



## Beschlussvorlage

**Amt:** Umweltamt  
**Vorl.Nr.:** V/2017/1291  
**Datum:** 16.11.2017

**TOP:** \_\_\_\_\_  
**Anlage Nr.:** \_\_\_\_\_

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Klima- und Umweltschutz	20.11.2017	Öffentlich

### Tagesordnung

Planfeststellungsverfahren Flughafen Köln /Bonn  
Stellungnahme der Stadt Hennef

### Beschlussvorschlag

Der vorliegenden Stellungnahme der Stadt Hennef (Sieg ) zum Planfeststellungsverfahren Flughafen Köln/Bonn wird zugestimmt.

### Begründung

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 Flughafengelände und
- diverse Hochbauten (Erweiterung des Frachtzentrums General Cargo, Anbau an das Terminal 2, Parkhäuser, Verwaltungsgebäude, Hotel).

Die Unterlagen liegen noch bis zum 5. Dezember 2017 u.a. im Rathaus der Stadt Hennef (Zimmer 2.53) aus und sind auf der Internetseite des Verkehrsministeriums einsehbar (<http://www.vm.nrw.de/verkehr/luftverkehr/Planung/index.php>).

Der Stadt Hennef ist bis zum 15.01.2018 Gelegenheit gegeben, zu dem Antrag Stellung zu nehmen.

### Vorgeschlagen wird folgende Stellungnahme:

Die Stadt Hennef begrüßt ausdrücklich die Wahl des Zulassungsverfahrens (Planfeststellungsverfahren mit Umweltverträglichkeitsprüfung) für die in Rede stehenden Vorhaben, da diese der Raumbedeutsamkeit der beantragten Vorhaben gerecht wird. *„Raumbedeutsame Vorhaben wie beispielsweise eine Eisenbahntrasse oder ein Flughafen berühren wegen ihrer räumlichen Dimensionen und tatsächlichen Auswirkungen (Lärm, Beeinträchtigung der Umwelt, Kosten) eine Vielzahl öffentlicher und privater Belange. Sie lösen gegenüber Bauvorhaben, die auf einem einzelnen Grundstück verwirklicht werden, besondere bewältigungsbedürftige Spannungen aus. Diese Belange bedürfen einer besonderen Ermittlung und Abwägung in einem formalisierten Verfahren.“* (Kommentar zum VwVfG).

Deutlich zu kritisieren ist dagegen der sich durch alle Antragsunterlagen ziehende Ansatz, die Beurteilung der Auswirkungen und die planerische Abwägung lediglich auf die zusätzlichen Ausbauvorhaben zu beschränken. Eine solche Betrachtung wäre fragwürdig aber tolerabel, wenn die sonstige Betriebsgenehmigung inklusive Regelung von Auslastung und Betriebszeiten das Ergebnis eines Planfeststellungsverfahrens im Sinne des VwVfG wäre. Damit wäre die angemessene Aufbereitung, Transparenz und Rechtssicherheit sichergestellt. Dies ist z.B. an den Flughäfen Frankfurt und Düsseldorf der Fall. In beiden Fällen wurde bei der Gesamtbetrachtung des verursachten Umgebungslärms eine nächtliche Kernruhezeit festgelegt. Die sog. fiktive Planfeststellung sowie die Einzelgenehmigungen ohne Umweltverträglichkeitsprüfung, Begleitgutachten und Öffentlichkeitsbeteiligung, aus der Flughafen Köln/Bonn seine Betriebsgenehmigung ableitet, wird der Tragweite der von ihm verursachten Umweltauswirkungen nicht gerecht. Vor dem Hintergrund ist - hilfsweise und atypisch - die bisher nicht stattgefundene Gesamtabwägung in die jetzt beantragte Genehmigung von Einzelkomponenten einzustellen oder ein Planfeststellungsverfahren nach den Vorgaben des VwVfG für den Gesamtbetrieb nachzuholen.

Die Stadt Hennef hat langjährig und auf verschiedenen Wegen eine Reduktion des nächtlichen Fluglärms eingefordert. Dieser hat bereits jetzt das erträgliche Maß hinsichtlich Gesundheit, körperliche Unversehrtheit und kommunale Entwicklungsmöglichkeit überschritten. Eine Reihe von Befunden der in der Vergangenheit erfolgten umfangreichen Untersuchungen untermauerte diese Wahrnehmung. Verwiesen wird hierzu auf die im Auftrag des Umweltbundesamtes beauftragte Greiser-Studie *„Es zeigen sich bei nahezu allen Analysen stärker erhöhte Erkrankungsrisiken bei der Teilpopulation mit Fluglärmbelastung, die keinen Anspruch hat auf eine Finanzierung von Schallschutzmaßnahmen durch den Flughafen Köln-Bonn.“* Risikofaktor nächtlicher Fluglärm - Abschlussbericht über eine Fall-Kontroll-Studie zu kardiovaskulären und psychischen Erkrankungen im Umfeld des Flughafens Köln-Bonn, Dr. Eberhard Greiser, Claudia Greiser (2010).

Die von der umweltmedizinischen Fachdisziplin geforderten nächtlichen Lärmgrenzen werden in Hennef regelmäßig überschritten. Vor dem Hintergrund ist das nüchtern in der Prognose dargestellte Faktum eines Wettbewerbsvorteils durch fehlenden Lärmschutz für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Hennef nicht mehr vermittelbar *„Sowohl die zentrale geographische Lage, als auch die vorhandenen Nachtflugmöglichkeiten und insbesondere auch die zunehmende Realisierung von Synergien durch wechselseitige Ausnutzung freier Frachtraumkapazitäten (...) begründen die Attraktivität des Standorts, die für die Zukunft steigende Ein- und Ausladungen in der konventionellen Fracht erwarten lässt.“* Verkehrsprognose S. 161 *„Verglichen mit dem Wachstum der flughafenunabhängigen Luftverkehrsnachfrage in NRW bzw. Gesamtdeutschland wächst der Flughafen Köln/Bonn überdurchschnittlich. Dieses Ergebnis verdeutlicht den Effekt, den die Kapazitätsengpässe am Flughafen Düsseldorf auf den Flughafen Köln/Bonn haben: die Flughäfen stehen in direkter Konkurrenz zueinander, die am Flughafen Düsseldorf „abgewiesenen“ Verkehre werden am Flughafen Köln/Bonn platziert“* Verkehrsprognose S. 159).

Neben den gesundheitlichen Beeinträchtigungen macht die Stadt Hennef Einschränkungen bei der räumlichen Entwicklung geltend. Innerhalb der sog. Tag-Schutzzone 1 und in der Nacht-Schutzzone dürfen grundsätzlich keine Wohnungen errichtet werden (vgl. § 5 Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm.). Hiervon sind in Hennef nicht periphere Räume des Stadtgebietes betroffen, sondern der historische Ortskern, das Umfeld des Rathauses, der Pfarrkirche sowie die gesamte Ortschaft Heisterschoß.

Die Festsetzung der Nacht-Schutzzone führt in diesen Gebieten zu erheblichen Einschränkungen im Bereich der Stadtentwicklung. Beispielsweise ist es nicht möglich, in einem der betroffenen Bereiche ein dringend benötigtes Hospiz zu errichten. Durch das in § 5 FluLärmG formulierte Verbot, in einem Lärmschutzbereich schutzbedürftige Nutzungen anzusiedeln, wird die Planungshoheit der Stadt Hennef (Sieg) in erheblichem Maße behindert. Eine geordnete Stadtentwicklung ist so kaum möglich.

In allen vom Fluglärm betroffenen Bereichen in Hennef sind Auswirkungen auf den Immobilienmarkt spürbar. Hierzu wird auf die anliegende Problemdarstellung eines örtlichen Immobilienmaklers verwiesen.

Auch das Potential von touristischen Wertschöpfungen wird erheblich eingeschränkt, da Übernachtungsgäste naturgemäß von schlafstörendem Fluglärm abgeschreckt werden. Der Fluglärm konterkariert damit Anstrengung zur Aufwertung der touristischen Destination von einem Eintages- zum Mehrtagestourismus.

Anhand der Antragsunterlagen ist nicht nachvollziehbar, warum eine derart umfängliche Ertüchtigung der Infrastruktur und Erhöhung des Leistungsvermögens sich nicht in Form von deutlichen Zuwächsen bei den Flugbewegungen und damit im Anstieg des zu erwartenden Fluglärms gegenüber dem derzeitigen Zustand niederschlagen soll. Vielfach wird in den Antragsunterlagen herausgestellt, dass mit den beantragten Bauvorhaben lediglich die Qualität und die Effektivität der Abfertigung, nicht aber die prognostizierte Quantität signifikant verändert wird. Demgegenüber wird in der Verkehrsprognose der starke Wettbewerb herausgearbeitet, dem sich der Flughafen Köln/Bonn gegenüber den Wettbewerbern zu stellen hat. Eine verbesserte Abwicklungsökonomie mit gegenüber dem heutigen Zustand deutlich reduziertem Aufwand wird sich unmittelbar in optimierten Angebotspreisen niederschlagen, zu der der Flughafen Köln/Bonn dann in der Lage wäre. Bei der dargestellten Preissensibilität sowohl im Fracht- als auch im Passagierbereich ist damit eine deutlich höhere Anzahl von Flugbewegung absehbar. Diesem Mechanismus wird in der Prognose nicht ausreichend Rechnung getragen.

Die Verkehrsprognose geht von erheblichen Steigerungen des Flugverkehrs bis zum Jahr 2030 aus. (Passage: „Unter Berücksichtigung der getroffenen Prämissen wird im Rahmen der Flughafenwahlrechnung ein Aufkommen von (gerundet) 15,0 Mio. Passagieren (davon 1,3 Mio. Umsteiger) und 101.400 Flugbewegungen im Linien- und Touristikverkehr im Jahr 2030 ermittelt. (...) Im Vergleich mit dem Basisjahr 2014 steigt die Anzahl der Passagiere um 59 %.“ Verkehrsprognose S. 153. Fracht: „Insgesamt werden unter Berücksichtigung aller relevanter Einflussfaktoren für den Standort Köln/Bonn im Prognosejahr 2030 knapp 1,5 Mio. Tonnen Ein- und Ausladungen erwartet. Dies entspricht einer Zunahme von insgesamt +102 % gegenüber dem Basisjahr 2014 und somit einem mittleren jährlichen Wachstum von +4,5 % im Prognosezeitraum. Somit wird gegenüber dem allgemeinen Cargo-Markt in Deutschland (+3,8 % p.a.) ein überproportionales Wachstum erwartet.“ Verkehrsprognose S. 160, Flugbewegungen insgesamt: „Im Prognosejahr 2030 sind am Flughafen Köln/Bonn insgesamt 151.200 Flugbewegungen ohne bzw. 154.800 Bewegungen inkl. Militär zu erwarten. Dies entspricht einem Zuwachs von 22,6 % (bzw. 22,2 %) gegenüber dem Basisjahr 2014. PFV Flughafen Köln/Bonn – Verkehrsprognose 2030 Seite 169. Von den Gesamtbewegungen entfallen 101.400 auf den Passagierverkehr (+25,7 % ggü. 2014), 32.600 auf den Luftfrachtverkehr (+25,8 % ggü. 2014), 17.200 auf den sonstigen (+3,6 % ggü. 2014) und 3.600 auf den Militärverkehr (+2,9 % ggü. 2014).“ Verkehrsprognose S. 168/169)).

Aus den Angaben wird nicht schlüssig begründet, warum ein Plus von 59% Passagieren im Passagierbereich und ein Plus von 102 % to Fracht im Frachtbereich in Summe lediglich

eine Steigerung von 22.6 % an Flugbewegungen nach sich zieht. Die jeweiligen Zuwächse deuten auf deutlich höhere Flugaktivitäten hin.

In Anbetracht der derzeitigen Belastungen sind derartige Steigerungen nicht akzeptabel und unterstreichen das Erfordernis einer Deckelung oder Steuerung durch Kernruhezeiten. Dass die prognostizierten Steigerungen – nach Angaben der Antragsunterlagen – auch mit der bestehenden Infrastruktureinrichtung abwickelbar und insofern nicht Gegenstand des Antrags sind, ist aus Sicht der Stadt Hennef insofern nicht relevant, weil sie sich überhaupt erstmals bei der Entwicklung des Flughafens in einem für solche Raumwirksamkeit vorgesehenen Verfahren einbringen kann.

Bekanntlich ist das Land NRW zu 30,94 % am Flughafen Köln/Bonn beteiligt und als solcher auch an einer rentablen Entwicklung des Flughafens interessiert. Die Stadt Hennef fragt in diesem Zusammenhang kritisch an, ob vor diesem Hintergrund die für eine Genehmigungsbehörde angezeigte Unabhängigkeit gegeben ist.

#### Zu B. Antragsbegründung, I.1 Der Flughafen Köln/Bonn

An dieser Stelle wird eine Charakterisierung des Flughafens vorgenommen. Diese ist nur vollständig, wenn zumindest ansatzweise auf die gravierenden Auswirkungen auf die Umwelt, insbesondere der menschlichen Gesundheit und auf Hemmnisse bei hiermit unvereinbaren Entwicklungen eingegangen wird.

Die Zahl der Arbeitsplätze, die vom Flughafen abhängen (lt. Antrag 26.000) ist hochstrittig. Der dortigen Angabe stehen Abschätzungen mit deutlich geringeren Zahlen gegenüber.

#### Zu III. Flugbetriebsflächen, Hochbauten und sonstige bauliche Anlagen (Ordner 1, S. 8 u. 9)

*„Die Errichtung von Hochbauten und sonstigen baulichen Anlagen ist innerhalb der in den Plänen [Anlagen 1-6 zum Plan der baulichen Anlagen] ausgewiesenen Baugrundstücke zulässig.“* Eine solche pauschale Feststellung würde dem FKB oder anderen Bauträgern die Errichtung von Hochbauten aller Art eröffnen, ohne die im Baurecht vorgesehene Qualifizierung in Art, Größe, Umweltauswirkungen und Effekte auf die Lärmkulisse. Gleiches gilt für die Klausel auf S. 9 (*„Die Feststellung der Baugrundstücke hat keine Ausschlusswirkung derart, dass bauliche Anlagen auf dem Flughafengelände außerhalb ihres Umgriffs ausgeschlossen sind.“*)

#### Zu II 5.2. Parkhaus P1 (Ordner 1, S. 14)

Aus der Darstellung wird nicht ersichtlich, warum ein Vorhaben, das bereits per Baugenehmigung 09.08.2011 genehmigt wurde, Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens ist. Sollte die Baugenehmigung nicht rechtmäßig ergangen sein, ist dies an dieser Stelle zu erläutern.

#### Zu II.10.2.3 Neuorganisation Terminalvorfahrt (Ordner 1, S. 21)

Die dortigen Ausführungen *„Da die zur Planfeststellung beantragten bauplanerischen Festsetzungen eine Überbauung ermöglichen, ist hier eine Beseitigung dieser Biotope im Zuge der Errichtung der künftig dort zulässigen Hochbauten für ein Hotel und Konferenzzentrum sowie für Büronutzungen zu unterstellen.“* sind nicht schlüssig. Die Vorschriften über die gesetzlich geschützten Biotope gem. § 30 BNatSchG sind vorrangig gegenüber örtlichen Baugenehmigungen. Falls die Silikat-Trockenrasen entgegen den Verboten § 30 BNatSchG zerstört werden sollen, bedarf es einer Ausnahmegenehmigung.

#### Zu III. Zulassungsentscheidungen und Genehmigungen III.1 (Ordner 1, S. 22)

Die Ausführungen zur Genehmigungsgrundlage der bestehenden Anlagen können anhand der dortigen Ausführungen nicht nachvollzogen werden, da keine Rechtsgrundlagen oder

Genehmigungsarten genannt sind. Inwieweit beispielsweise durch „Negativatteste“ über die Zulässigkeit von baulichen Anlagen beschieden werden kann, erschließt sich nicht. Insbesondere fehlt es an einer Darlegung, warum in der Vergangenheit keine Planfeststellung und Umweltverträglichkeitsprüfungen beantragt, gefordert oder erlassen wurde, diese aber jetzt angestrebt werden.

#### Zu V.1 Planungsziel (Ordner 2, S. 26/27)

Die Stadt Hennef zieht nachdrücklich die auf S. 26/27 vorgebrachte Argumentation in Zweifel, wonach die beantragten Vorhaben keinen Engpass beseitigen, da die anvisierte, langfristige Nachfrage bereits mit der derzeitigen Infrastruktur bedient werden kann. Bei der auf der Hand liegenden Entwicklung des FKB von einem Militär- und Regierungsflughafen zu einem Luftfrachtdrehkreuz mit dem bundesweit stärksten Nachtflugverkehr, ohne dass jemals ein bündelndes, abwägendes und ordnendes Verfahren durchlaufen worden wäre, ist diese Aussage weder plausibel, noch für die Belasteten vertrauensstiftend. Der mit dem Antrag skizzierte Ausbau zielt auf eine verbesserte Performance („verbesserte Abwicklung“, Vermeidung von „kostenintensiveren Einsatz technischer und personeller Ressourcen“, „effizientere Bereitstellung der Leistungen des Flughafens“ Ordner 1, S. 27), die vermehrten Flugverkehr ermöglicht und deutlich wahrscheinlicher macht. Nicht zuletzt schlägt sich die optimierte Anordnung von Abfertigungen und Rollwegen im zeit- und kostensensiblen Frachtverkehr in Preisvorteile nieder, die weitere Frachtflugunternehmen zu nutzen wissen werden. Die Stadt Hennef unterstreicht hierzu nochmals, dass das derzeitige Lärmniveau auf einem Großteil des Hennefer Stadtgebietes bereits das erträgliche Maß überschritten hat und somit auch eine schlichte Stabilisierung des Nachtflugeschehens nicht akzeptabel ist.

#### Zu V.2 Erweiterung der Vorfeldflächen (Ordner 1, S. 28)

Die beantragte und nicht sehr transparente Formulierung („Es ist beantragt, eine geringfügige Überschreitung der Grenzen der Flugbetriebsflächen zuzulassen. Die beabsichtigte Feststellung orientiert sich an den Bestimmungen des § 19 Abs. 4 Satz 2 hs. 2 BauNVO bzw. an § 23 Abs. 3 Satz 2 BauNVO.“) bedeutet eine zulässige Überschreitung von 50 %. Im Gegensatz zu einem Rahmen- oder Bebauungsplan sollten einem Planfeststellungsverfahren klar definierte, vorhabenbezogene Angaben enthalten. Eine Öffnungsklausel im Umfang von 50% kann kaum als geringfügig angesehen werden.

#### Zu VII Alternativen (Ordner 1, S. 37-46)

Bei den Darstellungen der Alternativen - in Planfeststellungsverfahren und Umweltverträglichkeitsprüfungen regelmäßig von hoher Bedeutung - wird bei allen Varianten und Einzelmaßnahmen der derzeitige bzw. der prognostizierte Umsatz sowie die derzeitige Betriebsregelung zu Grunde gelegt. Letztere ist jedoch nur mit einer Befristung gestattet und selbst diese war in der Vergangenheit sehr strittig. Der Verzicht auf Passagierverkehr in der Kernruhezeit war bereits erklärte Absicht einer Landesregierung. Die juristische Einschätzung zur möglichen Einschränkung der *derzeitigen* Nachtflugregelung sind mindestens ambivalent und Gegenstand von gerichtlichen Klageverfahren; eine vielfach eingeforderte Anpassung einer *künftigen* Nachtflugregelung nach Ablauf der Befristung an die Anforderungen an gesunde Lebensverhältnisse im Umland steht außer Frage. Vor dem Hintergrund ist es angezeigt, Alternativen aufzuzeigen, denen Betriebs- und Nachtflugregelungen vergleichbarer Flughäfen wie Düsseldorf, Frankfurt und Hamburg zu Grunde liegen. Da dies auch Auswirkungen auf die in Rede stehende Bauvorhaben haben dürfte, sind diese auch in diesem Verfahren darzustellen.

Die sog. Lärmmedizinische Stellungnahme gibt nur unzureichend die in den letzten Jahren im Kontext des Flughafen Köln/Bonn diskutierten Positionen zur Lärmwirkungsforschung wider und trägt wenig zur konkret gesuchten planerischen Lösung bei. So wird auf die im Auftrag des Umweltbundesamtes erstellten epidemiologischen Studien von Hr. Prof.

Greiser nur sehr beiläufig eingegangen. Gerade diesen Studien kommt aufgrund des umfangreichen Datenmaterials (Auswertung von Medikamentenverordnungen etc.) große Bedeutung zu. Die vom Flughafen beauftragte Darstellung der Charité geht mehrfach und ausführlich auf die jew. subjektive Einstellung zum Fluglärm bei den Probanden ein, womit etwaige festgestellte negative Auswirkungen auf die Gesundheit der Betroffenen marginalisiert dargestellt werden. Bei der Wirksamkeit von gesundheitlichen Risikofaktoren kann es dahinstehen, ob sie durch subjektive Dispositionen verstärkt werden. Entscheidend ist, dass sie vorhanden sind.

Zu diesem Fragenkomplex wäre eine – wie den anderen Fachgutachten ebenfalls vorangestellte – Zusammenfassung der Ergebnisse mit einer Einschätzung zur Gesundheitsauswirkung von Fluglärm einzufordern, da ansonsten allein das für die zu treffende planerische Entscheidung unbrauchbare Statement zu konstatieren ist, dass zahlreiche Untersuchungen methodisch fehlerhaft, die Ergebnisse unterschiedlicher Studien nicht zur Deckung zu bringen sind und die subjektive Einstellung der Betroffenen zum Fluglärm maßgebend ist.

#### Zur UVP S. 53

Im Kapitel Wasser fehlt die Wahnbachtalsperre, die von vier Abflugrouten tangiert wird. Die Wahnbachtalsperre sichert die Trinkwasserversorgung von ca. 800.000 Menschen in der Region, insofern sind auch Angaben über Versorgungssicherheit, Verschmutzungs- und Havarie Risiken durch den Flugbetrieb angezeigt.

#### Zur UVP, S. 57

Die Darstellung („Der Nordwesten der Stadt Hennef liegt in den südlichsten Ausläufern der Lärmschutzzonen des Flughafens Köln/Bonn. Das nördliche FNP-Gebiet beginnt mit dem Verlauf der Siegaue, deren umgebenden Bereiche als Flächen für die Landwirtschaft (Acker / Grünland) ausgewiesen sind in denen sich vereinzelt Waldbereiche befinden. Daran anschließend kommen die ersten Siedlungsbereiche mit überwiegend Gewerbeflächen einigen Wohnbauflächen.“) gibt die Situation auf dem Hennefer Stadtgebiet nur unzureichend wieder. Innerhalb der Nachtschutzzone liegt das Zentrum der Stadt (Rathaus, Pfarrkirche), der westliche Teil der städtebaulichen Hauptachse Frankfurter Straße sowie die gesamte Ortschaft Heisterschoß.

#### Zur UVP, S. 59

Bei der Darstellung der schutzbedürftigen bzw. lärmempfindlichen Einrichtungen wird abstrakt die Gesetzeslage referiert. Hier ist auf konkrete Einrichtungen einzugehen, die mit Bestandsschutz in der Nachtschutzzone liegen; in Hennef z.B. die Fachklinik Gut Zissendorf.

#### Zur UVP, S. 61

Bei der Auflistung der Landschaftsschutzgebiete fehlen die durch den Landschaftsplan 9 festgesetzten LSGs auf dem Stadtgebiet Hennefs.

#### Zur UVP, S. 64

Die Angaben über Lärmbetroffene Anwohner ist unvollständig. Die Lärminderungsplanung Hennef von 2003 und die Lärmaktionsplanung (LAP) von 2015 wurden weder angefordert noch ausgewertet. Zudem sollten zur Ermittlung der Anzahl von Betroffenen nicht nur auf die kommunalen, methodisch sehr unterschiedlichen Lärmaktionsplanungen zurückgegriffen werden, sondern eigene Erhebungen (Verschneidung Lärmschutzzonen u. Einwohnerrasterdaten) durchgeführt werden.

#### Zur UVP, S. 131

Hinsichtlich der auch in der UVP übernommenen Aussage zu den zu erwartenden Auswirkungen („Eine Erhöhung der Flugbewegungszahlen (Starts und Landungen) oder Veränderungen der am Flughafen Köln/Bonn startenden und landenden Flugzeugflotte ergeben sich aus den zur Planfeststellung beantragten Maßnahmen nicht.“, UVP S. 131) wird auf die o.g. Ausführungen zu dem Thema verwiesen. Die methodische Herangehensweise, prognostizierte Wachstumsraten als „Vorbelastung“ aus der Betrachtung auszuklammern

und erkennbar gesamtleistungssteigernde Ausbautvorhaben als effektlose Qualitätsverbesserungen auszuweisen, stellt auch in der UVP einen schwerwiegenden Mangel dar, der der Problemlage und den Zielen des UVPG nicht gerecht wird.

Hennef (Sieg), den 15.11.2017

Michael Walter  
Erster Beigeordneter