

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



Hennef, 09.03 2016

Fluglärmbericht Hennef 2015

I. Politische Rahmenbedingungen

An den im Fluglärmbericht für 2014 beschriebenen Rahmenbedingungen hat sich auch in 2015 nichts geändert. Wie schon in vergangenen Jahren wird die Situation in Köln/Bonn durch den Nachtflugbetrieb und die weiter voranschreitende Neuansiedlung von sogenannten Billigfliegern bestimmt. Hinzu treten neuerdings weitere Ausbaupläne, welche über ein im Herbst d.J. noch zu beantragendes Planfeststellungsverfahren erstmals gesetzeskonform gehandhabt werden sollen.

Damit reagiert der Flughafen auf einen vor dem Bundesverwaltungsgericht letztinstanzlich verlorenen, siebenjährigen Rechtsstreit mit Musterklägern der Lärmschutzgemeinschaft, der im Ergebnis dazu geführt hat, dass man eine Reihe von Abstellplätzen für Frachtmaschinen am Flughafen seither nicht mehr benutzen darf (was die Verkehrsabwicklung am Boden deutlich behindert). Bis zu dieser Entscheidung vor dem höchsten deutschen Verwaltungsgericht war es in Köln/Bonn übliche Praxis, per Salamtaktik jahrzehntelang Erweiterungsmaßnahmen durchzuführen (Vorfeldflächen, Rollwege, Frachthallen, Passagierterminal u.a.m.), die vom zuständigen NRW-Verkehrsministerium allesamt mittels „Negativtestat“ genehmigt wurden, wobei diese Behörde gesetzeswidrig vorging, weil sie die vorgeschriebene Pflicht einer Umweltverträglichkeitsprüfung missachtete!

Außer der jetzt angestrebten, nachträglichen Legalisierung dieser „Schwarzbauten“ ist geplant, die Parkfläche für Flugzeuge (durch Abriss einer Gepäckhalle) noch weiter vergrößern, ein neues Hotel bauen und durch diverse bauliche Maßnahmen zu erreichen, dass der gesamte Bodenbetrieb optimiert wird. **Eine dadurch mögliche Zunahme des Flugverkehrs wird von den Verantwortlichen ausdrücklich nicht ausgeschlossen!**

Es ist daher außerordentlich wichtig, dass sowohl die Stadtverwaltung als auch die Hennefer Politiker sich dafür einsetzen, daß die Hennefer Bürger die ihnen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens gesetzlich zustehende **Beteiligung am Verfahren als betroffene Bürger** in Anspruch nehmen, um nach erfolgter Offenlegung der Pläne (voraussichtlich im Frühjahr 2017) dann im Hennefer Rathaus ihre persönlichen Bedenken, Betroffenheiten und Einwände offiziell vorzutragen und registrieren zu lassen.

II. Flugbewegungen am Flughafen Köln/Bonn

Gegenüber 2014 mit seinen 123.243 Starts und Landungen in Köln/Bonn hat sich im vergangenen Jahr die Zahl der Flugbewegungen deutlich, auf 128.620 erhöht. Die Anzahl der nächtlichen Flüge (22-6 Uhr) stieg um rund eintausend auf 37.067 an. Damit stieg der Verkehrsanteil der Nachtflüge am Gesamtflugverkehr (er betrug von 1988 bis 1993 rund zwanzig Prozent) auf die neue Rekordhöhe von nahezu 29%, ein Beleg dafür, dass der

...../2

Flughafen seine Aktivität immer weiter in die Nachtzeit verlagert hat. Wie die vom Flughafen in der jüngsten Fluglärmkommissionssitzung vorgelegte Statistik über Nachtflüge für die sogenannte Beispielwoche (6.9. – 13.9.15) belegt, beträgt der Anteil der Passagiernachtflüge in ferienahen Zeiten inzwischen rund 44 Prozent (und steigt zu Beginn und Ende der Sommerferien bis auf über 50% der Nachtflüge an). Diese Zahlen belegen erneut, wie wichtig es ist, dass die Landesregierung endlich ihr bereits 1997 gegebenes Versprechen auf Einführung einer Kernruhezeit für Passagiermaschinen (0 - 5 Uhr) umsetzt, eine Maßnahme, die im Übrigen bereits viermal vom NRW-Landesparlament als Beschlußempfehlung an die Landesregierung erging!

III. Fluglärm in Hennef

Statistische Details zur Fluglärmbelastung in den verschiedenen Stadtgebieten können den von der Lärmschutzgemeinschaft erstellten Monats- und Jahresstatistiken der fünf Hennefer Messstellen entnommen werden, welche auf der Webseite der Stadt unter der Adresse: www.hennef.de/fluglaerm veröffentlicht sind.

Die diesem Bericht als Anhang beigefügte Statistik ***Jahresvergleich Fluglärm Hennef 2014/2015*** zeigt pro Messstelle die wichtigsten Vergleichszahlen für die im Raum Hennef ermittelten Flugbewegungen, Nachtflüge, die nächtlichen Jahres-Dauerschallpegel, sowie die Anzahl derjenigen Jahresnächte, welche auf Grund des Dauerschallpegels nach Überzeugung der Weltgesundheitsorganisation als potentiell gesundheitsgefährdend einzustufen sind (d.h. alle Nächte mit einem Dauerschallpegel gleich/größer 45 dB).

Die aus den Statistikerunterlagen hervorgehende, große Zunahme von Landeüberflügen, an den Messstellen Lichtenberg, Hennef-Ost und Realschule, erklärt sich zwar einerseits aus der Zunahme der Flugbewegungen. Hauptverursacher war aber die wegen Sanierungsarbeiten über sieben Monate geschlossene Querwindbahn 06/24, deren Landeverkehr (in 2014 insgesamt 13.200 Landungen) in dieser Zeit großenteils über die Landebahnen 32R/32L, und mithin über den Rhein-Sieg-Kreis abgewickelt wurde.

(Der guten Ordnung halber sei hier angemerkt, dass die bisherige „Messstelle Kurhausstraße“ im Oktober auf das Dach des Rathauses umgesetzt werden mußte und insgesamt vier Monate funktionslos war).

IV. Gesundheitsgefahr Nachtfluglärm

Jahrzehntelang haben uns Lärmwirkungsforschung und Umweltbundesamt weißmachen wollen, dass es ausreichend sei, die Gesundheitsrelevanz von Fluglärmimmissionen im sogenannten Dauerschallpegel (Leq) abzubilden, obwohl Fachleute schon seit langem darauf hingewiesen hatten, dass Dauerschallpegel rein theoretische Rechengrößen sind, die zur Beurteilung einer konkreten Lärmbelastung nicht geeignet sind. Von dieser Praxis ist als schließlich der Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU) in seinem für die Bundesregierung erstellten Umweltgutachten 2002 abgewichen, wo unter Ziffer 591 festgestellt wird: *Um einen ungestörten Nachtschlaf der Betroffenen zu gewährleisten, ist es jedoch nicht ausreichend, ausschließlich den energieäquivalenten Dauerschallpegel $Leq_{(3)}$ als Bewertungskriterium zugrunde zu legen. Häufige und hohe Maximalschallpegel, die eine*

Aufwachreaktion oder auch nur eine autonome Stressreaktion auslösen, können die Gesundheit....(...)...beeinträchtigen.

Im Lärmbericht von 2008 wird der Sachverständigenrat dann noch deutlicher: In Kapitel 9 Lärmschutz, Ziffer 806 wird dazu u.a. folgendes ausgeführt: „*Auch in Bezug auf den Fluglärm wird eine Lärmexposition die zu Schlafstörungen führt, als besonders gesundheitsrelevant eingestuft und mit kardiovaskulären Effekten in Zusammenhang gebracht. **Bei einzelnen Fluglärmereignissen mit Maximalschallpegeln im Innenraum oberhalb von 50 dB(A) wird derdurch Aufwachreaktionen und damit verbundenen gesundheitlichen Beeinträchtigungen, gerechnet.***“

Auch die Aufsehen erregende Mainzer Studie ***Effect of Nighttime Aircraft Noise Exposure***, welche vom Team des Leiters der II. Medizinischen Klinik und Poliklinik der UNI Mainz (Prof. Dr. Thomas Münzel) in Zusammenarbeit mit dem renommierten Wissenschaftler Dr. Mathias Basner (Institut für Luft- und Raumfahrt am DLR) erstellt und 2014 veröffentlicht wurde, basiert auf Einzelschallpegeln (Maximalschallpegel): Bereits nach zwei Nächten, in welchen jungen und gesunden Versuchspersonen über Kopfhörer nachts Original-Fluglärmgeräusche von 60 dB(A) vorgespielt worden waren, fanden die Forscher mit hochauflösenden Screeninggeräten signifikante Anzeichen dafür, dass sich durch erhöhte Adrenalinausschüttungen die Endothelfunktion der Blutgefäße (wichtig für den Sauerstoffaustausch) messbar verschlechtert hatte!

Solche Erkenntnisse waren für uns Anlaß dafür, in Hennef erstmalig mit statistischen Methoden zu untersuchen, welche Maximalschallpegel hier nachts regelmäßig verkehrenden Flugzeuge in Bodennähe erzeugen (wo sie von den Messmikrofonen der Fluglärmmessstationen registriert werden. Das Ergebnis ist den beigefügten Tabellen: ***Die lautesten Flugzeugtypen im Landeanflug über Hennef*** und ***Wie laut sind Nachtflüge über Hennef im Steigflug***) zu entnehmen.

Um zu ermitteln, inwieweit die hier gemessenen Maximalschallpegel gesundheitsrelevant sind empfiehlt sich eine einfache Rechenoperation: Ausgangswert ist der vom Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU) als gesundheitsrelevant angesetzte Innenraum-Schallpegel von 50 dB(A). dazu kommt der Schalldämmwert des Fensters im Schlafraum, der für ein auf Kippspalt geöffnetes Fenster allgemein mit 15 dB angenommen wird, macht in summa 65 dB(A) als Außenschallpegel. Dies wiederum bedeutet, dass alle Schallpegel, die an der Außenfassade des Hauses gleich oder größer als 65 dB(A) sind, als schlafschädlich zu gelten haben, je höher der Pegel, umso mehr!

Wie es bereits unsere seit Jahren veröffentlichten Statistiken zeigten, kommt es regelmäßig auf der Anflugroute (Lichtenberg, Hennef-Zentralort, Hennef-West) zu mindestens 6.500 Fluglärmereignissen von 65 und mehr dB(A) und auf den beiden Abflugrouten Heisterschoß, Geistingen) zu rund 4.000 Überflügen dieser Größenordnung. Es kommt dabei nicht nur auf die schiere Anzahl der Lärmereignisse an, sondern sehr wohl auf die Höhe der Schallpegel. Für Steigflüge (Starts auf den Bahnen 14R/14L) und Sinkflüge (Landeüberflüge auf die

Bahnen 32L/32R) ergeben sich da durchaus sehr differenzierte Ergebnisse. Beim Steigflug laufen die Turbinen mit 85% nahe an der Vollast und demgemäß ist das Triebwerksgeräusch sehr laut, während beim Landeanflug die Turbinen nahe an der Leerlaufdrehzahl laufen und dadurch leiser sind. Andererseits kommen beim Landeanflug geräuschverursachend Luftverwirbelungen am Flugzeugkörper zum Tragen, insbesondere an den Flügeln, Vorflügeln Landeklappen, am Höhenleitwerk und am Fahrwerk (wenn es ausgefahren ist). Unsere Vermutung, dass landende Maschinen schon über Hennef das Fahrwerk ausfahren wurde durch eine im Herbst von uns durchgeführte, stichprobenartige Zählaktion bestätigt. Demzufolge hatten ausgangs Hennef rund 20 Prozent der Flugzeuge ihr Fahrwerk ausgefahren. Auf unsere Anregung hin hat Herr Oppermann, als Vertreter der Stadt in der Köln/Bonner Fluglärmkommission inzwischen den Antrag gestellt, nach Wegen zu suchen, wie das (vorzeitige) Ausfahren des Fahrwerks zukünftig verhindert werden kann.

IV. Schlußbemerkungen

Auf die enormen Umweltbelastungen und Folgekosten des Flugverkehrs, die dieser keineswegs selber trägt, sondern wie selbstverständlich der Allgemeinheit / dem Steuerzahler aufbürdet, wurde im Fluglärmbericht 2014 schon deutlich hingewiesen.

Der in Bonn ansässige Verkehrsclub Deutschland (VCD) veröffentlichte auf seiner Internetseite im vorigen Jahr dazu einen aktuellen Bericht unter dem Titel ***Flugverkehr - Weitreichende Folgen für Umwelt und Gesundheit***. Der VCD fordert u.a.:

- die Luftverkehrsteuer auszubauen
- Kerosin zu besteuern
- die Wirksamkeit des Emissionshandels im Luftverkehr wiederherzustellen
- die EU-Umsatzsteuerbefreiung im grenzüberschreitenden Flugverkehr aufzuheben
- ein einheitliches Nachtflugverbot für ganz Deutschland von 22 bis 6 Uhr einzuführen
- die Landegebühren nach Flugzeug-Lärmklasse stärker zu spreizen

(den ganzen Text findet man unter der Webadresse: www.vcd.org/themen/flugverkehr/)

Diese Forderungen sind weitgehend deckungsgleich mit Forderungen, welche die Bundesvereinigung gegen Fluglärm und die Lärmschutzgemeinschaft schon seit vielen Jahren vertreten!

gez. *Helmut Schumacher*

Vorsitzender Ortsverband Hennef
Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn e.V.