TLMM den Antrag „*Wegepunkt und Geschwindigkeitsbeschränkung COLA-Route*“ der Stadt Hennef abzulehnen und die Arbeitsergebnisse des AA-TLMM zu „leiseren Abflugverfahren“ abzuwarten.

Mit freundlichen Grüßen

Ulf P. Klinger
(Vorsitzender des AA-TLMM)

Hennef
DER BÜRGERMEISTER

Mitteilung

Amt: Umweltamt
Vorl.Nr.: M/2019/0450
Datum: 05.03.2019

TOP: 3.3
Anlage Nr.: 6

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Klima- und Umweltschutz	20.03.2019	öffentlich

Tagesordnung

Resolution gegen die Verlängerung der Nachtflugerlaubnis
Verfahrensstand

Mitteilungstext

Entsprechend dem Ratsbeschluss vom 03.12.2018 wurde die Landesregierung NRW aufgefordert, keine Verlängerung der Nachtflugregelung vor dem Abschluss des Verfahrens Zur Planfeststellung über 10 Teilvorhaben am Flughafen Köln/Bonn zu erlassen.

Das Anschreiben und die Antwort der Landesregierung sind als Information als Anlage beigefügt.

Hennef (Sieg), den 05.03.2019

Michael Walter
Erster Beigeordneter

Hennef
DER BÜRGERMEISTER

Auszug aus der Niederschrift

Der Rat der Stadt Hennef hat in seiner Sitzung am 03.12.2018 folgenden Beschluss gefasst:

TOP	Beratungsgegenstand
3.11	Resolution gegen die Verlängerung der Nachtflugerlaubnis

Auf Empfehlung des Ausschusses für Klima- und Umweltschutz beschloss der Rat der Stadt Hennef (Sieg) einstimmig:

Die Landesregierung NRW wird aufgefordert, keine Verlängerung der Nachtflugregelung vor dem Abschluss des Verfahrens zur Planfeststellung über 10 Teilvorhaben am Flughafen Köln/Bonn (Antrag 09.12.2016 in der Fassung vom 14.09.2017) zu erlassen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig

Hennef, den 05.03.2019

Schriftführer
Monika Frey Katharina Krämer

Hennef
DER BÜRGERMEISTER

Postanschrift: Stadt Hennef · Postfach 1562 · 53762 Hennef

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

40190 Düsseldorf

Umweltamt

Ansprechpartner
Johannes Oppermann

Tel. 0 22 42 / 888 314
Fax 0 22 42 / 888 7314
E-Mail J.Oppermann@hennef.de
Zentrale 0 22 42 / 888 0
Zimmer 2.10

Sprechzeiten
Mo.-Mi. 9.00-15:30 Uhr
Do. 9.00-17.30 Uhr
Fr. 9.00-12.00 Uhr
weitere Termine nach Vereinbarung

Online www.hennef.de

Mein Zeichen: 36

Datum: 07.12.2018

Verlängerung Nachtflugregelung am Flughafen Köln/Bonn
hier: **Resolution des Stadtrates der Stadt Hennef vom 03.12.2018**

Sehr geehrter Herr Minister Wüst,

die nach wie vor hohe Belastung des Hennefer Stadtgebietes durch nächtlichen Flugverkehr ist wiederholt Gegenstand in den kommunalen Gremien. Bei der letzten Befassung mit diesem Thema wurde die Befürchtung geäußert, die geltende Nachtflugregelung von 2015, die den derzeitigen nächtlichen Flugverkehr ohne weitergehende Einschränkungen gestattet, könnte vorzeitig vor Abschluss des laufenden Planfeststellungsverfahrens um weitere 15 Jahre verlängert werden.
Einer einstimmig am 03.12.2018 im Rat beschlossenen Resolution folgend darf ich Sie auffordern, keine Verlängerung der Nachtflugregelung vor Abschluss des Planfeststellungsverfahrens über 10 Teilvorhaben am Flughafen Köln/Bonn (Antrag vom 09.12.2016) in der Fassung vom 14.09.2017) zu erlassen.

Mit freundlichen Grüßen

Klaus Pipke
-Bürgermeister-

Anlage

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

Der Minister

Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
40190 Düsseldorf

An den
Bürgermeister
der Stadt Hennef
Herrn Klaus Pipke
Postfach 1562
53762 Hennef

EINGEGANGEN
20. Feb. 2019
Erl. 36
l. R.

. Februar 2019

Aktenzeichen
(bei Antwort bitte angeben)
II A 4 - 61 - 04/0

Telefon 0211 3843-2211

Verkehrsflughafen Köln/Bonn
Ihr Schreiben vom 07.12.2018

Sehr geehrter Herr Bürgermeister, verehrter Herr Pipke,

vielen Dank für Ihr o.g. Schreiben vom 07. Dezember 2018, in dem Sie auf die Belastung der Bürger Ihrer Stadt durch nächtlichen Fluglärm hinweisen und die Resolution des Rates der Stadt Hennef übermitteln, in der die Landesregierung Nordrhein-Westfalen aufgefordert wird, keine Verlängerung der Nachtflugregelung vor dem Abschluss des Verfahrens zur Planfeststellung am Flughafen Köln/Bonn zu erlassen.

Hierzu darf ich Ihnen mitteilen, dass dem Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen als zuständiger Genehmigungsbehörde aktuell kein Antrag der Flughafen Köln/Bonn GmbH auf Veränderung oder Verlängerung der Nachtflugbeschränkung des Flughafens Köln/Bonn vorliegt. Zudem wurde auch seitens des Flughafens Köln/Bonn bisher weder schriftlich noch in Gesprächen eine (konkrete) Antragsstellung angekündigt. Das Verkehrsministerium kann jedoch nur auf Antrag über eine Veränderung oder Verlängerung der Nachtflugbeschränkung entscheiden.

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Stadttor 1
40219 Düsseldorf
Telefon 0211 3843-0
Telefax 0211 3843-939110
poststelle@vm.nrw.de
www.vm.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel
vom Hauptbahnhof zur
Haltestelle Stadttor:
Straßenbahnlinie 709
Buslinie 732

Der Landesregierung ist bewusst, dass der Flugbetrieb am Flughafen Köln/Bonn aufgrund der Nachtflugregelung einerseits für die Region und den Logistikstandort Nordrhein-Westfalen von großer wirtschaftlicher Bedeutung ist, andererseits aber auch eine Belastung für die Bürgerinnen und Bürger aus den Gemeinden der Umgebung des Flughafens darstellt. Bei der Bearbeitung eines künftigen Antrages wird das Verkehrsministerium die unterschiedlichen Belange und Interessen nach Recht und Gesetz miteinander abwägen.

Mit freundlichen Grüßen

Hendrik Wüst

Hennef
DER BÜRGERMEISTER

Mitteilung

Amt: Umweltamt
Vorl.Nr.: M/2019/0451
Datum: 05.03.2019

TOP: 3.4
Anlage Nr.: 7

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Klima- und Umweltschutz	20.03.2019	öffentlich

Tagesordnung

Gartenwettbewerb "Hennef summt"

Mitteilungstext

Der in Sitzung vom 04.07.2018 beschlossene Gartenwettbewerb „Hennef summt" ist in Vorbereitung. In Zusammenarbeit mit der AG „Blühendes Hennef (BlüHen)" wurde folgendes Konzept erstellt:

Ziel:
Menschen mit Gärten aller Größen, vom Balkon bis zum Park, anzuregen, ihre Gartenwelt umwelt- und insektenfreundlicher zu gestalten. Auch für Einsteiger geeignet!

Teilnahmekategorien:
1. Gärten < 150 m²
2. Gärten 150-500 m²
3. Gärten > 500 m²

Sonderpreis: Balkone

Voraussetzungen:
1. Der Garten liegt im Hennefer Stadtgebiet.
2. Einreichung von mindestens 3, maximal 10 Fotos vom Garten
3. Kurze Beschreibung des Gartens und der Art zu gärtnern (Anfänger/Fortgeschrittene; Nutzgarten/Ziergarten/Naturgarten; gewählter Ansatz der Insektenfreundlichkeit)

Bewertungskriterien:
1. Pflanzenverwendung (z.B. Artenauswahl, Blütenaspekte, Fruchtbehang)
2. Strukturvielfalt (z.B. Totholz, Steinhaufen, große wie kleine Wasserelemente, Nisthilfen aller Art)
3. Gestalterische Qualität (Stimmigkeit, Kreativität, Individualität)
4. Nachhaltigkeit (Bewirtschaftungsform, Materialverwendung)

Wettbewerbsverlauf:
Ankündigung: Januar
Auslobung: März/April
Einreichung der Unterlagen: bis 01.09.2019
Prämierung durch den Bürgermeister: Herbst

Jury (12 Personen):

Vertreten durch 1 Person

- Lokale Agenda Hennef e.V., Vorstand
- Naturschutzverbände (BUND, NABU)
- Imkerverein Hennef (Sieg) 1888
- Biologische Station des Rhein-Sieg-Kreises
- Kleingartenverein Stoßdorf, Wehrstraße
- Kleingartenverein Geistingen, Kolberger Straße
- Kleingartenverein Hennef, Auf der Hochstatt
- Ökumenischer Umweltkreis
- Umweltamt Stadt Hennef

Vertreten durch 2 Personen

- Hennefer Gärtnereien und Garten- und Landschaftsbauer
- AG BlüHen

Bewertung:

- Für jede der 4 Kategorien wird eine Einzelbewertung abgegeben anhand der eingereichten Wettbewerbsunterlagen. Notenspektrum:1-5. Darüber hinaus ist für jeden Garten ein Sonderpunkt möglich.
- Gärten in engeren Auswahl (ca. 5 pro Kategorie) werden zusätzlich vor Ort bewertet

Preise:
In jeder Kategorie 1.-3. Platz
1x Sonderpreis für Balkone

Preisvorschläge:
- Gartenreise, z.B. Landesgartenschau Kamp-Lintfort
- Gutscheine für Bücher und Garteninventar

Abschluss: Kalender 2020 mit den 12 schönsten Gärten bzw. Bildern

Hennef (Sieg), den 05.03.2019

Michael Walter
Erster Beigeordneter

Hennef
DER BÜRGERMEISTER

Mitteilung

Amt:	Umweltamt	**TOP:**	35
Vorl.Nr.:	M/2019/0452	**Anlage Nr.:**	8
Datum:	05.03.2019		

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Klima- und Umweltschutz	20.03.2019	öffentlich

Tagesordnung

Stärkere Öffnung der Innenstadt zur Sieg
Antrag der CDU Fraktion vom 22.12.2016
Antwortschreiben des Rhein-Sieg-Kreises vom 13.12.2018

Mitteilungstext

In der Sitzung am 13.02.2017 hat der Ausschuss für Klima- und Umweltschutz beschlossen, sich um eine transparentere Gestaltung des Siegufers zu bemühen („Öffnung der Innenstadt zur Sieg"). Nach einer Zwischennachricht (mitgeteilt in der Ausschusssitzung am 28.06.2017) liegt das beiliegende Prüfergebnis der Genehmigungsfähigkeit seitens der Unteren Naturschutzbehörde des Rhein-Sieg-Kreises vor.
Das Vorhaben wird weitgehend abschlägig beschieden, da es in der Zielsetzung sowohl dem Planfeststellungsbeschluss zum Hochwasserschutz vom 01.12.1998 als auch dem Landschaftsplan von 2008 widerspricht. Der hohe Schutzstatus der Sieg-begleitenden Ufergehölze (FFH, NSG) und die hohen verfahrensrechtlichen Hürden für Eingriffe in diese Lebensräume wurde auch im Genehmigungsverfahren zum Abriss- und Ersatzbau des Horstmannstegs deutlich.

Die ebenfalls angefragte Bezirksregierung Köln, Abteilung Wasserwirtschaft lehnte eine lichtere Gestaltung im Rahmen der Siegunterhaltung ab; die Arbeiten beschränken sich hier allein auf die Erfordernisse der Verkehrssicherung und der Gewässerunterhaltung.

Vereinbart wurde die im Schreiben erwähnte regelmäßige Mahd der verbliebenen Sichtschneise im Umfeld der Freitreppe am Chronos-Areal. Anders als im Bereich der Hochwasserschutzmauer ist hier auch die Zugänglichkeit der Ufer gegeben.

Hennef (Sieg), den 05.03.2019

Michael Walter
Erster Beigeordneter

www.hennefpartei.de

CDU
Wir Hennefer

CDU Fraktion im Rat der Stadt Hennef, Frankfurter Str. 97, 53773 Hennef

Bürgermeister der Stadt Hennef
Herrn Klaus Pipke
Frankfurter Str. 97

53773 Hennef

EINGEGANGEN
27. Dez. 2016
Erl. .....

CDU-Fraktion im Rat der Stadt Hennef
Historisches Rathaus, Zimmer 25 (1. OG)
Frankfurter Str. 97
53773 Hennef

Telefon: 02242 / 888 -295 oder -297
Telefax: 02242 / 888 -7 297
E-Mail: cdu@hennef.de
Internet: fraktion.hennefpartei.de

Fraktionsvorsitzender: Ralf Offergeld
Fraktionsgeschäftsführung: Theo Walterscheid
Sören Schilling

Öffnungszeiten Büro:
Mo-Mi: 08:00 - 12:00 Uhr

Hennef, den 22.12.2016 / Sch
AN/2016/050

Antrag: Stärkere Öffnung der Innenstadt zur Sieg

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

hiermit bitten wir Sie namens der CDU-Fraktion den nachfolgenden Antrag an den zuständigen Ausschuss zur Beratung und Beschlussfassung weiterzuleiten:

Der Sieguferbereich am südlichen Siegufer wird, beginnend an der Autobahnunterführung Siegallee bis zum Hanfbach, zurückgeschnitten und zukünftig regelmäßig gepflegt.

Begründung:

Der Sieguferbereich ist seit Jahren zugewachsen. Eine Sichtbeziehung zur Sieg und damit die "Öffnung der Stadt" zur Sieg ist innerstädtisch kaum wahrzunehmen. Städte wie Köln oder Bonn haben hingegen einen Flussuferbereich, auf dem Jogger, Spaziergänger und Hundebesitzer sowie Erholungsuchende jederzeit in direkter Blickbeziehung zum Rhein stehen und die Verbindung von Stadt und Fluss erleben können.

Die touristischen Aktivitäten der Stadt für den Siegtalradweg und den Natursteig Sieg könnten durch diese Maßnahme aufgewertet werden. Hennef würde damit auch besser seinem selbst gewählten Motto "Stadt, Land, Fluss" gerecht. Ein Rückschnitt hätte auch den Vorteil, dass bodenwüchsige Pflanzen wieder eine Chance hätten, auszutreiben. Dauerhaft könnte es sinnvoll sein, den Sieguferbereich mit Schafen zu beweiden.

gez.
Martin Schenkelberg
Ratsmitglied

gez.
Peter Ehrenberg
Sachkundiger Bürger

Ausgefertigt: Schilling

:rhein-sieg-kreis
Der Landrat

STADT HENNEF
19.12.2018 10:53

Rhein-Sieg-Kreis · Der Landrat · Postfach 1551 · 53705 Siegburg

Stadt Hennef
Herr Walter
Frankfurter Straße 97
53773 Hennef

Amt für Umwelt- und Naturschutz
Fachaufgaben Naturschutz, Abgrabungen
Herr Rüter
Zimmer: A7.13
Telefon: 02241 - 13-2180
Telefax: 02241 - 13-3200
E-Mail: christoph.rueter@rhein-sieg-kreis.de

07/01

36 b. R.

Datum und Zeichen Ihres Schreibens	Mein Zeichen	Datum
27.03.2017; Az 36	66.4-7.06-178/17-we	~~22.11~~.2018 13.12.

Antrag „Öffnung der Innenstadt zur Sieg"

hier: Prüfung der Genehmigungsfähigkeit

Bezug: Ihr Schreiben vom 27.03.2017

Sehr geehrter Herr Walter,

mit Schreiben vom 27. März 2017 hatten Sie um Prüfung der Zulässigkeit der Freistellung des Siegufers im Bereich der Innenstadt von Hennef gebeten. Bitte entschuldigen Sie die lange Bearbeitungszeit Ihrer Anfrage, die wesentlich durch das Verfahren zum Ersatzneubau des Horstmannstegs beeinflusst ist.

Ziel der Freistellung des Siegufers im genannten Bereich ist, die Stadt Hennef besser an die Sieg und ihre Aue anzubinden und erlebbar zu machen. Hierzu sollen in Teilbereichen das Schwachholz entlang des linken Siegufers zwischen Hanfbachmündung und Autobahnbrücke BAB 560 auf einer Länge von ca. 1 Km auf den Stock gesetzt werden. Die hierdurch entstehenden Sichtfenster ermöglichen dann die gewünschten Einblicke auf die Sieg.

Auf Nachfrage hatte die Bezirksregierung Köln als Gewässerunterhaltungspflichtige und abschnittsweise Flächeneigentümerin uns mitgeteilt, dass sie keine

Verpflichtung im Rahmen der Siegunterhaltung erkennen kann, wonach sie Auslichtungen, Freistellungen oder andere Rückschnittmaßnahmen im genannten Sieguferbereich durchführen müsste. Sofern die Stadt Hennef jedoch Auslichtungen auf landeseigenen Flächen vornehmen wolle, sei eine gemeinsame Festlegung der zu entnehmenden Gehölze zu treffen.

Mit Planfeststellungsbeschluss vom 01.12.1998 wurde die Hochwasserschutzmaßnahme an der Sieg und am Hanfbach genehmigt. Zum Ausgleich der Eingriffe in Natur und Landschaft durch die Schutzmaßnahme, wurden damals verschiedene Ausgleichmaßnahmen im unmittelbaren Umfeld der Hochwasserschutzmaßnahme planfestgestellt. Unter anderem sieht der Planfeststellungsbeschluss textlich und zeichnerisch vor, dass der Ufergehölzsaum entlang des linken Siegufers ergänzt werden soll. Durch Nachpflanzung von Baumweiden, einzelnen Erlen und Auengebüsch soll ein weitgehend geschlossener Ufergehölzsaum entstehen. Dieser Saum sollte nur kleinräumig unterbrochen werden als Lebensraum für charakteristische Flussröhrichte.

An einigen wenigen Stellen entlang des hier in Rede stehenden Uferabschnitts haben sich diese Unterbrechungen herausgebildet bzw. sind erhalten geblieben.

Die so planfestgestellte Ausprägung des Ufergehölzsaumes entspricht auch den Zielen und Festsetzungen des Landschaftsplans Nr. 9 „Stadt Hennef – Uckerather Hochfläche". Die Sieg und ihre Ufer sind dort als Naturschutzgebiet festgesetzt worden. Die Unterschutzstellung erfolgte u.a. zur Erhaltung und Wiederherstellung charakteristischer Fließgewässerröhrichte, Laichkraut- und Schwimmblattgesellschaften sowie von Uferhochstaudenfluren und natürlicher Pioniervegetation mit typischen Pflanzenarten der Fließgewässer und Uferbereiche. Ferner sollen Ufergehölze, Weich- und Hartholz- und Bachauenwälder und deren Fragmente erhalten und wiederhergestellt werden.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die jetzige Ausprägung des linken Siegufers sowohl dem Planfeststellungsbeschluss zum Hochwasserschutz Hennef, als auch den Festsetzungen des Landschaftsplans Nr. 9 entspricht. Eine weitere Freistellung des Siegufers widerspricht somit diesen Planwerken. Gleichwohl sehe ich die Möglichkeit, dass seitens der Stadt Hennef die verbliebenen Sichtschneisen durch eine jährliche Mahd (einschließlich Abräumen des Mahdgutes; kein Mulchen) offengehalten werden. Details hierzu wären mit der Bezirksregierung Köln als

Gewässerunterhaltungspflichtigen und der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Hennef
DER BÜRGERMEISTER

Mitteilung

Amt: Umweltamt
Vorl.Nr.: M/2019/0453
Datum: 05.03.2019

TOP: 3.6
Anlage Nr.: 9

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Klima- und Umweltschutz	20.03.2019	öffentlich

Tagesordnung

Sitzungen der Grünflächenkommission
Protokoll der 32. Sitzung der Grünflächenkommission

Mitteilungstext

Die 32. Sitzung der Grünflächenkommission fand am Dienstag, den 12.02.2019 auf dem Friedhof Allner statt.

Das Protokoll der Sitzung, die Beanstandung des gefassten Beschlusses durch die FDP Fraktion mit Schreiben vom 14.02.2019, sowie die Antwort des Bürgermeisters vom 25.02.2019 sind als Anlage beigefügt.

Hennef (Sieg), den 06.03.2019

Michael Walter
Erster Beigeordneter

Hennef
DER BÜRGERMEISTER

Postanschrift: Stadt Hennef · Postfach 1562 · 53762 Hennef

Vertreter/innen der Grünflächenkommisson :
H.Auerbach (H.Heller), H. Höhner (Fr. Berger),
H.Kania (H.Sauer), Fr.Keuenhof (H.Walterscheid),
Fr.Meyer (H.Golombek), H. Dahm (Fr. Akstinat),
Fr. Stratmann (H.Zanella),H.Ecke (H.Fiedrich)
Hr. Löbach (H.Janser), H. Weisel (H.Krey);
Hr. Lehmann

Umweltamt

Ansprechpartner
Johannes Oppermann

Tel. 0 22 42 / 888 314
Fax 0 22 42 / 888 7314
E-Mail J.Oppermann@hennef.de
Zentrale 0 22 42 / 888 0
Zimmer 2.48

Datum: 13.02.2019

Niederschrift der 32. Sitzung der Grünflächenkommission am
Dienstag, dem 12. Februar 2019 um 17:00 Uhr, Trauer-/Leichenhalle Allner

Teilnehmer/innen

Kommissionsmitglieder	Verwaltung
Fr. Keuenhof (CDU-Fraktion)	K. Lorenz (Umweltamt)
Hr. Kania (CDU-Fraktion)	W. Bongartz (Umweltamt)
Hr. Höhner (CDU-Fraktion)	Hr. Oppermann (Umweltamt)
Hr. Dahm (SPD-Fraktion)	
Fr. Stratmann (SPD-Fraktion)	
	Gäste
Hr. Lehmann (FDP- Fraktion)	Fr. Rose-Jansen, HV Allner
Hr. Löbach (Fraktion Unabhängige)	Hr. Jansen, HV Allner
Hr. Ecke (Fraktion Bündnis90/Die Grünen)	Hr. Lindner, HV Allner

Einziger Tagesordnungspunkt: Gestaltung Kolumbarium Allner

Zur Einrichtung und Nutzung des Kolumbariums in der Trauerhalle Allner teilte die Verwaltung ihre derzeitigen Planungen mit:

- Eine gänzlich offene, d.h. fenster- und türenlose Umgestaltung der Trauerhalle kommt wegen der Witterungsempfindlichkeit und Eigenart des als Innenraum konzipierten Gebäudes nicht in Frage. Ebenso wenig kommt eine durchgehend geöffnete Tür infrage; dazu ist die Umgebung zu unkontrolliert.
- Eine individuelle Zugänglichkeit außerhalb der eigentlichen Beisetzung kann für die Angehörigen mit einem elektronischen Schließzylinder sichergestellt werden, der über einen programmierbaren Chip zu öffnen ist. Einige Kommissionsmitglieder sprachen sich für weitere Zugangsmöglichkeiten aus (Vereinbarungen, Öffnungszeiten, Ausgabe weiterer Chips). Die Verwaltung sagte eine Prüfung zu.
- Die überschlägig ermittelte Gebühr für eine Kolumbariumbeisetzung beläuft sich auf ca. 2.120 Euro und liegt damit etwa auf dem Niveau eines Urnengemeinschaftsgrab oder Urnenrasenreihengrab.
- Im lfd. Haushalt ist für die Errichtung eines Kolumbariums 30.000 Euro eingestellt.

Zur näheren Bestimmung des Kolumbariums (Typ, Material, Maße, Technik) stellten folgende 2 Anbieter nacheinander, jeweils einzeln ihre Systeme vor:

1. Paul Wolff GmbH, vertreten durch Marco Lange
   - 28 Einzelfächer, bestehend aus 20 Urnenkammern für je 2 Schmuckurnen sowie 8 Urnenkammern für je eine Schmuckurne
   - gegliedert in einen Mittelblock (3x4 2-Urnenkammern) und zwei äußere Blöcke (4 2-Urnen, 4 1-Urnenkammern)
   - Tiefe 38 cm, d.h. das bodentiefe Fenster nicht abdeckend
   - Material Kammeranlage u. Sockel: Promitan (gestockter Beton)
   - Material Kammerverschlußplatte: Naturstein Grauwacke

2. BayWa AG, vertreten durch Bernhard Ufer
   - Material Kammeranlage: Faserzement, Sockelverkleidung Granit Padang Kristall
   - Material Verschlußplatte: Bergische Grauwacke

   Variante A
   - 27 Einzelfächer, 1 Gesamtblock, unterteilt in 3 Blöcke, mit jew. 3x3 Einzelfächer zur Aufnahme von 2 Urnen
   - Tiefe ca. 60, damit in das bodentiefe Fenster tw. abdeckend.

   Variante B
   - 28 Einzelfächer, 4-reihig, jew. 7-Kammer übereinander
   - Tiefe ca. 45 cm, damit vor dem Fenster endend, allerdings 2,50 m hoch

Beide Vertreter stellten auch Materialproben vor und nannten auf Nachfrage aus der Kommission den Angebotspreis.

Nach Verabschiedung der beiden Vertreter und ausführlicher Diskussion fasste die Kommission folgenden einstimmigen Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt, in der Trauerhalle Allner ein Kolumbarium auf der Grundlage des Vorschlags 1 (Paul Wolff GmbH) zu finalisieren und zu beauftragen.

J. Oppermann

Verteiler:
per Mail:
Herr Auerbach (Herr Heller), Herr Höhner (Frau Berger),
Herr Kania (Herr Sauer), Frau Keuenhof (Herr Walterscheid),
Frau Meyer (Herr Golombek), Herr Dahm (Herr Gangl),
Frau Stratmann (Herr Zanella),Herr Ecke (Herr Fiedrich)
Herr Löbach (Herr Janser),Herr Weisel (H. Krey) ;
Herr Lehmann

Freie Demokraten
Fraktion Hennef FDP

Die LIBERALEN in Hennef

FDP Hennef, Alexander Hildebrandt, Bonner Str. 4a, 53773 Hennef

An den

Bürgermeister der Stadt Hennef

Herrn Klaus Pipke

Alexander Hildebrandt
Bonner Straße 4a
53773 Hennef
Telefon 02242/81864
Mail: ah@hildebrandt-bau.de

Hennef, den 14. Februar 2019

Beanstandung eines Beschlusses der Grünflächenkommission

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

am Dienstag, 12.02.2019 hat die Grünflächenkommission eine Ortsbesichtigung an der Trauerhalle des Friedhofs in Allner durchgeführt, bei der die Gestaltung von Kolumbarien erörtert werden sollte. Gem. Einladung zu diesem Termin sollte für den Ausschuss für Klima- und Umweltschutz eine Empfehlung zu diesem Thema ausgesprochen werden.

Nunmehr entnehmen wir dem Protokoll, dass die Kommission einen Beschluss gefasst haben soll, nach dem die Verwaltung beauftragt wird, die Erstellung der Kolumbarien zu beauftragen.

Wir beanstanden den gefassten Beschluss und bitten Sie, diesen in Ihrer Funktion als Bürgermeister ebenfalls zu beanstanden und aufzuheben.

Begründung:

Die Grünflächenkommission ist nicht berechtigt, Beschlüsse dieser Art zu treffen. Sie darf lediglich Empfehlungen für den o. g. Ausschuss aussprechen, der dann ggf. über Beschlüsse abstimmt.

Bitte informieren Sie uns über den weiteren Fortgang.

Mit freundlichen Grüßen

Alexander Hildebrandt

Ratsmitglied

D: Herr Oppermann

36

Hennef
DER BÜRGERMEISTER

1. Schreiben an:

Postanschrift: Stadt Hennef · Postfach 1562 · 53762 Hennef

An die
FDP-Fraktion
im Rat der Stadt Hennef
Frankfurter Str. 97
53773 Hennef

Umweltamt

Ansprechpartner
Johannes Oppermann

Tel. 0 22 42 / 888 314
Fax 0 22 42 / 888 7314
E-Mail johannes.oppermann@hennef.de
Zentrale 0 22 42 / 888 0
Zimmer 2.48

Sprechzeiten
Mo.-Mi. 8.30-16.00 Uhr
Do. 8.30-17.30 Uhr
Fr. 8.30-12.00 Uhr
weitere Termine nach Vereinbarung

Online www.hennef.de

Gläubiger-ID: DE30HEN00000020187

Mein Zeichen: 36

Datum: 25.02.2019

Beanstandung eines Beschlusses der Grünflächenkommission

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 14.02.2019 welches hier am 14.02.2019 eingegangen ist.

Zu der darin beanstandeten Beschlussfassung der Grünflächenkommission teile ich Ihnen mit:

Die weitreichende Entscheidung, in Hennef Beisetzungen in Gestalt eines Kolumbariums anzubieten und ein solches in der Friedhofshalle in Allner einzurichten ist selbstredend mehrfach vorberaten und am 04.07.2018 im zuständigen Ausschuss für Klima und Umweltschutz beschlossen worden. Auch im Haushalt 2019 ist die einmalige Budgeterhöhung von 30.000 Euro mit der Begründung „Errichtung eines Kolumbariums" explizit aufgeführt und beschlossen worden. Die in Rede stehende Auftragssumme beläuft sich bei rd. 24.000 Euro und liegt damit deutlich unter dem Schwellenwert von 50.000 Euro, bei dem der Ausschuss hinzuziehen wäre. Es handelt sich damit um ein Geschäft der laufenden Verwaltung.

Allerdings gibt es bei der Auswahl unter den Herstellern kleinere gestalterische Spielräume (Aufteilung, Material), bei der das Umweltamt absprachegemäß auf der Grundlage der Präsentation von zwei Anbietern das Votum der Grünflächenkommission eingeholt hat. Nur um die Entscheidung für eine Gestaltungsform auf eine breitere Basis zu stellen, ist die Präferenz der Grünflächenkommission in Form des Beschlusses festgehalten worden.

Mit freundlichen Grüßen

Klaus Pipke
Bürgermeister

2. Kopie an 01/100. erl.