



Die Flugumgehung Uckerath (FluU)

Eine Zusammenfassung verschiedener Quellen

von aussen kompromissbehaftet betrachtet
und frei kommentiert

von Peter Dreeßen, Uckerath
Diplom-Verwaltungswirt

Stand 07 /2018

Vorwort

Vielleicht hat der auf der [Webseite](#) „surfende“ Leser ja bereits meinen „kleinen“ Report zur [Ortsumgehungsstraße Uckerath](#) gelesen. Den Beitrag begann ich vor fünf Jahren mit vier Seiten, und er umfasst nun mehr als 100 Seiten. Ich hoffe sehr, dass mir in dieser Angelegenheit desgleichen Arbeit nicht auch noch bevor steht.

Dass die Stadt Hennef (Sieg) mit ihrer – abgesehen von der Verwaltung - selbständigen [Exklave](#) Uckerath, die nur drei Buslinien und einige Schulbusse miteinander verbindet, zur Einflugschneise des [Flughafens Köln-Bonn](#) gehört, ist gemeinhin bekannt.

Es haben sich jedoch in jüngster Vergangenheit hinsichtlich der Lärm-
belästigung durch den Flugbetrieb erhebliche, leider negativ zu bewertende
Veränderungen ergeben, die durch ein gesundes Ohr – selbst im nächtlichen
Schlaf - nicht unwahrnehmbar blieben und hoffentlich nicht bleiben werden.
Diesen Veränderungen gilt dieser und mein Beitrag. Einen Anspruch auf
Objektivität erhebe ich damit nicht, hoffe jedoch, geneigte Leser zumindest
nachdenklich stimmen zu können.

In diesen Beitrag sind einige Quellen aus älteren Beiträgen zu demselben
eingeflossen, die an Aktualität aber nicht verloren haben, weil sie
unabänderlicher physikalischer Natur sind.

Peter Dreeßen

im Juli 2018

Einleitung

Wahrscheinlich wäre ich niemals auf die Idee gekommen, zum Thema „Fluglärm in Uckerath“ etwas zu schreiben, wären mir nicht – im Laufe einiger Zeit - „Dinge quer gekommen“:

- amtliche Veröffentlichungen,
- Veröffentlichungen in der Presse, und vor allem
- eigene Wahrnehmungen.

Und ich habe auch lange – beinahe ein Jahr - gezögert, dazu ausserhalb meiner Privatsphäre Stellung zu beziehen, sehe mich aber durch Anfragen, die mich zu diesem Thema über die von mir betriebene Webseite via eMail bislang erreichten, hierzu nicht nur ermutigt, sondern sogar aufgefordert.

Um es voraus zu schicken:

es wird wohl niemand bestreiten wollen – und so auch ich nicht -, dass der Flughafen Köln-Bonn ein für die Region Rhein-Sieg wesentlicher Wirtschaftsfaktor ist.

Wird jedoch der Bogen „Notwendigkeit - Akzeptanz – Toleranz – Ablehnung“ überspannt, wird für alle am Wettbewerb Beteiligten das Ziel nicht getroffen.

Ich gebe zu, dass überwiegend eigene Abwägungen diesem Beitrag Vorschub geleistet haben.

Nach dem Lesen dieses Beitrags mögen Sie natürlich selber entscheiden, welcher Sichtweise Sie sich anschließen wollen.

Ich bin für die Regel der Toleranz, wenn dadurch niemand Nachteile erleidet, sondern sogar auch Vielfalt entstehen kann.

Ich bin für die Regel der Akzeptanz, sofern nachvollziehbare Gründe benannt sind.

Notwendigkeit muss gesetzlich begründet sein.

Ablehnung kann moralisch, gesundheitlich oder erfahrungsbedingt begründet sein.

Wieviel unserer Gesundheit sind wir bereit einem wirtschaftlichen Wohlstand zu opfern, ohne dass wir gefragt werden ... oder gar selbst dazu beitragen ?

Das Maß zur Antwort auf diese Frage, welches jeder selbst bestimmen kann, ist gleichsam der Schlüssel für eine nachhaltige Zukunft.

Wieviel unserer Gesundheit wollen wir allein wegen des Lärms des Flugverkehrs aufgeben ?

Im Rahmen dieses Beitrags bleibt der Aspekt des „Abgasaustoßes“ - wie beim PKW kürzlich erneut entfacht- unberücksichtigt. Gerne hätte ich hier bereits ein Kapitel im Vergleich zu Kreuzfahrt- und Containerschiffen hinzugefügt, aber Uckerath hat ja (leider) keine Meeresanbindung, es ginge daher am Thema vorbei.

Situation

Flüge über Uckerath sind

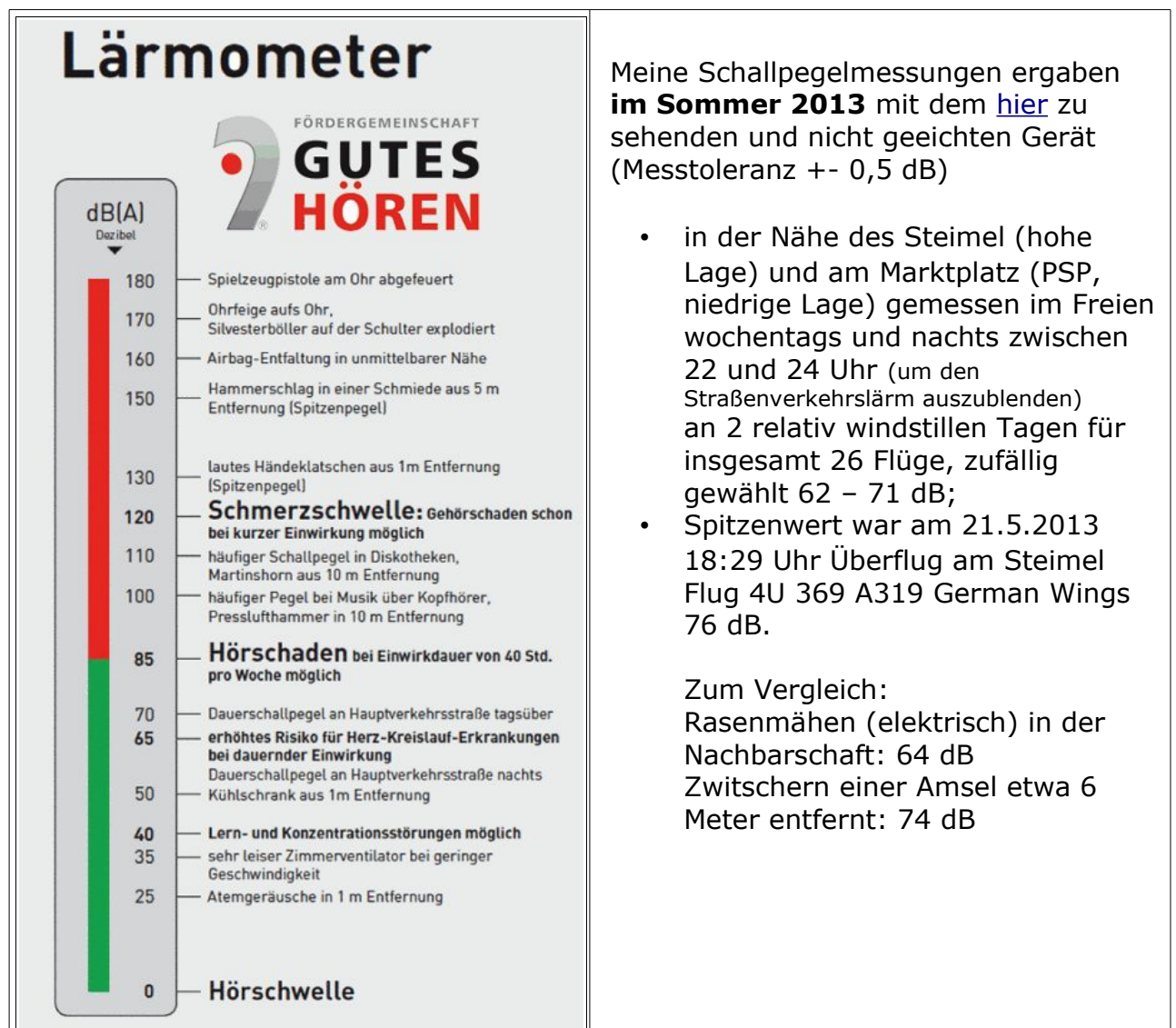
- nur solche von (Nord-)Ost nach Nordwest,
- also keine Abflüge, sondern nur Ankünfte.

Die Überflüge sind

- zu Tages- und Nachtzeiten erlaubt,
- in durchschnittliche etwa 800 Metern Höhe (offenbar flugsicherungsbedingt fluglotsenabhängig) und
- für etwa 15 Sekunden hörbar.

Es gibt Zeiten, an denen

- ein Flugverkehr über dem Ort gar nicht stattfindet, oder
- wegen Urlaubszeit die Überflüge im Minutentakt wahrnehmbar sind, oder
- allein die Wetterlage entscheidet.



Meine Schallpegelmessungen ergaben **im Sommer 2013** mit dem [hier](#) zu sehenden und nicht geeichten Gerät (Messtoleranz +/- 0,5 dB)

- in der Nähe des Steimel (hohe Lage) und am Marktplatz (PSP, niedrige Lage) gemessen im Freien wochentags und nachts zwischen 22 und 24 Uhr (um den Straßenverkehrslärm auszublenden) an 2 relativ windstillen Tagen für insgesamt 26 Flüge, zufällig gewählt 62 – 71 dB;
- Spitzenwert war am 21.5.2013 18:29 Uhr Überflug am Steimel Flug 4U 369 A319 German Wings 76 dB.

Zum Vergleich:

Rasenmähen (elektrisch) in der Nachbarschaft: 64 dB
Zwitschern einer Amsel etwa 6 Meter entfernt: 74 dB

Mehr zu Schallpegeln allgemein und auch einen Hörtest finden Sie [hier](#).

Eine neue Lärmwahrnehmungslage

ergab sich im September 2016, weil plötzlich auffallend viel Flugverkehr über den Steimel (höchster Punkt von Uckerath und in Ortszentrumsnähe) aufkam. Erst hielt ich das für Fluglotsenfehler, aber nachdem sich auch Wochen danach nichts änderte, habe ich eine entsprechende Anfrage beim Flughafen Köln-Bonn gestellt und am 4.4.2017 folgende Antwort erhalten:

„Sehr geehrter Herr Dreeßen,

bezugnehmend auf Ihre Anfrage zu Anflügen über Hennef Uckerath möchte ich Ihnen gerne einige Informationen zukommen lassen.

Zunächst einmal wird aus südlichen Richtungen kommend auf die sogenannte Piste 32R (320° Bahnausrichtung) angefliegen, wenn der Wind aus nördlichen Richtungen kommt. In aller Regel starten und landen Flugzeuge nämlich gegen den Wind.

Ihr Wohngebiet liegt ca. 1,4km südwestlich einer „gedachten“ Verlängerung der Landebahn. **Ungefähr ab dem Käsberg** übernimmt der Leitstrahl des Instrumentenlandesystems (ILS) die Führung der landenden Flugzeuge bis zum Aufsetzpunkt der Piste. Auf den letzten Kilometern bis zum Übergang auf das ILS werden die Flugzeuge von der Deutschen Flugsicherung aus Sicherheitsgründen auf der „gedachten“ Verlängerung mit entsprechendem horizontalem Abstand gestaffelt und so sicher zur Landung geführt. Aufgrund der räumlichen Nähe zum Flughafen (ca. 18km) und des temporär erhöhten Verkehrsaufkommens ist eine Abweichung in aller Regel aus Luftsicherheitsgründen nicht mehr möglich.

Für weitere Fragen wenden Sie sich gerne an uns.

Mit freundlichen Grüßen

(Namenszeichnung weggelassen, aber vorliegend)

Köln Bonn Airport

Nachhaltigkeit und Umlandkommunikation
Sustainability and Regional Relations „

Der Nachricht beigelegt war diese Grafik:

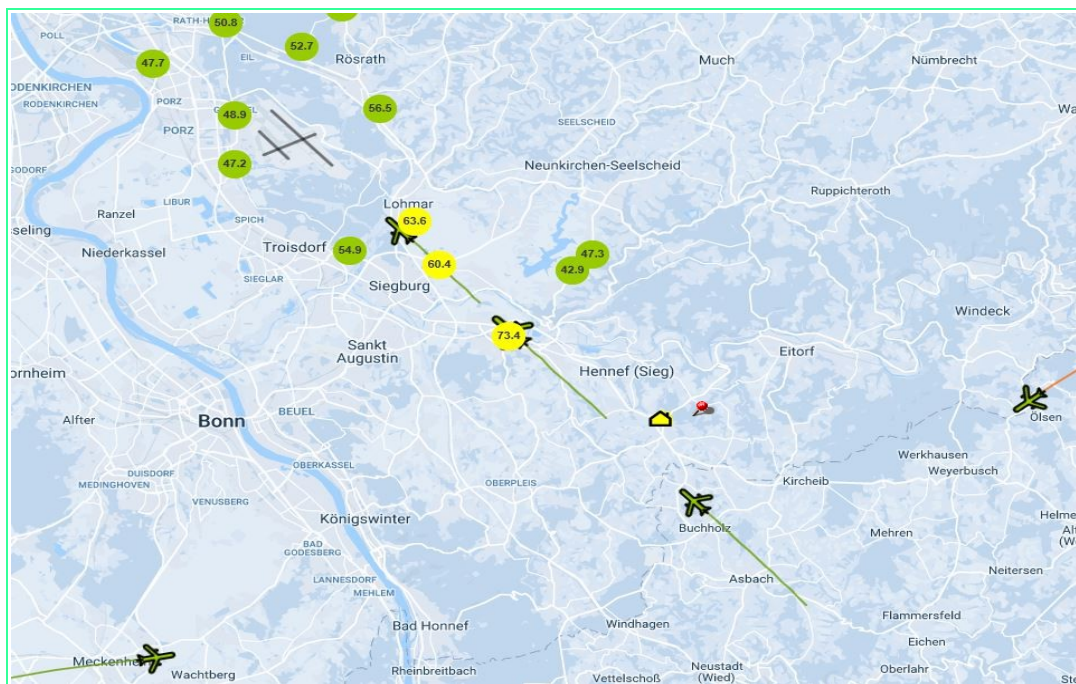


Abbildung 1

(der rote Pin ist der Steimel, von mir zur Orientierung eingefügt)

first step

Natürlich konnte ich mich mit dieser Auskunft, so hilfreich sie auch war, nicht zufrieden geben, fragte nach und erhielt mit Datum 7.6.2017 die Antwort:

„Bezüglich Ihrer Verbesserungsvorschläge habe ich mit dem Kollegen der Deutschen Flugsicherung telefonischen Kontakt aufgenommen und er hat mir bestätigt, dass die Routenführung der für Sie relevanten Voranflüge - wie bereits erläutert - einzig und allein in der Verantwortung der Deutschen Flugsicherung in Langen liegt.

*Deshalb möchte ich Sie noch einmal bitten, **die DFS in Langen bezüglich aller Fragen zu Voranflügen zu kontaktieren.***

Wir hier in Köln haben keinen Einfluss und können deshalb weder Auskunft geben noch Abhilfe schaffen.“

next step

Anfrage an die Deutsche Flugsicherung in Langen,
Auskunft aus Düsseldorf am 5.7.2017 :

„Sehr geehrter Herr Dreesen,

(...) bezüglich Ihrer Anfrage zu den Anflügen Köln/Bonn im Bereich Uckerath (...).

Sie finden in der Anlage zwei Screenshots, die Ihnen die Anflugsituation in Köln/Bonn bei Anflügen aus dem Süden sehr gut aufzeigen.

Auf unserer Homepage www.dfs.de haben Sie unter dem Punkt „Flugverläufe“ die Möglichkeit diese Daten, jeweils 14 Tage rückwirkend, abzurufen.

Grundsätzlich erfolgt der Endanflug der landenden Flugzeuge gemäß internationalen Verfahren mit Unterstützung des Instrumentenlandesystems (ILS) in einer Entfernung von 10 Nautischen Meilen (18,5 Kilometer) zum Airport. Abhängig von der Windrichtung (gestartet und gelandet wird immer gegen den Wind) erfolgen die Anflüge also entsprechend über Leverkusen oder über Hennef.

Spätestens dort befinden sich die Luftfahrzeuge genau in der fiktiven Verlängerung der Landebahnmitte (Flughöhe 3000ft / 914m) und empfangen die Signale des Instrumentenlandesystems (ILS).

Mit Hilfe des ILS wird der Pilot exakt auf die Landebahnschwelle geführt. (ILS: zeigt die Landebahnmitte sowie den richtigen Gleitwinkel, ca. drei Grad, an).

□Davor befindet sich der sogenannte Eindrehbereich.

Per Kurs- und Höhenvorgaben werden die Piloten vom Fluglotsen ähnlich einem Reißverschlussverfahren unter Beachtung der erforderlichen Sicherheitsabstände auf die verlängerte Mittellinie der Landebahn geführt.

Hierbei liegen die Sicherheitsabstände zwischen den einzelnen Luftfahrzeugen, je nach Größe und Konstellation, bei 3-8 Meilen. (Je größer ein Luftfahrzeug, desto größer sind auch die Windverwirbelungen, die hinter dem Flugzeug entstehen. Diese sogenannten Wirbelschleppen können für nachfolgende Flugzeuge gefährlich werden - daher werden entsprechend der Flugzeugkategorie und der Konstellation der Maschinen die Sicherheitsabstände festgelegt.) .

Der von Ihnen angesprochene Bereich Uckerath liegt genau in diesem Eindrehbereich, daher kommt es in diesem Gebiet zu den von Ihnen beobachteten Überflügen. In der Regel öffnet sich dieser Eindrehbereich sogar in einem Winkel von ca. 140 Grad (sehr gut auf den Screenshots zu erkennen).

Daher kann ich Ihnen leider in dem von Ihnen angesprochenen Bereich auch keine Verbesserung bzw. Verlagerung der Verkehrsströme in Aussicht stellen.

Die **individuelle Verkehrsführung** im Eindrehbereich ist letztendlich von der Anzahl der nahezu zeitgleich anfliegenden Flugzeuge, sowie der Konstellation (beteiligte Flugzeugtypen) und natürlich auch von Ihrer Anflugrichtung (ost-süd-west) abhängig. Die **individuelle Kurszuweisung** wird in diesem Eindrehbereich benötigt, um die oben angesprochenen Sicherheitsabstände zwischen den einzelnen Anflügen zu gewährleisten. Ich hoffe, dass ich Ihnen zumindest eine plausible Erläuterung für die notwendige Verkehrsführung liefern konnte, auch wenn die Antwort sicherlich nicht die von Ihnen gewünschte Lösung mit sich bringt.“

Mit freundlichen Grüßen
(Namenszeichnung weggelassen, aber vorliegend)

Presse/Öffentlichkeitsarbeit NRW
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH □ Terminal Ring 10 □ D-40474 Düsseldorf □

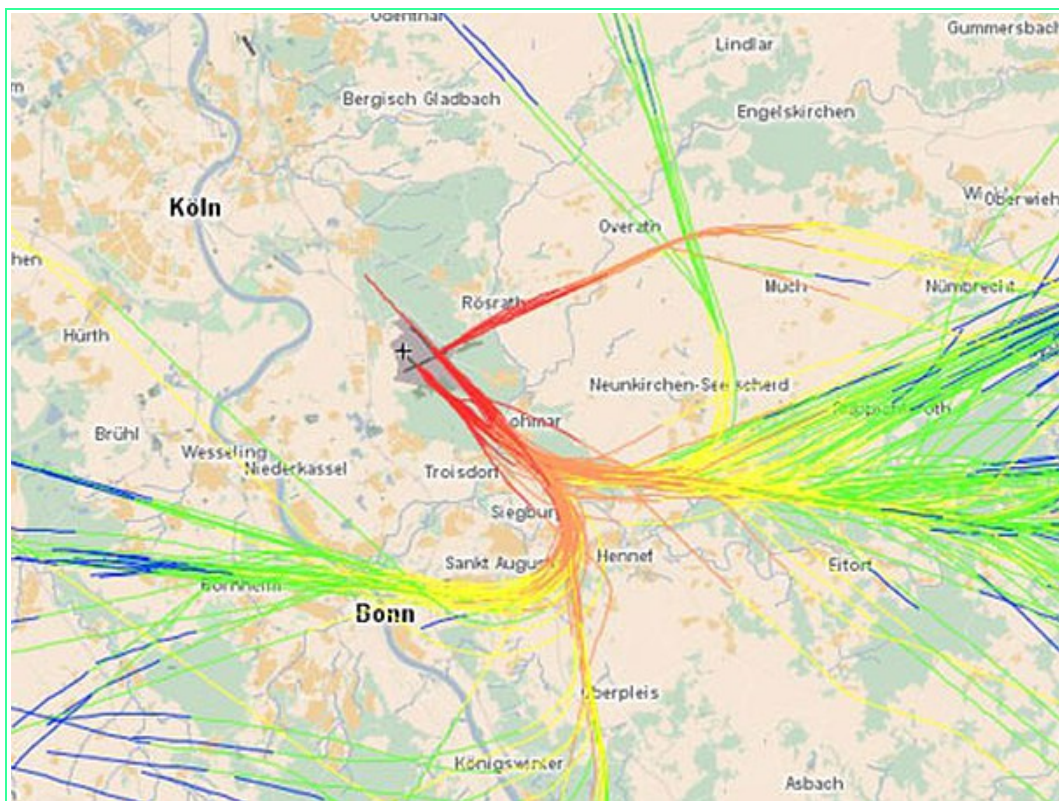
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH □ Am DFS-Campus □ D - 63225 Langen

Aha, da war doch dann meine anfängliche Vermutung nicht unbegründet, dass Flugzeuge durch Fluglotsen auf „Abwege geraten“ könnten ?

next step

Angeregt durch die Auskunft der DFS habe ich mal einige „Daten gezogen“. Das Ergebnis ist überraschend.

Hier eine Grafik, wie auf der Webseite der DFS am 9.7.2018 der Flughafen Köln-Bonn hinsichtlich des Flugaufkommens als Startseite präsentiert wurde:



(Datum dieser Analyse unbekannt, wahrscheinlich Stundenanalyse der DFS)
Abbildung 2

Hiernach wäre Hennef kaum und sein Ortsteil Uckerath gar nicht betroffen.

Betrachten wir das aber über 24 Stunden (hier: Anflüge am 1.7.2017), sieht das schon alles ganz anders aus:

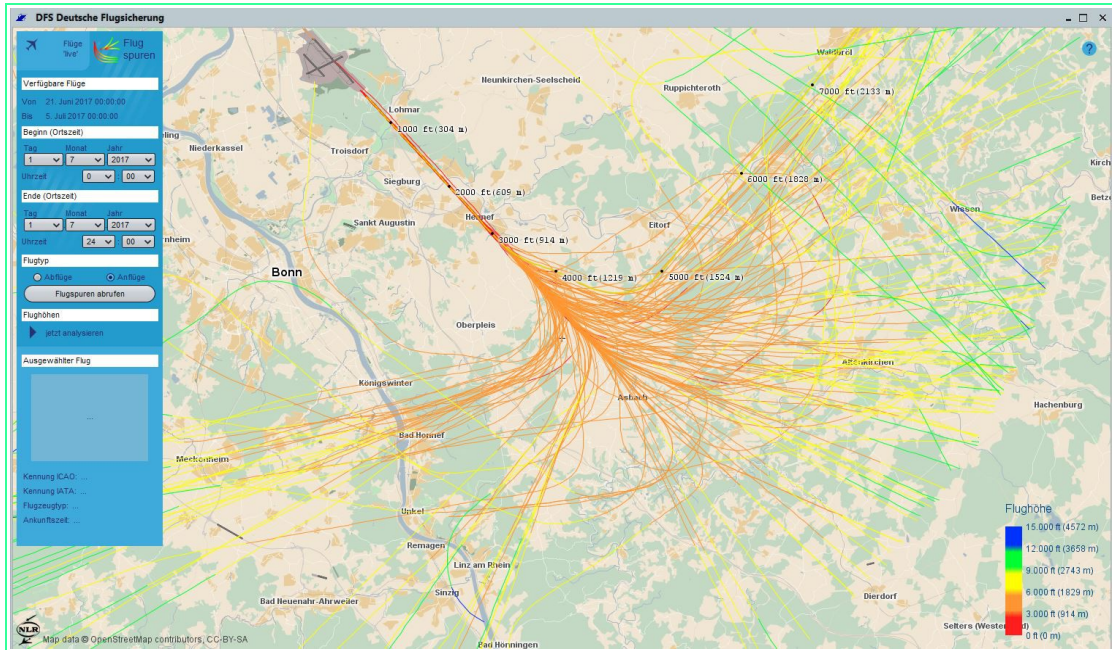


Abbildung 3

Wenn wir nun den Betrachtungskorridor sowohl zeitlich wie maßstäblich erweitern, so ergibt sich für die Anflüge zum in der folgenden Abbildung bezeichneten und zufällig gewähltem Zeitraum von 12 Tagen folgendes Bild:

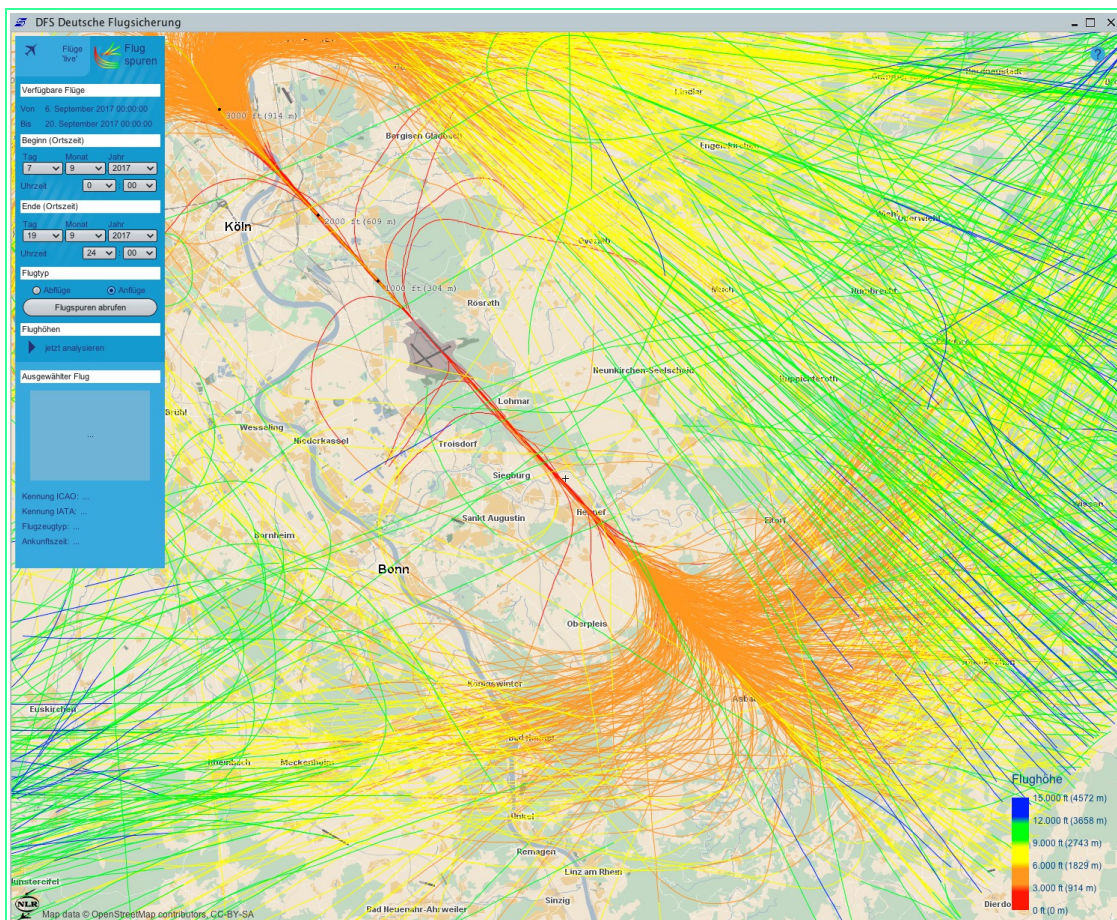


Abbildung 4

Bitte vergleichen Sie Abbildung 4 einmal mit Abbildung 1. Wo liegt Uckerath ?

Wer bis hierhin bezweifelt hat, dass Uckerath vom Flugverkehr besonders betroffen ist, sollte diese Meinung nun doch ändern.
 Weitere Flugspuren finden Sie auch auf den Seiten des Deutschen Fluglärmdienstes e.V.: <http://www.dfld.de/DFLDindex.php>

next step

Ist Ihnen in den Abbildungen 2, 3 und 4 etwas aufgefallen ?
 Höhenangaben werden farblich dargestellt.

Wieso wechseln die Farben nicht, wenn die Topographie (Geländestruktur) eine wechselnde ist ?

Nun, es wird üblicher Weise in der „Topographie“ die Höhe „über normal Null, heute DHHN„ gemessen.

Ein Flugzeug schwebt in einer Höhe ein, in der gemeinhin ein „Auf und Ab“ des Flugzeugs wegen der Geländestruktur vermieden werden kann und sollte.

Somit folgen die orangenen Linien Einflughöhen von etwa 900 – 1800 Metern.

Wenn wir nun aber wissen, dass die höchste Erhebung in Uckerath der „Steimelsberg“ mit etwa 250 Meter DHHN ist, und der der am dichtesten besiedelte und älteste Bereich in Uckerath ist, zu dem auch die Kirchen gehören, und den Stadtkern von Hennef (Sieg) um immerhin etwa 180 Meter DHHN überragt, ergibt sich bei einer Anflughöhe von 900 Metern ein absolut wahrnehmbarer Höhenabstand zur dichten Besiedlung in etwa 18 Kilometer Entfernung zum Flughafen von gerade mal etwa 700 Metern, auch nachts.

Dass dies nicht nur ein subjektiver Eindruck ist, wurde bereits auch pressewirksam, siehe nächste Seite.

Warum eine Lärmmessstation unter topographischen Gesichtspunkten ausgerechnet in Lichtenberg statt in Uckerath am Steimel errichtet worden ist, ist mir völlig unverständlich.

Hier die letzte Statistik:

Fluglärm Hennef 2017								
Quartalsbericht: Messergebnisse der DFLD-Messstelle Lichtenberg								
Monat	Messe-technisch erfaßte Flüge (Tag+Nacht)	Messe-technisch erfaßte Nachtflüge	Nachtflüge nach Schallpegelklassen					Dauerschallpegel Nacht dB(A) (*)
			<65 dB(A)	65 - 69,9 dB(A)	70 - 74,9 dB(A)	75-79,9 dB(A)	≥ 80 dB(A)	
1. Quartal	4.655	1.559	280	868	361	46	4	48,6
2. Quartal	4.055	3.393	690	1.873	759	68	3	52,4
3. Quartal	7.885	3.056	587	1.766	648	52	3	51,4
4. Quartal								
Summe								
Veränderung zum Vorjahr								

Erläuterung: Die Zahlen nach Schallpegelklassen zeigen die Anzahl der gemessenen Überflüge mit ihren Maximalschallpegeln (Einzel-schallpegel), also den Lärm, den man als Betroffener hören kann, ausgedrückt in Dezibel "A". Die Zahlen des Dauerschallpegels sind eine rein rechnerische Größe und kennzeichnen den insgesamt im Berichtszeitraum zur Nachtzeit immittierten Fluglärm (die in Studien veröffentlichten Zahlenangaben zur Gesundheitsgefährdung von Nachtfluglärm beziehen sich auf den Dauerschallpegel)

(*) Dauerschallpegel der Quartalsnächte; (**) Dauerschallpegel der Jahresnächte / Statistikdaten: Deutscher Fluglärmdienst e.V.
 Darstellung: Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn e.V.

https://www.hennef.de/fileadmin/user_upload/dokumente/Fluglaerm/2018/Statistik-Lichtenberg.pdf

Prekäre Nachtflugsituation am Flughafen Köln/Bonn

Ziffer 11 der 1997 erlassenen Nachtflugregelung gibt vor, dass eine durch 6 Lärmereignisse von 75 dB(A) pro Nacht in den 6 verkehrsreichsten Monaten des Jahres begrenzte Fläche um den Flughafen herum alle 5 Jahre gegen ihren Ausgangswert zu vergleichen ist. Ergeben diese Vergleiche keine signifikante Verkleinerung dieser Fläche werden zusätzliche aktive und/oder passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Alle Vergleiche bis einschließlich 2010 ergaben - mehrheitlich bestätigt durch die Fluglärmkommission - keine signifikante Verkleinerung; trotzdem verweigerte das NRW-Verkehrsministerium zusätzliche Schutzmaßnahmen anzuordnen.

Der letzte - für 2015 vorgenommene - Vergleich erbrachte zur Überraschung aller an dieser Frage Interessierten eine mehr als nur signifikante Reduzierung der Fläche um etwa 40% und das, obwohl der Nachtflug seit 2009 mehr oder weniger kontinuierlich - besonders stark von 2015 auf 2016 - nunmehr wieder auf 40.360 Flugbewegungen zugenommen hat. Hinzu kommt, dass auch die Anzahl der besonders lauten Fluglärmereignisse (80 dB(A) und mehr) verglichen mit 2011 sich um 18% erhöht hat.

Bestätigt wird diese Entwicklung - im Gegensatz zur Schrumpfung der Vergleichsfläche - durch die Ergebnisse der Messungen durch die Fluglärmmessstellen des Flughafens in Köln-Merheim, -Rath/Heumar, -Gremberghoven, Troisdorf, Siegburg-Stallberg und Hennef-Realschule, die alle im Vergleich der Jahresmittel 2007 - 2014 und den jeweiligen Jahreswerten von 2015 keine Verminderung sondern eher eine Erhöhung der Messwerte ausweisen. Auch zeigen die Ergebnisse - nicht nur dieser Messstellen - dass die 8 Nachtstunden stärker durch Fluglärm belastet sind als die 16 Tagstunden.

Es kann also nicht die Rede davon sein, dass der Flughafen sich um eine Reduzierung des Nachtfluglärms keine Gedanken mehr machen muss. Abgesehen von der grundsätzlich nicht geringer werdenden Lärmbelastung gibt insbesondere die Entwicklung des Passagierverkehrs in der Zeit (0 - 5 Uhr), die eigentlich zur Verringerung der nächtlichen Flugfrequenz davon frei gehalten werden sollte, Anlass zur Besorgnis; denn mit 17,5% auf nunmehr 7.221 jährliche Bewegungen ist das der größte Zuwachs im gesamten Flugverkehrs-Spektrum. Die Erhöhung der relevanten Nachtzuschläge von zwischen 13,4 und 17,4% (142 und 428 €) - wie sie Herr Garvens kürzlich für Mai angekündigt hat - wird an dieser Entwicklung nichts ändern. Wollte das Flughafen-Management - nachdem sich das Tagessegment dieser Sparte ja sehr positiv entwickelt hat - die Kernnacht tatsächlich, wie ursprünglich als „fairer Ausgleich“ für den „unabdingbaren“ Nachtfrachtverkehr von der Landesregierung vorgesehen, vom Passagierverkehr frei halten, müsste man an der Gebührenschaube wesentlich rigorosere drehen und nicht nur mit homöopathischen Beruhigungstropfen für Politik und breite Öffentlichkeit operieren!



Stadttecho Hennef vom 7.4.2017

Wieviel gemeinschaftlich wirtschaftliches Wachstum wollen wir zu welchem individuellen Preis? Sind wir hier nicht bei „gib den kleinen Finger, und der Arm ist ab“?

WDR¹ Wetter  Verkehr 

Nachrichten Sport Wissen Verbraucher Kultur Unterhaltung



Flughafen Köln/Bonn mit neuem Passagier-Rekord

Der Flughafen Köln/Bonn hat in den zurückliegenden sechs Wochen knapp zwei Millionen Passagiere verzeichnet - so viele wie noch nie in den Ferien.

Dies entspreche einem Plus von fünf Prozent im Vergleich zum Vorjahr, teilte ein Sprecher am Mittwoch (30.08.2017) mit. Mit exakt 46.701 Fluggästen sei der 25. August der stärkste Verkehrstag gewesen.

Wie in den vergangenen Jahren war Palma de Mallorca mit rund 200.000 Fluggästen das beliebteste Urlaubsziel. Dahinter folgen Antalya und Istanbul mit 108.000 bzw. 84.000 Ferienpassagieren.

Stand: 30.08.2017, 18:29

Das Foto ist ausgezeichnet: gefangen sein im jährlichen Wegflugurlaubswahnsinn. Ist das wirklich so?

next step

Wie soll es weiter gehen ?
Bitte lesen Sie dazu dies:

„Stellungnahme der Stadt Hennef (November 2017)

Die Flughafen Köln/Bonn GmbH (FKB) hat mit Antrag 14.09.2017 die Erteilung eines Planfeststellungsbeschlusses bei der zuständigen Planfeststellungsbehörde, dem Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen beantragt. Gegenstände des Planfeststellungsverfahrens sind (zusammengefasst) die abschließende Zulassung der Änderung und Erweiterung von Flugbetriebsflächen zur Schaffung zusätzlicher Flugzeug-Abstellpositionen sowie die Entscheidung über die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit folgender Maßnahmen:

- Neuordnung des sog. „Frachtriegels“ (Frachthallen, Hangars, Betriebsgebäude u.a.) mit Festlegungen zu baulichen Nutzungen auf dem zentralen Flughafen-gelände und*
- diverse Hochbauten (Erweiterung des Frachtzentrums General Cargo, Anbau an das Terminal 2, Parkhäuser, Verwaltungsgebäude, Hotel).*

Die Unterlagen lagen bis zum 5. Dezember 2017 unter anderem im Rathaus der Stadt Hennef aus. Der Ausschuss für Klima- und Umweltschutz hat am 20.11.2017 einstimmig ..."

... eine Stellungnahme beschlossen, die Sie weiter und im Detail unter <https://www.hennef.de/index.php?id=175> nachlesen können.

Auch wenn die Stadt Hennef (Sieg) äusserst kritisch zu dem Vorhaben Stellung nimmt, wird nach nicht realitätsfremder Betrachtung letztlich der „status quo“ nicht erhalten bleiben können, sondern es wird sich die Flugverkehrs-dichte – insbesondere im Frachtverkehr – mittelfristig erhöhen.

next step

Wie könnte eine Lärmbelästigung durch Flugverkehr im Raume Uckerath schon heute vermieden werden ?

Ganz einfach: indem die bisherige Verkehrsführung der Flüge auf insbesondere bevölkerungsstrukturelle Veränderungen und landschaftlichen Gegebenheiten am Boden weitgehend angepasst würde. Dies sind eigentlich zwei der gleichen Kriterien, die auch bei der Planung von Umgehungsstraßen berücksichtigt werden, wobei es einen wesentlichen Unterschied gibt: für die Verlagerung von Luftwegen müssen diese nicht neu gebaut werden, allein durch Anpassung ablauforganisatorischer Regeln und von Steuerungssoftware im Tower wäre das zu erreichen. So jedenfalls stelle ich als Laie mir das vor: als letztlich nur eine temporäre Aufgabe der Logistik und Steuerung eines Flughafensbetriebs.

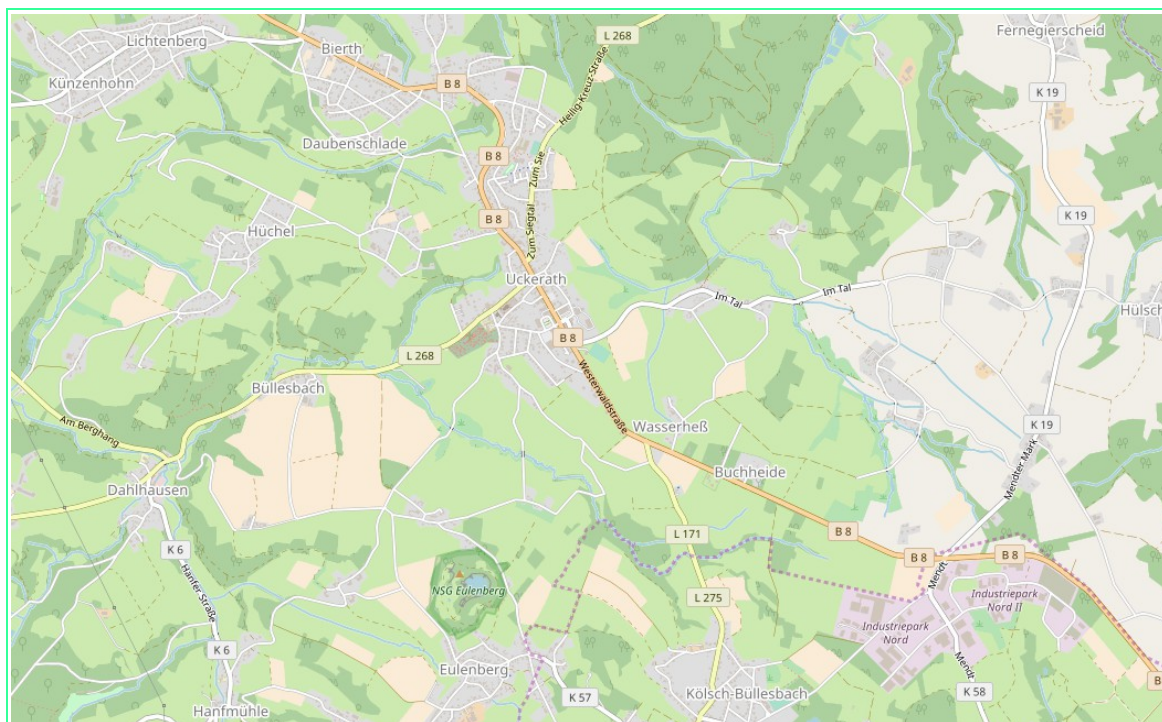
last step

In diesem Beitrag möchte ich nicht nur eigene Betrachtungen darstellen und Forderungen erheben, sondern auch Lösungsansätze anbieten, die einer fachlichen Prüfung sicher nicht standhalten, zu Denkanstößen aber vielleicht doch geeignet sind.

Wie in den obigen Abbildungen 3 und 4 zu sehen ist, fächert sich die „Anflugschneise“ gen Osten ab Uckerath erheblich auf, die „Anfluglinie“ und Übernahme des ILS beginnt in Hennef - Käsberg (Auskunft Flughafen Köln-Bonn, siehe oben).

Meine Anregung:

Vorverlegung des Beginns der Anfluglinie von Hennef-Käsberg nach Hennef-Wasserheß, aber ohne Höhenänderung. Im diesem östlichen „Eindrehbereich“ - dann über Buchholz (Ww) - befindet sich nur ein wachsendes Industriegebiet, die umgebende Wohnbesiedlung ist land- und forstwirtschaftlich geprägt und daher in der Wohndichte sehr gering. Hierdurch würde zudem **auch in Eitorf** die Wahrnehmung von Anflügen wesentlich gemildert.



Kartenausschnitt OpenStreetmap.org

Abbildung 5

Ergebnis:

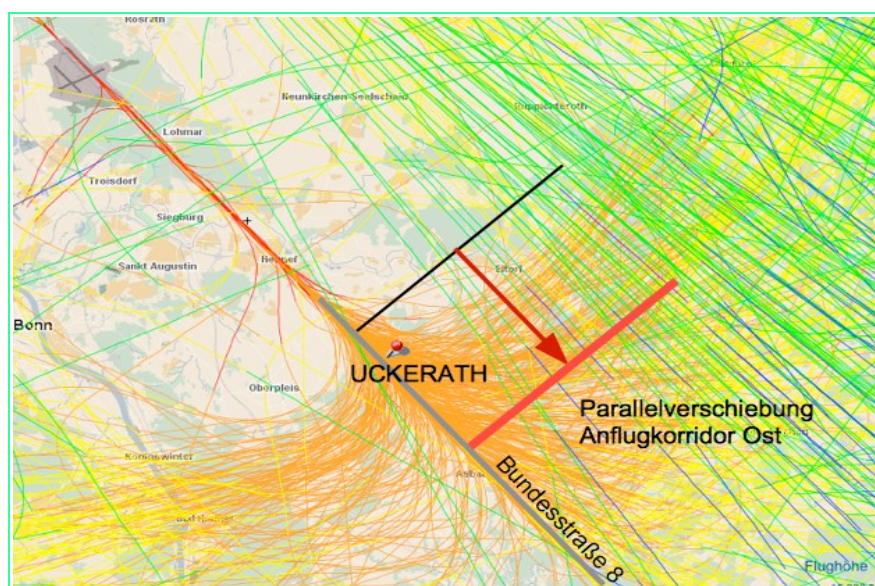


Abbildung 6 (Grundlage: Ausschnitt von Abbildung 4)

Fazit

Ja, falls meinem Vorschlag gefolgt würde, ergäben sich anfänglich – wie geschildert – zunächst organisatorische und kostenerzeugende, aber nur einmalige Herausforderungen.

Andererseits würden sich Fluglängen und Flugzeiten dauerhaft etwas erhöhen, wobei es hier jedoch nur um 5 Kilometer und etwa 20 Sekunden ginge, was nach meinen Kenntnissen im alltäglichen Betrieb eines Flughafens auch in der Jahressumme zu vernachlässigen wäre.

Ich denke, dass die Politik und auch das Flughafenmanagement schon vor Realisierung und Inbetriebnahme der dort beabsichtigten und bereits in Planung gebrachten Maßnahmen die beschriebenen Denkanstöße aufnehmen und in Erwägung ziehen sollten, um der Akzeptanz weiter gehender Absichten in der nicht vom Flughafenbetrieb abhängigen Bevölkerung nicht entgegen zu wirken.

Schlussbemerkung

Wir wollen es nicht wahr haben, aber wir machen uns unsere Lebensgrundlage, den Planet Erde, derart Untertan, wie Gott es niemals gewollt hätte:
https://de.wikipedia.org/wiki/Dominium_terrae

Dass wir mit einer uns suggerierten Eroberung der Lüfte auch einen erheblichen Beitrag dazu leisten, unseren Erdplaneten dauerhaft zu zerstören, dürfte unstrittig sein, und Flügel haben wir Menschen aus guten Gründen nicht, denn die Schöpfung hat dafür andere Erdenbewohner ausgewählt, die zum Flug keine zusätzlichen Ressourcen wie Aluminium, Kunst- oder Treibstoffe, und auch keine Elektronik – mit den hierfür aufgebauten Industrien – brauchen.

Warum maßen wir uns Eroberungen an, für die wir nicht geschaffen (worden) sind ? Wir schaffen es ja nicht einmal, das zu erhalten, was Mutter Natur uns bereits anvertraut. Dazu gehört – so am Rande – auch die Wasserwelt. Ohne Wasser gibt es kein Leben, wie wir es kennen. Und was macht der Mensch damit ? Er spült in weiten Teilen der Kontinente Trinkwasser durch die Toilette, also „den Bach hinunter“.
Und jetzt geht mir dazu die Luft aus.

*„Willst du immer weiter schweifen?
Sieh, das Gute liegt so nah.
Lerne nur das Glück ergreifen,
denn das Glück ist immer da.“*

(Johann Wolfgang von Goethe, 1749 - 1832)

Peter Dreeßen

16.7.2018