



Ein System zur Reduktion von nächtlichen Flugbewegungen und nächtlichem Fluglärm

Heute existieren nur wenige, in den Händen des Flughafens liegende oder intransparente beziehungsweise ungeeignete Verfahren, um die tatsächlichen Entwicklungen des Lärms durch den Flughafen Köln Bonn darzustellen. Die LSG schlägt daher ein einfaches und robustes System vor, mit dem sich der Lärm nachvollziehbar und mit nur einer Kennzahl steuern und aus der Politik kontrollieren lässt. Hierzu werden lediglich die vorhandenen Lärmklassen der Flugzeuge mit der Zahl der Starts und Landungen gewichtet multipliziert und aufaddiert.

Im Folgenden werden der Missstand, dessen Ursachen sowie ein Lösungsweg erläutert.

In der „Neuregelung der Nachtflugbeschränkungen auf dem Verkehrsflughafen Köln/Bonn“ vom 26.8.1997 ist unter Kapitel 11 geregelt, dass eine Überprüfung der getroffenen Lärmschutzmaßnahmen alle 5 Jahre zu erfolgen hat, erstmals im Jahr 2000.

Die Verminderung des Nachtfluglärms wird derzeit vom Flughafen Köln/Bonn dargestellt nachgewiesen, indem über den **Vergleich der Flächen** innerhalb derer in der Nacht **mindestens 6 Fluglärmereignisse** im Freien mit einem Maximalpegel von 75 dB(A) oder mehr erreicht werden.

Die Flächenberechnung erfolgt über wissenschaftlich-mathematische Berechnungen durch ein vom Flughafen beauftragtes Ingenieurbüro und kann von unabhängiger Seite nicht ohne Weiteres „überprüft“ werden. Die Vorgehensweise des Flughafens ist intransparent und daher bürgerfeindlich.

Hier setzt der Vorschlag der Lärmschutzgemeinschaft an. Ziel ist es, ein von Lärmbetroffenen und der Politik bzw. der Verwaltung überprüfbares System der Berechnung der erzielten Lärminderung zu schaffen.

Fluglärm wird an Verkehrsflughäfen bereits heute messtechnisch sowohl als Maximalpegel als auch als Dauerschall-Pegel erfasst. Dazu setzt der Flughafen Köln/Bonn 17 ortsgebundene Messstellen ein. Mit den Messwerten werden Auswertungen zum Fluglärm im Großraum Köln/Bonn durchgeführt und zeitlich deutlich verzögert veröffentlicht ([s. Homepage FLK](#)). Aktuellere Daten zum Fluglärm findet man auf www.dfld.de und <https://travis.koeln-bonn-airport.de/> .



Da Flugverkehr grundsätzlich windrichtungsabhängig geregelt wird, führt das dazu, dass diese Messstellen in den unterschiedlichsten Konstellationen an der Erfassung des Fluglärms beteiligt sind.

Es ist weder sinnvoll noch logisch-mathematisch möglich, die Messergebnisse aller Messstellen zu einem Wert zusammenzufassen. Deshalb ist es auch ausgeschlossen, die Entwicklung des Gesamtlärms anhand der verschiedenen Messergebnisse für bestimmte Zeitfenster (Woche, Monat, Jahr) nachzuweisen, zu registrieren oder eine adäquate Minderung vorzuschlagen.

Dagegen ist es vergleichsweise einfach, die Quellen des Lärms, nämlich die startenden und landenden Flugzeuge anhand von statistischen Größen zu erfassen, zu messen und deren Häufigkeit entsprechend zu reduzieren.

Darum schlagen wir ein Lärmkontingentierungssystem vor, das alle bereits existierenden Bearbeitungen und Aufzeichnungen des Flughafens nutzt und wie folgt funktioniert:

1. Der Flughafen Köln/Bonn registriert bereits heute jeden Start und jede Landung nach Flugzeugtyp, Tageszeit (06-22 / 22-06 Uhr) und Flugplan (Sommer/Winter).
2. Der Flughafen Köln/Bonn wendet eine 11-klassige Flugzeugtypen-Liste (s. Anhang 1) zwecks Berechnung der Lärmentgelte (Start- und Landegebühren) an. Die Zuordnung zur entsprechenden Lärmklasse erfolgt aufgrund des langfristig gemittelten Startlärms an der Messstelle M06 (Lohmar).
3. Wir schlagen daher vor, jede dieser Flugzeugklassen mit einem lärmabhängigen **Faktor** (vgl. Anhang 1) zu hinterlegen, die lautesten mit dem höchsten Faktor, fallend bis zu sehr modernen, leisen Flugzeugtypen.
4. Angestrebt werden soll eine jährliche Reduzierung der Kontingentpunkte um 10%, was umso leichter geht, je konsequenter man Flugzeuge aus den höheren Lärmklassen aus der Nacht herausnimmt.
5. Eine jährliche Reduktion des faktorbewerteten nächtlichen Flugverkehrs um 10% würde die Anwohner schrittweise entlasten und böte dem Flughafen Flexibilität und Zeit für Anpassungsmaßnahmen.



Fazit: Zwar würde das vorgeschlagene System anfangs nur eine geringe Entlastung der lärmgeplagten Anwohner bieten, allerdings kommt im Laufe mehrerer Jahre eine effektive Entlastung zustande. Der Flughafen könnte mit Blick auf die 2030 auslaufende Nachtflugregelung bereits heute die nötigen Schritte in die richtige Richtung einleiten.

Eine Zuordnung landender bzw. startender Flugzeuge zur jeweiligen Lärmklasse wird am Flughafen wegen der Gebühren sowieso schon vorgenommen.

Man kann also diese Tabellen dazu benutzen, um das Schema des Lärmkontingentsystems zu bestücken. Zusätzlicher Vorgang ist lediglich die Multiplikation der Summe aller Flugbewegungen in der jeweiligen Lärmklasse mit dem dazu gehörenden Faktor.

Gegenüber den im Umfeld des Flughafens verstreuten Lärmmessungen (wichtig für die Ermittlung der lokalen Betroffenheit) hat dieses System noch den Vorteil, dass es Einblick bietet in die Zusammensetzung der Flugzeugflotte, die die Nacht verlärmte!

Anhang 1: Multiplikatoren

Multiplikatoren zu den 11 Lärmklassen			
	Faktor		Faktor
Klasse 1	0,00	Klasse 7	6,00
Klasse 2	0,25	Klasse 8	8,00
Klasse 3	0,50	Klasse 9	10,00
Klasse 4	1,00	Klasse 10	12,00
Klasse 5	2,00	Klasse 11	14,00
Klasse 6	4,00		

Quelle: Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn; Dezember 2023