



---

*Bürgerverein Fluglärmschutz Rhein-Berg e. V.*

# Mitgliederversammlung

11.05.2022

# Vorgeschlagene Tagesordnung

Top 1	Begrüßung und Bestellung Protokollführer				
	Begrüßung Gäste		Ste	5	
	Anträge zur Tagesordnung		Ste		
	Beschlussfähigkeit feststellen		Ste	5	
Top 2	Bericht über die Aktivitäten des Vereins				
	<b>Darstellung der gegenw. Flugroute und Lärmsituation üb. dem Königsforst</b>				
	a	generelle Nutzung	Ste	10	
	b	Königsforstroute überproportional zu meteorolog. Gegebenheit	Rö	10	
	c	Situation nach Entfall von DK 39 insb. in Kleineichen	Fr	10	
	<b>Aktionen in Vorbereitung von Wahlen</b>			Mei	10
		Bürgermeisterwahl			
		Bundestagswahl			
		Landtagswahl NRW			
	<b>Webseite</b>		Ste	10	
				60	
Top 3	Mitglieder u. Mitgliedsbeiträge				
	Fragen der Mitglieder		Alle	10	
	Mitgliedsbeitrag		Ste	5	
Top 4	Neuwahl des Vorstandes				
	Einnahmen/Ausgaben		Rö/Ste	5	
	Bericht des Kassenprüfer		Rö/Bei	5	
	Entlastung Vorstand		Rö	5	
	Neuwahl des Vorstandes		Rö	5	
	Neuwahl des Kassenprüfer		VV	5	
				1:40	
Top 5	Verschiedenes				
	Flyer		Alle	5	
	Juristische Begleitung		VV	5	
	Messeinrichtung		VV	5	
	Jahreshauptversammlung LSG (Wahl B. Meiners)		VV	5	
				120 2:00	

## Top 2.1

Darstellung der gegenwärtigen Flugrouten  
und Lärmsituation über dem Königsforst



# Die Flug- und Lärmsituation im Vergleich

Werte des Flughafens, Basis 2021

STARTSEITE >> LÄRMSCHUTZ >> LÄRMMESSUNG

Lärmschutzkonzept

Interaktive Karte

Lärmmessung

Zahlen & Statistiken

Schallschutzprogramm

Entgelte

FAQ Flugbetrieb



## Lärmmessung am Köln Bonn Airport

Köln-Merheim

Köln-Rath/Heumar

Bergisch-Gladbach, Bensberg

Rösrath-Kleineichen

Rösrath-Rambrücken

Lohmar

Hennef

Siegburg Stallberg

Troisdorf

Porz Wahn

Köln-Porz, Girengel

Köln-Porz, Gremberghoven

Köln-Rösrath, Forsbach

Neunkirchen-Remschoß

Mobiles Messfahrzeug

Köln-Raderthal

Hennef-Happerschoß

Immekeppel

Messstelle:

Köln-Merheim

Jahr:

2021

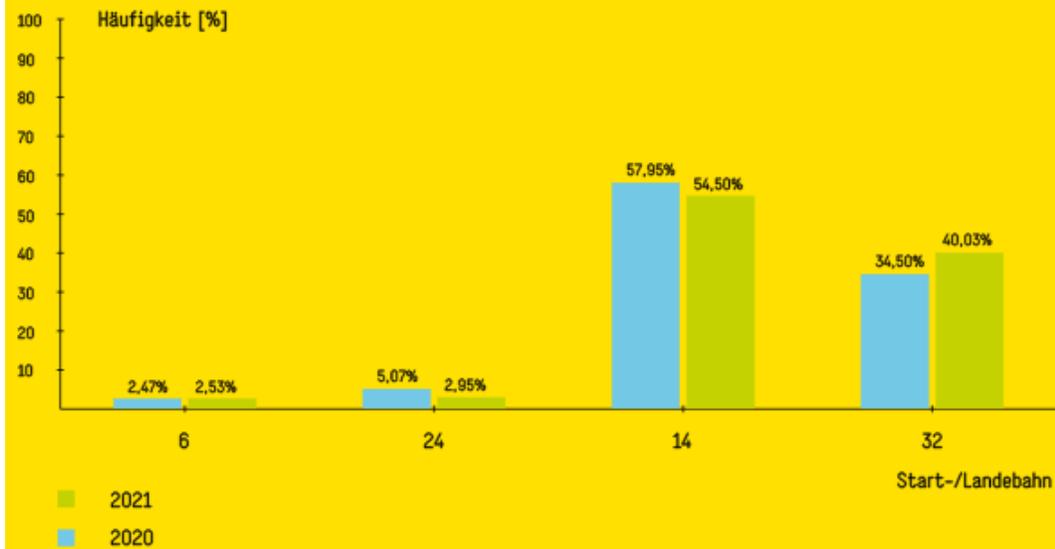
LEQ:

Leq3 Tag

# Vergleich Starts und Landungen

Prozentuale Verteilung der Starts auf die Bahnen

In den Jahren 2021/2020



Zeitraum:  
2021/2020

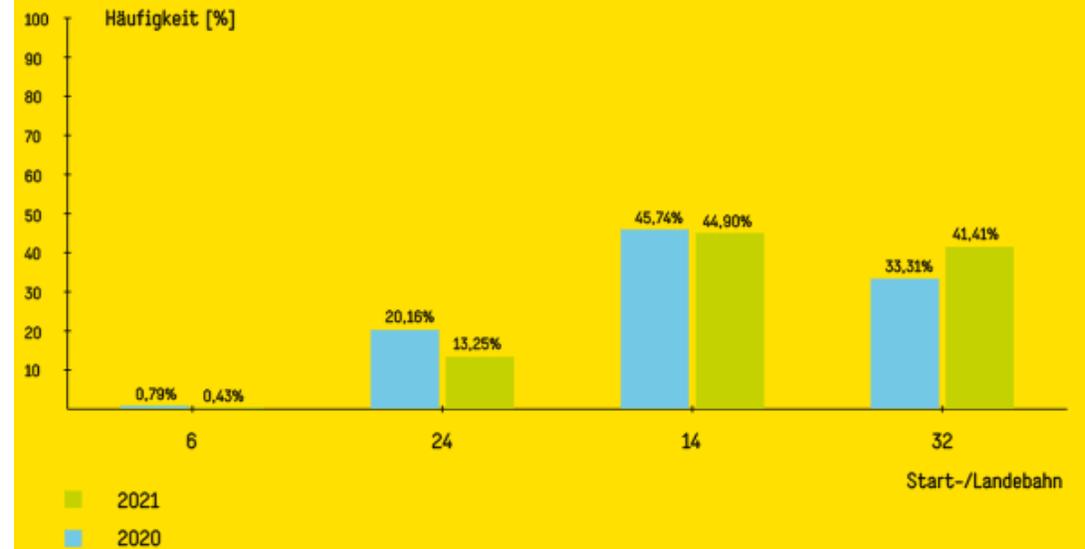


Flugart:  
Starts



Prozentuale Verteilung der Landungen auf die Bahnen

In den Jahren 2021/2020



Zeitraum:  
2021/2020



Flugart:  
Landungen



# Vergleich der Leq3 Nacht



## Dauerschallpegel Leq3

	Mess- stelle	Tag								Nacht							
		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Forsbach</b>	<b>13</b>	38,9	39,6	41,1	41,9	40,7	40,9	37,1	37,9	42,3	43,1	43,8	44,0	45,4	43,5	41,9	42,9
<b>Kleineichen</b>	<b>4</b>	36,5	36,4	36,5	36,0	36,9	41,6	39,3	37,9	40,7	41,3	38,9	38,5	38,9	43,1	42,7	42,6
<b>Rambrücken</b>	<b>5</b>	54,6	52,5	55,9	25,5	60,3	56,5	54,3	52,8	52,4	50,0	53,4	23,1	55,8	53,1	53,0	53,0
<b>Overath-Imm.</b>	<b>18</b>			45,5	46,0	44,3	44,7	41,6	42,4			47,1	47,0	46,5	46,6	45,6	45,9
<b>Bensberg</b>	<b>3</b>	37,4	39,0	39,5	40,4	39,4	39,6	37,6	38,0	40,9	41,9	42,9	42,9	44,6	43,7	42,6	43,4
<b>Rath</b>	<b>2</b>	52,7	53,3	49,3	53,6	53,2	54,2	52,0	52,3	55,7	55,5	53,0	54,3	54,6	56,3	55,6	56,0
<b>Lohmar</b>	<b>6</b>	53,8	54,2	54,9	55,4	53,2	55,0	51,6	52,5	55,2	54,9	55,7	55,8	55,1	55,9	54,7	55,5

Quelle: Messwerte des Flughafens

Auswertung durch BV Fluglärmschutz Rhein-Berg e.V.



### 3.3 Fluglärm

Empfehlungen der WHO für die Lärmbelastung durch Luftverkehr:

► **Durchschnittliche Belastung ( $L_{den}$ )**

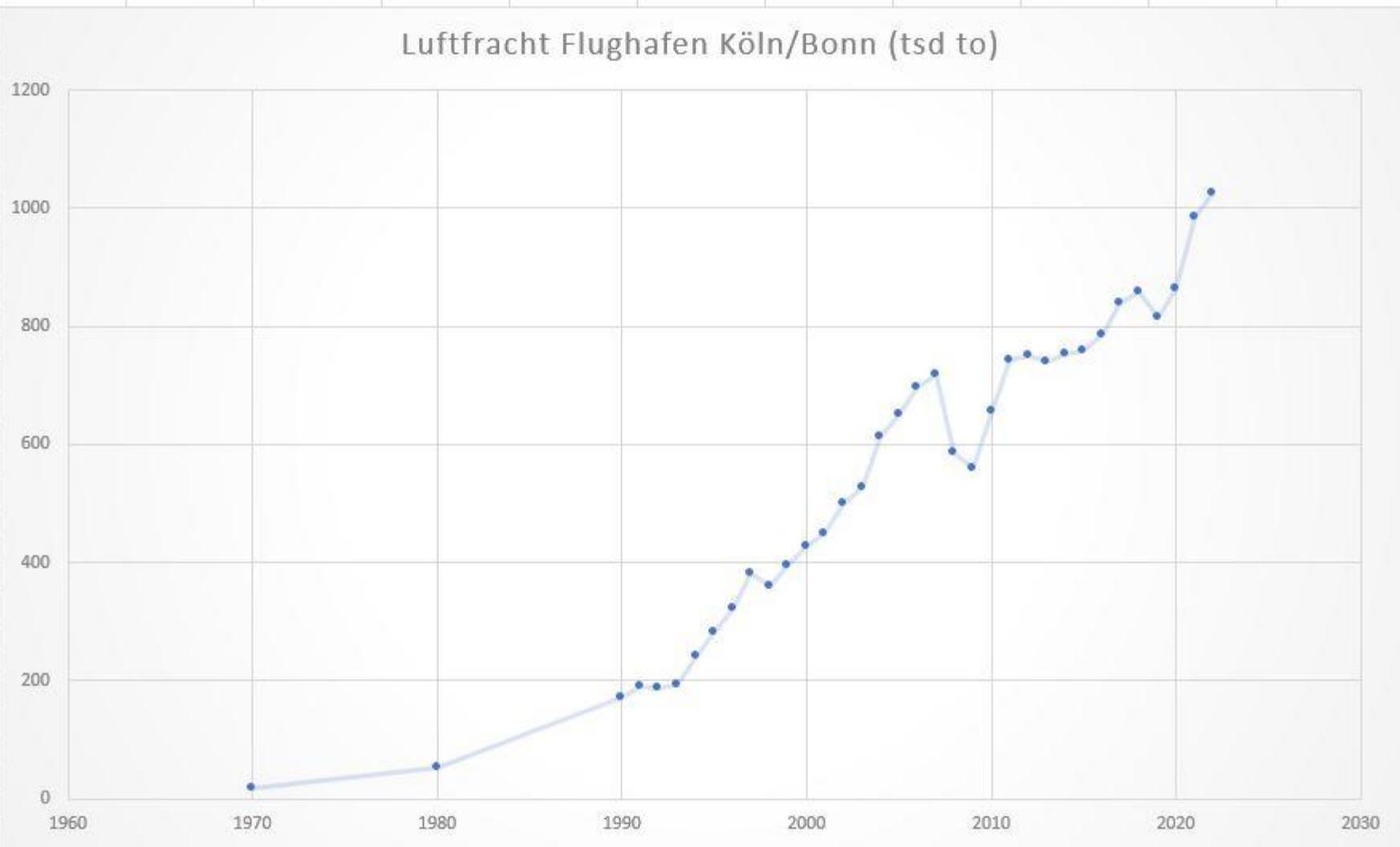
Die WHO empfiehlt für die durchschnittliche Lärmbelastung durch Luftverkehr einen Lärmpegel von **45 dB(A)  $L_{den}$**  nicht zu überschreiten, weil Luftverkehr oberhalb dieses Dauerschallpegels mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden ist. Die WHO stuft diese Empfehlung als **stark** ein.

► **Nächtliche Dauerschallbelastung ( $L_{night}$ )**

Die WHO empfiehlt für die durchschnittliche nächtliche Lärmbelastung durch Luftverkehr einen Lärmpegel von **40 dB(A)  $L_{night}$**  nicht zu überschreiten, da nächtlicher Luftverkehr oberhalb dieses Dauerschallpegels mit Beeinträchtigungen des Schlafs verbunden ist. Die WHO stuft diese Empfehlung als **stark** ein.

Auszug aus  
Positionspapier des  
UBA 2019 auf der Basis  
der WHO Leitlinien für  
EU

1950	0
1960	4
1970	18
1980	52
1990	171
1991	191
1992	188
1993	193
1994	241
1995	281
1996	323
1997	382
1998	360
1999	395
2000	428
2001	448
2002	501
2003	527
2004	613
2005	650
2006	698
2007	719
2008	587
2009	559
2010	656
2011	742
2012	751
2013	740
2014	754
2015	758
2016	786
2017	839
2018	859
2019	815
2020	863
2021	986
2022	1025



erstellt durch:  
Bürgerverein Fluglärmschutz Rhein-Berg e.V.

Quelle:  
Flughafen Köln/Bonn

# Die überproportionale Nutzung der Königsforstroute in Relation zu meteorologischen Gegebenheiten

Josef Röhrig

## Wetter-Statistik Köln/Bonn

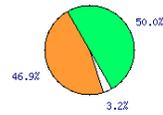
[Regions Menü](#)

[Erläuterung](#)

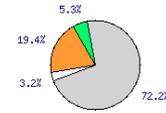
<< 2021 >>

### Piste 24/06

#### Windrichtung



#### Entscheidungsgrundlage

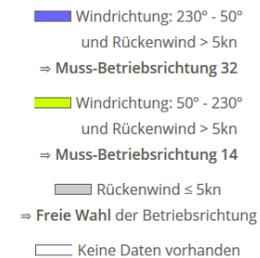


### Piste 32/14

#### Windrichtung



#### Entscheidungsgrundlage



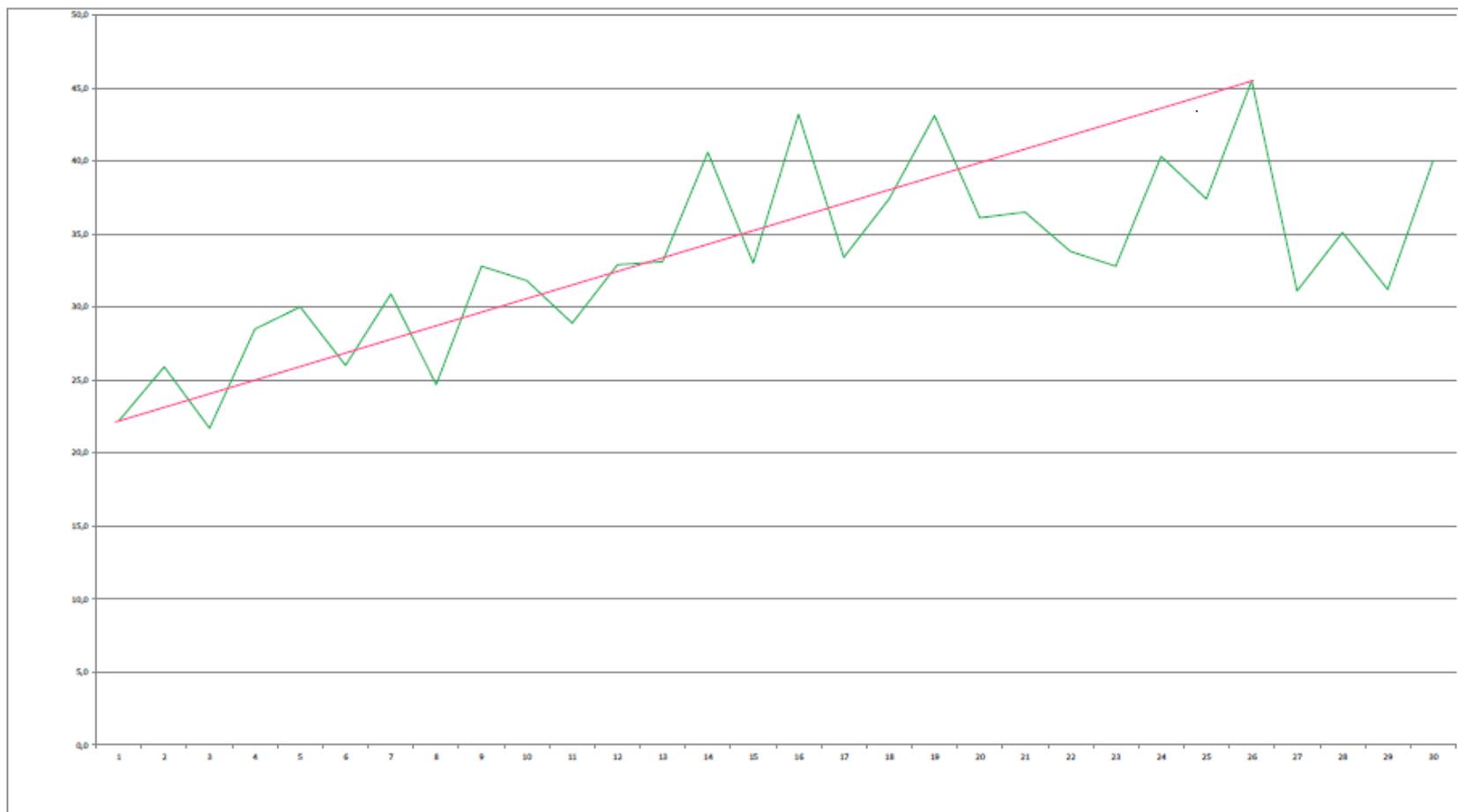
Jahr	Betriebsrichtung 32 in Prozent
------	-----------------------------------

1992	22,2
1993	25,9
1994	21,7
1995	28,5
1996	30,0
1997	26,0
1998	30,9
1999	24,7
2000	32,8
2001	31,8
2002	28,9
2003	32,9
2004	33,1
2005	40,6
2006	33,0
2007	43,2
2008	33,4
2009	37,4
2010	43,1
2011	36,1
2012	36,5
2013	33,8
2014	32,8
2015	40,3
2016	37,4
2017	45,5
2018	31,1
2019	35,1
2020	31,2
2021	40,0

Quelle:

Auswertung:

### Airport Köln Bonn / Betriebsrichtung 32 im Zeitraum 1992-2021



Köln Bonn Airport / Unternehmen / Umwelt- und Lärmschutz / Fluglärm / Flugbewegungen / "Prozentuale Verteilung der Starts auf die Bahnen" 1992-2018 und Köln Bonn Airport / Unternehmen / Umwelt- und Lärmschutz / Fluglärm / "Fluglärm Bericht: Jahresberichte" 2019 bis 2021 bzw. CGN-nebenan.de / Lärmschutz / Zahlen & Statistiken / "Verteilung der Starts und Landungen" 2021. Bürgerverein Fluglärmschutz Rhein-Berg e.V.

Von 1992 bis 2017 stetige Steigerung auf mehr als das Doppelte, was keinesfalls auf meteorologische Rahmenbedingungen zurückzuführen ist. 2018 wurden umfangreiche Sanierungsarbeiten an der großen Startbahn durchgeführt, sodass vermehrt Starts über die Betriebsrichtung 06 oder 24 erfolgten. Im ersten Halbjahr 2019 Steigerung auf weit über 50%; nur der extrem 'günstigen' Wetterlage im Herbst ist der Jahresgesamtanteil von nur 38% zu verdanken. 2020 wird ein bedeutender Anteil der Abflüge über die Querwindbahn abgewickelt. 2021 wird die Entwicklung der letzten 30 Jahre mit einem Anteil von 40,0 % wieder aufgenommen.

Airport Köln Bonn / Betriebsrichtung 1992-2021

Startbahn / Jahr	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
14 Richtung Sankt Augustin bzw. Hennef	74,4%	71,3%	68,5%	64,7%	66,7%	68,6%	64,6%	69,1%	63,3%	64,1%
32 Richtung Köln-Süd bzw. Königsforst	22,2%	25,9%	21,7%	28,5%	30,0%	26,0%	30,9%	24,7%	32,8%	31,8%
24 Richtung Porz-Wahn / Niederkassel	0,6%	0,3%	1,3%	1,3%	1,7%	2,6%	0,8%	1,3%	1,1%	1,5%
06 Richtung Rambrücken	2,9%	2,5%	8,5%	5,5%	1,6%	2,9%	3,7%	4,9%	2,8%	2,6%

Startbahn / Jahr	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
14 Richtung Sankt Augustin bzw. Hennef	66,5%	62,1%	58,5%	53,7%	61,3%	49,8%	61,6%	58,1%	52,7%	60,0%
32 Richtung Köln-Süd bzw. Königsforst	28,9%	32,9%	33,1%	40,6%	33,0%	43,2%	33,4%	37,4%	43,1%	36,1%
24 Richtung Porz-Wahn / Niederkassel	1,5%	2,8%	4,2%	3,4%	3,4%	3,6%	2,7%	3,0%	2,5%	1,5%
06 Richtung Rambrücken	3,1%	2,2%	4,2%	2,3%	2,4%	3,4%	2,3%	1,5%	1,7%	2,4%

Startbahn / Jahr	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018 ***	2019	2020	2021
14 Richtung Sankt Augustin bzw. Hennef	59,0%	59,8%	63,5%	57,7%	57,7%	54,5%	53,1%	57,3%	57,8%	54,4%
32 Richtung Köln-Süd bzw. Königsforst	36,5%	33,8%	32,8%	40,3%	37,4%	45,5%	31,1%	38,4%	34,6%	40,0%
24 Richtung Porz-Wahn / Niederkassel	2,4%	3,0%	1,1%	0,2%	1,4%	0,0%	11,2%	2,8%	5,1%	3,1%
06 Richtung Rambrücken / Overath	2,0%	3,3%	2,5%	1,9%	3,5%	0,0%	4,6%	1,5%	2,5%	2,4%

Quelle:

Köln Bonn Airport / Unternehmen / Umwelt- und Lärmschutz / Fluglärm / Flugbewegungen / "Prozentuale Verteilung der Starts auf die Bahnen" 1992-2020 und ..... "Fluglärm Bericht: Jahresberichte" 2019 bis 2021 bzw. CGN-nebenan.de / Lärmschutz / Zahlen & Statistiken / "Verteilung der Starts und Landungen" 2021. Bürgerverein Fluglärmschutz Rösrath e.V.

Auswertung:

Seit 1992 steigt der Anteil von Abflügen über die Betriebsrichtung 32 kontinuierlich von 22,2 % bis auf 45,5 % in 2017.

\*\*\* 2018 wurden umfangreiche Sanierungsarbeiten an der großen Startbahn durchgeführt. Es erfolgten vermehrt Starts über die Betriebsrichtungen 06 bzw. 24, sodass 2018 insoweit nicht als repräsentativ gelten kann.

2020 ging die 'Entlastung' der Betriebsrichtung 32 weiter vollständig zulasten der Betriebsrichtung 24 mit Weiterflug über Overath und das Bergische Land.

2021 wird die Entwicklung der letzten 30 Jahre mit einem Anteil von 40,0 % wieder aufgenommen

## Airport Köln Bonn / Betriebsrichtung im Tag- und Nachtvergleich

Startbahn	2017		2018		2019		2020		2021	
	tagsüber 06.00 - 22.00 Uhr	nachts 22.00 - 06.00 Uhr	tagsüber 06.00 - 22.00 Uhr	nachts 22.00 - 06.00 Uhr	tagsüber 06.00 - 22.00 Uhr	nachts 22.00 - 06.00 Uhr	tagsüber 06.00 - 22.00 Uhr	nachts 22.00 - 06.00 Uhr	tagsüber 06.00 - 22.00 Uhr	nachts 22.00 - 06.00 Uhr
	absolut 51.299	absolut 19.367	absolut 51.539	absolut 20.562	absolut 50.443	absolut 20.800	absolut 10.425	absolut 6.796	absolut 24.679	absolut 20.662
14 Richtung Südost (Hennef)	41,30%	32,60%	39,20%	34,10%	46,70%	37,70%			44,02%	34,70%
14 Richtung Südwest (Sankt Augustin)	13,70%	16,00%	13,00%	16,60%	12,50%	13,90%			16,58%	12,51%
14 gesamt	55,00%	48,60%	52,20%	50,70%	59,20%	51,60%	61,60%	52,80%	60,60%	47,21%
32 Richtung Nordwest (Köln-Süd)	10,90%	16,20%	6,80%	14,20%	7,80%	12,50%		***	10,02%	14,05%
32 Richtung Nordost (Königsforst)	32,80%	33,90%	19,40%	29,00%	27,30%	33,70%			22,61%	34,82%
32 gesamt	43,70%	50,10%	26,20%	43,20%	35,10%	46,20%	27,80%	44,00%	32,63%	48,86%
06 Richtung Ost (Rambrücken)	0,00%	0,00%	4,80%	5,10%	1,50%	2,10%	2,00%	3,20%	1,54%	3,71%
24 Richtung West (Porz-Wahn)	1,40%	1,20%	16,80%	1,00%	4,20%	0,00%	8,60%	0,00%	5,23%	0,22%
06 und 24 gesamt	1,40%	1,20%	21,60%	6,10%	5,70%	2,10%	10,60%	3,20%	6,77%	3,93%
Kontrollsumme über alles	100,10%	99,90%	100,00%	100,00%	100,00%	99,90%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Quelle: Köln Bonn Airport / Unternehmen / Umwelt- und Lärmschutz / Fluglärm / Fluglärm-Bericht: "Jahresübersichten" 2017-2020 und "Monatsberichte" 2021-01 bis 2021-12.

\*\*\* Werte für 2020 ohne Differenzierung nach Weiterflugroute

Auswertung: Bürgerverein Fluglärmschutz Rhein-Berg e.V.

Nachts finden in normalen Jahren keine oder nur wenige Abflüge über die Startbahnen 06 und 24 statt (Ausnahme 2018 aufgrund von Sanierungsarbeiten an der großen Startbahn), sodass nahezu alle nächtlichen Abflüge auf die Startbahnen 14 und 32 verteilt werden.

Die Startbahn 32 weist nachts regelmäßig eine signifikant höhere (bis zu 17 %-Punkte) Inanspruchnahme als tagsüber auf, die nicht allein durch die Übernahme von Abflügen der Startbahn 24 zu erklären ist.

Die Startbahn 14 wird dagegen nachts trotz des zusätzlich zu verteilenden Kontingents der Startbahn 24 weniger als tagsüber genutzt.

Nach Abflügen über die Startbahn 32 erfolgt der Weiterflug über die Jahre hinweg zu durchschnittlich 75% über die Königsforstroute und das auch immer wieder zu Flugzielen im Westen und Südwesten!

Ein zwingender Zusammenhang dieser Spreizung von Abflügen mit einem Einfädeln in übergeordnete Verkehrsstraßen wird in Abrede gestellt.

## Flugspuren: Köln/Bonn

Regions Menü

29.07.2019 (Montag) / 21:34:30-21:49:30 / Schwarz markiert: 21:42:00 Uhr ± 90 sec

« 29.07.2019 »

« < 21:42:00 > »

± 7,5 min ▼

Abflug ▼

Für mehr Infos, bitte schwarze Flugspur oder Stationspunkt anklicken

Standard [GoogleEarth \(2D\)](#) [GoogleEarth \(3D\)](#) [GoogleEarth \(4D\)](#)



## Flugspuren: Köln/Bonn

29.07.2019 (Montag) / 21:27:30-21:42:30 / Sc

« 29.07.2019 »

« < 21:35:00 »

Mittwoch, 29.07.2020

Abflüge direkt hintereinander und unter denselben meteorologischen Bedingungen zu unmittelbar benachbarten Bundesstaaten der USA

- \* gegen 21.35 Uhr Frachtflug UPS / B744 nach Memphis
- \* gegen 21.42 Uhr Frachtflug FedEx / B77L nach Indianapolis

ersterer über die Ost-Abflugroute, den Königsforst und das Bergische Land, der andere auf dem direkten Weg über Köln-Süd nach Westen.

Wer soll das verstehen?

Für mehr Infos, bitte schwarze Flugspur oder Stationspunkt anklicken

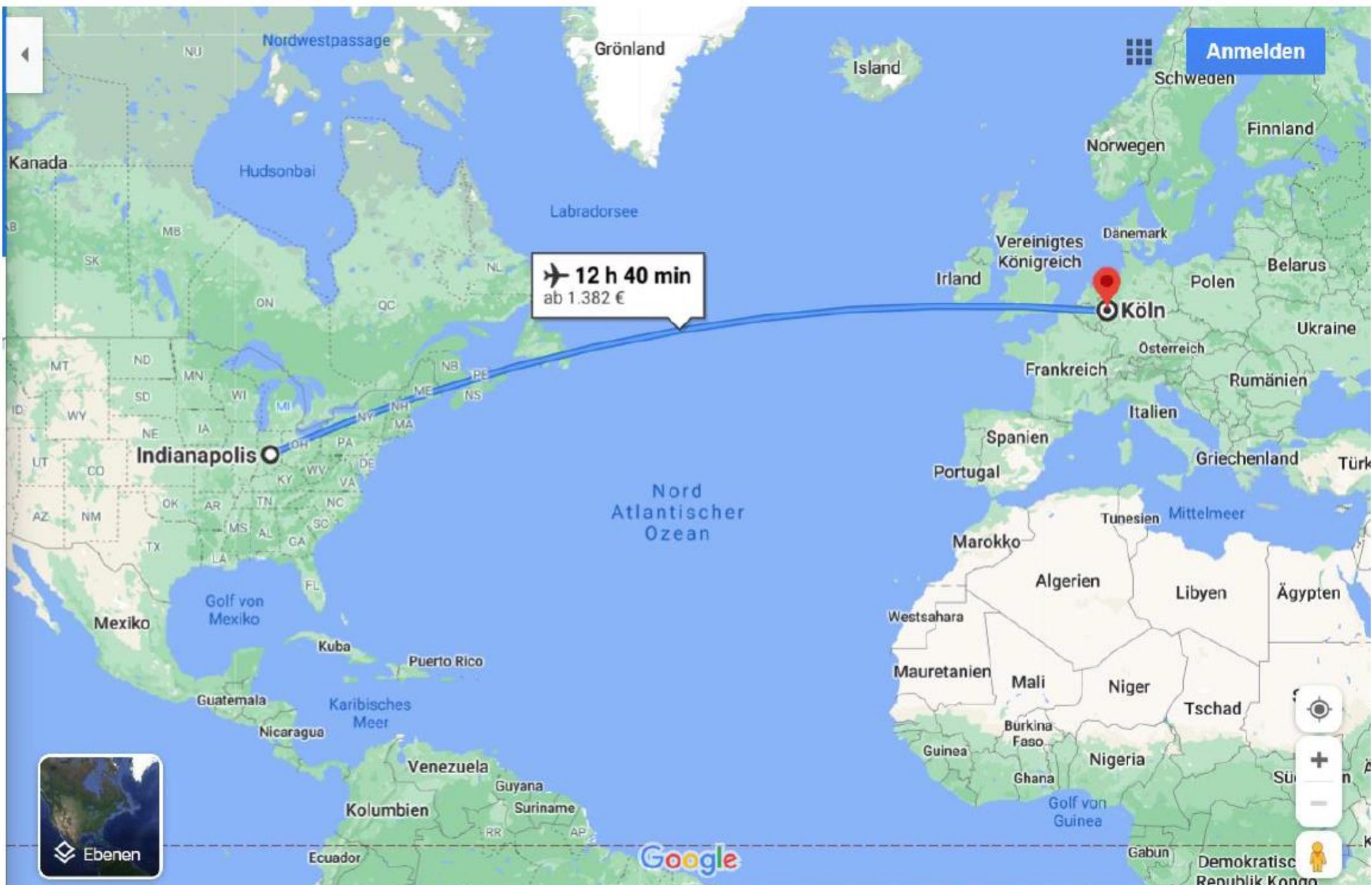
[Standard](#) [GoogleEarth \(2D\)](#) [GoogleEarth \(3D\)](#) [GoogleEarth \(4D\)](#)



Anmelden

✈ 14 h 50 min  
ab 1.347 €





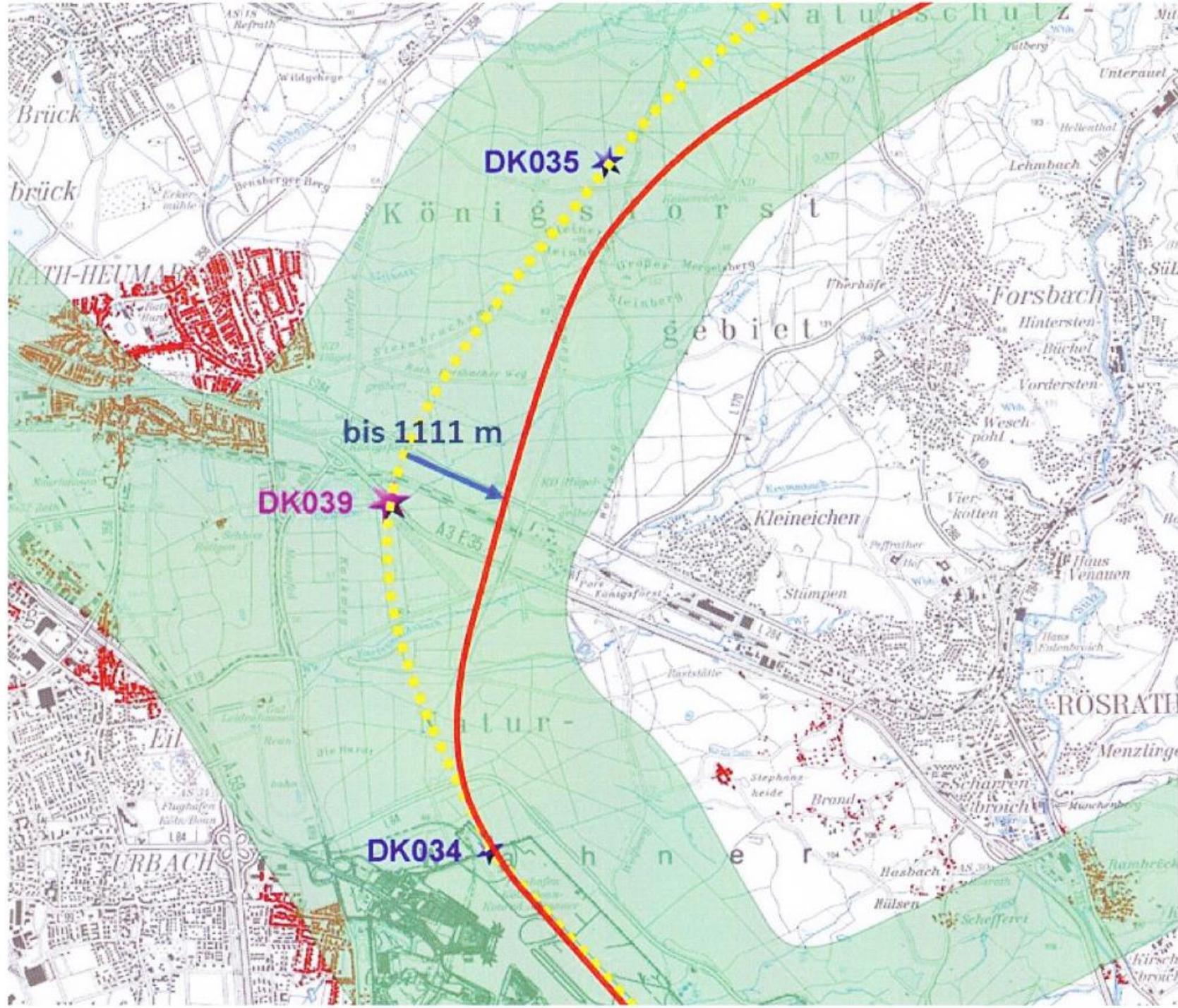
✈ 12 h 40 min  
ab 1.382 €

Anmelden



# Die Situation in Kleineichen nach Entfall von DK 39

Robert Freund



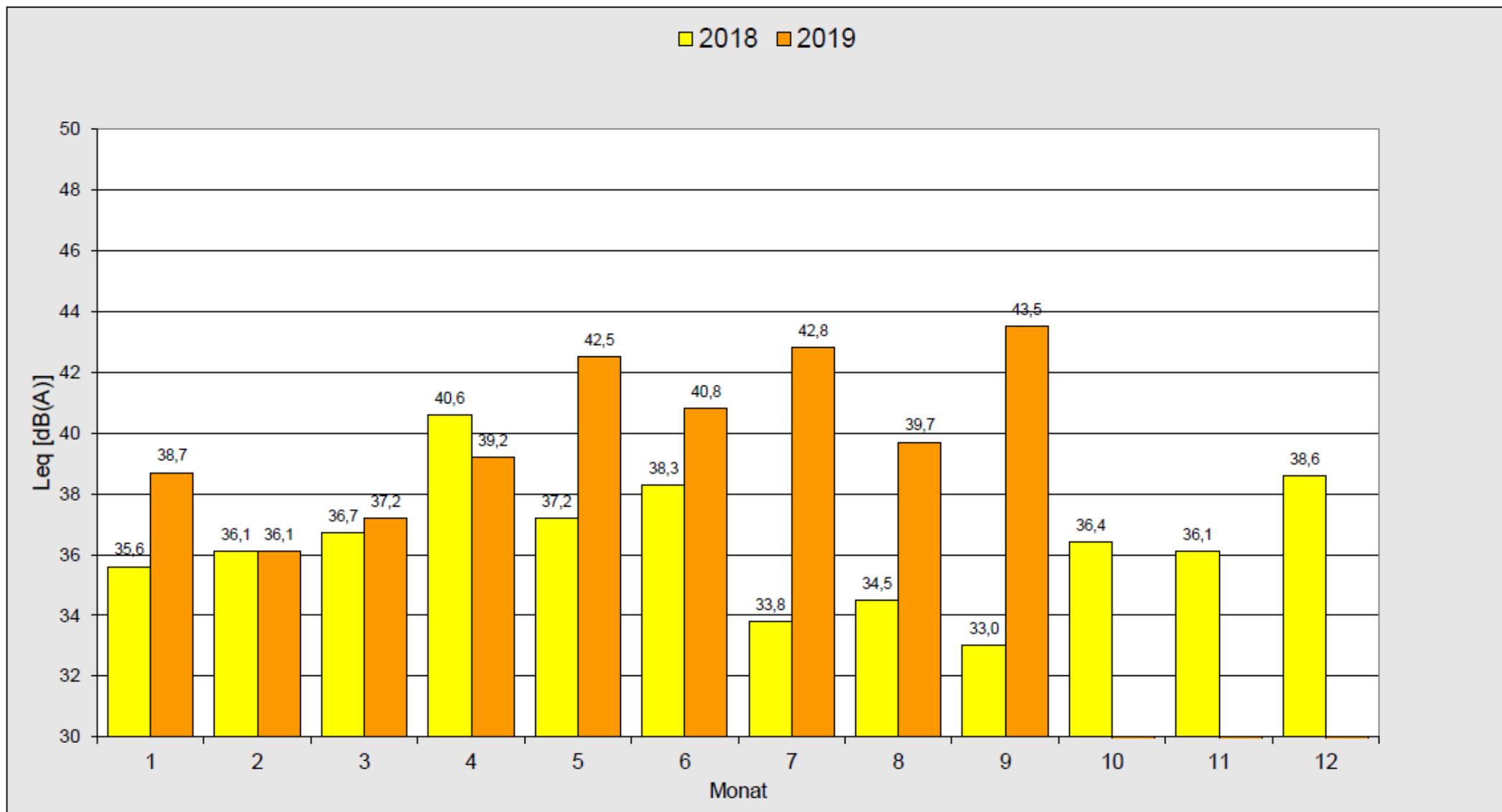
DK035

bis 1111 m

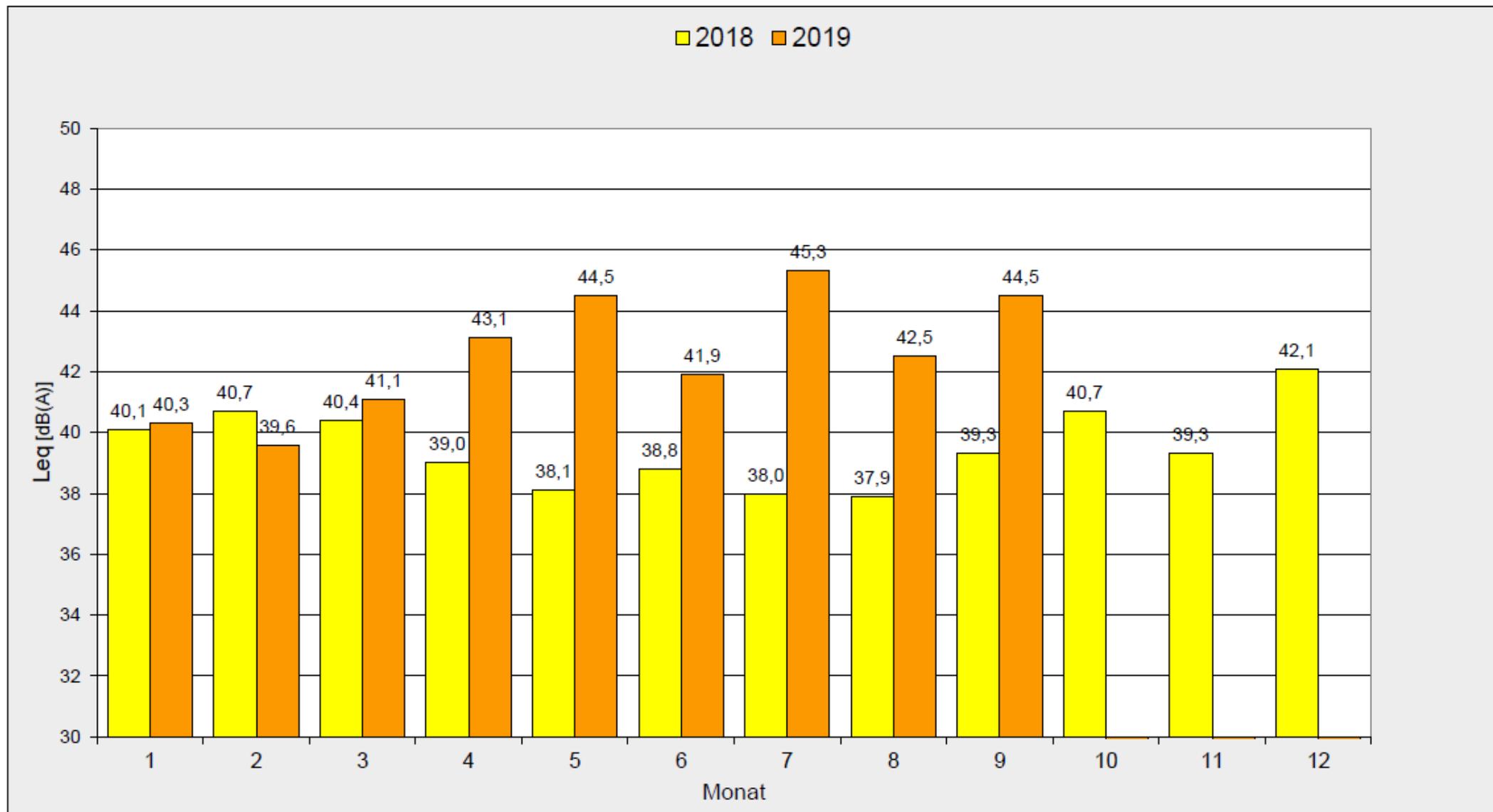
DK039

DK034

# Dauerschallpegel Tag Leq3 - Kleineichen



## Dauerschallpegel Nacht Leq3 - Kleineichen





AA



Systemzeit: 24.03.2022 16:35:03



18°C 3.1 m/s



Kartentyp:



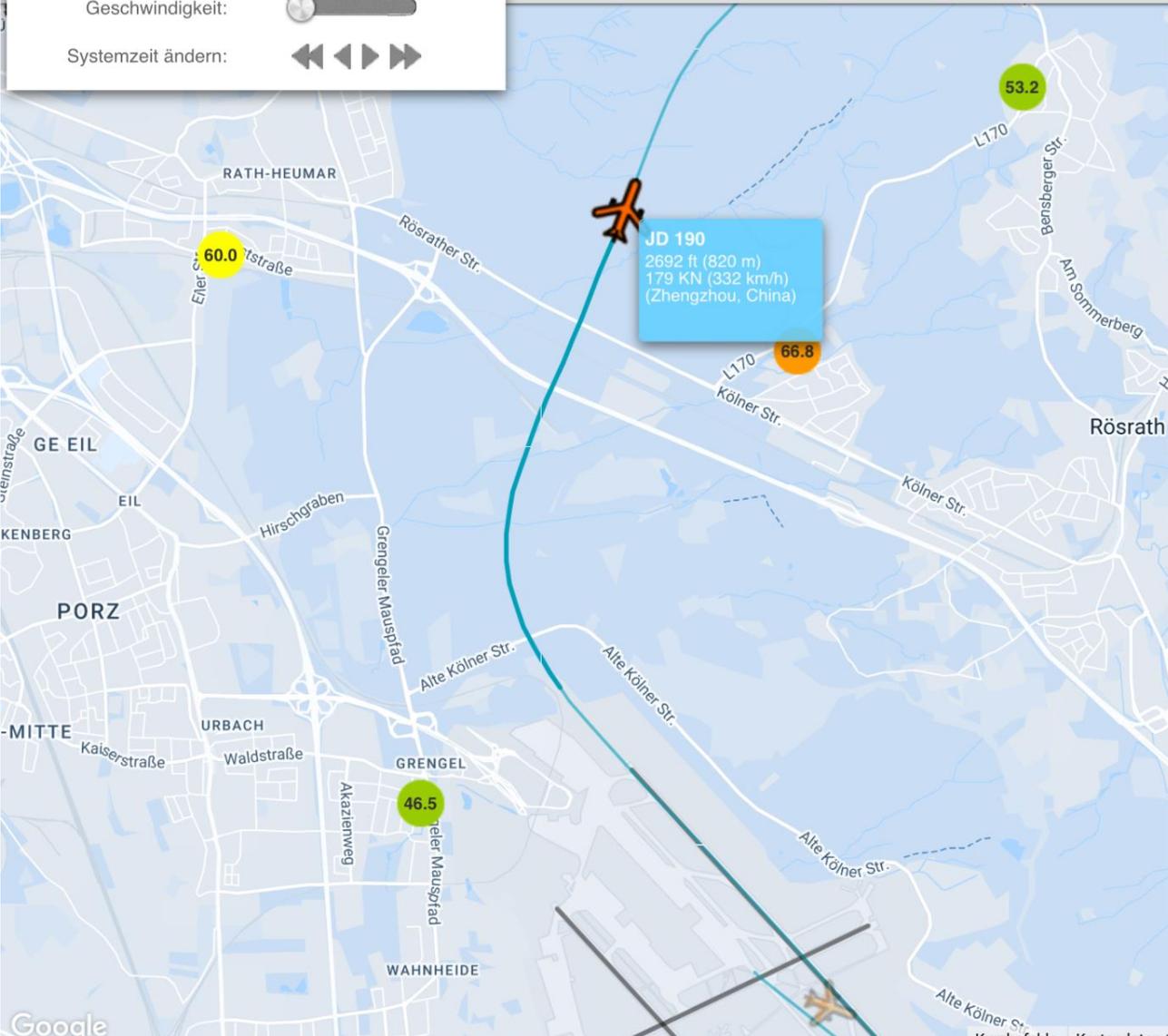
Geschwindigkeit:



Systemzeit ändern:



TraVis



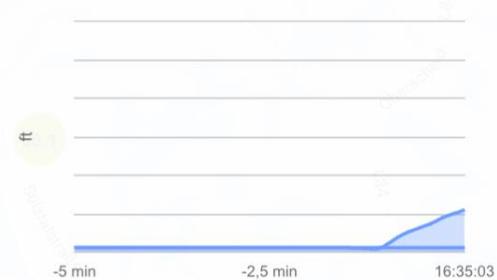
Zeit	Flug	Von/Nach	Höhe [ft]
↑ 16:26:27	FR 9481	Vienna International Airport (\	21110
↑ 16:32:51	JD 190	(Zhengzhou, China)	2743
↑ 16:36:56	EW 006		302
↑ 16:38:40	QNR 025	Faro Airport (Faro, Portugal)	302
↓ 16:48:41	GER 425F	Flughafen Braunschweig-Wolfs	12695
↓ 16:50:21	TK 1675	Istanbul Airport (Istanbul, Tur	13502
↓ 16:51:47	FR 8803	Málaga Airport (Málaga, Spain)	24411

Flug: JD 190

**Flugzeugtyp:** A330  
**Fluggesellschaft:** Capital Airlines (China)  
**Runway:** 32R  
**Nach:** (Zhengzhou, China)  
**ATD:** 24.03.2022 16:32:51  
**Callsign:** CBJ190  
**Höhe über NN:** 2692 ft (820 m)  
**Geschwindigkeit:** 179 KN (332 km/h)  
**Richtung:** 22° (NNO)

PROFIL

FOTO





AA



Systemzeit: 24.03.2022 16:35:50



18°C 3.1 m/s

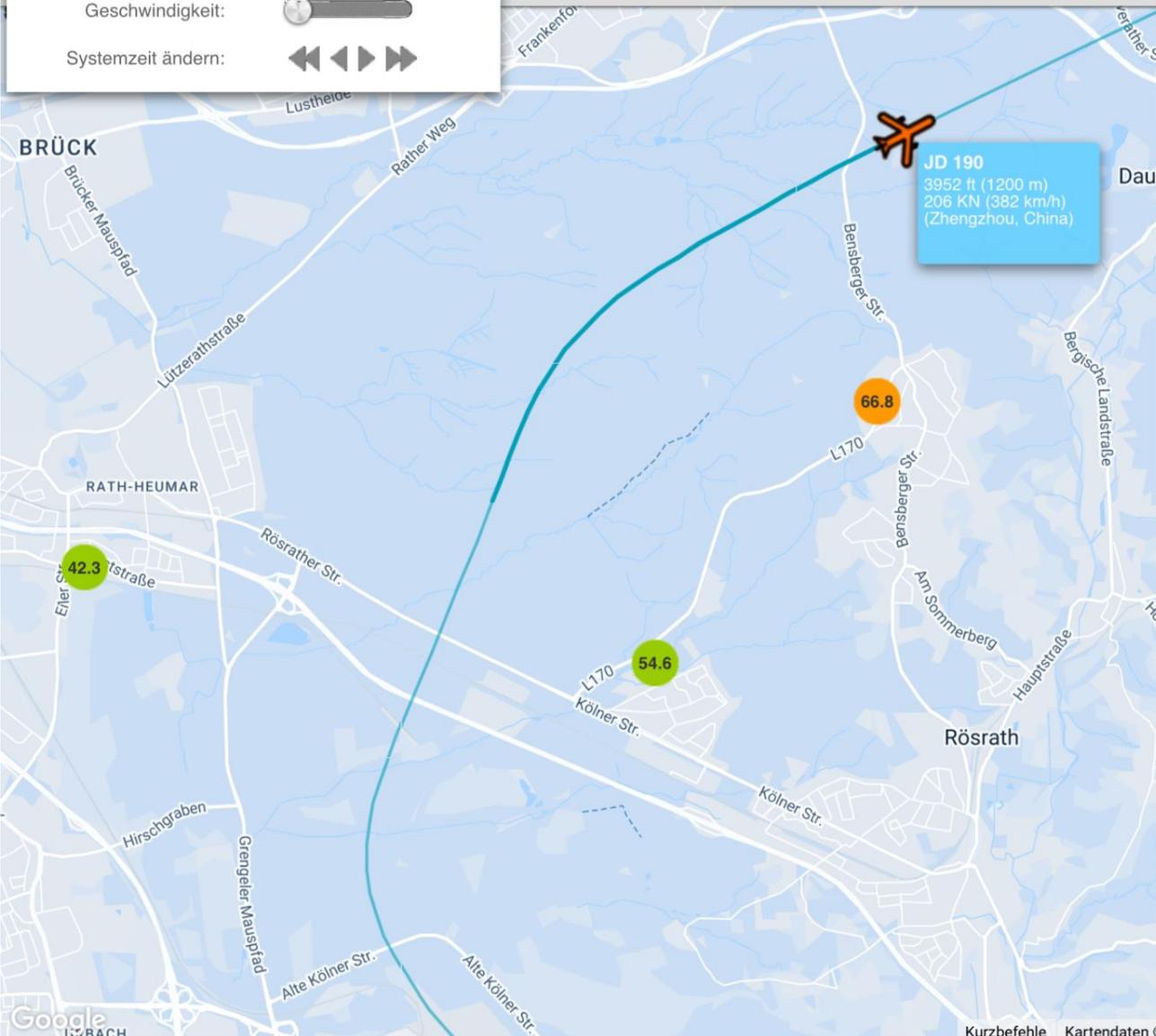


Kartentyp:



Geschwindigkeit:

Systemzeit ändern:

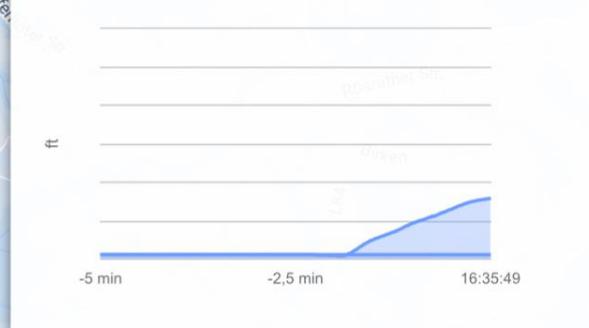


Zeit	Flug	Von/Nach	Höhe [ft]
↑ 16:26:27	FR 9481	Vienna International Airport (\	22673
↑ 16:32:51	JD 190	(Zhengzhou, China)	3952
↑ 16:36:56	EW 006		302
↑ 16:38:40	QNR 025	Faro Airport (Faro, Portugal)	302
↓ 16:48:41	GER 425F	Flughafen Braunschweig-Wolfs	11695
↓ 16:50:21	TK 1675	Istanbul Airport (Istanbul, Tur	12317
↓ 16:51:47	FR 8803	Málaga Airport (Málaga, Spain)	23748

Flug: JD 190

**Flugzeugtyp:** A330  
**Fluggesellschaft:** Capital Airlines (China)  
**Runway:** 32R  
**Nach:** (Zhengzhou, China)  
**ATD:** 24.03.2022 16:32:51  
**Callsign:** CBJ190  
**Höhe über NN:** 3927 ft (1200 m)  
**Geschwindigkeit:** 204 KN (378 km/h)  
**Richtung:** 62° (ONO)

PROFIL FOTO



Top 2.2

Aktionen des Vereins in Vorbereitung von  
Wahlen

VON THOMAS RAUSCH

**Rhein-Berg.** Politischen Rückenwind erhält das Projekt „Köln-Bonn 2030“, das einen öffentlichen Diskussionsprozess über ein Ende des Nachtflugs in Köln-Bonn ab 2030 einfordert. Diese Bilanz zieht die Initiative „Bürger gegen den Nachtflug“, aus den Stellungnahmen von zwölf Bürgermeisterkandidaten aus Bergisch Gladbach, Rösrath, Overath und Kürten. Die Initiative hatte offene Briefe an die insgesamt 16 Kandidaten in den vier Kommunen gerichtet, immerhin zwölf haben inzwischen geantwortet. Von diesen sind alle mit dem geforderten Diskussionsprozess über den Nachtflug einverstanden, wie Vertreter der Initiative erfreut feststellen.

Sie haben die Antworten der Kandidaten online veröffentlicht und ermuntern die Wähler, diese nun zu prüfen. Nach der Kommunalwahl will die Initiative auf die gewählten Bürgermeister zugehen, die eine „klare Zusage“ gegeben haben, „sich an einem Diskussionsprozess zu beteiligen“, wie Bernhard Meiners von der Initiative erklärt. Besonders deutlich unterstützt fühlen sich die Nachtfluggegner von den Bergisch Gladbacher Kandidaten Frank Stein (SPD, Grüne, FDP) und Christian Buchen (CDU), von den Rösrather Bewerbern Marcus Mombauer (CDU) und Dirk Mau (SPD), aber auch von den Overather Kandidaten Jörg Weigt (SPD) und Christoph Nicodemus (unterstützt von CDU, Grünen, FDP).

**In Bergisch Gladbach** betont Stein, „alle Städte und Gemeinden der Region“ müssten eine Diskussion über den Nachtflug „laut und unüberhörbar einfordern“, Fluglärm müsse „Chefsache“ sein. Er unterstützt eine Kernruhezeit für Passagierflüge von 0 bis 5 Uhr. Auch Buchen will den nächtlichen Flugbetrieb öffentlich „kritisch thematisieren“ und einen Weg finden, um Belastungen einzudämmen. Ein Verzicht auf Passagierflüge bei Nacht sei möglich.

**In Rösrath** stellt sich Mombauer hinter das Anliegen, einen „fairen und transparenten Diskussionsprozess“ zu gestalten. Er plädiert für ein Verbot von nächtli-



## Wie halten Sie es mit dem Nachtflug?

Gretchenfrage an die Bürgermeisterkandidaten von vier Kommunen im Kreis

Foto: dpa

chen Passagierflügen, „bestenfalls von 23 Uhr bis 6 Uhr“. Noch einen großen Schritt weiter geht Mau: Er plädiert für eine nächtliche Kernruhezeit nicht nur für Passagierflüge, sondern auch für Frachtflüge. Er ist der einzige Kandidat, der auch nächtliche Frachtflüge stoppen will. Mau erklärt, eine Beschränkung des Nachtflugverbots auf Passagierflüge sei „wirkungslos“ und fordert einen „geordneten“ Diskussionsprozess über den Nachtflug. Im Gegensatz dazu vermeiden es die Rösrather Kandidatinnen Andrea Büscher (FDP) und Bondina Schulze (Grüne), sich auf eine Kernruhezeit festzulegen. Büscher unterstützt die frühzeitige Einbindung aller Be-

teiligten und fordert einen Interessenausgleich. Schulze weist auf die Lärmbelastung, aber auch die Bedeutung des Flughafens hin. Sie fordert die „umfassende Beteiligung aller Akteure“, eine Lösung müsse „allen berechtigten Interessen“ gerecht werden. Dieter Stephan von den „Bürgern gegen den Nachtflug“ findet die Antwort der Grünen-Politikerin „enttäuschend“ – sie bleibe deutlich hinter den Kandidaten von CDU und SPD, Mombauer und Mau, zurück. Er vermutet einen Zusammenhang zu Schulzes beruflicher Tätigkeit für ein Logistikunternehmen.

**In Overath** hat Weigt zwar offenbar die Fragen der Nachtflug-

gegner nicht mitbekommen, er nennt den Nachtflug aber ein „großes Ärgernis“. Zudem habe er sich als Bürgermeister bereits für ein gemeinsames Vorgehen mit Amtskollegen engagiert, erklärt Stephan. Kandidat Nicodemus plädiert für ein festes Zeitfenster ohne nächtliche Passagierflüge und eine klar begrenzte Anzahl von Frachtmaschinen bei Nacht.

**In Kürten** ist die Belastung durch Fluglärm geringer als in den anderen Kommunen. Die Kandidaten Willi Heider (parteilos), Marc Beer (CDU) und Klaus Engels (parteilos) unterstützen aber eine Diskussion.

[www.flsr.de/aktuelles](http://www.flsr.de/aktuelles)

# Positionen zum Fluglärm abgefragt

Direktkandidaten von SPD, Grüne und CDU antworten dem Bürgerverein Fluglärmenschutz

VON JUTTA-EILEEN RADIX

**Rösrath.** Mit einem offenen Brief hat sich der Bürgerverein Fluglärmenschutz Rhein-Berg an drei Bundestagskandidaten aus Rhein-Berg gewandt. An Maik Außendorf (Grüne), Kastriot Krasniqi (SPD) und Dr. Hermann-Josef Tebroke (CDU) ging das Schreiben, in dem die Initiative noch einmal ihre Position zum Thema Fluglärm verdeutlicht und an die Kandidaten appelliert, sich zu engagieren und dem Nachtflug am Flughafen Köln/Bonn ein Ende zu machen. In dem offenen Brief schildert der Bürgerverein Fluglärmenschutz Rhein-Berg mit seinem Vorsitzenden Dieter Stephan noch einmal die Problematik, dass viele Bürgerinnen und Bürger in dem von den Kandidaten umworbenen Rheinisch-Bergischen Kreis seit etlichen Jahren unter einem immer weiter ausufernden, sogar während der kompletten Nacht nicht endenden Lärm startender und landender Maschinen des Flughafens Köln/Bonn litten.

„Bisher“ schreibt Stephan, „haben wir die Unterstützung



”

**Beschäftigung bricht nicht ein, wenn Nachtflug verlagert wird**

Kastriot Krasniqi (SPD)

für die geschädigten Anwohner seitens der Verantwortlichen in der Politik als eher minimal erlebt.“ Durch die heute geltenden, historisch gewachsenen und unter Aspekten des Gesundheitsschutzes geradezu absurden Verhältnisse säßen alle Entscheidungsträger dieses „einmaligen Geschäftsmodells“ des Flughafens weit weg an Orten, an denen vielleicht das Geld, aber nie der Lärm des Flughafens ankomme.

Die sogenannte Fluglärmkommission sei ein „zahnloser Tiger“, so der Bürgerverein. Im Hinblick auf eine möglicherweise bevorstehende Verlängerung der Nachtfluggenehmigung über das Jahr 2030 hinaus, so der Bürgerverein Fluglärmenschutz Rhein-Berg, fordere man einen



”

**Schutz vor Fluglärm ist Gesundheitsschutz**

Maik Außendorf (Grüne)

transparenten und fairen öffentlichen Diskussionsprozess. Den wirtschaftlichen Interessen auf der einen Seite seien ebenso verständliche Forderungen betroffener Bürger nach Gesundheit, Lebensqualität und Umweltschutz entgegenzustellen.

Von den angeschriebenen Direktkandidaten hat der Bürgerverein Rückmeldungen.

Maik Außendorf (Grüne) schrieb, Schutz vor Lärm sei Gesundheitsschutz und er unterstütze das Anliegen des Vereins. Er teile zudem, so Außendorf, die Forderung aus dem Bundestagswahlprogramm der Grünen nach einem echten Nachtflugverbot. Darin heiße es: „Zur Reduktion von Fluglärm braucht es weniger Flugzeuge, eine Pflicht zum aktiven Schallschutz für lei-



”

**Möge es bald leiser werden über dem Bergischen Land**

Hermann-Josef Tebroke (CDU)

sere Flugzeuge, ein echtes Nachtflugverbot sowie eine Novellierung der gesetzlichen Grundlagen mit strengeren Grenzwerten.“

Dr. Hermann Josef Tebroke (CDU) antwortete dem Verein, ihm sei die Problematik aus vielen Gesprächen bekannt. Auch die CDU Bergisch Gladbach, die CDU Overath und die CDU Rösrath hätten sich mit Anträgen für eine verstärkte Bürgerbeteiligung bei dem Verfahren zur Verlängerung oder Veränderung des Nachtflugs eingesetzt. Er selbst habe, so Tebroke, das Thema auf Bundesebene mit dem parlamentarischen Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Steffen Bilger, diskutiert und darauf hingewiesen, dass sich durch veränderte Abflug-

routen die Lärmbelastung gesteigert habe. Eine Stellungnahme vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung sei angefordert. Tebroke schließt mit dem Wunsch, dass es bald leiser über dem Bergischen Land werden möge.

Von Kastriot Krasniqi (SPD) kam ebenfalls eine Stellungnahme: „Der von den Fracht- und Passagier-Maschinen verursachte Nachtflug-Lärm schädigt auf Dauer unsere Gesundheit“, schreibt Krasniqi. Die hohe Zahl der Beschäftigten in Verwaltung, Logistik, Technik und im angebundenen Transport-Gewerbe werde als unverzichtbar dargestellt und somit als gefährdet bei geringerem Nachtflug.

Diese Ansicht sei falsch, schreibt der SPD-Kandidat. Die Beschäftigung breche nicht dadurch ein, dass Nachtflüge in den Tag verschoben werden. „Big Player“ müssten beginnen, Starts und Landungen aus der Nacht in den Tag umzuschichten. Das planmäßige Reduzieren der Nachtflüge werde zu entsprechender Mehrarbeit am Tage führen, also die Gesamt-Beschäftigung nicht mindern.

Top 2.3

Webseite [www.flsr.de](http://www.flsr.de)

# Bürgerverein Fluglärmschutz Rhein-Berg e. V.

## Neueste Beiträge

- **Besuchen Sie unser WIKI-Fluglärm**
- Mitgliederversammlung am 30.3.22
- Leserbrief des Vereins (18.1.22)
- Verein unterstützt Diskussion des KSTA gegen Nachtflug(8.1.22)
- Marginale Korrektur der Königsforstroute (Nov.21)
- Mitgliederversammlung im Frühjahr 2022
- Klimaschutz im Flugverkehr (s. Publikat.7.9.21)
- Überlegungen z. Nachtflug v. B. Meiners (25.8.21)
- Lärmrentgelte des Flughafens lächerlich gering (23.8.21)
- Überproportionale Nutzung der Königsforstroute in der Nacht (Josef Röhrig) (13.8.21)

## Betriebsrichtung live Flughafen Köln/Bonn

bereitgestellt durch Flughafen Köln/Bonn

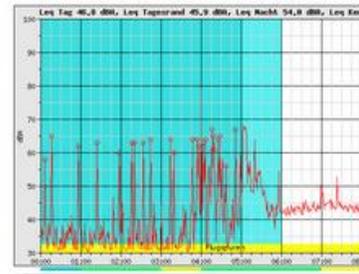


Aktuelle Situation durch Anklicken

### Rösrath-Forsbach \*\*\*

23.07.2020 (Donnerstag)

« 23.07.2020 »

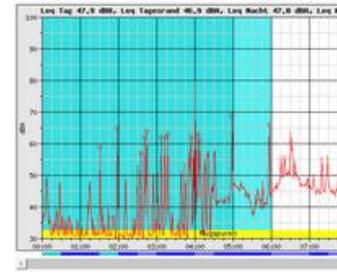


Aktueller Messwert durch Anklicken

### Rösrath-Kleineichen \*

02.04.2021 (Freitag)

« 02.04.2021 »

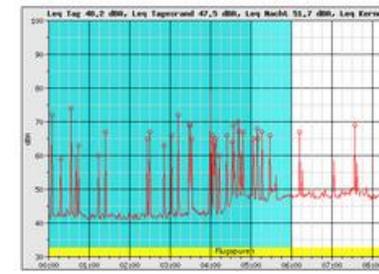


Aktueller Messwert durch Anklicken

### Bergisch Gladbach-Be

08.06.2021 (Dienstag)

« 08.06.2021 »



Aktueller Messwert durch Anklicken

## Lärmmesswerte live

bereitgestellt durch DFLD (Deutscher Fluglärmdienst e.V.)

Links zu befreundeten Vereinen

Bundesvereinigung gegen Fluglärm

Verein Lebenswertes Sülztal

Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn e.V.

Bürgerverein Kleineichen e.V.

# Aktuelle Meldungen

## Grüne im Stadtrat von Köln gegen Ausweitung des Nachfluges am Flughafen Köln/Bonn

Presseportal Tag 24

## Bei der Landtagswahl beachten!

### Nachtfluglärm

#### Was Sie vor der Landtagswahl NRW am 15. Mai 2022 unbedingt wissen müssen:

Für Ministerpräsident **Hendrik Wüst (CDU)** besteht der Nachtfluglärm aus „**Geräuschen**“, vor denen die Anwohner im Umfeld des Flughafens Köln/Bonn „**geschützt**“ sind. Es sei „sichergestellt, dass unzumutbare oder gar gesundheitsgefährdende Auswirkungen verhindert werden.“

Diese Aussagen sind ein Schlag ins Gesicht aller vom Nachtfluglärm-Terror betroffenen Bürger im Umfeld des Flughafens! Die vielen nationalen und internationalen wissenschaftlichen Studien, die seit Jahren einen ursächlichen Zusammenhang zwischen Nachtfluglärm und Erkrankungsrisiken wie z.B. Bluthochdruck, Herz- und Kreislauferkrankungen, Herzinfarkt u.a.m. belegen, sind Herrn Wüst bestens bekannt. Ebenso die Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung, die diese Erkrankungsrisiken bestätigen.

Als ehemaliger Verkehrsminister NRW hat Herr Wüst – **wider besseren Wissens** – folgende, nicht haltbare Behauptungen aufgestellt, vertreten und in die Welt gesetzt:

# Recht und Umweltaspekte

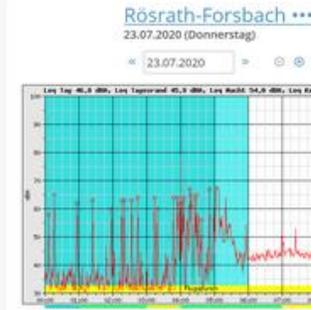


## Wichtige Urteile

Urteile nationaler Gerichte und des EUGH

Urteile erstritten durch BV flsr  
siehe „Historie des Vereins“

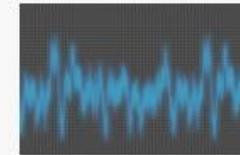
**WIRD DERZEIT AUFGEBAUT**



## Publikationen Fluglärm

Datenbank wichtiger Veröffentlichungen  
nationaler u. internationaler Organisationen  
u. Experten UBA, WHO, IEA etc.

**Lesen Sie mehr**



## Gesetze und Verordnungen

Sammlung wichtiger Gesetze und  
Verordnungen national und EU

**LESEN SIE MEHR**



## Publikationen Feinstaub und Ultra-Feinstaub

**Wissenswertes zum Thema**



Quelle: Planfeststellungsantrag  
Flughafen

## Planfeststellungs- Verfahren des Flughafens

Informationen zum Fortgang des Verfahrens

**Lesen sie mehr**



## WIKI Fluglärm

**weitere Themen**

- **Erkrankungsrisiken,**
- **unzureichender gesetzl. Schutz,**
- **Beschäftigungswirkung,**
- **Subventionen u. Umweltschädlichkeit**

# Datenbank wichtiger Veröffentlichungen

## UBA Umweltbundesamt

Das Umweltbundesamt veröffentlicht mehrfach jährlich Sonderdrucke zu verschiedenen Schwerpunktthemen, hier nur Lärm z.B.



### 1/2020\_ **Gesundheitliche Belastungen durch Umweltverschmutzung und Lärm**

lesen Sie mehr

### 9/2019\_ **WHO-Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region**

<https://umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen>

### 2/2019\_ **Sonderdruck 2 „Fliegen“**

# Wiki Fluglärm

## Verzeichnis/Erläuterung der wichtigsten verwendeten Begriffe und Themen

Im Folgenden werden wiederholt auch Erläuterungen/Aussagen/Veröffentlichungen (kurz: Sicht) des Flughafens wiedergegeben. Der Verein teilt vielfach die Position des Flughafens nicht und stellt seine eigene Position dagegen. Der Grund für die Veröffentlichung der „Sicht des Flughafens“ auf diesem Portal dient dem besseren Verständnis, warum bestimmte Dinge so sind wie sie sind. Wir haben die „Sicht“ gelb hinterlegt

### Begriff Erläuterung/Mitteilung

**Abflugrouten** Für Flugzeuge vom Typ MD11 wurden gesonderte Abflugrouten etabliert **2)**

**Arbeitsplätze** Derzeit arbeiten nachts 6.800 Mitarbeiter. Bei einem Wegfall des Passagierverkehrs in der Kern-Nacht würde der Ergebnisverlust bei mehr als 20 Mio € am Flughafen liegen. **2)**  
Am Flughafen arbeiten 14.800 Menschen in 115 Betrieben und Behörden. Bei der Flughafengesellschaft arbeiten zum 31.12.2020 1766 Mitarbeiter. **4)**

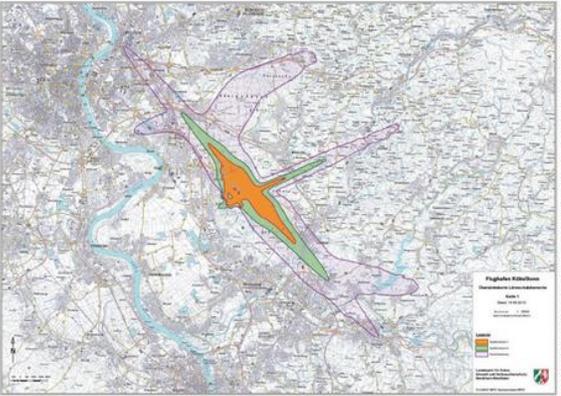
**ATAG** Air Transportation Action Group [Webseite](#) ATAG hat ermittelt, dass für 915 Mio t CO2 verantwortlichen Menge an soviel. Dies rührt daher, 1

**Betriebsgenehmigung** Der Flughafen Köln/Bonn verfügt über eine gültige 24/7 Betriebsgenehmigung. Dies bedeutet, dass auf dem Flughafen Köln/Bonn rund um die Uhr ganzjährig gestartet und gelandet werden darf. Jedoch unterliegt der Flugbetrieb gewissen Einschränkungen insbesondere in den Nachtstunden von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr. In dieser Zeit dürfen nur sogenannte Bonus-Listenflugzeuge starten, welche auf der

**Nachtschutzgebiet (-zone)** Das Nachtschutzgebiet gem. FluLärmG wird durch eine Isophonenkarte definiert. Die Isophonenkarte umschließt Linien gleicher Lautstärke (Pegel). Sie basiert auf dem Kriterium der Maximal-Pegelhäufigkeit. Je nachdem ob es sich um eine Tagschutzzone oder die Nachtschutzzone handelt, entspricht der Rand einer anderen Maximalpegelschwelle. Der Flächenrand der **Nachtschutzzone** am Köln/Bonner Flughafen entspricht dabei 6 Lärmereignissen über einer Maximalpegelschwelle von 57 dB(A) innen (§2.Abs.2.Nr.2) oder zusätzlichen 15dB(A), also 72dB(A) außen (Anlage zu § 3). . Bewegt man sich vom Flächenrand zur Flächenmitte, steigen entweder die Anzahl der (Lärm-)Ereignisse oder deren Intensität(Pegel) oder beides. Die Maximalpegel werden dabei nicht gemessen, sondern theoretisch aus der Lärmcharakteristik der Flugzeuge entwickelt. Die Anzahl der Maximalpegel wird dabei den 6 verkehrsreichsten Monaten entnommen. (s. auch **Fluglärmgesetz**) dort heißt es für die Nachtschutzzone: „... der äquivalente Dauerschallpegel L(tief)Aeq Nacht und der Maximalpegel L(tief)Amax ... werden unter Berücksichtigung von Art und Umfang des voraussehbaren Flugbetriebs nach der Anlage zu diesem Gesetz ermittelt.“

In Landesrecht umgesetzt wird dies in der **Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Köln/Bonn** (s. Grafik)

Der Flughafen hat darüberhinaus weitere Flächen ausgewiesen, die Schallschutzmaßnahmen erhalten können. Wo exakt, kann straßengenau der **Broschüre des Flughafens** entnommen werden.



Lärmschutzbereiche Köln/Bonn

Anlage 2 zur Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Köln/Bonn

Dies ist deutlich ungenauer als Messungen und vor allem für Außenstehende maximal intransparent. Die Formel ist dem Gesetz nicht einmal beigefügt. Es darf bezweifelt werden, dass dies Vorgehen den EU-Vorschriften entspricht.

# Ansätze zur Reduzierung des nächtlichen Fluglärms, die FLK und die Rolle der Politik von 1995 - heute

## Wesentliche Ereignisse und Beschlüsse zum Thema Nachtflug

### 4.2.2015 Absage von Minister Dobrindt

Minister Dobrindt teilt mit, dass eine Änderung der Weisung des BMV nicht erfolgen könne, weil die Sach- und Rechtslage sich nicht geändert habe. Eine politische Bewertung des Anliegens sei damit ausdrücklich nicht verbunden.

### 21.11.2014 NRW-VM Groschek fordert von BMV Dobrindt die Revidierung der Entscheidung Ramsauers

In einem Beschluss der Fluglärmkommission am Flughafen Köln/Bonn wurde Minister Groschek aufgefordert, erneut einen Antrag auf Einführung des nächtlichen Passagierflugverbots von 9-5 Uhr einzuführen. In diesem Zusammenhang bittet Minister Groschek mit Schreiben vom 21.11.2014 Minister Dobrindt, die Entscheidung des Amtsvorgängers Ramsauer zu revidieren und der Neuregelung zum nächtlichen Passagierflug zuzustimmen.

### 2014 Klagemöglichkeiten des Landes NRW

# Top 3 Mitglieder und Mitgliedsbeiträge

Fragen der Mitglieder

Top 3

Mitglieder und Mitgliedsbeiträge

Mitgliedsbeiträge

Top 4

Neuwahl des Vorstandes

Bericht des Rechnungsprüfer

Dr. Bernhard Beitzke

<b>2021</b>					
	Einnahmen gesamt	Ausgaben gesamt		Überschuss/Verlust	
	700	499,8		200,2	
	alle Angaben in €				

Die Prüfung hat am 20.3.22 stattgefunden.

Vorschläge zur Darstellung der Einnahmen-Ausgaben  
Übersicht wurden aufgenommen.

Mängel wurden keine festgestellt.

Top 4

Neuwahl des Vorstandes

Entlastung und Neuwahl des Vorstandes

Top 4

Neuwahl des Vorstandes

Neuwahl des Kassenprüfer

# Top 5 Verschiedenes

Juristische Begleitung  
Wahl Vorstand LSG  
Messeinrichtung  
Flyer

# Juristische Begleitung

Philipp-Gerlach • Teßmer  
Rechtsanwälte

[Kanzlei](#)

[Rechtsgebiete](#)

[Referenzen](#)

[Besonderes](#)

[Rechtsanwälte](#)

[Kontakt](#)



Danke für Ihre Aufmerksamkeit





## Auswertung Windrichtung 2021

		Quelle DFLD		Quelle CGN	
	Segment	bezogen auf 100%		Ist	Ist/Nacht
muss 32*	(230°-50°)	15 %	26 %	40 %	49 %
muss 06	(330°-150°)	5 %	9 %	2 %	%
muss 14	(50°-230°)	19 %	33 %	55 %	%
muss 24	(150°-330°)	19 %	33 %	3 %	%
		58 %	100 %	100 %	%
		42 % Wahl nach dem Zufallsprinzip			
*muss, bedeutet Wind +/- 90 Grad und Rückenwind > 5kn					

