

1. Schreiben an:

Postanschrift: Stadt Hennef · Postfach 1562 · 53762 Hennef

An die  
CDU-Fraktion  
im Rat der Stadt Hennef  
Frankfurter Str. 97  
53773 Hennef

**Amt für Steuerungsunterstützung**

**Ansprechpartnerin  
Nicole Sprenger**

Tel. 0 22 42 / 888 231  
E-Mail nicole.sprenger@hennef.de  
Zentrale 0 22 42 / 888 0  
Zimmer 1.07

**Sprechzeiten**

Mo.-Mi. 8.30-16.00 Uhr  
Do. 8.30-17.30 Uhr  
Fr. 8.30-12.00 Uhr  
weitere Termine nach Vereinbarung

**Online** www.hennef.de

Gläubiger-ID: DE30HEN00000020187

Mein Zeichen: 100

Datum: 19.08.2021

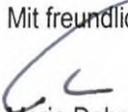
**Anfrage Politikbrief Köln/Bonner Flughafens**

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 17.08.2021 welches hier am 17.08.2021 eingegangen ist.

Ihr Anliegen gehört fachlich in den Zuständigkeitsbereich des Ausschusses für Umwelt, Energie und Klimaschutz. Ich habe Ihr Schreiben an den Ausschussvorsitzenden, Herrn Matthias Ecke weitergeleitet, mit der Bitte, Ihr Anliegen in die Tagesordnung der nächsten Ausschusssitzung aufzunehmen.

Mit freundlichen Grüßen

  
Mario Dahm  
Bürgermeister

*N.S. @.V.*

2. Dez. II – Amt 36 mit der Bitte um Kenntnisnahme und eine Sitzungsvorlage für den UmweltA zu fertigen.
3. Dem Ausschussvorsitzenden, Herrn Matthias Ecke, zur Kenntnis und mit der Bitte um Vormerkung für die nächste Sitzung.
4. Der Schriftführerin, Frau Holschbach, zur Kenntnis.
5. Wvl. Einladung UmweltA.

Bankverbindung:

Kreissparkasse Köln **Kto** 213900 **BLZ** 37050299 **IBAN** DE76370502990000213900 **BIC** COKSDE33XXX  
Volksbank Köln Bonn eG **Kto** 3703317013 **BLZ** 38060186 **IBAN** DE66380601863703317013 **BIC** GENODED1BRS

Besucheranschrift: Frankfurter Straße 97, 53773 Hennef (Sieg)



CDU Fraktion im Rat der Stadt Hennefr, Frankfurter Str. 97, 53773 Hennefr

Bürgermeister der Stadt Hennefr  
Herrn Mario Dahm  
Frankfurter Str. 97

53773 Hennefr

17. AUG. 2021

CDU-Fraktion im Rat der Stadt Hennefr  
Historisches Rathaus, Zimmer 25 (1. OG)  
Frankfurter Str. 97  
53773 Hennefr

Telefon: 02242 / 888 -295 oder -297  
Telefax: 02242 / 888 -880 297  
E-Mail: cdu@hennefr.de  
Internet: fraktion.hennefrpartei.de

Fraktionsvorsitzender: Ralf Offergeld  
Fraktionsgeschäftsführung: Swen Schubert

Öffnungszeiten Büro:  
Mo-Mi: 08:00 - 12:00 Uhr

Hennefr, den 17.08.2021 / Schu  
AN/2021-067

**Anfrage:** Politikbrief Köln/Bonner Flughafens

Sehr geehrter Bürgermeister,

wir möchten Sie bitten, folgende Fragen in Bezug auf den Politikbrief des Köln/Bonner Flughafens (Anhang 1), zum nächsten Ausschuss für Umwelt, Energie und Klimaschutz mit Begründung zu beantworten.

Zur Ihrer Kenntnis finden Sie im Anhang die Stellungnahme der Lärmschutzgesellschaft Köln/Bonn e.V., in Bezug auf den Politikbrief (Anhang 2).

1. Halten Sie den Passagiernachtflug am Köln/Bonner Flughafen auch in Zukunft für notwendig oder widersprechen Sie der Forderung des Flughafens Köln/Bonn auf Seite 6 des Politikbriefes, den Passagiernachtflug auch über 2030 hinaus zu verlängern?
2. Sind Sie ebenfalls der Meinung, dass über 2030 hinaus der Frachtflugverkehr uneingeschränkt fliegen sollte oder muss auch der Frachtflug insbesondere nachts mit Auflagen belegt werden?
3. Können Sie der Aussage folgen, dass durch den Flughafen Köln/Bonn „40.000 Schlafräume geschützt“ (Seite 3) wurden oder widersprechen Sie hier dem Flughafenbetreiber dahingehend, dass höhere Anforderungen an den Schallschutz gestellt werden müssten?
4. Halten Sie die auf Seite 2 angesprochene Präzision beim Abflug durch das Radius-to-Fix-Verfahren für eine positive Entwicklung (Entlastung der Wohnbauten rechts und links der Route) oder für eine negative Entwicklung (massiv höhere Belastung der Wohnbauten unter der Route)?
5. Halten Sie die auf Seite 4 und 5 angesprochenen Maßnahmen zum Klimaschutz für ausreichend in Bezug auf den Flugverkehr am Köln/Bonner Flughafen?



Mit freundlichen Grüßen

gez.

Peter Ehrenberg

**Ratsmitglied**

gez.

Ulrich Merz

**Ratsmitglied**

gez.

Astrid Bornheim

**Sachkundige Bürgerin**



     
Köln Bonn Airport  
Konrad Adenauer

► Sommer 2021

# Köln Bonn Airport | POLITIKBRIEF

...für Entscheider in Politik und Verwaltung



Sehr geehrte Damen und Herren,

es geht wieder aufwärts. Der Sommer steht vor der Tür, die Menschen sitzen nach dieser langen Zeit des Verzichts auf gepackten Koffern. Sinkende Inzidenzzahlen und die steigende Impfquote erleichtern das Reisen. Unsere Branche ist startklar, diese Zuversicht hat auch die 2. Nationale Luftfahrtkonferenz in Berlin ausgestrahlt. Alle Partner unternehmen größte Anstrengungen, um die gesunde Reise vom Start bis zum Ziel zu organisieren. Gleichzeitig stand die Konferenz im Zeichen der ökologischen Transformation der Branche. Wir Flughäfen leisten einen wichtigen Beitrag zur Decarbonisierung des Luftverkehrs. So wollen wir unseren ökologischen Fußabdruck verringern und unsere CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2030 halbieren. Bis 2035 sollen bei uns am Köln Bonn Airport nur noch E-Autos oder wasserstoffbetriebene Fahrzeuge übers Vorfeld rollen. Das kostet Geld, das wir vorher verdienen müssen. Dafür brauchen wir die passenden Rahmenbedingungen. Ökologie und Ökonomie müssen Hand in Hand gehen, um langfristig das Ziel der Klimaneutralität zu erreichen. Unsere Airline-Partner sind auch auf diesem Weg und setzen bei uns zunehmend mehr leisere und spritsparende Flugzeugmuster wie die A 320 neo im Passagierverkehr und die B 777 im Frachtverkehr ein. In unserem unternehmensweiten Sustainability Board bündeln wir all unsere Aktivitäten und treiben nachhaltige Projekte am Flughafen voran. Wir können dabei schon auf eine erstaunliche Historie und viele erfolgreiche Maßnahmen schauen, wie Sie im Politikbrief lesen können.

Es gibt viel zu tun, wir sind bereit und freuen uns auf unsere Fluggäste!  
Bleiben Sie gesund!

Johan Vanneste und Torsten Schrank

## Unser Start aus der Krise - kostenbewusst und nachhaltig



Fünf neue Einweiserfahrzeuge mit Hybridfunktion sind am Köln Bonn Airport im Einsatz. Der Benzinmotor lädt die Batterie des Elektromotors auf, je nach Last und Geschwindigkeit wechselt die Antriebsart automatisch.

Die weltweite Pandemie hat den Flughafen Köln/Bonn in eine tiefe Krise gestürzt, die immer noch anhält. Die deutschen Flughäfen sind besonders hart getroffen, jeder vierte Arbeitsplatz ist bedroht. Auch der Flughafen Köln/Bonn wird beim Passagierverkehr voraussichtlich erst Mitte des Jahrzehnts wieder die Nachfrage von 2019 erreichen. Daraus resultieren hohe Einnahmeverluste und eine ernsthafte Schieflage des Unternehmens.

Umso dankbarer sind wir für das Engagement unserer Gesellschafter Bund, Land NRW, der Städte Köln und Bonn sowie des Rheinisch-Bergischen Kreises, die mit ihrer Erhöhung der Eigenkapitalrücklage die Zukunft des Flughafens und damit 15.000 Arbeitsplätze am Standort gesichert haben. Auch das Infrastrukturdarlehen des Landes NRW trägt dazu bei.

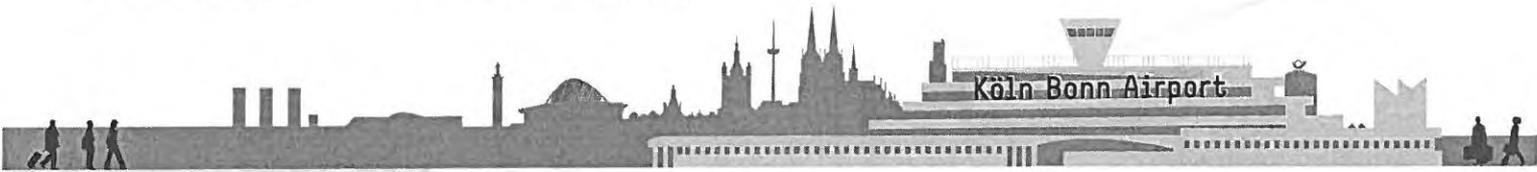
Ein wichtiger Rettungsanker für den Köln Bonn Airport war und ist der Frachtverkehr. Als wichtigste Logistik-Drehscheibe für Nordrhein-Westfalen und darüber hinaus hat der Flughafen seine Ausnahmestellung bei der Versorgung der Menschen und der heimischen Wirtschaft unter Beweis gestellt. Neben Industriegütern und Waren des täglichen Bedarfs wurden am Airport vor allem medizinische Versorgungsgüter und Ausrüstung für Krankenhäuser umgeschlagen.

Grundvoraussetzung dafür ist die bestehende Nachtflugerlaubnis (Seite 4), mit der Köln/Bonn die Anbindung des Exportstandortes an die globalen Warenströme sichert. Der Flughafen ist damit von überregionaler Bedeutung, der Rhein-Ruhr-

Raum nach den Metropolregionen London und Paris der drittgrößte Luftverkehrsmarkt Europas.

Die Unterstützung der Gesellschafter geht mit Forderungen nach mehr Lärm- und Klimaschutz einher. Beides genießt am Flughafen Köln/Bonn höchste Priorität. Vor allem beim Thema Lärmschutz (Seite 2) engagiert sich der Flughafen schon seit Jahrzehnten und hat einige Erfolge vorzuweisen. So konnten wir bei den alle fünf Jahre vorgeschriebenen Lärmüberprüfungen immer nachweisen, dass wir im Vergleich zum Referenzjahr 1997 signifikant leiser geworden sind.

Und auch der Klimaschutz ist fest in der DNA des Flughafens verankert. So haben wir unser Klimaschutzziel 2020 erreicht, indem wir im Vergleich zu 2005 klimaneutral gewachsen sind. Eine große Elektrofahrzeugflotte auf dem Vorfeld, riesige Solarflächen auf den Frachthallen, unser umweltschonendes Blockheizkraftwerk reduzieren Emissionen und wirken positiv aufs Klima. Bereits seit zehn Jahren kompensieren wir den CO<sub>2</sub>-Ausstoß unserer Dienststreifen und haben so bereits rund 45.000 Euro für Klimaschutzprojekte an die Stiftung MyClimate gespendet. Die Unternehmen der deutschen Luftverkehrswirtschaft haben sich im Masterplan Klimaschutz auf das Ziel eines CO<sub>2</sub>-neutralen Flughafen- und Flugbetriebs verpflichtet. Mehr über unsere Klimaschutzmaßnahmen lesen Sie auf Seite 3.



# LÄRMSCHUTZ



unter

3 %

beträgt der Anteil  
des Luftverkehrs an  
den weltweiten CO<sub>2</sub>-  
Emissionen

nur

0,3 %

innerhalb  
Deutschlands

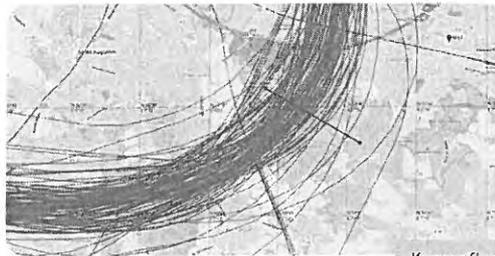
um

28 %

Verkleinerung der  
Nachtzone

## Lärmschutz - eine Daueraufgabe für den Köln Bonn Airport

Der Flughafen Köln/Bonn unterliegt im Rahmen seiner Nachtbetriebsbeschränkung einer Lärmkontingentierung. Die Nachtflugregelung von 1997 sieht vor, dass der Flughafen alle fünf Jahre – beginnend im Jahr 2000 – nachweisen muss, dass sich der Nachtfluglärm gegenüber 1997 signifikant vermindert hat. Bei der letzten turnusmäßigen Überprüfung auf Basis des Jahres 2019 konnte der Flughafen eine nächtliche Lärmreduzierung von 28 Prozent erreichen, siehe ausführlicher Seite 4.



Kurvenflug viel präziser beim Radius-to-Fix-Abflugverfahren am CGN

## Das Lärminderungskonzept basiert auf vier Säulen:

### 1. Flugbetriebliche Maßnahmen

Bei den lärmindernden Flugverfahren nimmt der Flughafen mit seinem Technischen Arbeitskreis eine Vorreiterrolle ein. Seit 2013 forscht der Arbeitsausschuss der Fluglärmkommission zur Optimierung von An- und Abflugverfahren. Unter anderem wurden Versuche mit steileren Anflügen durchgeführt, für Flugzeuge vom Typ MD 11 gesonderte Abflugrouten etabliert und eine Reihe von Radius-to-Fix-Verfahren eingeführt. Bei diesen Verfahren werden Kurven im Abflug mit besonders hoher Präzision abgeflogen. Damit ist es möglich, die Wohnbebauung rechts und links der Route von Lärm zu entlasten.

Das lärmarme CDA-Anflugverfahren (Continuous Descent Approach) wurde für die Nacht mit großem Erfolg sogar schon 2009 eingeführt. Aktuell nimmt der Flughafen teil an einem Forschungsvorhaben in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt, der RWTH Aachen und Eurowings zur Einführung von LNAS, einem Pilotenassistenzsystem zur Lärmreduzierung auf den letzten Meilen. Das Projekt wird gefördert vom NRW-Umweltministerium.

Ministerium für Klimaschutz, Umwelt,  
Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz  
des Landes Nordrhein-Westfalen



### 2. Lärmbezogene Differenzierung der Entgelte

Der Flughafen Köln/Bonn sieht in der lärmbezogenen Differenzierung der Entgelte ein wichtiges Instrument, um den Einsatz lärmarmere Flugzeuge zu fördern. Bei der Entgeltgestaltung ist er aber europarechtlichen Restriktionen unterworfen (RL 2009/12/EG). Entgeltdifferenzierungen müssen diskriminierungsfrei und kostenorientiert sein. In diesem rechtlich gesetzten Rahmen schafft der Flughafen Anreize, damit möglichst emissionsarme Luftfahrzeuge eingesetzt werden. Neben der Lärmabhängigkeit wird auch die Emission von Luftschadstoffen (NO<sub>x</sub>) bei der Berechnung der Entgelte berücksichtigt.

In den letzten Jahren wurden die Nachttarife mehrfach angehoben und auch ein Incentive-Verfahren etabliert, bei dem moderne Frachtflugzeuge rabattiert werden. So kann eine Airline durch den Austausch einer lautereren MD 11 gegen eine moderne Boeing B 777 bei regelmäßigem Einsatz über drei Jahre bis zu 1 Million Euro sparen.

Die Entgeltordnung des Köln Bonn Airport sieht über die in 11 Lärmklassen gestaffelten Lärmzuschläge hinaus eine Tag-/Nachtspreizung sowie eine Rabattierung von Tagesfracht und modernen Maschinen vor – insgesamt verschiedene Komponenten, die eine deutliche Steuerungswirkung entfalten.



## LÄRMSCHUTZ



mehr als

# 77 Mio. €

für passiven  
Schallschutz

genau

# 17

flughafeneigene  
Lärmessstellen

### 3. Passiver Schallschutz

Außer den Maßnahmen zur Lärminderung an der Quelle spielt der passive Schallschutz für Schlafräume eine wichtige Rolle. Seit fast 30 Jahren wickelt der Flughafen unbürokratisch und kundennah sein Programm zur Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen ab. Inzwischen wurden hier über 40.000 Schlafräume geschützt und vom Flughafen dafür mehr als 77 Millionen Euro aufgewendet.

### 4. Information, Transparenz und Dialog

Der Köln Bonn Airport informiert die interessierte Öffentlichkeit umfassend. Auf der Unternehmenswebsite gibt es Zahlen- und Datenmaterial, Downloads sowie Live-Informationen über die jeweilige

An- und Abflugrichtung. Einmal monatlich veröffentlicht der Airport die Ergebnisse aus den Fluglärmmessungen in einem Report. Außerdem können die Flugspuren des an- und abfliegenden Verkehrs beobachtet und zeitnahe Werte der 17 flughafeneigenen Lärmessstellen eingesehen werden. Die Entfernung einzelner Flüge zu Ortslagen lässt sich ebenfalls metergenau darstellen.

Ein geplantes digitales Nachbarschaftsportal soll das Umland künftig noch gezielter mit relevanten und modern aufbereiteten Inhalten über aktuelle Entwicklungen am Flughafen informieren. Die Wünsche und Bedürfnisse der Anrainer\*innen hat der Flughafen in einer Umfrage gesammelt.

## Flottenmodernisierung und Fly Quiet Award

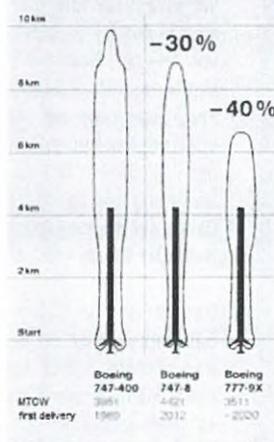
Der größte Frachtkunde UPS hat in den letzten zwölf Monaten den regulären Einsatz der MD-11 in Köln/Bonn immer weiter reduziert und setzt die Maschine nur noch unregelmäßig ein. UPS implementiert neue, leisere Boeing B747-8 Frachter in die Unternehmensflotte, die verstärkt in Köln zum Einsatz kommen. Auch FedEx und DHL haben weitere Boeing B 777 bestellt. Der Listenpreis für eins dieser modernen Flugzeugmuster liegt zwischen 300 und 400 Millionen Euro.

Neben den Frachtflugzeugen erneuern auch die Passagierairlines am Flughafen Köln/Bonn seit 2018 ihre Flotten. Neben der Boeing B 737-Max, die deutlich leiser, treibstoffärmer und größer ist, hat auch Hersteller Airbus mit seinem A 320 Neo ein modernes hocheffizientes Flugzeug auf dem Markt, das in Köln bereits regelmäßig im Einsatz ist. Somit kann zukünftig mit einer weiteren Reduzierung der Lärmemission gerechnet werden.

Noch in diesem Jahr wird die Flughafen-Gesellschaft einen „Fly Quiet Award“ etablieren. Dabei wird die möglichst exakte Einhaltung der Idealrouten beim Abflug sowie die Nutzung der verfügbaren Radius to Fix (RNP1)-Verfahren mit einem finanziellen Anreiz belohnt.

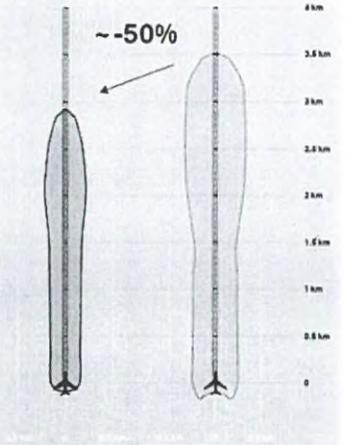
Comparison of Noise Contours (B747-400 vs. B747-8I and B777-9X)

Shown below are the 65-dB maximum level contours for departing aircraft with maximum take-off weight (MTOW)



Contours provided by Boeing

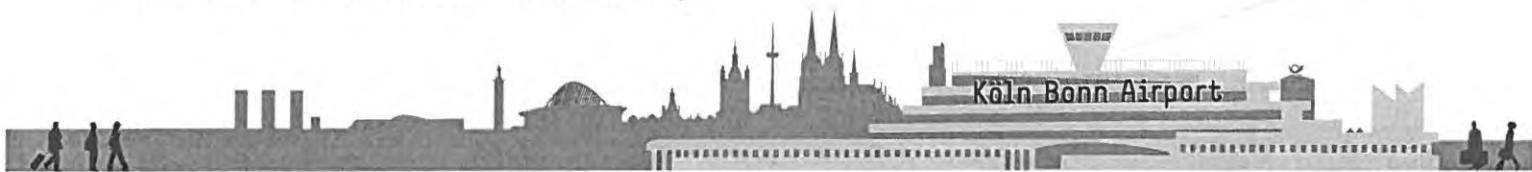
Airbus A320neo MTOW: 73.5t



The 65 dBA maximum noise level contours are shown for a takeoff with Lufthansa standard takeoff procedures and maximum takeoff weight (MTOW).

Contours provided by Airbus

Die neuen Flugzeuggenerationen sind bis zu 50 Prozent leiser.



## KLIMASCHUTZMAßNAHMEN



mehr als

12.000

Solarmodule auf  
den Dächern der  
Frachthallen

mehr als

2.000 t

CO<sub>2</sub> durch innovative  
Klimatechnik  
eingespart

## Klimaschutz am Köln Bonn Airport ist Chefsache

Der CO<sub>2</sub>-neutrale Flughafenbetrieb bis spätestens 2050 ist das langfristige Ziel des Köln Bonn Airport. Bis 2035 soll bereits der Fuhrpark auf dem Vorfeld CO<sub>2</sub>-frei sein. Schon heute gibt es viele technische Innovationen, die dieses Ziel Schritt für Schritt in greifbare Nähe rücken. Zur Bündelung der konkreten Maßnahmen für mehr Klimaschutz hat der Flughafen das abteilungsübergreifende Sustainability Board gegründet. Das Board unter Vorsitz des Flughafenchefs Johan Vanneste treibt neue Klimaschutzprojekte

voran und fördert den Austausch darüber mit der Geschäftsführung.

Der Flughafen hat bereits in der Vergangenheit konkrete Maßnahmen ergriffen, um das Bedürfnis nach Mobilität mit einem aktiven Klimaschutz zu verbinden. Die einzigartige Lage des Flughafens inmitten des wertvollen Natur- und Artenschutzgebietes Wahner Heide gebietet einen verantwortungsvollen Umgang mit der Umwelt und ihren Ressourcen.

## Für den Flughafen Köln/Bonn eröffnen sich vier große Handlungsfelder beim Thema Klimaschutz:

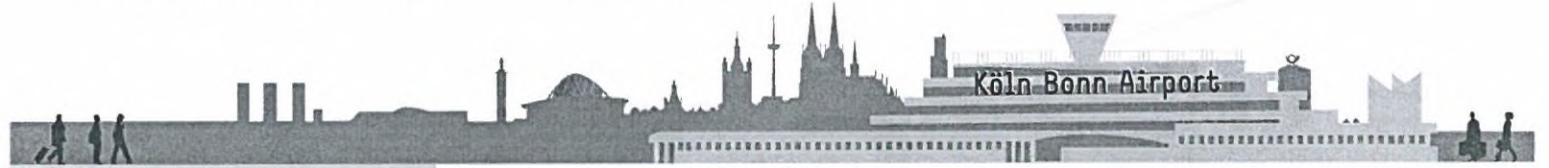
### Einsatz erneuerbarer Energien

Mit mehr als 12.000 Modulen gehören die Solaranlagen auf den Dächern der Frachthallen zu den größten an deutschen Flughäfen. Sie produzieren jährlich circa 2,9 Millionen Kilowattstunden, genug Strom für mehr als 600 Haushalte. Zusätzliche PV-Anlagen sind in Planung, um Strom aus regenerativen Quellen für die Wasserstoffherzeugung zu gewinnen. Das flughafeneigene Blockheizkraftwerk wird aktuell modernisiert. Bis Ende 2021 werden die vier BHKW-Module ersetzt. Der Wirkungsgrad der Anlage kann so erhöht und 1.300 Tonnen CO<sub>2</sub> können jährlich eingespart werden. Der Bau eines Holzhackschnitzel-Kraftwerks, in dem mit eigenen Holzabfällen Wärme erzeugt und damit der Verbrauch an Erdgas reduziert werden kann, wird aktuell geplant.



Auf allen Dächern der Frachthallen am Flughafen sind Solarmodule installiert.

Quelle: UPS



Köln Bonn Airport

## KLIMASCHUTZMAßNAHMEN

### Ausbau alternativer Antriebe

Auf dem Vorfeld nutzt der Airport bereits mehr als 100 Fahrzeuge und Geräte mit Elektromotor wie Pkw, Fluggastreppen und Elektro-Pusher – Tendenz steigend. Der Flughafen fährt zweigleisig und fördert außerdem Wasserstoff, betreibt seit 2017 eine Wasserstofftankstelle am Flughafen und ist Mitglied in der Wasserstoffinitiative Rheinland. Zusammen mit mehreren Projektpartnern gibt es aktuell drei Förderanträge zur Entwicklung von Vorfeldfahrzeugen mit Wasserstoffantrieb und der erforderlichen Infrastruktur zur Betankung mit Wasserstoff.

mehr als  
**100**

Fahrzeuge und Geräte  
auf dem Vorfeld mit  
Elektromotor



mehr als  
**50%**

weniger Energie-  
verbrauch durch  
LED-Einsatz



Die erste Wasserstofftankstelle Kölns wurde 2017 am Flughafen eröffnet.

### Innovative Gebäudetechnik

Als erster deutscher Flughafen hat Köln/Bonn die innovative Bauer-System-Technologie zur effizienten Klimatisierung seiner Terminals eingeführt. Der Verbrauch von Wärme, Kälte und Strom sank um 30 Prozent, 2.000 Tonnen CO<sub>2</sub> werden so jährlich eingespart.

Ein Vorzeigeprojekt für nachhaltiges Bauen ist das 2019 entstandene 15.000 qm große Logistikzentrum am Flughafen, das mit einem innovativen Eisspeicher im Erdreich emissionsfrei und autark versorgt wird. Im Zusammenspiel mit Solarabsorbern und Wärmepumpentechnologie kann der Airport so den Einsatz fossiler Energieträger und damit seinen CO<sub>2</sub>-Footprint reduzieren.

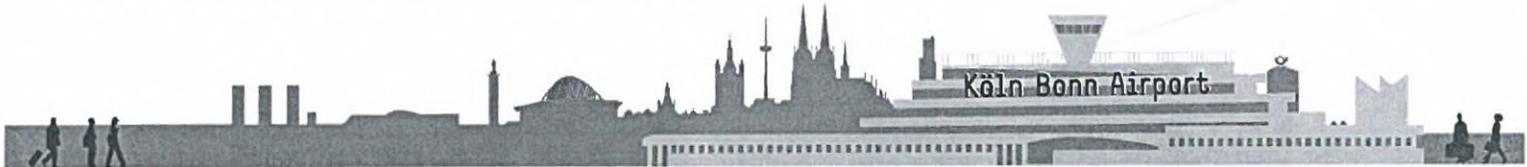
### Optimierung flughafenspezifischer Anlagen

Der Flughafen setzt konsequent auf LED-Technik in Gebäuden und Anlagen, seit 2018 auch auf der

großen Start- und Landebahn. Die beiden Terminals, die Fluggastbrücken, die Übergänge in die Sterne und der landseitige Verbindungsgang zwischen den Terminals wurden bereits auf LED umgestellt. Der Energieverbrauch sank um 50 Prozent im Vergleich zur Halogen-Beleuchtung. Bei der Modernisierung von Bestandsgebäuden und bei Neubauprojekten treibt der Flughafen die energetische Optimierung voran.

Das Vermeiden, Reduzieren und Kompensieren von Emissionen sind die nächsten Schritte auf dem Weg zum langfristigen Ziel des CO<sub>2</sub>-neutralen Fliegens. Ein wichtiges Instrument dafür ist die Zertifizierung der CO<sub>2</sub>-Bilanz der Flughafengesellschaft mittels Airport Carbon Accreditation ab diesem Jahr. Mit diesem weltweiten Prüfverfahren soll der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck ermittelt und dokumentiert werden.





## NACHTFLUGGENEHMIGUNG



jeder

4.

Arbeitsplatz in  
NRW abhängig vom  
Außenhandel



sogar

4

globale  
Expressfracht-Player  
am CGN

### Frachtnachtflug systemrelevant für NRW



Frachtmitarbeiter beim Beladen im Rumpf einer Maschine

In einer Welt, in der die Märkte globalisiert und die Produktion internationalisiert sind, braucht Nordrhein-Westfalen den Flughafen Köln/Bonn mit seiner voll belastbaren Interkontinentalbahn und einem 24-Stunden-Betrieb an allen Tagen des Jahres. Jeder 4. Arbeitsplatz hängt im riesigen Ballungsraum Nordrhein-Westfalen vom Außenhandel ab. Am Flughafen Köln/Bonn arbeiten nachts rund 6.800 Beschäftigte. Neben dem Export von Waren und Gütern in die ganze Welt ist in der Pandemiekrise auch deutlich geworden, dass der Köln Bonn Airport umgekehrt die Versorgung der heimischen Bevölkerung sichergestellt hat, während nationale Grenzen vorübergehend geschlossen waren.

Mit UPS, FedEx, DHL und Amazon operieren vier der globalen Expressfracht-Player an unserem Airport. Sie nutzen den Nachtsprung, damit Ersatzteile, medizinische Güter, Autoteile, E-Commerce-Produkte und wichtige Dokumente bereits am nächsten Morgen bei Kunden in Deutschland, Europa und dem Rest der Welt sind.

Vor einigen Jahren wurde im Auftrag des Rhein-Sieg-Kreises gutachterlich untersucht, in wie weit Frachtflüge am Flughafen Köln/Bonn in die Tageszeit verlegt werden könnten. Das Ergebnis war, dass das Potential aufgrund der einzuhaltenden logistischen Ketten nur minimal ist. Die Fluggesellschaften haben aufgrund deutlich geringerer Kosten am Tag (Landeentgelten, Nachtzuschläge für Mitarbeiter etc.) ein großes Interesse, Frachtflüge am Tag abzuwickeln. Bei den meisten Expressfrachtflügen ist dies aber leider nicht möglich, da die Logistikketten mit einer Zustellung innerhalb von 24 Stunden zu gewährleisten sind. Ein generelles Nachtflugverbot würde die Frachtfirmen ins nahegelegene Ausland vertreiben, tausende Arbeitsplätze vernichten und die wirtschaftliche Existenz des Flughafens gefährden.

Ein Verbot von nächtlichen Passagierflugzeugen entlastet die Anwohner nicht spürbar, da die hier beheimateten Expressfrachtunternehmen weiter nachts fliegen müssen, damit Nordrhein-Westfalen und der Industrie- und Exportstandort Deutschland an die globalen Warenströme angebunden bleibt. Es ist zu erwarten, dass die Zeitfenster, die von lärmarmen Passagierflugzeugen genutzt werden, ggf. von größeren Frachtmaschinen besetzt werden. Faktisch gibt es seit einem Jahr kaum Passagierverkehr am Flughafen Köln/Bonn.



## LOCAL TIME



rund  
**100**

Sommerziele im Juli  
ab CGN



Platz  
**2**

für den Köln Bonn  
Airport für höchste  
Reputation

## Der Sommer kann kommen am Köln Bonn Airport

Für die nächsten Wochen erwartet der Flughafen wieder mehr als 10.000 Passagiere am Tag. Im Sommer fliegen 20 Airlines von und nach Köln/Bonn. (u.a. Eurowings, Pegasus, Ryanair, Turkish Airlines, Corendon, SunExpress, Freebird, Wizz Air, S7). Rund 100 Ziele stehen im Juli auf dem Flugplan. Hauptreise-länder sind die Türkei, Spanien, Griechenland und die gesamte Mittelmeerregion (Ägypten, Südosteuropa, Italien, Portugal). Angeboten werden auch beliebte Städteziele wie Wien, London und Zürich.

Der Schutz der Reisenden und aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Reisekette hat nach wie

vor oberste Priorität. Reisende sollen von Köln/Bonn aus sicher in den Urlaub starten und sich bei ihrer Ankunft am Flughafen wohlfühlen. Im gesamten Flughafen besteht deshalb für Reisende und Besucherinnen und Besucher ab sechs Jahren die Pflicht, eine medizinische Schutzmaske zu tragen.

Zusätzlich gelten die bekannten Abstands- und Hygieneregeln. Passagiere sollten sich vor Reiseantritt bei ihren Reiseveranstaltern oder Airlines genau über die spezifisch am Urlaubsort geltenden Regelungen informieren.



## Studie bescheinigt Köln/Bonn „höchste Reputation“

Der Köln Bonn Airport gehört zu den Unternehmen mit der höchsten Reputation in Deutschland. Zu diesem Ergebnis kommt eine Studie des Instituts für Management- und Wirtschaftsforschung (IMWF), das für den Deutschlandtest des Magazins „FOCUS“ die 7.000 größten Unternehmen Deutschlands hinsichtlich ihres Ansehens in der Öffentlichkeit untersucht hat. In der

Kategorie „Flughäfen“ landete Köln/Bonn auf Platz 2 und wurde als einer von vier Airports mit dem Prädikat „herausragend“ ausgezeichnet. Für die Studie wurden insgesamt 9,6 Millionen Nennungen und Erwähnungen im Internet der 7.000 größten Unternehmen in Deutschland erfasst, darunter Kundenurteile und Beiträge in sozialen Netzwerken.



## LOCAL TIME



## Zum Schluss noch ein Wort zu Kurzstreckenflügen...

...um die es aktuell in den Medien Diskussionen gibt: Die Erfahrung hat gezeigt, dass Flugverbindungen auf Kurz- oder Inlandsstrecken wegfallen, sobald eine wettbewerbsfähige Bahnverbindung existiert. In Köln/Bonn gilt das zum Beispiel für die Strecken nach Frankfurt und Stuttgart oder auch nach Brüssel und Paris, wo es schon lange kein Flugangebot mehr gibt. Wenn es möglich ist, bestimmte

Verkehre auf die Schiene zu verlagern, ist das sicherlich ein guter Ansatz. Hier hat sich die Luftverkehrsbranche klar positioniert und einen gemeinsamen Aktionsplan verabschiedet, um die Intermodalität zu stärken. Als Flughafen, der über einen ICE-Bahnhof direkt unter den Terminals verfügt, setzen wir uns schon länger dafür ein, dass das Bahnangebot zum Airport attraktiver gestaltet wird.

bis zu  
**170**

Züge halten  
am Flughafenbahnhof

### Impressum

Herausgeber:  
Flughafen Köln/Bonn GmbH  
Postfach 98 01 20  
51129 Köln  
www.koeln-bonn-airport.de

Zentralbereich  
Recht & Politik

V.i.S.d.P.:  
Volker Steingroß  
✉ volker.steingross@cgn.de

Redaktion:  
Anja van Melis  
✉ anja.vanmelis@cgn.de

Gestaltung/Grafik:  
Karena Naphoff

Stand: Juni 2021



Intermodale Vernetzung am CGN: Seit 2004 gibt es den Flughafenbahnhof unter dem Terminal 2

## Ihre Ansprechpartner für politische Fragen in CGN

**Volker Steingroß**  
Leiter Zentralbereich Recht & Politik  
☎ 0 22 03 . 40 40 55  
✉ volker.steingross@cgn.de

**Martin Partsch**  
Fluglärmbeauftragter  
☎ 0 22 03 . 40 47 18  
✉ martin.partsch@cgn.de

**Anja van Melis**  
Referentin Politik  
☎ 0 22 03 . 40 41 65  
✉ anja.vanmelis@cgn.de



CGN Peter Boettcher

von links: Steingroß, van Melis, Partsch

## Die Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn e.V. (LSG) nimmt Stellung zum Politikbrief für Entscheider des Köln Bonn Airport (Sommer 2021)

Behauptung des Flughafens	Stellungnahme der Lärmschutzgemeinschaft	weitere Anmerkungen und Erklärungen
<b>Thema Fluglärm und Flugbetrieb</b>		
<p><b>Kommentar der GF</b> (s.S.1):            "Unsere Airlinepartner setzen bei uns zunehmend...(.)...leisere Flugzeugmuster ein"</p>	<p>Im kommerziellen Flugverkehr gibt es keine "leisen" Flugzeuge; es gibt allenfalls Maschinen, die weniger laut sind als andere. Wenn beim Flugverkehr dennoch das Attribut "leise" oder "leiser" benutzt wird ist das eine durchsichtige Irreführung</p>	<p>"Leise" im eigentlichen Wortsinn könnten in Zukunft vielleicht einmal Flugzeuge mit Elektro-motoren werden (das ist aber für die kommerzielle Fliegerei - und vor allem für große Maschinen - ein so fernes Zukunftsprojekt, dass es für die heutige Generation keine reale Option darstellt!</p>
<p><b>Unser Start aus der Krise - kostenbewusst und nachhaltig</b>            (s.S 1, rechte Spalte:            Lärm- und Klimaschutz genießen am Flughafen Köln Bonn höchste Priorität. Beim Lärmschutz habe man "einige Erfolge" vorzuweisen...man habe nachweisen können , "dass man im Vergleich zum Referenzjahr 1997 signifikant leiser geworden sei"</p>	<p>Dass es signifikant leiser geworden ist, wie das NRW-Verkehrsministerium und der Flughafen im Schulterschluss behaupten, bestreitet die Köln/Bonner Fluglärmkommission nicht zum ersten Mal. Die behauptete "Lärmüberprüfung" beruht ja keineswegs auf dem Vergleich von gemessenen Schallpegeln der jeweiligen Flugereignisse (obwohl der Flughafen im Umfeld 17 eigene Messstellen betreibt), sondern man berechnet (unter Verwendung einer behördlich vorgegebenen Berechnungsmethode) die vom Flug-lärm betroffene Flächen. Die jüngste Berechnung ergab 2015 (im Vergleich zum Referenzjahr 1997) jetzt zum ersten Mal eine nennenswerte Verkleinerung der beschallten Fläche am Boden. <b>Fazit:</b> Der gleiche Fluglärm (also die gleiche Lärmmission, belegt durch die Dauerschallpegel, insbesondere an den Hauptmessstellen des Flughafens) konzentriert sich danach auf eine kleinere Fläche, nahm jedoch nicht ab (siehe dazu: Grafiken im Anhang).</p>	<p>Die Abnahme der beschallten Fläche am Boden ist also keineswegs die Folge von weniger Nachtflügen oder weniger lauten Flugzeugen, wie der gutgläubige Leser es der Behauptung des Flughafens wohl entnehmen dürfte! Die Methode, den Fluglärm nicht mit den gemessenen Maximalschallpegeln und ihrer Anzahl zur Grundlage von Vergleichen zu machen, sondern als Hilfsgröße eine beschallte Fläche dafür heranzuziehen, ist eine von der Flugbetriebslobby gerne angewandte Methode, den Betroffenen Sand in die Augen zu streuen!</p>

<p><b><u>Lärmschutz - eine Daueraufgabe für den Köln Bonn Airport</u></b> (s.S.2): Zitat: "Der Flughafen unterliegt im Rahmen seiner Nachtbetriebsbeschränkung einer Lärmkontingentierung"</p>	<p>Das ist falsch! Der Flughafen hat eine 24-h-Flugbetriebs-licenz vom Land NRW erhalten; über die sogen. "Bonuns-liste" des BMVI sind in Köln/Bonn nur ganz wenig der schlimmsten Krachmacher vom Nachtflugbetrieb ausge-schlossen worden. Dies (oder die nächtliche Sperrung der zwei von insgesamt sechs Landerichtungen) der Öffent-lichkeit als "Betriebsbeschränkung" verkaufen zu wollen, ist gezielte Irreführung, denn es hat den Nachtbetrieb in keinster Weise einschränkt!</p>	<p>Auch die behauptete Lärmkontingierung gibt am Flughafen nicht (deren Einführung fordern sowohl die Bundesvereinigung gegen Fluglärm als auch die Lärmschutzgemeinschaft schon seit fast zehn Jahren von der Politik, bisher vergeblich). Das genaue Gegenteil im "Politikbrief" zu behaupten ist eine krasse und dreiste Unwahrheit!</p>
<p><b><u>Flugbetriebliche Maßnahmen</u></b> (s.S.3): (A) Für Flugzeuge vom Typ MD11 (wurden) gesonderte Abflugrouten etabliert" (B) "Das lärmarme CDA-Anflugver-fahren ....wurde für die Nacht mit großem Erfolg sogar schon 2009 eingeführt"</p>	<p>(A): Davon ist weder uns, noch der Fluglärmkommission noch anderen Experten irgendetwas bekannt; es dürfte sich also entweder um eine bewußte Falschangabe oder einen krassen Irrtum der Verfasser handeln. (B) Der Flughafen schmückt sich hier mit fremden Federn: Das CDA-Anflugverfahren wurde nicht durch den Flughafen im-plemiert sondern durch das LBA (Luftfahrtbundesamt) bzw. durch eine diesem nachgeordnete Behörde, der "Deutsche Flugsicherung GmbH", und zwar nachdem es zuvor (auf Grund eines Antrags der Stadt Hennef) in der Fluglärmkommission beantragt worden war.</p>	<p>Das CDA-Verfahren bewirkt im Nahbereich von 20 km um den Flughafen keine Verringerung des Fluglärms! Diese wird erst im weiter entfermt liegenden Hinterland, also in einer Entfernung zwischen 60 und 20 km spürbar. In dieser Zone findet der Sinkflug mit gedrosselter Turbi-nendrehzahl statt und es werden die früher üblichen, horizontal verlaufenden Flugphasen mit erhöhter (und daher lauterer) Turbinendrehzahl vermieden</p>
<p><b><u>Lärmbezogene Differenzierung der Entgelte</u></b> (s.S.2): Zitat: "Die Entgeltordnung des Köln Bonn Airport bewirkt mit ihrer lärmbezogenen Differenzierung eine deutliche Steuerungswirkung"</p>	<p>Trotz mehrfacher Änderung der Entgeltordnung in den letzten Jahren, hat diese bisher nicht dazu geführt, daß laute Frachtmaschinen (sowie Passagierflüge zw. 0 und 5 Uhr) aus der Nacht verschwinden. Die nächtlichen Lärm-zuschläge reichen bei Weitem nicht aus, den nächtlichen Flugbetrieb so auszudünnen, dass eine Gesundheits-gefährdung der Betroffenen, wie sie von der WHO und der Lärmwirkungsforschung definiert sind, auszuschließen ist.</p>	<p>Mit der vom Flughafen behaupteten "Steue-rungswirkung" wird unterstellt, dass Flüge wegen geringerer Tages-Gebühren aus der Nacht (22-6 Uhr) auf den Tag verlegt werden. Diese Behaup-tung stellt der Flughafen schon seit mindestens zehn Jahren auf; bisher läßt sich dafür aber kein handfester Beleg finden, denn bis 2019 (vor Coro-na) hat die Zahl der Nachtflüge noch zugenom-men und die Zahl der besonders lauten Fluglärm-ereignisse verharrte auf hohem Niveau. (s. Grafik im Anhang)</p>

<p><b><u>Passiver Schallschutz</u></b> (s.S.2) Zitat: "Außer den Maßnahmen zur Lärminderung spielt der passive Schallschutz für Schlafräume eine wichtige Rolle".</p>	<p>Das "Passive Schallschutzprogramm" basiert auf Schutzzielen die 2007 in das Fluglärm-Schutzgesetz geschrieben wurden und die nicht nur für die Bestandsflughäfen viel zu hoch sind! Nach den Definitionen der zugehörigen Fluglärm-Schutzverordnung gibt es nur dann Leistungen (Schallschutzfenster, die nachts dicht geschlossen zu halten sind!), wenn im Schlafraum durch Überflüge ein höherer Maximalschallpegel (Einzel-schallpegel) als 55 Dezibel (A) nachweisbar ist! Obwohl die Lärmwirkungsforschung völlig andere Erkenntnisse hat (sh. Weitere Anmerkungen), behauptet der Kölner Flughafen wahrheitswidrig, dass ein Innenraumgeräusch von 55 Dezibel [in Frankfurt ist dieses "Schutzziel" immerhin um 5 dB(A) niedriger] - unterhalb der Aufwandschwelle liege...</p>	<p>Es ist bereits seit 2004 (Veröffentlichung des DLR-Forschungsberichts 2004-07/D) bekannt, dass erste Aufwandsreaktionen ab einem Einzelschallpegel/Maximalschallpegel von 33 Dezibel [dB(A)] nachweisbar sind. Die WHO definierte 2009 in Ihren Empfehlungen zu nächtlichem Lärm ("Night Noise Guidelines for Europe") den gleichen Schwellenwert. Demzufolge hinkt das "Passive Schallschutzprogramm" um mindestens 20 Dezibel hinter den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung hinterher und läßt somit - im Vergleich mit der festgestellten Aufwandschwelle - einen um das Vierfache höheren Lärm im Innenraum zu!</p>
<p><b><u>Information, Transparenz, Dialog</u></b> (s.S.3) Zitat: "Der Köln Bonn Airport informiert die interessierte Öffentlichkeit umfassend"</p>	<p>Die Informationspolitik des Flughafens ist alles andere als "umfassend". Vor allem ist zu kritisieren, dass der Flughafen keine auf einzelne Überflüge bezogene Schallpegelmesswerte veröffentlicht. Es werden nur sogenannte Dauerschallpegel angegeben. Das sind energetische Mittelungspegel, welche aus Hunderten von Einzelschallpegeln errechnet werden. Namhafte Lärmwirkungsforscher, weisen jedoch darauf hin, dass typische, von Anwohnern erlebte Fluglärm-Situationen vor allem durch Einzelereignisse charakterisiert sind. Mittelungspegel, kritisieren die Forscher, seien als Belastungsmaß für die Erklärung von Auswirkungen auf den Schlaf nach aktuellem Kenntnisstand ungeeignet (siehe: "Gesundheitliche Auswirkungen nächtlichen Fluglärms, aktueller Wissensstand Guski, Basner, Brink erstellt im Auftrag des NRW-Umweltministeriums und veröffentlicht am 27.09.2012)</p>	<p>Bis Ende 2020 veröffentlichte der Flughafen zumindest für die lautesten Nachtflüge [Maximalschallpegel 80 und mehr dB(A)] eine gesonderte Liste in seinen monatlichen Fluglärmberichten. Daraus konnten Interessierte viele Details entnehmen: Datum, Uhrzeit und Maximalschallpegel solcher extrem lauten Lärmereignisse, die Fluggesellschaft, sowie ob es sich um einen Start- oder Landeüberflug gehandelt hatte. So war zumindest für die lautesten der Nachtflüge eine lückenlose Rückverfolgbarkeit nach dem Verursacherprinzip möglich. Anfang 2021 wurde dieser detailgenaue Bericht aufgegeben. Statt dessen faßt der Flughafen die Daten ab 2021 pauschal auf einer einzigen Seite zusammen, mit der Folge, dass Interessenten weder den Flugzeugtyp, noch die Fluggesellschaft, noch den Schallpegel und auch nicht die Uhrzeit der Lärmmission feststellen können!</p>

Thema Klimaschutz	
<p>Es ist irreführend, wenn die Flugwirtschaft sich beim Klimaschutz nur auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen bezieht und dabei die anderen Treibhausgas-Emissionen des Flugverkehrs ignoriert. Bereits 2015 hat das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) in einer Studie darauf hingewiesen, dass Stickoxid-, Wasserdampf-, Schwefeloxid- sowie Rußemissionen des Flugverkehrs das Klima in noch viel stärkerem Maße belasten, als der direkte CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Die Klimaforschung hat zur Beschreibung der über die CO<sub>2</sub> Wirkung hinausgehenden Effekte den sogenannten Radiative Forcing Index (RFI) entwickelt. Nach Angaben des Um-weltbundesamts (also einer staatlichen Behörde!) hat dieser Index eine Größenordnung zwischen drei und fünf. Dazu ein praktisches Beispiel: <u>Jedes Kilogramm Treibstoff welches im Flugverkehr in Reiseflughöhe verbrannt wird, erzeugt den gleichen Klimaschaden wie die Verbrennung von 3 - 5 kg Treibstoff am Boden (z.B. durch den Straßen-verkehr)!</u></p>	<p>Über diese eminent wichtigen Zusammen-hänge schweigt sich das Flughafenmangement komplett aus! Damit wird auch kaschiert, dass die Flughäfen insgesamt mit ihren CO<sub>2</sub>-Vermeidungs-maßnahmen nur einen sehr geringen Bruchteil der durch den Flugverkehr verursachten Klimaschädigung kompensieren.</p> <p>Laut <b>ATAG [AirTransportActionGroup]</b> sind 2019 vom weltweiten Flugverkehr insgesamt 915 Mio Tonnen CO<sub>2</sub> erzeugt worden, was einem Anteil von 2,13% am gesamten durch Menschen ver-ursachten Kohlendioxids entspricht. Das führt unter Berücksichtigung des RFI-Faktors zu einem (gemittelten) Anteil von 8,5%, den der weltweite Flugverkehr an der Klimaschädigung hat. Im Vergleich ist das also mehr als ein Viertel der jährlichen CO<sub>2</sub>-Emission der gesamten europäischen Union!</p>
<p>Den eigenen CO<sub>2</sub>-Fußabdruck zu verkleinern ist wichtig und richtig; daher werden auch in der gesamten deutschen Industrie entsprechende Anstrengungen in gleicher oder ähnlicher Weise unternommen. Die Reduzierung von CO<sub>2</sub> Immissionen an den Flughäfen selber sollte jedoch niemand zu dem Trugschluß verleiten, dass Fliegen an sich eine vernachlässigbare (kleine) Klimabelastung verursacht. Ganz im Gegenteil: <b>Für den Flughafen Köln/Bonn rechnet der Deutsche Fluglärm Dienst e.V. vor, dass dieser in seinem Nahbereich insgesamt 188.000 Tonnen CO<sub>2</sub> und 564.800 Tonnen THG (=Summe der Treibhausgase) emittiert hat!</b> (<a href="http://www.dffd.de/Mess/StatAirportJah.php?R=3&amp;D=31.12.2014">http://www.dffd.de/Mess/StatAirportJah.php?R=3&amp;D=31.12.2014</a>)</p>	<p>Daraus kann (besser: muß) jeder Bürger, der Klimaschutz ernst nimmt, den Schluß ziehen, dass Fliegen nur dann noch eine vertretbare Reiseart ist, wenn dafür ein sehr wichtiger Grund vorliegt und andere, weniger klimaschädliche Reisearten unmöglich sind.</p>
<p><u>Klimaschutzmaßnahmen am Flughafen zur Verringerung des eigenen CO<sub>2</sub>-Fußabdrucks</u></p> <p>(Solardächer, eigene Fahrzeugflotte mit E-antriebstechnik, LED-Licht-technik, innovative Gebäudetechnik u.a.m.)</p>	<p><b>Thema Arbeitsplätze</b></p>

<p><b>Arbeitsplätze in der Flugwirtschaft</b> (s.S.6 rechte Spalte) "Derzeit arbeiten nachts 6.800 Mitarbeiter."</p>	<p>Da diese Zahl für uns in Ermangelung verifizierbaren Quellen nicht überprüfbar, daher wollen wir sie auch nicht kommentieren. Ganz allgemein gesprochen zeichnen sich Angaben zu den Beschäftigtenzahlen an den deutschen Verkehrsflughäfen nicht gerade durch hohe Glaubwürdigkeit aus, denn die dort getroffenen Annahmen, z.B. zu indirekten Arbeitsplätzen und durch sogenannte "katalytische Effekte" bewirkten Arbeitsplätze, konnten noch nie wissenschaftlich bewiesen werden.</p>	<p>Auch die vom Flughafen Köln/Bonn 2008 vorlegte Studie "Der Köln Bonn Airport als Wirtschafts- und Standortfaktor" ist nicht gerade durch ihre Wissenschaftlichkeit aufgefallen. Der Leipziger Finanzwissenschaftler Prof. Friedrich Tießen (Lehrstuhlinhaber an der TU Leipzig) hatte diese Studie für uns überprüft und kam zu einem negativen Urteil: "Alles in allem liegt eine Studie vor, in der manche Zahl zum Luftverkehr der Region zusammengetragen wurde, die aber keine belastbare Angabe über die Wirkungen des Flughafens für die Region zulässt".</p>
--	---	---

<p><b>"Ein Passagiernachtflugverbot hätte gravierende Folgen für den Köln Bonn Airport...(.)....es würden Tausende Arbeitsplätze vernichtet" (s.S.6)</b></p>	<p>Auf Grund des Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom Nov. 2007 (BVerwG4 VR 3000.07 / 3001.07) zum Flughafen Leipzig/Halle, hat das (zuständige) Regierungspräsidium Leipzig den gewerblichen Passagierflugverkehr zwischen 23.30 Uhr und 5.30 Uhr untersagt! Dortige Fluggesellschaften hatten ihren "Nachtflugbedarf" mit wirtschaftlichen Gründen zu rechtfertigen versucht, wie beispielsweise, dass harter Wettbewerb im Touristik-verkehr sie zu einer maximalen Auslastung ihres Flug-geräts zwingt, dass man ohne Nachtflug nicht wirtschaftlich arbeiten könne. Außerdem, so die Fluggesellschaften, müsse die dafür bestehende Kundennachfrage befriedigt werden!</p> <p>Das BVG ist dieser Argumentation nicht gefolgt und hat vielmehr darauf hingewiesen, dass Anwohnern von Flughäfen, welche nachts schon durch Fluglärm von Frachtflügen massiv in ihrer Nachtruhe beeinträchtigt seien, weiterer Flugverkehr jedenfalls in der Kernzeit der Nacht (0-5 Uhr) nur unter ganz besonderen Umständen zugemutet werden könne. Eine solche Besonderheit konnte das Gericht für Passagierflüge am Flughafen Leipzig/Halle jedoch nicht erkennen!</p>	<p>Nach der Entscheidung des BVG im Falle Leipzig/Halle hätte die NRW-Landesregierung den Passagierflugverkehr in Köln/Bonn zwischen 0 und 5 Uhr verbieten können, denn die dafür vom BVG definierten "besonderen Bedingungen" sind auch am FK/B nicht gegeben: Zusätzlicher Gewinn oder das Streben nach rentabelster Gestaltung des Flugplans reichen dafür ebenso wenig aus wie ein ganz allgemeines Verkehrsbedürfnis (z.B. der vom Flughafen benannten türkischen Community)! <u>Die derzeitige Landesregierung will jedoch offenbar am Status-quo festhalten!</u></p> <p><i>(1997, mit Erlaß einer neuen Nachtflugerlaubnis, wollte die SPD-geführte NRW-Landesregierung die übergroßen Frachtmaschinen (≥ 340 t Abfluggewicht) aus dem Nachtverkehr (22-6 Uhr) verbannen und zusätzlich den Passagierflug in der Kernnacht verbieten.; diese Pläne hat dann jedoch der damalige CDU-Bundesverkehrsminister Wissmann durchkreuzt).</i></p> <p>Genau wie im Fall Leipzig/Halle fehlt es in Köln/Bonn beim Thema Passagierflugverbot (0-5h) an juristisch tragfähigen Begründungen (i.S. der höchstrichterlichen BVG-Entscheidung). Dass ungeachtet dessen die NRW-Landesregierung an diesem höchst umstrittenen Nachtverkehr festhält, ist Beleg für eine extrem wirtschaftlastige Politik und eine Missachtung von Grundrechten!</p>
<p>Der 24-Stunden Betrieb...(.)... ist in der Nacht mit befristeten Auflagen beschränkt</p>		<p>Begriffe wie "faktischer Lärmdeckel" oder "Der Nachtflugbetrieb ist durch befristete Auflagen beschränkt" sind typisch für die Öffentlichkeitsarbeit am FK/B: Viel heiße Luft aber wenig substanzvoller Inhalt!</p>

Zum Abschluß möchten wir auf einige bemerkenswerte Aussagen von Herrn Thomas Myck (Umweltbundesamt) hinweisen, die er zum Thema Fluglärm / Auswirkungen auf die Gesundheit der davon betroffenen Menschen in einem Interview am 11.11.2014 in der Berliner Tageszeitung TAZ gemacht hat. Herr Myck arbeitete damals in dieser zentralen Umweltbehörde der Bundesregierung als Leiter des Fachgebiets "Lärminderung bei Anlagen und Produkten, Lärminderung"

=====

=====  
Frage: Ist Fluglärm ungesund?

Antwort: Dauerhafter Fluglärm..(..)macht krank, das ist durch viele Studien belegt....Die Weltgesundheitsorganisation hält einen nächtlichen Dauerschallpegel von 40 dB(A) für gesundheitsschädlich.

Frage: Kann das Bundes-Immissionsschutzgesetz die Menschen vor Fluglärm schützen?

Antwort: Aus diesem Gesetz wurde der Fluglärm leider ausgenommen...(...)... Fluglärmfragen werden daher im Luftverkehrsrecht und im Fluglärmschutzgesetz behandelt.

Frage: Was ist mit dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm?

Antwort: Dieses begrenzt nicht die Fluglärmbelastung an einem Flughafen sondern regelt nur die Bebauung innerhalb des Lärm-schutzbereichs in der Flughafenumgebung..(..)....wer dort bereits wohnt, bekommt im hochbelasteten Bereich Schallschutzfenster erstattet. Das ist eine sinnvolle Möglichkeit, das Schlimmste zu verhindern, reicht aber bei Weitem zur Reduzierung von Fluglärm nicht aus, denn man kann die Menschen ja nicht komplett einhausen.

Frage: Gibt es überhaupt einen wirksamen gesetzlichen Schutz vor Fluglärm?

Antwort: Es gibt Einzelregelungen...(..)....aus unserer Sicht ist das jedoch nicht ausreichend, denn es gibt für den Fluglärm keine umfassende Regelung und keine gesetzlich fixierten Lärmobergrenzen.

Nachfrage: Warum nicht?

Antwort: Offensichtlich sind beim Fluglärm die wirtschaftlichen Interessen als stärker befunden worden als der Lärmschutz, wobei oft vergessen wird, dass auch die ökonomischen Folgen von Fluglärm gravierend sind. Alleine für den Frankfurter Flughafen gibt es Schätzungen, wonach sich die Gesundheitsschäden auf jährlich 40 Millionen € belaufen. Meist werden aber nur die Verluste sozialisiert, während die Lärmverursacher die Gewinne einstreichen!