

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

Hennef, 21.02.2015 **Presseinformation**

Die Fluglärmbelastung im Rhein-Sieg-Kreis steigt wieder an

Vorbemerkung

Der Köln/Bonner Flughafen war auch im vergangenen Jahr der einzige der deutschen Großflughäfen, an dem es weder eine Kernruhezeit noch eine verbindliche Deckelung der Lärmemissionen gab. Was hatte die Flughafenleitung nicht schon alles an tollen Maßnahmen zur Lärmverbesserung ausposaunt, zuletzt 2013 dieses: Anhebung der lärmabhängiger Gebühren plus Gebührenspreizung zwischen lauten und leiseren Flugzeugen plus „massive“ finanzielle Anreize für eine Umrüstung auf leiseres Fluggerät....Wären diese Maßnahmen konsequent und vor allem in der richtigen Dosierung umgesetzt worden, hätten die Fluglärm-betroffenen 2014 weniger Nachtfluglärm ertragen müssen. Wie aber sieht die Wirklichkeit aus? Während der Wahner Airport nach Anzahl der Flugbewegungen unter den zwölf größten deutschen Flughäfen schon jahrelang auf Platz sieben rangiert, nimmt er mit seiner Nachtflugtätigkeit -nachdem in Frankfurt 2012 ein teilweises Nachtflugverbot eingeführt wurde- ab dem Jahr 2013 unangefochten den unrühmlichen Spitzenplatz ein! Auch beim Vergleich der Nachtflugzahlen von 2014 mit denjenigen des Vorjahres weist Köln/Bonn mit einem Plus von 1.219 auf insgesamt 36.272 Starts und Landungen zwischen 22 und 6 Uhr, also jahresdurchschnittlich 99 Nachtflügen pro Nacht, den absolut größten Zuwachs auf!

Fluglärm und Überflüge im Rhein-Sieg-Kreis

Im Luftraum des Rhein-Sieg-Kreises werden seit Jahren die weitaus meisten Flüge des Köln/Bonner Start- und Landebetriebs abgewickelt, nämlich ein Sechstel mehr als im Kölner Luftraum und drei- bis viermal so viele Flüge wie im östlichen Luftraum von Rösrath und Overath (Querwindbahn). Fluglärm-Brennpunkte waren auch im vergangenen Jahr die Städte Siegburg, Lohmar und Hennef. Da die Flughafen-Messstelle in Lohmar sich 700m seitlich der Anflug-Grundlinie befindet und die im Landeanflug befindlichen Maschinen hier schon sehr tief sind, werden die am westlichen Stadtrand entlang fliegenden Landeanflüge an der **Flughafen-Messstelle Lohmar** nur in sehr abgeschwächter Form, d.h. mit einem um rund 10 dB(A) niedrigen Schallpegel, als „Lärmereignis“ gemessen. Daher ist diese Messstelle zur Darstellung der Gesamtlärmbelastung nicht optimal geeignet.

In **Siegburg-Stallberg** hingegen befindet sich die **Flughafen-Messstelle** nahezu senkrecht unterhalb der Anflugroute (Grundschule Deutzer Hof) und erfährt daher den Flugbetrieb lückenlos.

Wie die statistische Auswertung dieser Messergebnisse zeigt, nahmen sowohl die Gesamtzahl der Fluglärmereignisse (48.740) als auch die Zahl der Nachtflug-Lärmereignisse (15.804) jeweils um 5 Prozent zu. Die Fluglärmimmission (ermittelt als gemittelter Dauerschallpegel Leq3 aller Jahresnächte) betrug in Siegburg-Stallberg 57,4 dB(A) und war damit um knapp 5 Prozent höher als im Jahr 2013. Statt eines Rückgangs der nächtlichen Fluglärmimmissionen also genau das Gegenteil! Nach wie vor übersteigt hier die nächtliche Fluglärmimmission den von der WHO im Jahr 2009 neu festgesetzten Schwellenwert für Gesundheitsrelevanz [Dauerschallpegel <40 dB(A)] in nahezu jeder Nacht des Jahres um das Fünzfache. Auch die 2008 vom SRU (Sachverständigenrat für Umweltfragen) vorgeschlagene Zielgröße nächtlicher Lärmimmissionen von 45 dB(A) wird um das Sechzehnfache vom aktuellen Dauerschallpegel übertroffen!

Durch eine größere räumliche Trennung zwischen Anflugsektor und Abflugrouten als in Siegburg und Lohmar werden Überflüge und Fluglärm in Hennef (der „Stadt der hundert

Dörfer“) breitflächiger verteilt und verursachen daher nicht so hohe Immissionen auf eng begrenzter Fläche.

An der **Flughafen-Messstelle Realschule** blieb die Anzahl der **Nachtfluglärmereignisse** im Vergleich zu 2013 mit rund achttausend konstant (obwohl die Zahl der Landeüberflüge rückläufig war), was der Tatsache geschuldet ist, dass an dieser Messstelle rund fünfzehn Prozent der Lärmereignisse durch Start-Überflüge verursacht werden, welche über das AB-Kreuz Bonn/Siegburg nach Westen abdrehen und Hennef im Kurvenflug oft sehr nahe kommen. Die durchschnittliche nächtliche Lärmimmission war gegenüber 2013 zwar minimal rückläufig, sie liegt aber mit 50 dB(A) (Hennef-West) bzw. 48,8 dB(A) (gemessen an unserer Messstelle in Hennef-Ost) immer noch um das 9-Fache (Hennef-Ost: um das 6 ½-fache) oberhalb des WHO-Grenzwerts.

Durch die generelle Zunahme der Nacht-Abflüge, und eine prozentuale Zunahme von Nachtstarts über den Rhein-Sieg-Kreis, hat die Zahl der **Nachtfluglärmereignisse** im Hennefer Norden deutlich, nämlich um zehn Prozent auf 5.084 zugenommen; dies wird durch die **Flughafenmessstelle Heisterschoß** belegt. Besonders auffällig ist die Zunahme von extrem lauten Überflügen im Schallpegelbereich 80 bis 84 dB(A), die um mehr als die Hälfte zunahm. Diese Geräuschklasse ist mit dem Geräuschpegel einer stark befahrenen Straße vergleichbar. Die der gemittelte Nacht-Dauerschallpegel Leq3, erhöhte sich leicht auf 48,5 dB(A), lag also um das Sechsfache über dem WHO-Schwellenwert.

Unsere **Messstelle Hennef-Geistingen**, welche alle Abflüge auf der westlichen Abflugroute sowie auch einen Teil des Anflugverkehrs erfaßt, verzeichnete im vergangenen Jahr mit 8.417 **Nachtfluglärmereignissen** ebenfalls ein Plus von 5 Prozent, wodurch sich auch der nächtliche Dauerschallpegel auf 47,9 dB(A) erhöhte.

Selbst in Stadtteilen die sich – wie Hennef-Lichtenberg – in 18 km Entfernung vom Flugplatz befinden, ist Fluglärm ein heißes Thema: Im Luftraum über Uckerath und Lichtenberg werden anfliegenden Maschinen für Landungen auf den Bahnen 32R/L, aus allen Himmelsrichtungen kommend, in den Endanflugkanal eingefädelt. Durch Kurs- und Geschwindigkeitsanpassungen sowie das Ausfahren der Landeklappen, kommt es hier zu starken Geräuschspitzen. Hinzu kommt noch, dass die örtliche Geländehöhe von 250 m N.N. den Vertikalabstand zwischen Flugzeug und Mensch (und damit die Geräuschdämpfung) erheblich verringert, was die Fluggeräusche am Boden deutlich lauter macht. An der uns von den Hennefer Grünen gesponserten **Messstelle Lichtenberg** wurden 6.830 nächtliche Fluglärmgeräusche durch Landeanflüge aufgezeichnet, darunter 1.600 laute [Schallpegel \geq 70 dB(A)]; der nächtliche Dauerschallpegel betrug im Mittel der Jahresnächte 48,8 dB(A). Damit war die Nachtlärmimmission hier um 660 Prozent höher als der WHO-Grenzwert der gesundheitlichen Unbedenklichkeit.

Die volkswirtschaftliche Unsinnigkeit eines rund-um-die-Uhr Nachtflugbetriebs, wie er in Köln/Bonn seit Jahrzehnten betrieben wird, hatte der Bonner Professor für Arbeits- und Sozialrecht Stefan Greiner im Januar 2014 in einem „Gastbeitrag“ für den *Kölner Stadt Anzeiger* mit folgendem Satz genau auf den Punkt gebracht: „Die Privilegierung der Luftverkehrswirtschaft ist nur durch exzellente Lobbyarbeit....(...)...sowie große Unkenntnis über die Lage der vom Fluglärm Betroffenen zu erklären. Dabei wäre die wirtschaftliche Beeinträchtigung durch eine Nachtruhe von 22 bis 6 Uhr in Wahrheit gering: Die Fracht löst sich durch ein Start- und Landeverbot nicht in Luft auf. Sie würde eben nur nicht um 3 Uhr nachts, sondern um 6 Uhr morgens befördert.“

V.i.S.d.P.: Helmut Schumacher