



Helmut Schumacher  
Vorsitzender OV Hennef  
Am Brölbach 20  
53773 Hennef  
Fon: 02242 / 91 54 41  
Mail: [schumacherhelmut@gmx.de](mailto:schumacherhelmut@gmx.de)

Hennef, den 06.04.2020

An den  
Herrn Bürgermeister  
der Stadt Hennef (Sieg)  
Rathaus, Frankfurter Straße  
53773 Hennef

**Sehr geehrter Herr Bürgermeister,**  
hiermit erhalten Sie die zwölfte Ausgabe des von uns regelmäßig erstellten

## **Fluglärmbericht Hennef 2018/2019.**

### **Politische und rechtliche Rahmenbedingungen**

#### **Planfeststellungsverfahren**

In unserem Fluglärm-Bericht vom April-2017 wurde das jetzt laufende *Planfeststellungsverfahren (PFV)* bereits thematisiert. Wegen der großen Bedeutung dieser Maßnahme in Bezug auf zukünftige Ausbauprojekte und vor allem wegen der damit einhergehenden, erhöhten Fluglärmbelastung, sind dazu aber weitere Ausführungen erforderlich. Erstmals überhaupt in seiner Geschichte hat Köln/Bonn im Dezember 2016 ein Planfeststellungsverfahren beim Land NRW beantragt. Dazu sah man sich gezwungen, nachdem Kläger der Lärmschutzgemeinschaft nach jahrelangem Rechtsstreit schließlich vor dem Bundesverwaltungsgericht obsiegt hatten, mit der Folge, dass das Gericht dem Flughafen die Nutzung einer wichtigen Parkfläche („Vorfeld A“) für Flugzeuge untersagte. Anlaß dafür war die vom Flughafen über Jahrzehnte verfolgte Ausbaupraxis seiner Anlagen, die ohne *luftverkehrliche Zulassung* und ohne *Umweltverträglichkeitsprüfung* erfolgt ist.

**Vom Grundsatz her ist eine Planfeststellung zwar begrüßenswert, allerdings gibt es im vorliegenden Fall größte Vorbehalte: So wie der Flughafen das Verfahren beantragt hat wird es sowohl von der Köln/Bonn Fluglärmkommission als auch von uns, der Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn e.V. (LSG) abgelehnt, denn der Flughafen weigert sich, seine bisherigen großen Kapazitätserweiterungen (darunter u.a. 350.000m<sup>2</sup> Betriebsflächen) in das Verfahren einzubringen!**

Hierzu ist anzumerken, daß gemäß höchstrichterlicher Rechtsprechung bei einem erstmaligen Planfeststellungsverfahren, wie es bei Köln/Bonn ja der Fall ist, frühere Baumaßnahmen mit einzubringen sind! Der Verdacht liegt also nahe, dass der Flughafen die seit Jahren ohne Beachtung der gesetzlichen Vorschriften vorgenommenen Erweiterungen aus dem Verfahren heraushalten will, um deren Auswirkungen auf den Fluglärm nicht überprüfen zu müssen, denn daraus könnten ihm letztendlich Betriebsbeschränkungen und in Verbindung damit Geschäftseinbußen beim lukrativen Nachtflugbetrieb drohen!

Hinzu kommen jedoch noch weitere, erhebliche Kritikgründe, die entweder auf gänzlich fehlenden oder fehlerhaften Angaben im Planfeststellungs-Antrag des Flughafens beruhen. So zum Beispiel die unbrauchbare Verkehrsprognose (in der man z.B. Angaben zu Nachflügen vergeblich sucht), der fehlende Nachweis eines Bedarfs für die zusätzlich geplanten Ausbaumaßnahmen sowie das fehlende Lärminderungskonzept.

Die öffentliche Anhörung zum PFV wurde im September 2018 durch die zuständige Bezirksregierung in Köln (Satory-Säle) durchgeführt. Jetzt „liegt der Ball“ im Netz der Landesregierung, konkret beim Landesverkehrsministerium.

Würde das NRW-Verkehrsministerium ohne Berücksichtigung der vielen Einwendungen der Betroffenen, die wegen des lücken- und fehlerhaften Antrags dort eingegangen sind, dem Antrag des Flughafens entsprechen, ergäben sich wohl hinreichende Gründe für eine Anfechtungsklage.

## Umweltaspekte

### Die Feinstaubgefahr durch Flughäfen

Zwar sind mit den heute üblichen Düsentriebwerken die früher zu sehenden schwarzen Rußwolken hinter den Triebwerken verschwunden. Aber nach wie vor gilt lt. einer NASA-Untersuchung, dass hohe Mengen an Staub, Feinstaub sowie über zwanzig chemische Verbindungen mit gesundheitsschädlicher Wirkung im Flugabgas emittiert werden. Bei Partikelgrößen von einem Hundertstel Millimeter oder weniger spricht man von Feinstaub. Ab einer Größe von 2,5 Mikrometer (0,0025 mm) spricht man von „lungengängigem“ Feinstaub. Wird dieser eingeatmet kann er über die Atemwege bis in die Lunge gelangen, sich dort festsetzen und die Entstehung von chronischen Entzündungen bis hin zu Krebs auslösen. Ist die Partikelgröße jedoch noch kleiner als 0,1  $\mu\text{m}$  (0,0001 mm), spricht man von **Ultrafeinstaub**. Nach Aussagen des Umweltbundesamts gibt es beim Ultrafeinstaub – im Gegensatz zum Feinstaub - keine Belastungsschwelle, unterhalb derer eine gesundheitliche Unbedenklichkeit besteht. Nach Aussagen der Umweltmedizinerin Prof. Dr. Barbara Hoffmann (UNI Düsseldorf) gelangt Ultrafeinstaub über den Gasaustausch in der Lunge und den Blutkreislauf somit in alle Organe - bis in das Gehirn. "Ultrafeinstaub ist extrem gefährlich", sagt Prof. Dr. Thomas Münzel, Leiter der Kardiologie an der Uniklinik in Mainz. Schon seit vielen Jahren sei bekannt, dass die Partikel, je kleiner sie sind, über die Lunge nicht nur in den Gefäßen, sondern auch im Blut und im Gehirn landen können. "Dort können sie dann zu Entzündungen führen", so Münzel. Die Folge sind verkalkte Gefäße, die wiederum zu Bluthochdruck, einem Herzinfarkt oder Schlaganfall führen können.

Anders als beim Feinstaub gibt es für Ultrafeinstaub bisher noch keine Grenzwerte. Dennoch wurden – auf Veranlassung des Landesamts für Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz des Landes NRW – im Umfeld des Flughafens Düsseldorf im Januar 2019 erste Messungen mit mobilen Messgeräten, am Boden und in der Luft, vorgenommen, mit dem Ziel geeignete Standorte für Langzeitmessungen zu ermitteln. Dabei kamen bereits alarmierende Fakten zu Tage: Es zeigte sich, dass *es einen unmittelbaren Zusammenhang zwischen Ultrafeinstaub-Belastungen und dem Flughafen als Verursacher gibt und dass eine erhebliche Belastung durch Ultrafeinstaub-Partikel rund um den Flughafen besteht. Es konnten Ultrafeinstaub-Konzentrationen bis zu 400.000 Partikel pro Kubikzentimeter (1  $\text{cm}^3$  entspricht einem Stückchen Würfelzucker) festgestellt werden.* Unser Vertreter in der Köln/Bonner Fluglärmkommission hat daraufhin in einer Sitzung dieses Gremiums beantragt, auch im Umfeld von Köln/Bonn Messungen durchzuführen. Dies lehnte der Flughafen jedoch unter Verweis auf das Fehlen von Grenzwerten für Ultrafeinstaub ab.

### Fliegen verstärkt den Treibhauseffekt viel mehr als es die Luftverkehrswirtschaft propagiert

Bereits im Jahr 2003 haben die Umweltverbände BUND, GERMANWATCH, DEUTSCHER NATURSCHUTZRING, ROBIN WOOD, der Verkehrsclub Deutschland (VCD) sowie die Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BFV) in einem gemeinsamen Flyer (Titel: „Der Traum vom Fliegen.

Für ganze 20 Euro“) auf die schlechte Umweltbilanz des Fliegens hingewiesen. Es bedurfte aber wohl der „Fridays-for-Future“ Bewegung, um die Klimaschädlichkeit des Flugverkehrs in den allgemeinen Focus zu rücken. Laut Umweltbundesamt (UBA) ist Fliegen die klimaschädlichste Art sich fortzubewegen. Ein Flug von Deutschland auf die Malediven und zurück (Entfernung: 2 x 8.000 km) verursacht, nach Angaben des Umweltbundesamts, pro Person eine Klimawirkung von mehr als fünf Tonnen CO<sub>2</sub>. Das entspricht der Emissionsmenge, die man bei 25.000 Km Fahrtstrecke mit einem Mittelklassewagen (Verbrauch 7 l/km) emittiert!

Die Klimaschädlichkeit des Fliegens beruht jedoch nicht bloß auf dem CO<sub>2</sub>-Ausstoß, der laut Klimaforschung etwa 2,8% der weltweiten CO<sub>2</sub> Emissionen ausmacht. Hinzu kommen weitere Treibhausgase (Schwefeldioxid, Ruß, Methan) und in der üblichen Reiseflughöhe (8-13 km) vor allem Wasserdampf. Dieser führt bei kalten Temperaturen zur Bildung von künstlichen Zirruswolken, „Kondensstreifen“ genannt, welche die Wärme-Rückstrahlung von der Erdoberfläche in den Weltraum behindern und damit den Treibhauseffekt weiter verstärken. Daher, so das Umweltbundesamt in seiner neuen Brochure **„Das Magazin des Umweltbundesamts 2/2019, „trägt der Luftverkehr momentan mit 5 – 8% zur globalen Klimawirkung bei!“**

Jeder, der an einer für unsere Nachkommen lebenswerten Umwelt ein Interesse hat, sollte also Flugreisen nur noch dann zu machen, wenn es die Umstände unbedingt erfordern und eine klimafreundlichere Alternative (z.B. Bahn, Reisebus) nicht zur Verfügung steht!

### Weitere flugbetriebliche Emissionen

Flugzeuge verursachen nicht nur unterwegs sondern auch am Boden (Rollbetrieb, Engine-Start-Ups, Probeläufe) erhebliche Emissionen, die sich nach Maßgabe des ICAO-Annex 16 „Environmental Protection“) für den Bereich eines Flughafens und seine unmittelbare Umgebung berechnen lassen. Zugänglichkeit für die Allgemeinheit zu solchen Berechnungen stellt z.B. der gemeinnützige Verein „Deutscher Fluglärm Dienst e.V. (DFLD)“ sicher (siehe: [www.dfld.de](http://www.dfld.de)). Für den Flughafen Köln/Bonn hat der DFLD auf seiner Webseite die folgende Tabelle veröffentlicht für 2019 veröffentlicht:

#### Emissionen (Σ LTO-Zyklen)

Monat	Kerosin	CO <sub>2</sub>	THG <sup>[1]</sup>	NO <sub>x</sub>	HC	CO	Unbekannte <sup>[2]</sup>	Gemittelte <sup>[3]</sup>
Jan	4.505 t	14.004 t	42.013 t	72 t	7 t	50 t	11 %	22 %
Feb	4.104 t	12.757 t	38.270 t	65 t	6 t	45 t	13 %	19 %
Mär	4.616 t	14.350 t	43.049 t	73 t	7 t	51 t	12 %	20 %
Apr	4.928 t	15.319 t	45.958 t	76 t	7 t	55 t	11 %	23 %
Mai	5.429 t	16.877 t	50.631 t	82 t	8 t	61 t	12 %	27 %
Jun	5.525 t	17.176 t	51.529 t	83 t	8 t	61 t	12 %	25 %
Jul	5.864 t	18.229 t	54.685 t	89 t	10 t	68 t	11 %	23 %
Aug	5.738 t	17.838 t	53.515 t	86 t	10 t	66 t	12 %	24 %
Sep	5.348 t	16.626 t	49.878 t	80 t	9 t	61 t	13 %	24 %
Okt	5.524 t	17.171 t	51.513 t	84 t	9 t	64 t	13 %	24 %
Nov	4.438 t	13.795 t	41.385 t	71 t	7 t	52 t	15 %	20 %
Dez	4.542 t	14.121 t	42.362 t	73 t	8 t	53 t	13 %	20 %
Σ	60.560 t	188.263 t	564.789 t	934 t	94 t	686 t	12 %	23 %

<sup>[1]</sup> THG = Summe der Treibhausgase, d.h. incl. CO<sub>2</sub>

<sup>[2]</sup> Unbekannte: Emissionen nicht berechnet, wg. fehlenden Daten

<sup>[3]</sup> Gemittelte: Triebwerk unbekannt. Mittelwert der möglichen Triebwerke eingesetzt

Fazit: Allein der Bodenbetrieb und die unmittelbaren Start- und Landevorgänge am Flughafen Köln/Bonn haben im vergangenen Jahr die gewaltige Menge von nahezu 565 Tausend Tonnen an klimaschädlichen Treibhausgasen (CO<sub>2</sub>-Äquivalente) erzeugt!  
Zum Vergleich: Ein Mittelklasseauto (jährlicher Fahrleistung 12.000 km) erzeugt 2.000 kg (= 2 t) CO<sub>2</sub>. Mithin war die Treibhausgas-Emission im Flughafenbereich im Jahr 2019 genau so groß wie diejenige von **282.395 Mittelklasse-PkWs!**

## Nachtflugbewegungen und Nachtfluglärm

Im Jahr **2018** fanden **44.369 nächtliche Starts und Landungen** statt; das ist die höchste jemals an diesem Flughafen verzeichnete Zahl von Nachtflügen. Im Jahr **2019** gingen die Nachtflüge leicht (minus 616 Flugbewegungen) auf **43.753** zurück. Damit liegt die Zahl nächtlicher Starts und Landungen aber immer noch um 2.853 (sieben Prozent) über der viele Jahre als Spitzenwert geltenden Marke von 40.900 Flugbewegungen des Jahres 1997, also kurz bevor die Frachtfluggesellschaft TNT ihren 10 Jahre in Wahn bestehenden Europa-Hub nach Lüttich verlegte.

Außer der hohen Anzahl (mit der Köln/Bonn weiterhin die „Nachtflug-Rangliste“ aller deutschen Verkehrsflughäfen mit großem Abstand anführt) ist es auch schockierend, feststellen zu müssen, daß Köln/Bonn seine Geschäftszuwächse ausschließlich im Nachtfluggeschäft einfahren kann: Vergleicht man die Zahl der Tagflüge und Nachtflüge des Jahres 2019 mit denjenigen des Jahres 2010, dann zeigt sich, dass Tagflüge sogar abgenommen haben (2010 = 100.607 Tagflüge, 2019 = 98.737 Tagflüge).

Im Gegensatz dazu nahm die Zahl der Nachtflüge genau die entgegengesetzte Entwicklung: 2010 = 33.716, danach permanent ansteigend bis 2019 mit 43.753 Flugbewegungen. Während Tagflüge im Vergleich zu 2010 also um 1,9 Prozent rückläufig waren **nahmen die Nachtflüge im gleichen Zeitraum um 30 Prozent zu!**

Es mutet zudem befremdlich an, daß der Flughafen diese Fehlentwicklung in seinen Fluglärmberichten vollständig verschweigt! Obwohl der langjährige Flughafenchef Garvens der Öffentlichkeit seit dem Jahr 2015 gebetsmühlenartig immer wieder suggerierte, durch drastische Verteuerung der nächtlichen Start-Landegebühren eine Verlegung von Nachtflügen in die Tagesstunden herbeizuführen, ist genau das Gegenteil eingetreten. Damit hat sich die Kritik der Lärmschutzgemeinschaft, wonach stattgefundene Erhöhungen von Nachtzuschlägen viel zu gering waren, leider vollständig bewahrheitet!

Auch die Zusicherung von Garvens (sh. Interview mit dem Kölner Stadt Anzeiger am 9.2.2012), dass die extrem laute Frachtmaschine MD11 „in etwa acht Jahren“ vollständig durch leisere Maschinen ersetzt sein werde, wird sich nicht bewahrheiten. Zwar ging die Zahl der Nachtflüge dieser Maschine von 1.439 (im Jahr 2013) auf 725 Nachtflüge in 2019 zurück. Bleibt es jedoch bei einer durchschnittlichen Reduzierung von etwa 120 MD11-Nachtflügen pro Jahr, dann verschwindet die letzte MD11 nicht vor 2026 aus dem Köln/Bonner Nachtbetrieb.

Noch beunruhigender ist, dass alle Bemühungen um mehr Nachtruhe an diesem nächtlichen Lärm-Port durch Zunahmen von Nacht-Frachtflügen mit lauten Flugzeugen wohl endgültig zu Grabe getragen wird, wie jetzt offenkundig wurde. Dabei geht es um Maschinen der Jumbo-Klasse mit der Typenbezeichnung B747, sowie den seit 2019 neu hinzugekommenen Typ B 748 (die B 747 ist in etwa genau so laut wie die MD11). Im Jahr 2017 hatte diese Maschine nach Angaben des Flughafens 521 nächtliche Einsätze, 2019 waren es dann bereits 950 Nachtflüge.

Die B747-800 ist eine Weiterentwicklung der B747-400 ebenfalls mit vier Triebwerken:



UPS hat davon 14 Maschinen des Typs B747-800 (luftfahrttechnisches Kürzel: B748) bei Boeing geordert und für weitere 14 Maschinen eine Kauf-Option erworben. Der Hauptvorteil der B748 soll ihr geringerer Treibstoffverbrauch sein. Die vom früheren Köln/Bonn Flughafenchef Garvens für den Einsatz dieser Maschine in Köln geweckten Erwartungen, wonach diese Weiterentwicklung leiser sein werde als die B747-400, kann man auf Grund der Messergebnisse des Jahres 2019 allerdings „in die Tonne kloppen“: Wie Experten der Lärmschutzgemeinschaft jetzt feststellten, gingen von den in 2019 ermittelten 1.822 **extrem lauten** nächtlichen Fluggeräuschen (Maximalschallpegel 80 oder mehr Dezibel, gemessen durch den Flughafen an seinen eigenen Messstellen und in den monatlichen Fluglärmberichten online gestellt), 13,6 Prozent auf die B748 und 14,2 Prozent auf die B747 – Flüge zurück!

**Spitzenreiter** ist – wie seit vielen Jahren schon – jedoch weiterhin die **MD11** (s. unten) mit einem Anteil von 33 Prozent aller extrem lauten Nachtflüge



## Lärmimmissionen / Gesundheitsbeeinträchtigungen

**Lärmimmissionen** (landläufig auch als „Lärmmenge“ bezeichnet) werden als **Dauerschallpegel Leq** (für die 6 verkehrsreichsten Monate eines Jahres) oder auch als **L<sub>NIGHT</sub>** (für die Dauer eines Jahres) angegeben. Dabei handelt es sich nicht um Messwerte sondern um gerechnete Werte, welche auf der Grundlage zuvor gemessenen Werten nach einer im Fluglärmgesetz definierten Formel und jeweils separat für alle Tage und alle Nächte eines Jahres (Halbjahres); errechnet werden. Dauerschallpegel eignen sich nur sehr bedingt für eine wirklichkeitsnahe Darstellung der von den Menschen **empfundenen** Lärmbelastungen. Trotzdem sind sie nicht zu vernachlässigen, denn Dauerschallpegel kommen in allen Studien zur Gesundheitsrelevanz vor und werden für Grenzwertsetzungen und weitergehenden Empfehlungen benutzt. Sie sind auch dazu geeignet, Lärmbelastungen von Jahr zu Jahr am gleichen Immissionsort miteinander zu vergleichen, um zu sehen, ob die Gesamtbelastung sich verändert hat.

**Beim Vergleich von Dauerschallpegelwerten ist wichtig zu beachten, dass - anders beim Maximalschallpegel - bereits geringe Veränderungen des Zahlenwerts gleichbedeutend mit erheblichen Veränderungen der Immissionsmenge sind: So bedeutet eine Veränderung um +1 dB(A) daß die Lärmmenge um 25,9% zugenommen (bzw. bei -1dB daß sie um 20,6% abgenommen hat) hat. Ändert sich der Zahlenwert um  $\pm 3$  dB(A) hat sich die Lärmmenge verdoppelt bzw. halbiert.**

### Gesundheitsbeeinträchtigung durch Nachtfluglärm

Wegen gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch Nachtlärm hat die WHO im Jahr 2009 einer vielbeachtete Empfehlung an ihre Mitgliedsstaaten („NIGHT NOISE GUIDELINES FOR EUROPE“) herausgegeben. Danach ist Fakt, dass es bereits ab einem Einzelgeräuschpegel von 35 dB(A) im Schlafräum zu ersten Aufwacherscheinungen kommt und dass ab einem Dauerschallpegel von 40 dB(A), gemessen an der Außenfassade von Gebäuden, gesundheitliche Auswirkungen nachweisbar sind.

Das Umweltbundesamt (UBA) hat im Juli 2019 eine lärmfachliche Bewertung dieser WHO-Leitlinien vorgenommen und stellt fest:

**Die WHO empfiehlt für die durchschnittliche nächtliche Lärmbelastung durch Luftverkehr einen Lärmpegel von 40 dB(A) (L<sub>NIGHT</sub>) nicht zu überschreiten, da nächtlicher Luftverkehr oberhalb dieses Dauerschallpegels mit Beeinträchtigungen des Schlafs verbunden ist. Die WHO stuft diese Empfehlung als stark ein.**

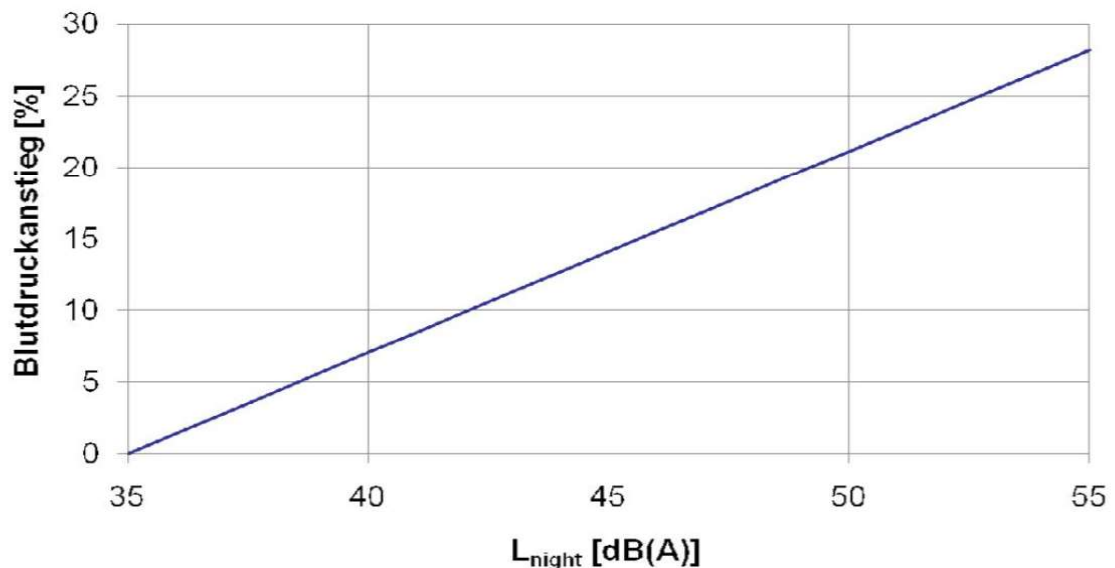
In Hennef sind jedoch seit vielen Jahren an allen Messstellen, wie diesem Bericht zu entnehmen ist, Dauerschallpegel an der Tagesordnung, welche die Empfehlungswerte der WHO um ein Mehrfaches überschreiten; das reicht von der siebenfachen Lärmmenge (in Geistingen), bis zum mehr als 10-Fachen an der Messtelle Gesamtschule (Hennef-West). Von einer dementsprechend erhöhten Gesundheitsbelastung ist also auszugehen!

Dazun paßt auch das Forschungsergebnis zur Ausprägung von Bluthochdruck im Umfeld großer Flughäfen. Eine diesbezügliche, von der EU geförderte Studie (Titel „**Hypertension and Exposure to Noise near Airports – the Hyena Study**“), entstand im Umfeld von sechs europäischen Großflughäfen mit Teilnahme von ca. 5.000 Anwohnern zwischen 45 und 70 Jahre, die mindestens fünf Jahre lang in der Umgebung des jeweiligen Flughafens gelebt hatten.

Ergebnis: **Beginnend bei einem Dauerschallpegel (L<sub>NIGHT</sub>) von 30 dB(A) erhöht sich das Risiko an Bluthochdruck durch Nachtfluglärm zu erkranken um jeweils 14 Prozent, und zwar linear bei jeder Zunahme des Dauerschallpegels um +10 dB(A)** (siehe auch: nachfolgende

Grafik). Demnach ist davon auszugehen, daß ein Teil der Hennefer Anwohner sogar unter einem um 25-30 Prozent erhöhten, durch Nachtfluglärm verursachten Bluthochdruckrisiko leben.

## HYENA-Studie (Nachtfluglärm) 6 europäische Flughäfen



### Flugbewegungen und Fluglärm im Hennefer Luftraum

#### Fluglärm / Lärmmenge (ermittelt an den beiden offiziellen Flughafen-Messstellen)

Im Jahr 2019 hat sich an der flughafeneigenen Messstelle MP 07 (Gesamtschule Hennef-West) die nächtliche Jahreslärmmmission um 2% an (von 51,2 auf 51,3 dB) erhöht, obwohl die Zahl der an der Messstelle registrierten nächtlichen Lärmereignisse um 3% auf 10.638 zurückging. Zu erklären ist das wohl dadurch, dass gleichzeitig die Zahl der lauten Nachtflug-Lärmereignisse an der Messstelle um 244 (5,5%) zunahm.

An der flughafeneigenen Messstelle MP17 (Grundschule Happerschoß) stieg die gemittelte nächtliche Jahreslärmmmission deutlicher an, nämlich um 7% (von 49,1 auf 49,4 dB). Ein Grund dafür ist der um 2,6 Prozent gestiegene Nutzungsgrad der Ost-Abflugroute COLA (Abflüge auf der DOM-Route eingerechnet). Ein zweiter Grund ist die deutlichen Zunahme (+ 20%) der lauten Nachtflüge in den Pegelklassen zwischen 70 und 79,9 dB(A), deren Zahl von 1.672 auf 2.012 anstieg, während die Zahl der extrem lauten Nachtlärmereignisse (80 Dezibel und mehr) von 83 (2018) auf 49 Ereignisse(2019) deutlich zurückging.

(Die Entwicklung der Dauerschallpegel an weiteren, im Hennefer Raum befindlichen Messstellen der Lärmschutzgemeinschaft, also Lichtenberg, Hennef-Rathaus und Geistingen, können den auf der Homepage der Stadt veröffentlichten Statistiken entnommen werden; siehe dazu letzter Absatz auf Seite 8).

## Anzahl der Flüge im Hennefer Luftraum und Nutzungsgrad der Flugrouten

Überflüge des Hennefer Stadtzentrums durch Anflüge zur Bahn 32 L / R Nutzungsgrad (%)		
Jahr	Tag-Landungen	Nacht-Landungen
2018	12.316 (25,5%)	10.894 (45,7%)
2019	16.459 (34,1%)	9.931 (43,2%)
Differenz 2019	4.143	-963

Flüge auf den Abflugrouten / Nutzungsgrad (%)				
Jahr	Ost- und Nord-Abflugrouten (Funkfeuer COLA + DOM-Route)		West-Abflugrouten (Nörvenich) NOR-F + NOR-P	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht
2018	20.739 (40,3%)	7.209 (35,1%)	6.736 (13%)	3.042 (16,6%)
2019	23.584 (46,7%)	7.849 (37,7%)	6.329 (12,5%)	2.904 (13,9%)
Veränderung 2019	2.845	640	-407	-138

### Unsere Hennefer Messstellen-Statistiken

Wie schon seit vielen Jahren hat der U.Z. auch für die Jahre 2018 und 2019 detaillierte Statistiken für jede der im Raum Hennef existierenden Messstellen erstellt. Daraus läßt sich ersehen, wieviel Überflüge ein sogenanntes Lärmereignis (Fluglärmgeräusch) erzeugten (getrennt nach Tag und Nacht) und wie viele Nachtflüge welche Schallpegel verursachten. Diese Infos, sowie weitere sachdienliche Berichte, finden Interessierte unter der Hennefer Webadresse: [www.hennef.de/fluglaerm](http://www.hennef.de/fluglaerm) (für das Jahr 2018 unter dem Stichwort „Archiv“)

Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn e.V.  
Ortsverband Hennef

gez.: *Helmut Schumacher*