



Sehr geehrte Damen und Herren,

zu der hier näher bezeichneten Sitzung lade ich Sie herzlich ein.

Die Tagesordnung ist beigelegt.

Hennef, 04.11.2021

Mit freundlichen Grüßen

Matthias Ecke  
Ausschussvorsitzender

<b>Gremium</b>
Ausschuss für Umwelt, Energie und Klimaschutz

Wochentag	Datum	Uhrzeit
Mittwoch	17.11.2021	17:00

<b>Sitzungsort</b>
Meys-Fabrik, Beethovenstraße 21, 53773 Hennef

Es müssen besondere Schutzmaßnahmen (Mund-Nase-Bedeckung, Händedesinfektion) eingehalten werden. Die sogenannte 3-G Regel (genesen, geimpft, vor max. 48 Std. getestet) wird bei Einlass kontrolliert.

Das Durchführen eines kostenlosen Schnelltests kann nur nach Voranmeldung vor der Sitzung durchgeführt werden. Hierzu melden Sie sich bitte bis 11.11.2021, 17.00 Uhr per Mail bei [Marion.Holschbach@hennef.de](mailto:Marion.Holschbach@hennef.de).

Der Bürgermeister wünscht die Einhaltung der Maskenpflicht während der Sitzung außer bei Redebeiträgen. Wer die Sitzung besuchen möchte, muss sich vorher nicht anmelden. Eine Rückverfolgung findet nicht statt.

<b>Tagesordnung</b>		
<b>TOP</b>	<b>Beratungsgegenstand</b>	<b>Anlagen</b>
	<b>Öffentliche Sitzung</b>	
1	Beschlussvorlagen	
1.1	Klimafunktionskarte	1
1.2	Einladung des Bezirksvorsitzenden der Schafzüchter Bergisches Land Antrag der CDU Fraktion vom 05.05.2021	2
1.3	Aufklärungskampagne und Hinweisschilder zum Wolf Antrag der CDU Fraktion vom 05.05.2021	3 Nachtrag
1.4	Kontaktaufnahme mit der GKN Powder Metallurgy in Bonn Antrag der Fraktion Die Unabhängigen vom 11.08.2021	4
1.5	Bienenfutterautomat in Hennef Antrag der SPD Fraktion vom 14.09.2021	5 Nachtrag
1.6	Fortführung Klimaschutzmanagement	6
1.7	Ausweisung von Flächen für PV Anlagen Antrag der Fraktionen CDU/FDP/Die Unabhängigen vom 04.07.2021	7
1.8	Weitere Plätze für Hunderauslaufzonen in Hennef Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 21.05.2021	8
1.9	Kampf gegen die Lichtverschmutzung Antrag der Fraktion Bündnis90 /Die Grünen vom 26.10.2021	9 Nachtrag
1.10	Überprüfung der Gemeindewege als Maßnahme für mehr Artenschutz Antrag Die Fraktion vom 28.10.2021	10 Nachtrag
2	Anfragen	
2.1	Animal-aided Design im Wohnumfeld Anfrage der SPD Fraktion vom 13.09.2021	11
2.2	Politikbrief Köln/Bonner Flughafen Anfrage der CDU Fraktion vom 17.08.2021	12
3	Mitteilungen	
3.1	Sachstand Friedhöfe Änderung der Friedhofssatzung und der Gebührenordnung	13 Nachtrag
3.2	Begrünung Innenstadt	14
3.3	Baumbestand Marktplatz	15
	<b>Nicht öffentliche Sitzung</b>	
4	Beschlussvorlagen	
5	Anfragen	
6	Mitteilungen	



## Beschlussvorlage

**Amt:** Umweltamt  
**Vorl.Nr.:** V/2021/3142  
**Datum:** 26.10.2021

**TOP:** 1.1  
**Anlage Nr.:** 1

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Umwelt, Energie und Klimaschutz	17.11.2021	öffentlich

### Tagesordnung

Klimafunktionskarte

### Beschlussvorschlag

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

### Begründung

Im Mai 2021 wurde die INKEK GmbH - Institut für Klima und Energiekonzepte- aus Lohfelden mit der Erstellung einer Klimaanalyse beauftragt.  
Herr Kupski, Geschäftsführer des Institutes, wird die bisherigen Ergebnisse vorstellen und für Fragen aus den Reihen der Ausschussmitglieder zur Verfügung stehen.

Hennef (Sieg), den 26.10.2021

Michael Walter  
Erster Beigeordneter



## Beschlussvorlage

**Amt:** Umweltamt  
**Vorl.Nr.:** V/2021/3143  
**Datum:** 26.10.2021

**TOP:** 1.2  
**Anlage Nr.:** 2

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Umwelt, Energie und Klimaschutz	17.11.2021	öffentlich

### Tagesordnung

Einladung des Bezirksvorsitzenden der Schafzüchter Bergisches Land  
Antrag der CDU Fraktion vom 05.05.2021

### Beschlussvorschlag

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

### Begründung

Der Bezirksvorsitzende der Schafzüchter Bergisches Land und stellv. Landesvorsitzende des Schafzüchterverbandes NRW, Herr Simon Darscheid aus Hennef-Söven, wird in der Sitzung über die aktuelle Thematik zum Auftreten des Wolfes im Stadtgebiet und die sich daraus ergebenden Probleme für Weidetierhalter informieren und für Fragen zur Verfügung stehen.

Hennef (Sieg), den 26.10.2021

Michael Walter  
Erster Beigeordneter



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

Bürgermeister der Stadt Hennef  
Frankfurter Str. 97  
53773 Hennef

E: 07. MAI 2021

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

Telefon: 02242 / 888 -295 oder -297  
Telefax: 02242 / 888 -7 297  
E-Mail: cdu@hennef.de  
Internet: fraktion.hennefpartei.de

Fraktionsvorsitzender: Ralf Offergeld  
Fraktionsgeschäftsführung: Swen Schubert  
Gianluca Bochem

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

Hennef, den 05.05.2021 /  
AN/2021/45

#### Antrag: Einladung des Bezirksvorsitzenden der Schafzüchter Bergisches Land in den Umweltausschuss

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

hiermit bitten wir Sie den Bezirksvorsitzenden des Schafzüchterverbandes Bergisches Land und stellv. Landesvorsitzenden des Schafzüchterverbandes NRW, Simon Darscheid aus Hennef-Söven, in den Umweltausschuss einzuladen.

#### Begründung:

Seit dem vergangenen Jahr gehört Hennef zum Wolfsgebiet „Bergisches Land“. In Eitorf wurden letztes Jahr Wolfsjunge geboren und etablieren somit ein Rudel in unserer Nachbarkommune. Auch Wolfssichtungen hat es auf Hennefer Stadtgebiet bereits gegeben. Am 23./24. April hat Hennef gab es in Hennef nun auch den ersten Riss durch Wölfe. 11 Schafe wurden von min. 2 Wölfen, die auf Wildkameras außerhalb und innerhalb der Weide aufgenommen wurden, getötet.

Simon Darscheid kann daher den Mitgliedern des Umweltausschusses die Thematik rund um das Auftreten des Wolfes auf unserem Stadtgebiet und die sich daraus ergebenden Probleme für Weidetierhalter aus Sicht der Betroffenen erläutern.

[www.hennefpartei.de](http://www.hennefpartei.de)



**CDU** Hennef

Mit freundlichem Gruß

Gez.

**Christoph Laudan**

*Ratsmitglied*

Gez.

**Peter Ehrenberg**

*Ratsmitglied*



## Beschlussvorlage

**Amt:** Umweltamt  
**Vorl.Nr.:** V/2021/3145  
**Datum:** 26.10.2021

**TOP:** 14  
**Anlage Nr.:** 4

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Umwelt, Energie und Klimaschutz	17.11.2021	öffentlich

### Tagesordnung

Kontaktaufnahme mit der GKN Powder Metallurgy in Bonn  
Antrag der Fraktion Die Unabhängigen vom 11.08.2021

### Beschlussvorschlag

Die Verwaltung wird gebeten, zur Darstellung der Potentiale im Bereich der Wasserstofftechnologie einen Referenten für einen Vortrag im Ausschuss zu gewinnen.

### Begründung

Im Kontext Mobilität- und Energiewende wird Wasserstoff immer öfter als Zukunftstechnologie mit hohen Potentialen genannt. Insofern hat die Beschäftigung mit dem Thema seine Berechtigung.

Die im Antrag genannte GKN Powder Metallurgy ist allerdings ein privatwirtschaftliches Unternehmen, das sich im Bereich Wasserstofftechnologie neue Geschäftsfelder erschließen will und daher nur einen kleinen Teil der Thematik abdeckt. Für eine Einführung in das Thema, insbesondere unter dem Aspekt kommunale Aktionsfelder, regionale Akteure und technologieoffene Lösungen scheint ein unabhängiger Referent zielführender.

Für eine Kontaktierung kommen beispielsweise folgende öffentliche Stellen infrage:

- Energieagentur NRW
- Hochschule Bonn- Rhein-Sieg
- Projektträger Jülich (ptj)
- Initiative H2R – Wasserstoff Rheinland (geschäftsführend: Stadt Hürth)

Die Verwaltung empfiehlt, einen Referenten dieser öffentlichen Institutionen einzuladen.

Hennef (Sieg), den 26.10.2021

Michael Walter  
Erster Beigeordneter



**Hennef**  
DER BÜRGERMEISTER

1. Schreiben an:

Postanschrift: Stadt Hennef Postfach 1562 · 53762 Hennef

An die

Fraktion Die Unabhängigen

im Rat der Stadt Hennef

Frankfurter Str. 97

53773 Hennef

**Amt für Steuerungsunterstützung**

**Ansprechpartnerin**  
**Christina Viehof**

Tel. 0 22 42 / 888 218

E-Mail [christina.viehof@hennef.de](mailto:christina.viehof@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](http://www.hennef.de)

Gläubiger-ID: DE30HEN00000020187

Mein Zeichen: 100

Datum: 12.08.2021

## Kontaktaufnahme mit der GKN Powder Metallurgy in Bonn

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 11.08.2013, welches hier am 10.08.2021 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

T Sch

2. Dez. II / Amt 36 - mit der Bitte um Kenntnisnahme und eine Sitzungsvorlage für den Umwelta zu fertigen.
3. Dem Ausschussvorsitzenden, Herr Matthias Ecke, zur Kenntnis und mit der Bitte um Vormerkung für die nächste Sitzung.
4. Der Schriftführerin, Frau Marion 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)



# DIE UNABHÄNGIGEN

(Bürgerinnen und Bürger für Hennef e.V.)

Fraktionsbüro: 53773 Hennef, Frankfurter Straße 97, Neues Rathaus,  
1. OG, Zimmer 1.04. Telefon: 02242/888208. Telefax: 02242/8887208  
Im Internet finden Sie uns unter: <http://www.unabhaengige-hennef.com>

Herrn Bürgermeister  
Mario Dahm

Frankfurterstraße 97  
53773 Hennef

E: 10. AUG. 2021

Hennef, den 11.08.2013

**Betreff:**  
**CO2 Einsparung in Hennef**

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,  
bitte nehmen Sie folgenden Antrag auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung  
des zuständigen Ausschusses:

**Antrag: Kontaktaufnahme mit der GKN Powder Metallurgy in Bonn**

**Begründung:**

In der letzten Zeit ist die CO2 Belastung der Umwelt ein dauerndes  
Diskussionsthema. Es werden von der Politik und den  
Umweltverbänden immer wieder Forderungen gestellt, den CO2  
Anstieg zu senken.

Lösungen werden seit Jahren nur in Sachen Photovoltaik und  
Windenergie angeboten.

Vor Jahren sind die Dächer in Hennef für eine mögliche Nutzung der Solartechnik geprüft worden. Die Effizienz der Umsetzung dieser Untersuchung ist nicht bekannt.

Die Windenergie scheitert nicht nur in Hennef an der der Bürokratie und dem Widerstand der Bevölkerung.

Die Energie der Zukunft wird die Wasserstoffspeichertechnologie zur Speicherung emissionsfreier Energie werden!

Der Wasserstoff kann mit erneuerbarer Energie hergestellt, gespeichert und wieder freigegeben werden.

Deshalb stelle ich hiermit den Antrag, Kontakt mit der GKN aufzunehmen, sich die Möglichkeiten dieser Energieversorgung zeigen zu lassen und wenn möglich, einen Ansprechpartner der GKN in den Ausschuss „Umwelt, Energie, Klima“ einzuladen, um sach- und fachgerechte Antworten auf Fragen des Ausschusses zu bekommen.

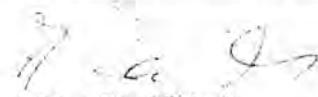
Hier hätte die Stadt Hennef wieder ein Alleinstellungsmerkmal in der Region.

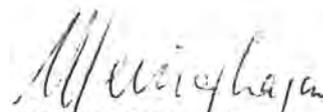
Deshalb sollte hier mit allem Nachdruck gehandelt werden.

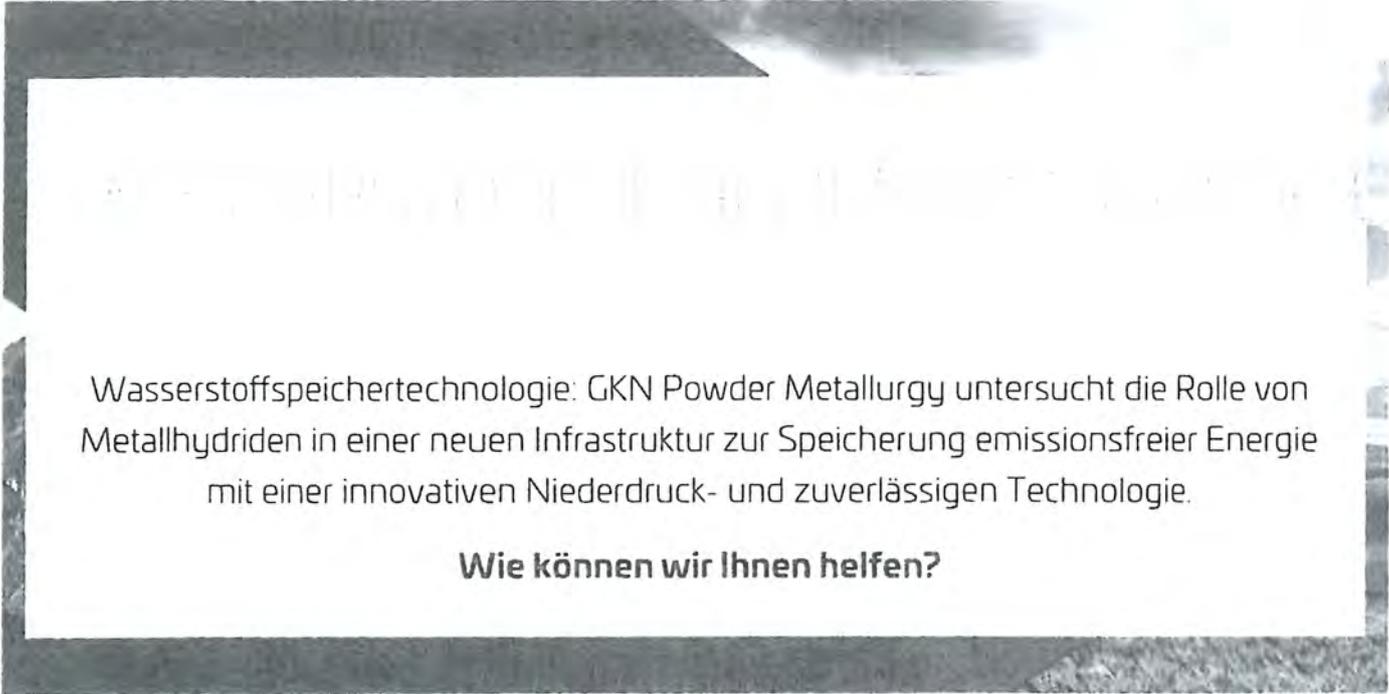
**Anlage:**

Kopie der Wasserstoffspeichertechnologie aus dem Internet-Auftritt der GKN

Mit freundlichen Grüßen

  
Achim Rindfleisch-

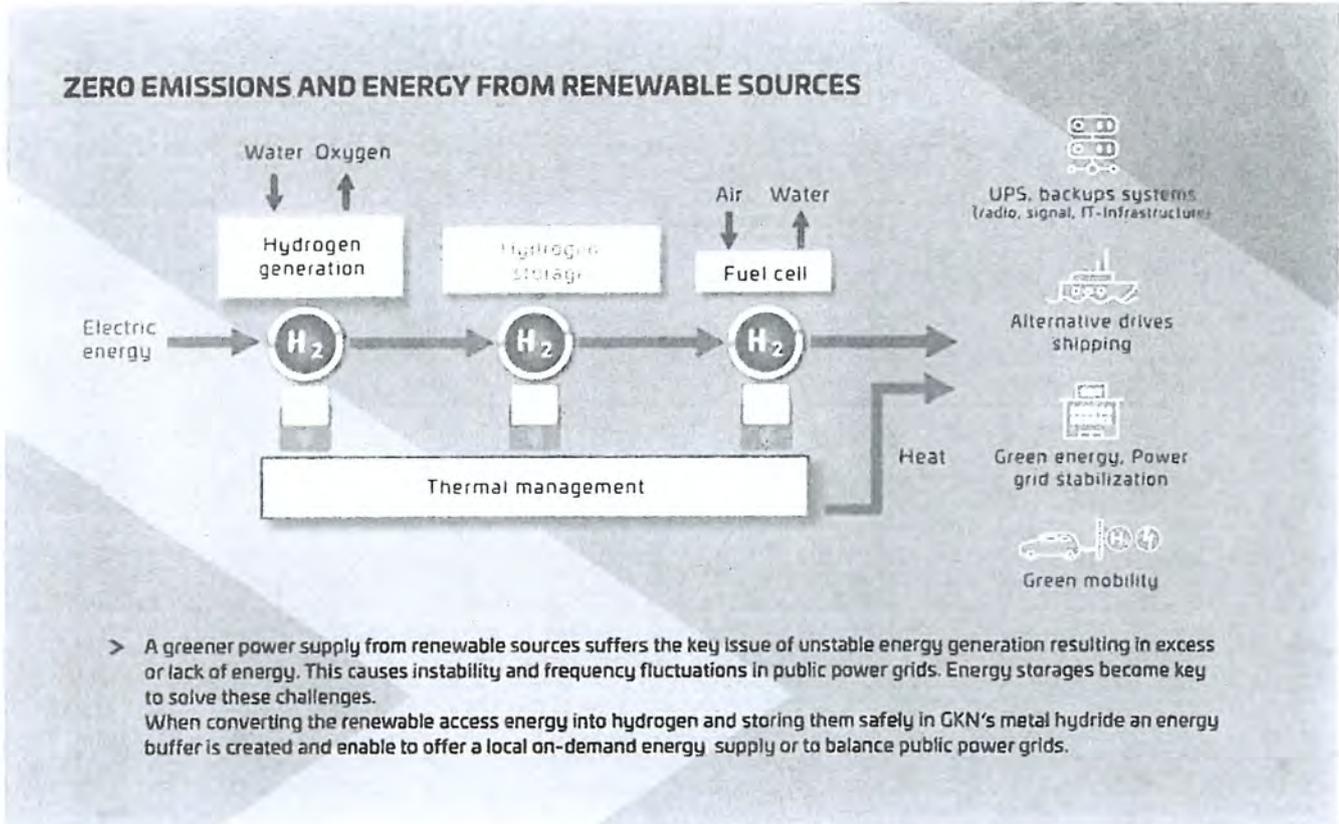
  
Norbert Meinerzhagen



Wasserstoffspeichertechnologie: GKN Powder Metallurgy untersucht die Rolle von Metallhydriden in einer neuen Infrastruktur zur Speicherung emissionsfreier Energie mit einer innovativen Niederdruck- und zuverlässigen Technologie.

**Wie können wir Ihnen helfen?**

Null Emissionen und Energie aus erneuerbaren  
Quellen – Energiespeichertechnologie wird zum  
Schlüssel



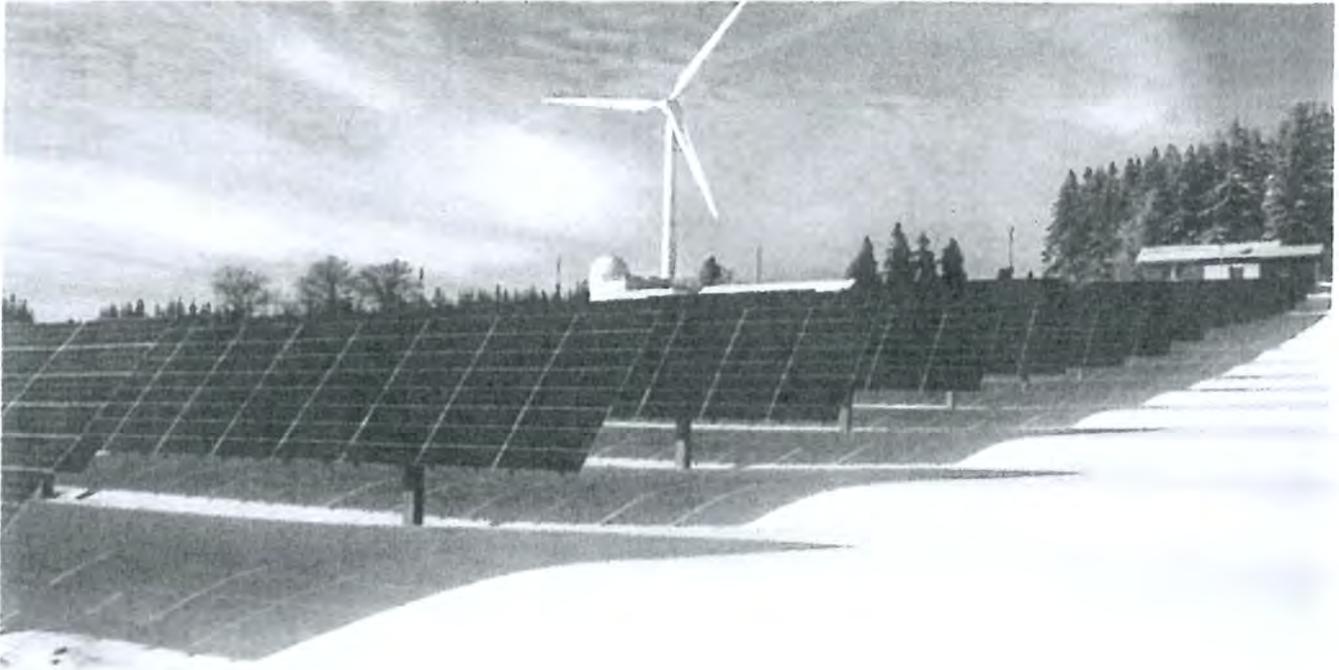
Die starke Nachfrage nach CO<sub>2</sub>-Reduktion ist zu einem Treiber für mehr Energie aus erneuerbaren Ressourcen geworden.

Mit unseren Sintermetallteilen und -komponenten unterstützen wir die Elektrifizierung der Automobilindustrie, die nach leichten und thermisch verbesserten Lösungen sucht. Aber es gibt noch mehr, was unsere Technologie tun kann, um eine umweltfreundlichere Stromversorgung aus erneuerbaren Quellen zu etablieren, die vor drei zentralen Herausforderungen steht:

- Nachhaltige lokale Energieerzeugung
- Effiziente Energieübertragung
- Effektive und sichere Speicherung von Energie

Infografik herunterladen

## Wie man lokale Energiespeicherbeschränkungen überwindet



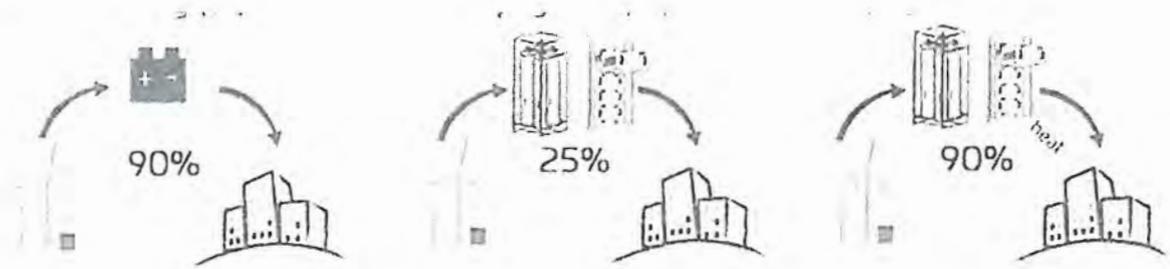
Der effizienteste Weg, Energie aus Sonnenkollektoren oder anderen erneuerbaren Quellen zu nutzen, besteht darin, die Energie lokal in einem dezentralen System direkt beim Energieverbraucher zu erzeugen und zu speichern.

Durch das Fehlen dezentraler und bezahlbarer Speichersysteme wird die Energie hauptsächlich in das öffentliche Stromnetz eingespeist und nicht lokal genutzt. Die direkte lokale Nutzung erfordert eine effizientere Energieübertragung und -speicherung.

In einem lokalen System wird überschüssiger Strom aus Photovoltaik-Sonnenkollektoren oder anderen nachhaltigen Quellen tagsüber gespeichert und die ganze Nacht über genutzt. Batterien sind der aktuelle Stand der Technik für Tagesenergiepuffer. Die Kosten pro kWh sinken kontinuierlich, bleiben aber immer noch hoch. Darüber hinaus steigen die Batteriekosten schnell an, wenn ein Puffer für die saisonale Energiespeicherung geschaffen wird, und Aspekte der Sicherheit und des benötigten Platzes werden kritisch.

Erfahren Sie mehr in unserem Whitepaper

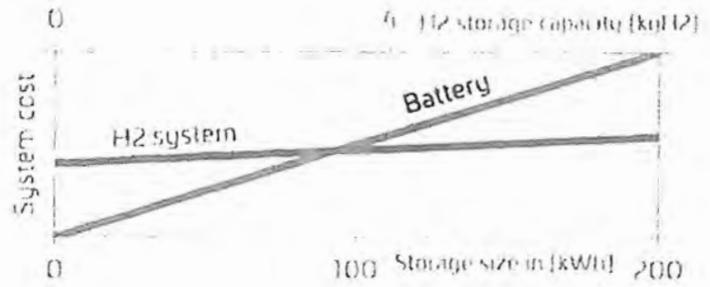
Efficiency



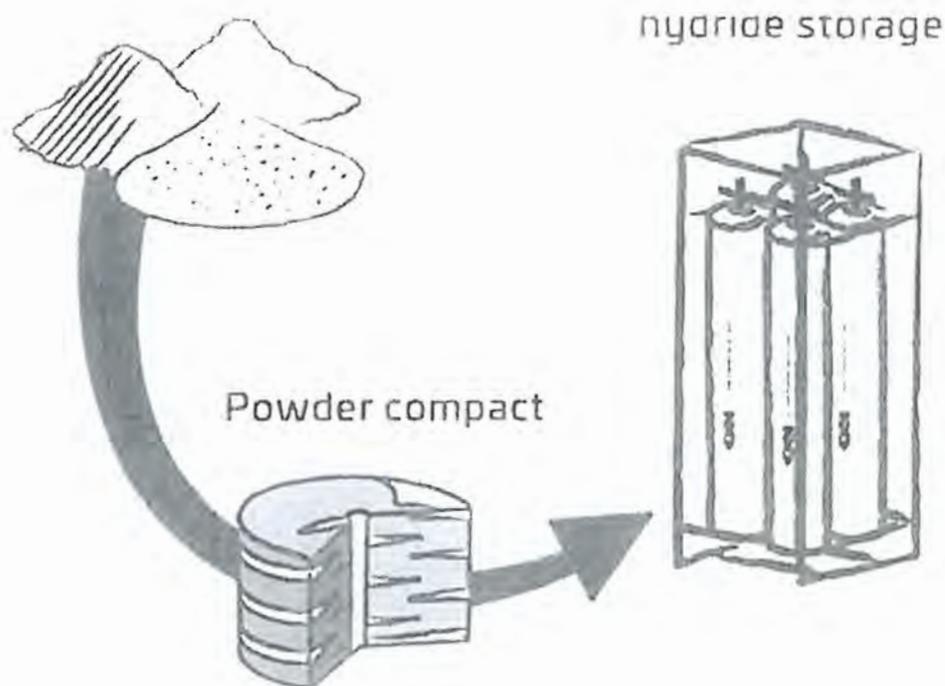
Cost

System cost comparison

- For medium sized energy storage (>80kWh) H<sub>2</sub> systems are favorable



Wie speichert man Wasserstoff?



## Hohe spezifische Festigkeit

Wasserstoff wird normalerweise auf zwei Arten gespeichert:

Für stationäre Anwendungen wird Wasserstoff in Druckbehältern um 40 bar gespeichert

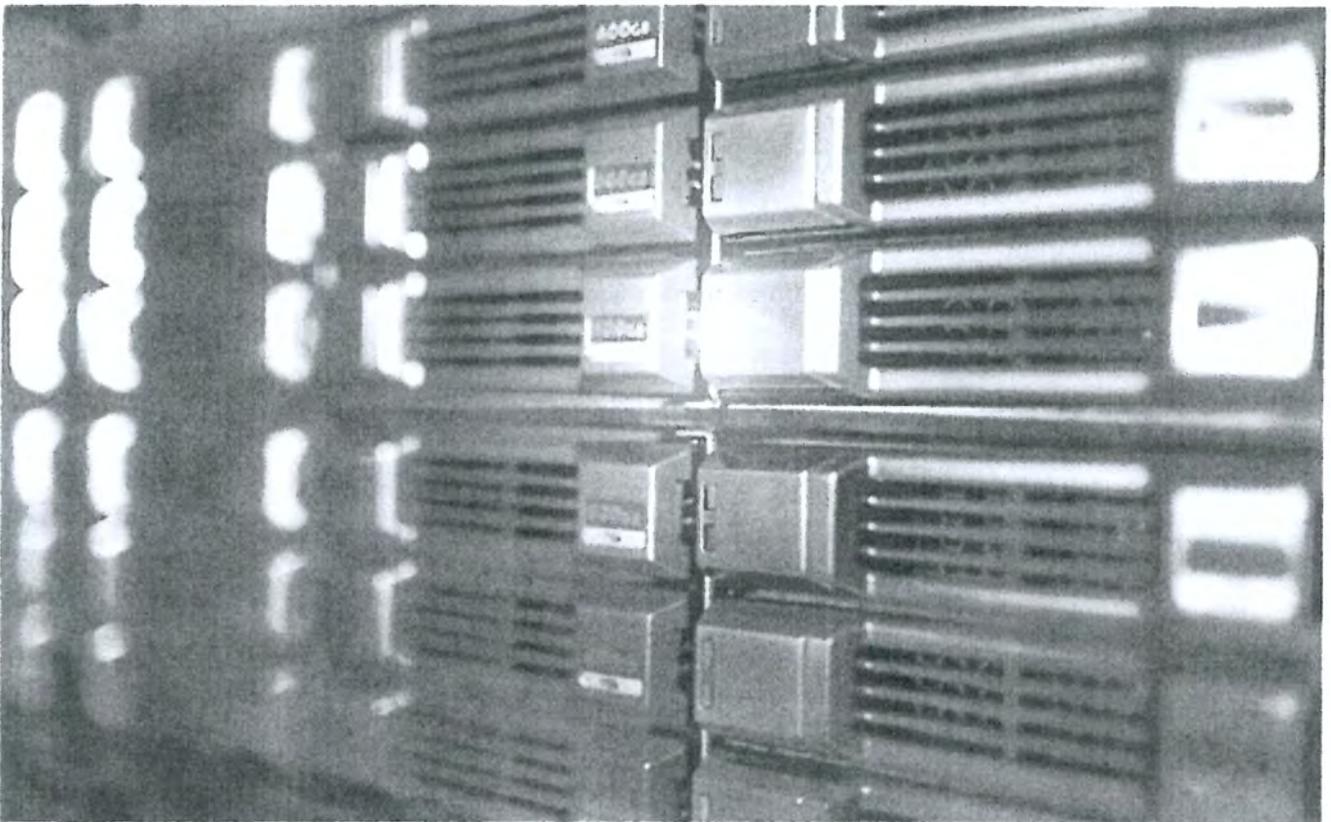
Für mobile Anwendungen wird Wasserstoff in Hochdruckbehältern bei 350 bar oder 700 bar gespeichert.

Die Verdichtung von Wasserstoff verbraucht große Mengen an Energie. GKN forderte unsere Ingenieure heraus, eine effizientere Lösung zu finden. Sie entwickelten ein neues Metalllegierungspulver aus Hydriden. Durch die Verdichtung des Legierungspulvers zu einem hochdichten Pellet haben wir ein effizientes Festkörperspeichermaterial für Wasserstoffgas geschaffen.

Für die gleiche Energiekapazität können wir ein Schiff verwenden, das mit nur 30 bar arbeitet, das weniger Energie für die Kühlung benötigt und im Vergleich zu einem 40-bar-Tank eines Standardsystems bis zu zehnmal kleiner ist. Die Reduzierung der erforderlichen Größe für die Speicherbehälter bot die Möglichkeit, einen weiteren Vorteil des GKN-Wasserstoffspeichersystems zu realisieren. Wir wollen nicht nur Energie von Nacht zu Tag puffern, sondern wir gehen den nächsten Schritt bei der Herausforderung der saisonalen Energiepufferung von Sommer zu Winter.

Unsere Verwendung von Metallhydridlegierungen reduziert die Kompressionsenergie und die Größe von Speicherbehältern.

Durch die Verwendung von verdichteten Metallhydridpellets können wir viel kleinere Tanks verwenden, die bei niedrigerem Druck und niedrigerer Temperatur arbeiten und von Anfang an Energie sparen.



Kontaktieren Sie uns



Alan Lang

Sr. Direktor Wasserstoff

E-Mail: [info-h2@gnpm.com](mailto:info-h2@gnpm.com)

[Verbinde dich mit Alan](#)



GKNs neues Festkörper-Wasserstoffspeichersystem

Ermöglicht eine erneuerbare Energieversorgung in Wohngebäuden.

aus Pulvermetall führt

Wie das System die Akkuleistung anpassen und in Bezug auf Kosten und Benutzerfreundlichkeit übertreffen kann

[Whitepaper herunterladen](#)

"Wasserstoff ist ein echter emissionsfreier Kraftstoff, wenn er mit erneuerbarer Energie hergestellt wird. Wir entwickeln eine innovative Wasserstoffspeichertechnologie im industriellen Maßstab. Unser Ziel: Eine sichere Möglichkeit zu bieten, Wasserstoff mit überlegener volumetrischer Dichte und niedrigem Druck zu speichern."

[Erfahren Sie mehr über GKN Hydrogen](#)

# Wasserstofftechnologie



Alan Lang

Sr. Direktor Wasserstoff

E-Mail: [info-h2@gknpm.com](mailto:info-h2@gknpm.com)

[Verbinde dich mit Alan](#)



## Beschlussvorlage

**Amt:** Umweltamt  
**Vorl.Nr.:** V/2021/3147  
**Datum:** 26.10.2021

**TOP:** 1.6  
**Anlage Nr.:** 6

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Umwelt, Energie und Klimaschutz	17.11.2021	öffentlich
Rat	13.12.2021	öffentlich

### Tagesordnung

Fortführung Klimaschutzmanagement

### Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Umwelt, Energie und Klimaschutz empfiehlt dem Rat der Stadt Hennef eine Verstetigung und dauerhafte personelle Besetzung des Klimaschutzmanagements unter Berücksichtigung der Klimafolgeanpassung. Hierzu ist die Einrichtung einer unbefristeten Stelle für diesen Aufgabengebiet vorzusehen.

### Begründung

Klimaschutz, Klimaschutzmanagement und Klimafolgeanpassung ist für die Kommunen ein wichtiges, von Beginn an aber auch sehr stark über Landes- und Bundesmitteln gefördertes Aufgabengebiet, da es sich um eine gesamtstaatliche Aufgabe handelt.

Finanziell wurde die Wahrnehmung der Aufgabe bei der Stadt Hennef seit 2015 von drei Förderprojekten getragen:

1. Erstellung eines Integrierten Klimaschutzkonzeptes, Büro Gertec, 01.03.2015 bis 30.04.2016  
Verabschiedung eines Konzeptes mit 41 Maßnahmen
2. Förderprojekt „Schaffung einer Stelle für Klimaschutzmanagement zur fachlich-inhaltlichen Unterstützung bei der Umsetzung des integrierten Klimaschutzkonzeptes der Stadt Hennef“, Maßnahmenkatalog mit 27 Maßnahmen  
Fördersatz 90% (Gehaltszuschuss) sowie Sachmittel  
Bewilligungszeitraum 01.10.2017 bis 14.02.21,  
Konkrete Stellenbesetzung vom 15.02.2018 – 14.02.21
3. Anschlussvorhaben „Schaffung einer Stelle für Klimaschutzmanagement zur fachlich-inhaltlichen Unterstützung bei der Umsetzung des integrierten Klimaschutzkonzeptes; Fördersatz 55% (Gehaltszuschuss) sowie Sachmittel  
Laufzeit 15.02.21 bis 14.02.2023

Mit dem Enddatum 14.02.2023 ist das Ende der Kofinanzierung durch den Projektträger Jülich (PTJ) absehbar. Die Förderung verstand sich konzeptionell als Anschubhilfe, um die Klimaschutzbelange in den Kommunen zu verankern. Erklärtes Ziel war eine Verstärkung der Ziele im kommunalen Planen und Handeln. Die Dringlichkeit wirksamer Klimaschutzmaßnahmen, die Erwartung der Bürgerinnen und Bürger, aber auch die förderrechtlichen Chancen auf Drittmittelakquirierung haben seither eher zugenommen, so dass eine feste Implementierung einer Stelle in der Verwaltung dringend geboten erscheint.

Unabhängig von der nach wie vor bestehenden Vielzahl der Aufgaben bringt die Überführung in eine feste, unbefristete Stelle nicht unerhebliche Vorteile wie Entbürokratisierung (Wegfall von Berichtspflichten zu Tätigkeiten und Mittelverwendung), Flexibilisierung (spontanes Reagieren auf Förderangebote statt Abarbeiten eines eingereichten Maßnahmenkatalogs) und langfristiges Absichern des Arbeitsverhältnisses mit sich.

Die Aufgaben im Bereich Klimaschutz können wie folgt umrissen werden:

**Klimabeirat** (vgl. Beschluss des Ausschusses für Umwelt, Energie u. Klimaschutz v. 19.05.21)

- Fachliche und organisatorische Betreuung
- Federführung bei Herbeiführung und Umsetzung der Beschlüsse

**Akquisition von Fördermitteln** (z.B. REACT-EU Klimaresilienz, Gründächer, Coole Schule, Wassersparprojekte, Klimaanpassungen)

- Sondierung der jeweiligen Förderangebote
- Koordinierung der fachlichen Planungen
- Zuarbeit der Klimaschutz-Begründungen

**Aufbau von kommunalen Förderinstrumentarien, z.B. Grüne Dächer (REACT-EU Klimaresilienz) oder Zisternen u. Regenwasserbewirtschaftung**

**Energieeinsparmodell am SGH u. ggf. weiterer Schulprojekte**

- Prozessbegleitung nach Auftaktveranstaltung.

**Öffentlichkeitsarbeit**

- Regelmäßige Bestückung der Internetseite [www.hennef.de/klimaschutz](http://www.hennef.de/klimaschutz)
- Organisation von Veranstaltungen, Vorträge und Exkursionen
- Vorbereitung von Veranstaltungen wie „Hennef macht mobil“ mit Umweltmeile
- Platzierung von Klimaschutzthemen in den Medien („Grundrauschen“)
- Entwicklung und themenbezogene Kommunikation von sog. Weichen Standortfaktoren (Fahrradzählstationen)
- PV-Displays für Photovoltaikanlagen
- Darstellen von Echtzeit-Daten im Themenbereich Klima u. Energie in der Hennefer SmartCity-Karte

**Mitwirkung bei der Erstellung der Klimafunktionskarte und Integration der Inhalte in die räumlichen Fachplanungen**

**Mitwirkung bei den Projekten**

- Masterplan Mobilität u. Schul-Campus (Federführung Planungsamt)
- Auswahl u. Aufbau eines Facilitymanagements (Federführung Amt für Gebäudewirtschaft), Integration der Klimaschutz-Module
- Modernisierung der Rathausklimatisierung, Betreuung des Klimakonzept-Gutachten (Federführung Amt für Gebäudewirtschaft)
- Kommunales Energiemanagement (Monitoring und Controlling) in 13 kommunalen Gebäuden durch Energieagentur RSK (seit 2020, Federführung Amt für Gebäudewirtschaft), Verwertung der Ergebnisse

**Gezieltes Schließen von Investitionslücken bei Bau- und sonstiger Vorhaben für Klimaschutzmodule durch den Einsatz hierfür bereitgestellter Haushaltsgelder (100.000 Euro, 30% investiv, 70% konsumtiv)**

**Weiterentwicklung und Bewerbung von klimafreundlichen Fahrzeugen beim städt. Fuhrpark, Organisation einer externen Ausleihe**

**Weiterentwicklung von Klimaschutz-In-House-Themen (klimafreundlicher Weg zur Arbeit, Beschaffung, Nutzerverhalten)**

**Bewerbung der Bürgerenergieberatung der Energieagentur RSK**

**Prüfung u. ggf. Weiterführung einer städt. Klima/CO2-Bilanz mit Formulierung von Klimaschutzzielen**

**Integration von Klimaschutz-Bilanzen in der Verwaltung (Erfassung Ressourcenverbrauch, Reporting, Auswertung Masterarbeit)**

**Koordinierung Klimaanpassungsmaßnahmen, u.a. Starkregen und Hochwasserschutz**

- Regelmäßige Verwaltungsinterne Konsultation (AG Starkregen und Hochwasserschutz)
- Unterstützung von Öffentlichkeitsarbeit (Federführung AöR)
- Gespräche mit Bürgern (Landwirten, Betroffenen)
- Mitwirkung bei der Erstellung der Hochwasserrisikokarte (Federführung AöR)
- 

**Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes lt. Förderungsbescheid**

**Gruppen- und Gremienbetreuung**

- Geschäftsführung und Betreuung der Lokalen Agenda AG Klimaschutz
- Mitwirkung in der AG Nachhaltigkeit (Kooperation Werbegemeinschaft, Wirtschaftsförderung und Klimaschutz)
- Ggf. Weiterentwicklung der Initiative „KLIMA – Hennef handelt“ (Werbegemeinschaft)
- 

**Netzwerkarbeit**

- Erfahrungsaustausch Klimaschutz des Rhein-Sieg-Kreises
- Regionaler Kreis kommunaler Klimaschutzmanager\*innen
- Hennef for future, Oldies for future u.a.
- :metablon
- Regionalforum
- Hochschule Bonn Rhein Sieg
- ADFC

**Organisation von kleineren Klimaschutzprojekten**

- Energiespardetektive GGS Gartenstraße (Betreuung durch Verbraucherberatung/Energieagentur RSK)
- Stadtradeln
- Verteilung und Werbung für Materialien (senseBoxen, Malbücher, „Experimentierkoffer zu Energiethemen“, FisherTechnik für Grundschulen)

Zunächst soll der noch ausstehende Förderzeitraum (bewilligt bis 14.02.2023) ausgeschöpft, danach eine sich anschließende Festanstellung der Stelleninhaberin / des Stelleninhabers im Stellenplan verankert werden. Die organisatorische Anbindung bleibt beim Umweltamt.

Hennef (Sieg), den 26.10.2021



Michael Walter  
Erster Beigeordneter





## Beschlussvorlage

**Amt:** Umweltamt  
**Vorl.Nr.:** V/2021/3148  
**Datum:** 26.10.2021

**TOP:** 17  
**Anlage Nr.:** 7

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Umwelt, Energie und Klimaschutz	17.11.2021	öffentlich

### Tagesordnung

Ausweisung von Flächen für PV Anlagen  
Antrag der Fraktionen CDU/FDP/Die Unabhängigen vom 04.07.2021

### Beschlussvorschlag

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die Einleitung von Planverfahren wird erst bei konkreten, standortbezogenen Anfragen und Interessensbekundungen zur Errichtung von PV-Freianlagen in Betracht gezogen.

### Begründung

Bei der Ermittlung und Entwicklung von Flächen für bestimmte Nutzungen (hier: PV-Freianlagen) ist eine rechtlicher und ein fachlicherer Aspekt zu unterscheiden.

#### Planungsrecht

PV-Freiflächenanlagen im Außenbereich sind keine privilegierten Vorhaben nach § 35 Abs. 1 BauGB. Daher herrscht zunächst ein Bauverbot im Außenbereich. In aller Regel ist ein Bebauungsplan mit einem ausgewiesenen „Sondergebiet Photovoltaik“ nach § 11 Abs. 2 BauNVO Voraussetzung für ein Baurecht. Eine weitere Möglichkeit ist, dass für die Flächen ein Plangenehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren durchgeführt wurde (z. B. bei Deponieflächen). Dies ergibt sich nicht allein aus dem Bauplanungsrecht, sondern auch aus den Vorgaben des Energieeinspargesetzes (vgl. § 48 EEG). Aufgrund der sehr spezifischen Planungsinhalte werden die Planverfahren nicht als Angebotspläne entwickelt, sondern erst bei entsprechender Nachfrage vorhabenbezogen und parallel aufgestellt.

Vor oder spätestens im Planverfahren wäre zu prüfen, ob der Verwirklichung keine öffentlichen Belange entgegenstehen, z.B. in Form von Schutzgebieten. Dies ist in Hennef regelmäßig der Fall, wo rd. 77 % des Stadtgebietes und rd. 87 % des baulichen Außenbereichs im Natur- oder Landschaftsschutzgebiet liegen.

Diese für Flächenakquisiteure und potentielle Projektentwickler zugänglichen Rahmenbedingungen sind neben den vergleichsweise hohen Grundstückspreisen vermutlich auch die Ursache, dass bisher keine Interessenten an die Stadt Hennef herangetreten sind.

Im Zuge der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes 2013 ist die Thematik PV-Freianlagen bereits erörtert worden. Im Ergebnis ist in der Begründung festgehalten worden:

„Nach dem Landesentwicklungsplan NRW, Entwurf Stand 2013, ist die Inanspruchnahme von Freiflächen für die raumbedeutsame Nutzung der Solarenergie zu vermeiden. Ausgenommen hiervon sind Solarparks auf Konversionsflächen, Brachflächen, Aufschüttungen oder auf Standorten entlang von Bundesfernstraßen oder Hauptschienenwegen. Im Stadtgebiet wären dafür die Voraussetzungen auf der ehemaligen Deponie an der Stadtgrenze zu Sankt Augustin, auch aufgrund der exponierten Lage der Aufschüttung, grundsätzlich gegeben, soweit diese deponietechnisch und baulich dafür geeignet ist. Allerdings liegen diese Flächen in Gebieten des Natur- und Landschaftsschutzes. Auch die Aufschüttungen entlang der BAB 3 und der ICE-Trasse bieten sich für die Solarenergienutzung an. Allgemein ist der Nutzung der Solarenergie auf baulichen Anlagen der Errichtung von großflächigen Solarparks auf Freiflächen Vorrang zu geben. Für den Rhein-Sieg-Kreis liegt flächendeckend ein Solardachkataster, in dem für einzelne Dachflächen die energetischen Potentiale ermittelt wurden, vor. Daher dürfen Standorte für Solarparks nur ausnahmsweise den Freiraum beanspruchen. Den Belangen des Freiraumschutzes und des Landschaftsbildes ist bei der Standortsuche Rechnung zu tragen. Grundsätzlich dürfen nach dem LEP keine neuen, isoliert im Freiraum liegenden Flächen für Solarparks in Anspruch genommen werden. Als Flächen für Solarparks sind solche Flächen zu nutzen, die durch eine frühere Nutzung bereits baulich vorgeprägt sind oder als künstliche Bauwerke errichtet wurden.

In § 32 EEG ist eine Vergütungsregelung für großflächige Photovoltaikanlagen im Außenbereich, die nicht an oder auf Gebäuden befestigt sind, enthalten. Die Vergütung der Einspeisung von Strom aus solarer Strahlungsenergie ist an bestimmte Standortbedingungen geknüpft. Nach dem EEG ist eine Festsetzung im Bebauungsplan mit Zweck „Errichtung einer Anlage zur Erzeugung von Strom aus solarer Strahlungsenergie“ notwendig. Dies bedeutet, dass für die Errichtung eines Solarparks stets die Aufstellung eines Bebauungsplans zwingend für den Betreiber notwendig ist. Daher wird, solange kein konkretes Vorhaben zur Errichtung eines Solarparks vorliegt, auf die Darstellung einer „Sonderbaufläche für Solarenergie“ im neuen Flächennutzungsplan verzichtet. Der Flächennutzungsplan kann jederzeit im Einzeländerungsverfahren bei Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans für einen konkreten Standort eines Solarparks geändert werden.“

#### Fachliche Auswahlkriterien

Zur groben Potentialanalyse und Vorauswahl geeigneter Standorte bietet sowohl das Land (LANUV: Energieatlas NRW) als auch der Rhein-Sieg-Kreis (Energierregion RSK) geeignete GIS-Module im Internet an, die sowohl Dach-, als auch Freiflächen umfassen. Maßgeblich sind hier vor allem die Topographie, die Sonneneinstrahlung sowie die Verschattung.

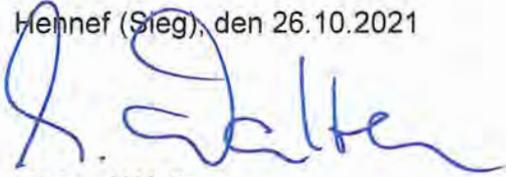
Für die Wirtschaftlichkeit einer PV-Anlagen sind allerdings weitere Kriterien entscheidend, die nicht vom öffentlichen Planungsträger ermittelbar sind, wie z.B.

- Flächenverfügbarkeit
- Anbindung an das Stromnetz zur Stromeinspeisung
- Eigenverbrauch bzw. Abnehmer im Umfeld
- Sicherheit einschl. Diebstahl- und Vandalismusrisiken
- Erstellungs- und Wartungskosten
- Renditen und Gewinnerwartung
- Liquidität

Ohne eine Einschätzung dieser Faktoren wäre eine Angebotsplanung oder eine feinmaschige Standortauswahl nur sehr unvollständig und würde kaum über den Fokus der o.g. Potentialanalysen hinausgehen.

Unabhängig vom Bauleitplanverfahren erfahren Interessenten für die Entwicklung von Anlagen für regenerativen Energien bei der Stadt Hennef und der Energieagentur des Rhein-Sieg-Kreises breite Unterstützung.

Hennef (Sieg), den 26.10.2021



Michael Walter  
Erster Beigeordneter





**Hennef**  
DER BÜRGERMEISTER

1. Schreiben an:

Postanschrift: Stadt Hennef · Postfach 1562 · 53762 Hennef

An die

CDU-Fraktion  
FDP-Fraktion  
Die Unabhängigen  
im Rat der Stadt Hennef  
Frankfurter Str. 97  
53773 Hennef

**Amt für Steuerungsunterstützung**

**Ansprechpartnerin  
Christina Viehof**

Tel. 0 22 42 / 888 218  
E-Mail christina.viehof@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](http://www.hennef.de)

Gläubiger-ID: DE30HEN00000020187

Mein Zeichen: 100

Datum: 06.07.2021

## Ausweisung von Flächen für PV Anlagen

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 04.07.2021, welches hier am 05.07.2021 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

2. Dez. II / Amt 36 - mit der Bitte um Kenntnisnahme und eine Sitzungsvorlage für den UmweltA zu fertigen.
3. Dem Ausschussvorsitzenden, Herr Matthias Ecke, zur Kenntnis und mit der Bitte um Vormerkung für die nächste Sitzung.
4. Der Schriftführerin, Frau Marion 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)

E. 05 07 21

CDU-Fraktion im Rat der Stadt Hennef

FDP-Fraktion im Rat der Stadt Hennef

Fraktion „Die Unabhängigen“ im Rat  
der Stadt Hennef

Bürgermeister der Stadt Hennef  
Frankfurter Str. 97

53773 Hennef

Hennef, den 04.07.2021 / Schu

**Antrag: 2021 – 062 g -Ausweisung von Flächen für PV Anlagen**

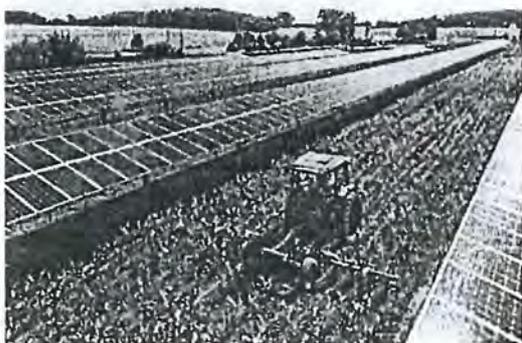
**Antrag:**

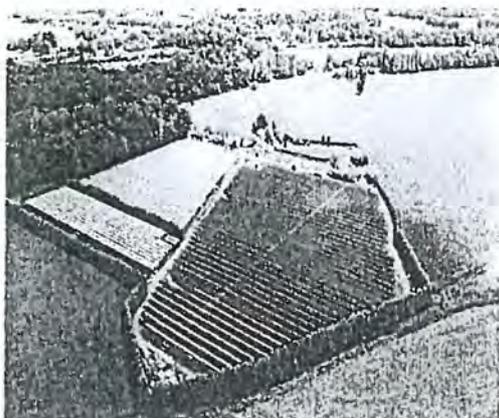
Die Stadtverwaltung ermittelt, welche Flächen, sowohl im städtischen als auch im privaten Besitz, geeignet sind, um PV Anlagen (Agrar-PV Anlagen) zu installieren.

**Begründung:**

Die Regierung hat Erleichterungen auch für die Solarstromerzeugung beschlossen. Es werden mehr landwirtschaftliche Flächen für innovative Anlagen (z.B. „Agro-PV“) zugelassen und generell die Ausschreibungsverfahren zu Nutzung der Sonnenenergie vereinfacht. Eine Akzeptanzzunahme in der Bevölkerung verspricht man sich davon, dass sich Kommunen künftig nicht nur an Windparks, sondern auch an PV-Freiflächenanlagen beteiligen können. Es geht darum, einen „marktgetriebenen Ausbau der Erneuerbaren“ zu forcieren. In dieses Projekt sollten dann in der Umsetzung auch Hennefer Unternehmen beteiligt werden, die in der PV-Technik zu Hause sind. Besonders sinnvoll wäre eine solche Anlage auch zu den Grenzen von Gewerbegebieten.

Bei der Planung ist darauf zu achten, dass die Anwohner und auch evtl. angrenzender Autoverkehr nicht durch die Reflektionen der PV Anlage beeinträchtigt werden.





Mit freundlichen Grüßen

gez.

Ralf Offergeld

Fraktionsvorsitzender  
CDU-Fraktion

gez.

Michael Marx

Fraktionsvorsitzender  
FDP-Fraktion

gez.

Norbert Meinerzhagen

Fraktionsvorsitzender  
Fraktion „Die Unabhängiger“

Peter Ehrenberg

Ratsmitglied

(Umweltpolitischer Sprecher)

Thomas Wallau

Ratsmitglied



## Beschlussvorlage

**Amt:** Umweltamt  
**Vorl.Nr.:** V/2021/3149  
**Datum:** 26.10.2021

**TOP:** 18  
**Anlage Nr.:** 8

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Umwelt, Energie und Klimaschutz	17.11.2021	öffentlich

### Tagesordnung

Weitere Plätze für Hunderauslaufzonen in Hennef  
Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 21.05.2021

### Beschlussvorschlag

Die Ausführungen der Verwaltung werden zur Kenntnis genommen.

### Begründung

An eine Hunderauslaufzone werden eine Reihe Ansprüche gestellt:

Eine solche Fläche müsste

- außerhalb eines Naturschutzgebiets gelegen sein, denn dort herrscht genereller Leinenzwang,
- zugänglich sein und Bewegungsspielraum bieten, d.h. Acker- und Waldflächen kommen nicht infrage,
- im städtischen Besitz bzw. perspektivisch zu erwerben bzw. anpachtbar sein,
- in hinreichendem Abstand zu Kinderspiel- und Bolzplätzen liegen
- und für den Erholungsverkehr (hier: Hunderauslauf) interessant sein.

Bereits vor ca. 10 Jahren wurde intensiv nach geeigneten Flächen gesucht und im Ergebnis der Hunderauslaufbereich gem. § 2 (2), S.2 Landeshundegesetz (LHundeG) am Sport- und Freizeitpark (Kuckuck) bereitgestellt. Bedient wird auf Freilaufzonen dieser Art allerdings nur die Nachfrage nach kleinen Hundetrainingsübungsflächen und die des Treffpunktes für Gleichgesinnte. Das Bedürfnis nach großräumigen Auslauf und Spaziergängen in landschaftlich attraktiven Räumen kann hier nicht entsprochen werden.

Der Hunderauslaufbereich am Kuckuck, auf dem der Leinenzwang aufgehoben ist, wird – trotz einiger funktionaler Kompromisse - gut angenommen und deckt den diesbezüglichen Bedarf von Hennef und Geistingen ab. In ländlichen Räumen Hennefes sind Sonderplätze dieser Art entbehrlich.

Zu widersprechen ist in diesem Zusammenhang der z.T. verbreiteten Ansicht, Hunde seien generell im Außenbereich anzuleinen. Auf Wald- und Wirtschaftswegen können Hunde, die keine Gefahr für Wild und Mitmenschen darstellen, durchaus von der Leine gelassen und art- und situationsgerecht ausgeführt werden.

Der rechtliche Rahmen im Einzelnen geht aus der beiliegenden Darstellung hervor.

Der Wunsch nach einer Auslaufzone wurde zuletzt in Allner geäußert. Anlass war die vor Ort kenntlich gemachte Rechtslage, die Wiesen zwischen Sieg und Allner See nicht mehr mit Hunden zu betreten. Hierzu wurde ein Zaun errichtet und Schilder aufgestellt.

Hintergrund für diese Maßnahme ist:

Die Grünlandflächen zwischen dem Allner See und der Sieg gehören zum Naturschutzgebiet Siegaue; hier gelten besondere, gebietsspezifische Bestimmungen. Danach ist es – auch ohne Hund - ausdrücklich verboten, Flächen außerhalb der befestigten oder gekennzeichneten Straßen und Wege sowie außerhalb von Park- bzw. Stellplätzen zu betreten, zu reiten (LP9, Ziff. 2.1, Nr. 12) sowie Hunde unangeleint mit sich zu führen oder sie außerhalb von Wegen laufen zu lassen (Ziff. 2.1, Nr. 9).

Dessen ungeachtet ist in den letzten Jahren an verschiedenen Stellen im Rhein-Sieg-Kreis ein zunehmender Trend zu beobachten, Wiesenflächen abseits der Wege mit Hunden zu durchstreifen. Dies wird von vielen Landwirten beklagt und von Naturschutzvereinen und – behörden kritisch beurteilt. In vielen Bereichen ist diese etablierte und stark frequentierte Praxis bereits anhand von Trampelpfaden sichtbar.



Grünlandschäden durch unerlaubtes Streifen auf den Siegaunenwiesen u.a. in Allner (2020). Diese konnten durch Besucherlenkung weitgehend behoben werden.

Dies widerspricht der dort geltenden Naturschutzgebietssatzung, minderte den Erfolg der vertraglich vereinbarten ökologischen Zielsetzung der städtischen Ausgleichsflächen („Ökokonto-Flächen“), führte – neben einem Verstoß gegen das Verfügungsrecht des Privateigentümers über seine Grundstücksflächen - zu Ertragseinbußen bei den dort wirtschaftenden Landwirten und förderte die Verschmutzung der Landschaft. Der von Hundekrementen verbreitete einzellige Parasit „Neospora caninum“ führt bei Rindern zu Fehlgeburten.

Darüber hinaus hat die Stadt Hennef im Zuge des Genehmigungsverfahrens zum Neubau des Horstmannstegs zugesagt, im Rahmen eines Begleitkonzeptes zumindest im Bereich Allner den Verstößen durch Maßnahmen der Besucherlenkung entgegenzuwirken. Zu diesem Zweck wurde 2020 entlang des Naturschutzgebietes ein Zaun aufgestellt. Die Pfade wurden angeeggt und mit einer blütenreichen Wiesensaatgutmischung eingesät.

Nicht unerwähnt bleiben soll auch, dass das Durchstreifen der Kulturlandschaft von Hundeführern, die dabei entstehenden Pfade und andere Begleiterscheinungen (PKW-Verkehr, Beeinträchtigung von Naturgenuss und subjektivem Sicherheitsgefühl, Abfälle) durchaus auch zu Beschwerden seitens anderer Erholungssuchenden geführt haben.

Für eine weitere Hundeauslauffläche im Allner Umfeld gibt es leider wenig Alternativen:

- Die Siegauen zwischen Allner See und Sieg, der Altarmbereich hinterm Sportplatz und die Sieguferbereiche sind als Naturschutzgebiet ausgewiesen.
- Die Nutzung des Bolzplatzes in Allner und der Spielplatz Müschmühle sind mit freilaufenden Hunden nicht konfliktfrei vereinbar.
- Die Obstwiese hinter dem Bolzplatz unterliegt Ausgleichsfestsetzungen, ist vielfach zu nass für eine Rasennutzung und würde bei starker Nachfrage nachbarliche Konflikte auslösen.
- Allein die große Liegewiese am Allner See wäre robust genug für eine partielle Freilaufzone. Hierzu wäre die kommunale „Satzung zur Nutzung des in der Stadt Hennef (Sieg) gelegenen Allner Sees und seiner näheren Umgebung“ von 04.07.1997, die einen Leinenzwang vorschreibt, zu ändern.

#### Fazit:

- Für den Zentralort gibt es einen Hundeauslaufbereich gem. § 2 (2), S.2 LHundeG am Sport- und Freizeitpark (Kuckuck).
- Außerhalb der Naturschutzgebiete besteht auf Wald- und Wirtschaftswegen kein genereller Leinenzwang, so dass für Hundeauslauf insbesondere in den ländlichen Teilen des Stadtgebietes hinreichend Bewegungsraum besteht.
- Im Raum Allner wäre allein auf der Liegewiese des Allner Sees eine Hundeauslaufzone unterzubringen.
- Das freie Betreten von Grünland- und Ackerflächen ist aus eigentumsrechtlichen, naturschutzrechtlichen und nutzungsspezifischen Gründen generell nicht zulässig. Eine besondere Regelung hinsichtlich des Leinenzwanges würde hieran nichts ändern.

Zum Führen von Hunden in der freien Landschaft fand am Freitag, 05. November 2021, 17:00 in der Mehrzweckhalle Meiersheide eine Veranstaltung mit der Stadt Hennef, der Naturschutzbehörde des Rhein-Sieg-Kreises, der Landwirtschaftskammer und Landwirten aus Hennef statt. In der Sitzung wird mündlich hierzu berichtet.

Hennef (Sieg), den 26.10.2021



Michael Walter  
Erster Beigeordneter



1. Schreiben an:

Postanschrift: Stadt Hennef Postfach 1562 - 53762 Hennef

An die

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen  
im Rat der Stadt Hennef  
Frankfurter Str. 97  
53773 Hennef (Sieg)

**Amt für Steuerungsunterstützung**

**Ansprechpartnerin**  
**Christina Viehof**

Tel. 0 22 42 / 888 218  
E-Mail christina.viehof@hennef.de  
Zentrale 0 22 42 / 888 0  
Zimmer 1.01

**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](http://www.hennef.de)

Gläubiger-ID: DE30HEN00000020187

Mein Zeichen: 100

Datum: 27.05.2021

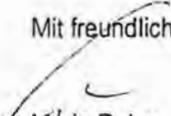
**Antrag: weitere Plätze für Hundenauslaufzonen in Hennef**

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 21.05.2021, welches hier am 21.05.2021 eingegangen ist.

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

Mit freundlichen Grüßen

  
Mario Dahm  
Bürgermeister

Tsch  
Ch.V.

2. Dez. II / Amt 36 - mit der Bitte um Kenntnisnahme und eine Sitzungsvorlage für den Umwelt, Energie und Klimaschutz Ausschuss zu fertigen.
3. Dem Ausschussvorsitzenden, Herrn Matthias Ecke zur Kenntnis und mit der Bitte um Vormerkung für die nächste Sitzung.
4. Der Schriftführerin, Frau Marion Holschbach, zur Kenntnis.
5. Wvl. Einladung Umwelt, Energie und KlimaschutzA

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)

AN DEN  
BÜRGERMEISTER DER STADT HENNEF  
HERRN MARIO DAHM  
RATHAUS  
53773 HENNEF

E - 21. MAI 2021

**Matthias Ecke**  
Fraktionsvorsitzender  
**Lisa Herzig**  
Fraktionsgeschäftsführerin

Fraktionsgeschäftsstelle  
Rathaus, Raum 2.09, 53773 Hennef  
Tel: +49 (2242) 888 200  
Fax: +49 (2242) 888 7 200  
[gruene@hennef.de](mailto:gruene@hennef.de)

Hennef, 21. Mai 2021

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

hiermit stellen wir folgenden Antrag für die nächste Sitzung des zuständigen Ausschusses:

**Antrag:**

Die Stadtverwaltung wird beauftragt mögliche weitere Plätze für Hundenauslaufzonen in Hennef zu suchen und ausreichende Hundenauslaufzonen einzurichten.

**Erläuterung:**

Der Hund ist neben der Katze das beliebteste Haustier in Deutschland. In der aktuellen Corona Zeit hat sich die Zahl der Hunde stark vergrößert. Zu einem gesunden Hundeleben gehört zwingend der freie Auslauf. Innerhalb der Ortschaften ist aus gutem Grund eine Leinenpflicht geboten. Da aber Hennef von einem Naturschutzgebiet umgeben ist, besteht für den Hundebesitzer kaum eine Möglichkeit legal diesen Auslauf zu ermöglichen. Er begeht also zum Wohle des Hundes regelmäßig Ordnungswidrigkeiten. Deshalb muss Hennef, wie viele Städte in NRW, eigene Auslaufzonen anbieten um dieses Grundrecht für Hunde zu ermöglichen. Dadurch entschärfen sich auch potentielle Konflikte mit Spaziergängern und Hunde lernen stressfrei soziales Verhalten

Mit Dank für Ihre Bemühungen und freundlichen Grüßen

gez. **Matthias Ecke**  
Fraktionsvorsitzender

gez. **Benjamin Weißert**  
Sachkundiger Bürger

gez. **Lisa Herzig**  
Fraktionsgeschäftsführerin

## Grundsätzliches zum Führen von Hunden in der freien Landschaft

Auf landwirtschaftlichen Wirtschaftswegen, Ortsverbindungsstraßen und Wanderwegen gibt es in Nordrhein-Westfalen **keinen grundsätzlichen Leinenzwang**. Das Landeshundegesetz sieht diesen nur vor

1. in Fußgängerzonen, Haupteinkaufsbereichen und anderen innerörtlichen Bereichen, Straßen und Plätzen mit vergleichbarem Publikumsverkehr,
2. in der Allgemeinheit zugänglichen, umfriedeten Park-, Garten- und Grünanlagen einschließlich Kinderspielplätzen mit Ausnahme besonders ausgewiesener Hundeauslaufbereiche,
3. bei öffentlichen Versammlungen, Aufzügen, Volksfesten und sonstigen Veranstaltungen mit Menschenansammlungen,
4. in öffentlichen Gebäuden, Schulen und Kindergärten.

(vgl § 2 (2) Landeshundegesetz - LHundG NRW)

Für gefährliche Individuen, Rassen und „Große Hunde“ gelten z.T. weitergehende Vorschriften.

Im **Wald** müssen Hunde nur außerhalb von Wegen angeleint werden, d.h. auch auf den Wegen im Wald gibt es keinen grundsätzlichen Leinenzwang. Allerdings gilt der Grundsatz: Wer den Wald betritt, hat sich so zu verhalten, daß die Lebensgemeinschaft Wald und die Bewirtschaftung des Waldes nicht gestört, der Wald nicht gefährdet, beschädigt oder verunreinigt sowie andere schutzwürdige Interessen der Waldbesitzer und die Erholung anderer nicht unzumutbar beeinträchtigt werden (§ 2 (3) Landesforstgesetz NRW). Auch aus der Situation, dass viele Waldflächen im Stadtgebiet im Landschaftsschutzgebiet liegen, ergeben sich per se keine strengeren Vorgaben für das Führen von Hunden.

Zwischenergebnis: Sowohl in der freien Feldflur, als auch im Wald gibt es Möglichkeiten, mit dem Hund mit und ohne Leine spazieren zu gehen.

Allerdings gilt die allgemeine Pflicht des § 1 LHundeG NRW: *Hunde sind so zu halten, zu führen und zu beaufsichtigen, dass von ihnen keine Gefahr für Leben oder Gesundheit von Menschen oder Tieren ausgeht.*

### Landwirtschaftliche Flächen (Wiesen, Weiden, Äcker)

In der freien Landschaft ist das Betreten der privaten Wege und Pfade, der Wirtschaftswegen sowie der Feldraine, Böschungen, Öd- und Brachflächen und anderer **landwirtschaftlich nicht genutzter Flächen** zum Zwecke der Erholung auf eigene Gefahr gestattet, soweit sich nicht aus den Bestimmungen dieses Kapitels oder aus anderen Rechtsvorschriften Abweichungen ergeben. (§ 57 LNatSchG NRW, Konkretisierung von § 59 BNatSchG),

Selbstredend ist das Betreten landwirtschaftlich genutzter Flächen – unabhängig vom Mitführen eines Hundes - nur mit Erlaubnis des Eigentümers erlaubt. Dies gilt auch für Flächen im Eigentum der öffentlichen Hand.

Vorschriften ergeben sich auch aus dem Jagd- und Naturschutzrecht:

Jagdrecht: Nach § 19 a Bundesjagdgesetz sind „alle Handlungen verboten, die geeignet sind, Wildtiere zu beunruhigen“. Dazu gehört auch das Freilaufenlassen von Hunden.

Naturschutzrecht: Es ist verboten, wild lebende Tiere mutwillig zu beunruhigen oder ohne vernünftigen Grund zu fangen, zu verletzen oder zu töten, (§ 39 BNatSchG). Dazu ist es – anders als in Landschaftsschutzgebieten - in Naturschutzgebieten regelmäßig verboten, Hunde unangeleint mit sich zu führen oder sie außerhalb von Wegen laufen zu lassen. Maßgeblich ist die jeweils gebietsbezogene Satzung bzw. Verordnung.



## Anfrage

**Amt:** Umweltamt  
**Vorl.Nr.:** F/2021/0296  
**Datum:** 26.10.2021

**TOP:** 2.1  
**Anlage Nr.:** 11

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Umwelt, Energie und Klimaschutz	17.11.2021	öffentlich

### Tagesordnung

Animal-aided Design im Wohnumfeld  
Anfrage der SPD Fraktion vom 13.09.2021

### Anfragentext

Der Begriff Animal-Aided-Design als solcher ist vergleichsweise neu; wesentliche Inhalte sind allerdings bereits implementiert. Zu unterscheiden ist die Berücksichtigung ökologischer, insbesondere Tierartenschutzbelange im Rahmen der Bauleitplanung bzw. der Plangenehmigung einerseits und die Einbeziehung bei Planungen von Bauobjekten der Stadt Hennef anderseits.

#### Bauleitplanung und Baugenehmigung

Bei jeder Angebotsbauleitplanung hat sich die Stadt an die Rechtsgrundlagen zu halten, die ihr das BauGB, das BNatschG und die LBO NRW vorgibt. Hierunter fallen eine Reihe von Anforderungen, die sich aus dem Artenschutz ergeben.

Konkret: Werden im Rahmen der artenschutzrechtlichen Voruntersuchung Erfordernisse formuliert, um einen artenschutzrechtlichen Konflikt zu bewältigen, fließen diese in die Festsetzungen mit ein. Im Bebauungsplanverfahren 01.33 Abtshof wurde z.B. festgesetzt:

*Im Allgemeinen Wohngebiet WA 2 sind im Bereich der Attika der südlichen und westlichen Außenflächen der Außenwand der Gebäude in den Baufeldern 1 – 14 Nistmöglichkeiten für Fledermäuse entsprechend der Angaben der Anlage 5 des Umweltberichtes mit integriertem Landschaftspflegerischen Begleitplan zum Bebauungsplan 01.33 Hennef (Sieg) – Abtshof zu schaffen. Je 5 Meter Außenwandbreite sind 3 Nistmöglichkeiten vorzusehen.*

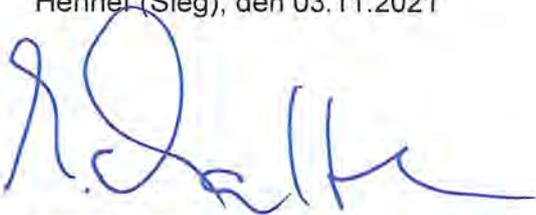
Für darüberhinausgehende gesellschaftlich und/oder politisch wünschenswerte Anforderungen an Bauleitplanung und Objektplanung, wie z.B. Animal-Aided-Design, fehlt der Stadt Hennef die Rechtsgrundlage zur Festsetzung sich aus der Methode ergebender Anforderungen an die Planung. Hintergrund ist, dass solche Anforderungen Planung und Bau baulicher Anlagen üblicherweise verteuern und den Bauherren in seiner Ausgestaltung des Baurechtes einschränken. Dazu bedarf es einer rechtlichen Grundlage.

### Bauplanungen eigener Projekte

Bei Projektentwicklung auf eigenen Flächen und als Bauherrin eigener baulicher Anlagen können über das gesetzlich vorgegebene Maß hinaus ökologische Belange Eingang in die Planung finden. Beispielsweise ist die Verwendung von heimischen Gehölzen und naturnahe Einfriedungen bereits Standards, die bei städtischen Projekten, wenn immer möglich, zu Grunde gelegt werden. Auch Dach- und Fassadenbegrünung sowie artenreiche Blühflächen waren zuletzt mitgedachte Optionen.

Weitergehende, in Baukörper integrierte Quartiere oder Nisthilfen, waren bisher keine Planungsziele.

Hennef (Sieg), den 03.11.2021



Michael Walter  
Erster Beigeordneter



1. Schreiben an:

Postanschrift: Stadt Hennef · Postfach 1562 · 53762 Hennef

An die  
SPD-Fraktion  
im Rat der Stadt Hennef  
Frankfurter Str. 97  
53773 Hennef (Sieg)

**Amt für Steuerungsunterstützung**

**Ansprechpartnerin  
Nicole Sprenger**

Tel. 0 22 42 / 888 231  
E-Mail [nicole.sprenger@hennef.de](mailto: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](http://www.hennef.de)

Gläubiger-ID: DE30HEN00000020187

Mein Zeichen: 100

Datum: 04.10.2021

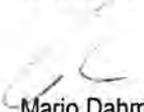
**Anfrage: ANIMAL-AIDED DESIGN IM WOHNUMFELD (Einbeziehung der Bedürfnisse von Tierarten in die Planung und Gestaltung städtischer Freiräume)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 13.09.2021 welches hier am 04.10.2021 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 Ausschusssitzung am 17.11.2021 aufzunehmen.

Mit freundlichen Grüßen

  
Mario Dahm  
Bürgermeister

2. Dez. II / 36, mit der Bitte um Kenntnisnahme und eine Sitzungsvorlage für den Umwelta zu fertigen in Abstimmung mit Amt 61 und Amt 65.
3. Dez. I / 61, mit der Bitte um Kenntnisnahme und Stellungnahme zu Frage 1 an Amt 36.
4. Dez. II / 65, mit der Bitte um Kenntnisnahme und Stellungnahme zu Frage 2 an Amt 36.
5. Dem Ausschussvorsitzenden, Herrn Matthias Ecke, zur Kenntnis und mit der Bitte um Vormerkung für die nächste Sitzung.
6. Der Schriftführerin, Frau Marion Holschbach, zur Kenntnis.
7. 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 GENODE1BRS

Besucheranschrift: Frankfurter Straße 97, 53773 Hennef (Sieg)



Fraktion im Rat  
der Stadt Hennef

SPD-Fraktion, Rathaus, 53773 Hennef

E · 04. OKT. 2021

Bürgermeister Mario Dahm  
Ratsbüro  
Frankfurter Str. 97  
53773 Hennef

Hennef, den 13.09.2021

**Anfrage: ANIMAL-AIDED DESIGN IM WOHNUMFELD** (Einbeziehung der Bedürfnisse von Tierarten in die Planung und Gestaltung städtischer Freiräume)

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

wir bitten darum, die Anfrage zum nächstmöglichen Zeitpunkt der zuständigen Verwaltungseinheit weiterzureichen und über den aktuellen Sachstand zu berichten.

Begründung:

Biologische Vielfalt geht einher mit zahlreichen positiven Effekten für die Lebensqualität, das Naturerleben und die Anpassung an den Klimawandel im städtischen Raum. Es gibt somit gute Gründe sowie zahlreiche Möglichkeiten, Naturschutzaspekte in die Planung und die Gestaltung von Wohnumfeld und Gebäuden zu integrieren. Für die Planung für eine vielfältige Tierwelt im städtischen Raum liegen bisher nur wenige Praxisbeispiele vor. Bestehende Potenziale könnten – häufig mit geringem Aufwand – noch deutlich besser ausgeschöpft werden. Diese Lücke schließt *Animal-Aided Design*. Das Konzept zeigt, wie konkrete Maßnahmen zum Schutz und zur Entwicklung der urbanen biologischen Vielfalt im Wohnumfeld ökologisch sinnvoll und in ästhetisch ansprechender Form gelingen können. Dabei nimmt der vom Bundesamt für Naturschutz veröffentlichte Ansatz des *Animal-Aided Design* nicht nur die gestalteten Außenanlagen von Wohnquartieren für Vögel, Insekten und Kleinsäuger in den Blick. Auch an Gebäuden selbst können Quartiere und Nisthilfen u.a. für Vögel und Fledermäuse geschaffen werden. Zusätzlich können blühende und nektarreiche Pflanzungen für Schmetterlinge gestaltet und schützende Gehölze für Sperlinge und andere Vogelarten angelegt werden. Denn für gute Lebensbedingungen von Tieren wird beides benötigt: geeignete Quartiere und ausreichende Nahrungsangebote. Nur dann können sich Tiere auf Dauer in einem Wohnquartier etablieren.

So könnte *Animal-Aided Design* in Hennef an Kindertagestätten und Schulen einen wichtigen Beitrag zur Natur- und Umweltbildung leisten.

Die SPD-Ratsfraktion stellt zu diesem Thema folgende Fragen:

- Gibt es in der Stadtplanung Überlegungen Ansätze aus dem Projekt *Animal-Aided Design* aufzunehmen?
- Gibt es Nisthilfen- bzw. -quartiere für Amphibien, Insekten, Säugetiere oder Vögel an städtischen Gebäuden? Sind solche in Planung?

Mit freundlichen Grüßen

gez. Hanna Nora Meyer  
Fraktionsvorsitzende

gez. Ralf Jung  
Ratsmitglied

Fraktionsvorsitzende:  
Hanna Nora Meyer  
Stoßdorfer Str. 4 B  
Tel.: 0162 7486166

Tel. Nr. 02242 / 888 292  
02242 / 888 294  
Fax. Nr. 02242 / 888 7 292  
spd@hennef.de  
www.spd-hennef.de

Fraktionsbüro:  
Rathaus der Stadt Hennef  
Rathausturm Zimmer 1.01  
Frankfurter Str. 97  
53773 Hennef



## Anfrage

**Amt:** Umweltamt  
**Vorl.Nr.:** F/2021/0297  
**Datum:** 26.10.2021

**TOP:** 2.2  
**Anlage Nr.:** 12

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Umwelt, Energie und Klimaschutz	17.11.2021	öffentlich

### Tagesordnung

Politikbrief Köln/Bonner Flughafen  
Anfrage der CDU Fraktion vom 17.08.2021

### Anfragentext

Zunächst ist festzuhalten, dass der sogenannte „Politikbrief“ eine Publikation des Flughafens Köln/Bonn ist. Die Stadt Hennef hat keinen Einfluss auf Publikationen Dritter. Auch ist es nicht die Aufgabe der Stadtverwaltung Publikationen Dritter zu kommentieren.

Auf die aufgeworfenen Fragen soll im Folgenden dennoch in aller Kürze eingegangen werden.

- 1. Halten Sie den Passagiernachtflug am Köln/Bonner Flughafen auch in der 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?**

Die Stadt Hennef fordert seit Jahrzehnten eine nächtliche Kernruhezeit wie sie auch – mit Ausnahme des in einem wesentlich dünner besiedelten Umfeld gelegenen Flughafen Leipzig/Halle - an allen anderen deutschen Verkehrsflughäfen gilt. Ein erster Schritt dahin wäre die Untersagung des Passagiernachtflugs während der Nacht. Selbst am Flughafen Leipzig/Halle findet zwischen 23:30 und 5:30 kein Passagierflugverkehr statt. Ich verweise hierzu auch auf meinen Brief an Verkehrsminister Wüst vom 28.07.21, in dem weitere Lärmschutzmaßnahmen eingefordert werden, sowie auf die Antwort des MV NRW. (s. Anlage)

- 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?**

Auch bei nächtlichen Frachtflug sollten in der nächsten Nachtflugregelungen Rahmenbedingungen verankert werden, die den Lärmschutz verbessern. Die Stadt Hennef hat der Lärmschutzgemeinschaft am Flughafen Köln/Bonn im Juni d. J. ihre Unterstützung für die „Aktion Köln/Bonn 2030 – Keine Verlängerung der

*Nachtflugregelung ohne signifikante Verbesserung beim Lärmschutz*“ zugesichert. Darin wird u.a. ein Lande-/Startverbot zwischen 22:00 und 06:00 Uhr für alle Flugzeuge gefordert, die regelmäßig mit Maximalpegeln von 75 dB(A) und mehr an einer der 17 Fluglärm-Messanlagen des Flughafens Köln/Bonn registriert 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?**

Passive Schallschutzmaßnahmen wie Dämmmaßnahmen in Schlafräumen stellen lediglich eine Behelfslösung da und gewährleisten nicht das eigentliche Ziel einer gesunden Nachtruhe. Vielfach zeigen sich Bürgerinnen und Bürger enttäuscht über die hierdurch erzielte Wirkung, da z.B. Lüfter Geräusche stören, das Raumklima sich verschlechtert und der Effekt eines im Sommer geöffnetes Fenster nicht durch technische Klimatisierung ersetzt werden kann. Über den Umfang der insgesamt mit Lärmschutzmaßnahmen ausgestatteten Räume hat die Stadt Hennef keine Informationen.

- 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)?**

Das in den beiden Abbildungen (ohne Datum und Zeitraum) des Politikbriefes zum Ausdruck gebrachte verbesserte Einhalten der Flugrouten ist dort ein wirksames Mittel, wo die Sollrouten keine Wohngebiete tangieren. Ein willkürliches Streuen abseits der Routen über besiedelte Flächen wird dadurch eingeschränkt. Wo allerdings die vorgeschriebene Route über bewohntem Gelände liegt wie dies z.B. in Heisterschoß der Fall ist, hilft ein verbessertes Einhalten der Routen nicht weiter. Aus diesem Grund hat die Stadt Hennef auch eine Verlegung der COLA-Route beantragt (vgl. TOP 3.4 der Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Energie und Klimaschutz vom 19.05.2021)

- 5. Halten Sie die auf Seite 4 und 5 angesprochenen Maßnahmen zum Klimaschutz für ausreichend in Bezug auf den Flugverkehr am Köln/Bonner Flughafen?**

Die dargestellten Klimaschutzmaßnahmen wie die Installation von PV-Anlagen, neuere Gebäudetechnik (Eisspeicherheizung) und der Ausbau von alternativen Antriebmodulen sind begrüßenswerten Schritte und verdienen Anerkennung. Bei einer Gesamtbetrachtung, in der die Folgen des Flugverkehrs auf das Klima mit einbezogen werden, sind diese Anstrengungen allerdings ernüchternd.

Hennef (Stieg), den 28.10.2021



Mario Dahm  
Bürgermeister

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](http://www.hennef.de)

Gläubiger-ID: DE30HEN00000020187

Mein Zeichen: 100

Datum: 19.08.2021

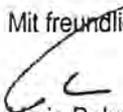
### **Anfrage Politikbrief Köln/Bonner Flughafens**

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. G.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 GENODE1BRS

Besucheranschrift: Frankfurter Straße 97, 53773 Hennef (Sieg)



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

Bürgermeister der Stadt Hennef  
Herrn Mario Dahm  
Frankfurter Str. 97

53773 Hennef

17. AUG. 2021

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

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

Fraktionsvorsitzender: Ralf Offergeld  
Fraktionsgeschäftsführung: Swen Schubert

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

Hennef, 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?

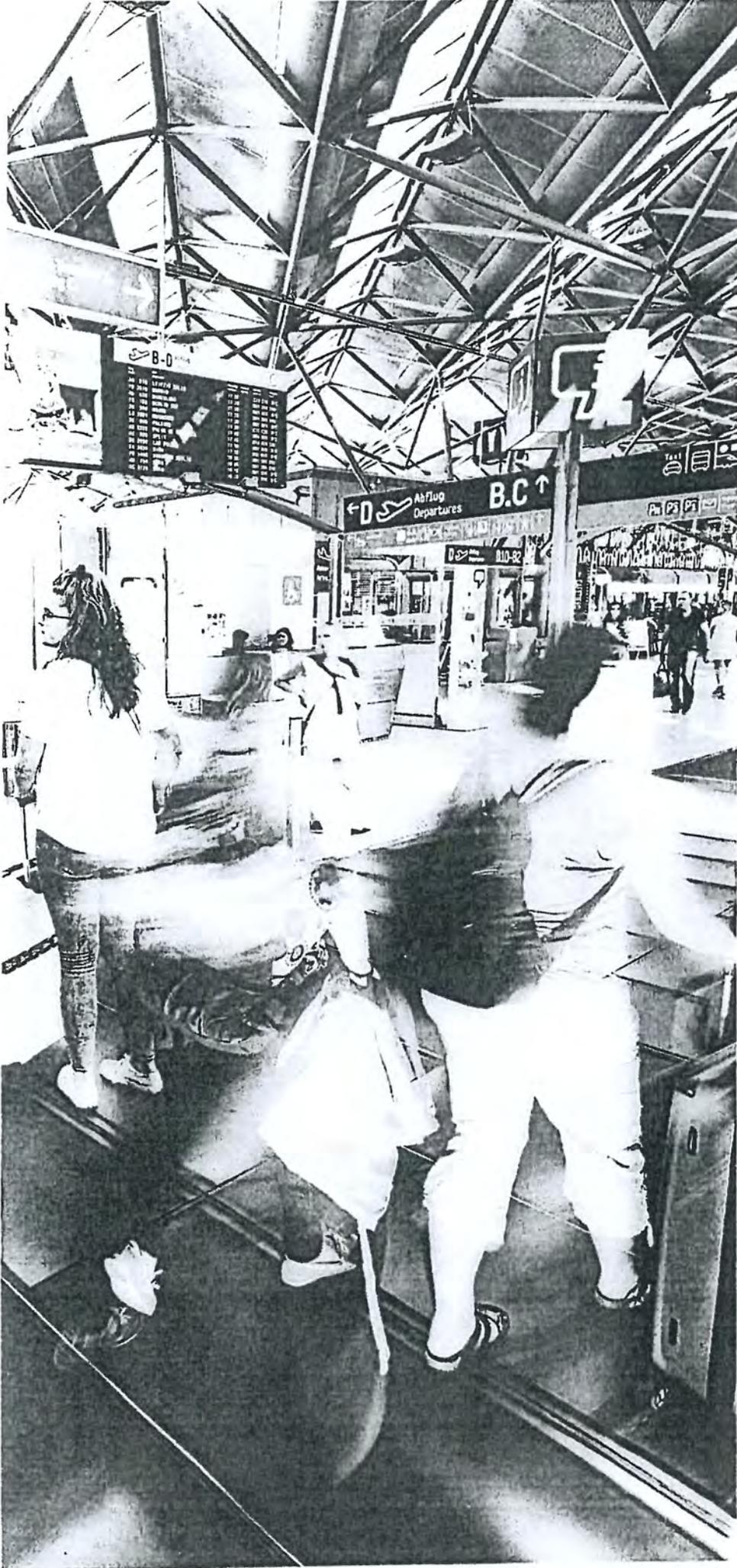


Mit freundlichen Grüßen

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 starkklar, 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.

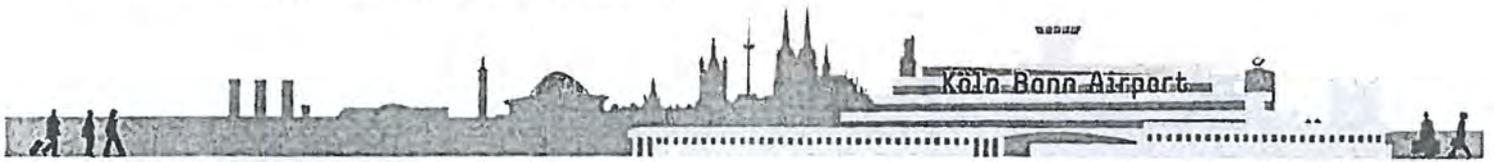
Ein wichtiger Rettungsanker für den Köln Bonn Airport war und ist der Frachtverkehr. Als wichtigste Logistik-Drehscheibe für Nordrhein-Westfalen und darüber hinaus hat der Flughafen seine Ausnahmestellung bei der Versorgung der Menschen und der heimischen Wirtschaft unter Beweis gestellt. Neben Industriegütern 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.

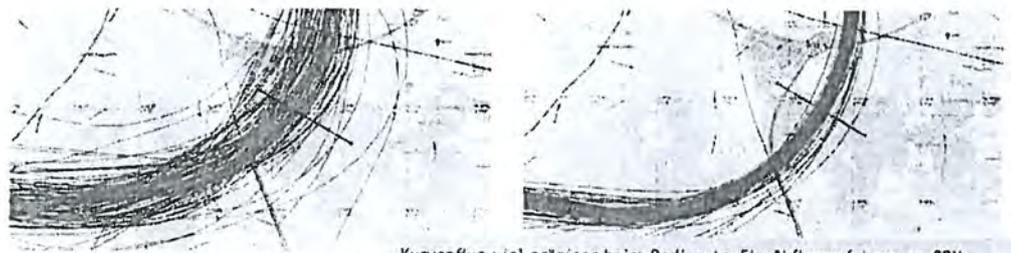
Die Unterstützung der Gesellschafter geht mit Forderungen nach mehr Lärm- und Klimaschutz einher. Beides genießt am Flughafen Köln/Bonn höchste Priorität. Vor allem beim Thema Lärmschutz (Seite 2) engagiert sich der Flughafen schon seit Jahrzehnten und hat einige Erfolge vorzuweisen. So konnten wir bei 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 Dienstreisen 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

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

### 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 (NOx) 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

### 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 Lärmmessstellen eingesehen werden. Die Entfernung einzelner Flüge zu Ortslagen lässt sich ebenfalls meteregenau 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.

77 Mio. €

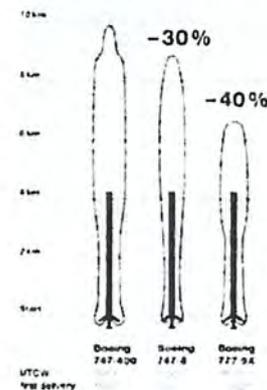
Der größte Frachtkunde UPS hat in den letzten zwölf Monaten den regulären Einsatz der MD-11 in Köln/Bonn immer weiter reduziert und setzt die Maschine nur noch unregelmäßig ein. UPS implementiert neue, leisere Boeing B747-8 Frachter in die Unternehmens-Flotte, die verstärkt in Köln zum Einsatz kommen. 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 Flughafengesellschaft 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.

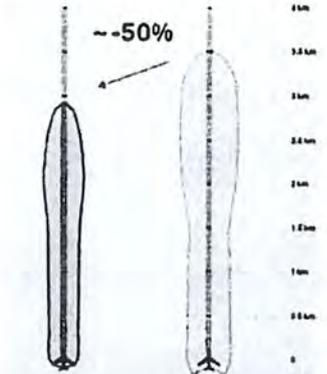
Comparison of Noise Contours (B747-400 vs. B747-8I and B777-3X)

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



Contours provided by Boeing

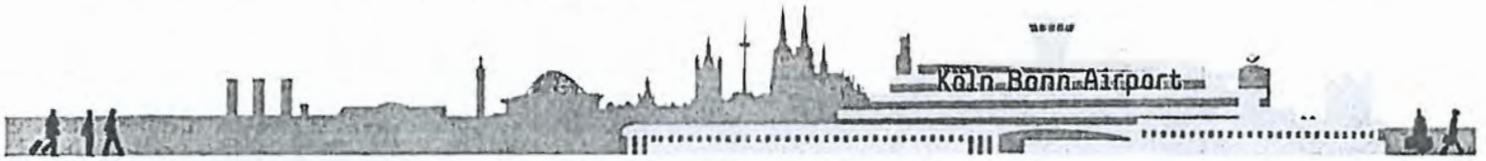
Airbus A320neo MTCW: 73.5t Airbus A320XLR



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

Contours provided by Airbus

Die neuen Flugzeuggenerationen sind bis zu 50 Prozent leiser.



## KLIMASCHUTZMAßNAHMEN

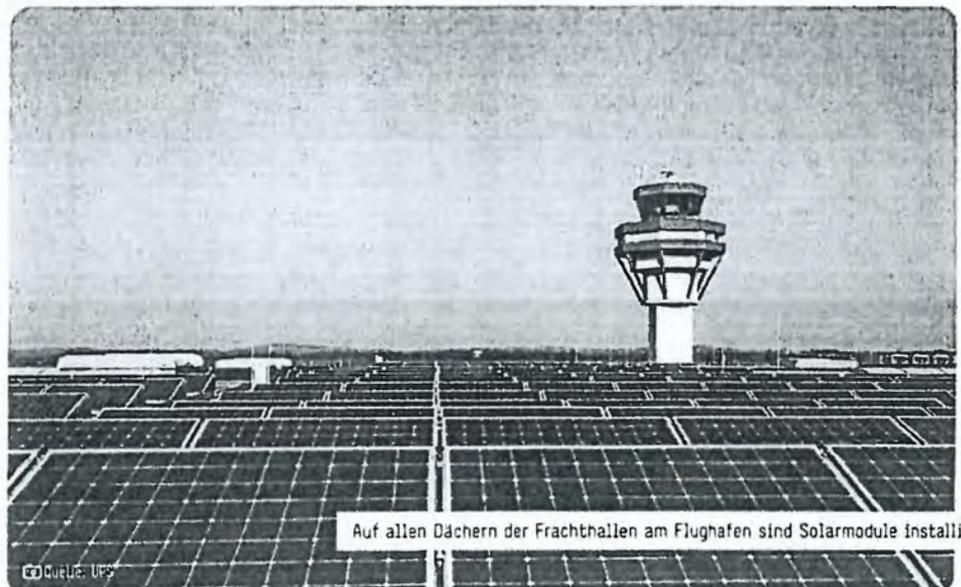
Der CO<sub>2</sub>-neutrale Flughafenbetrieb bis spätestens 2050 ist das langfristige Ziel des Köln Bonn Airport. Bis 2035 soll bereits der Fuhrpark auf dem Vorfeld CO<sub>2</sub>-frei sein. Schon heute gibt es viele technische Innovationen, die dieses Ziel Schritt für Schritt in greifbare Nähe rücken. 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.

### 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.

CO<sub>2</sub>QUELLE: UPS



## 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.



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.

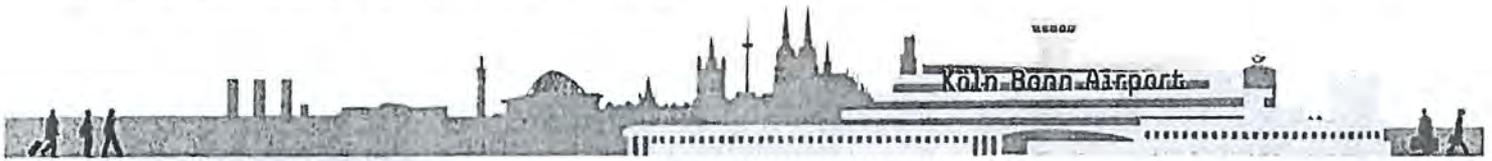
Ein Vorzeigeprojekt für nachhaltiges Bauen ist das 2019 entstandene 15.000 qm große Logistikzentrum am Flughafen, das mit einem innovativen Eisspeicher im Erdreich emissionsfrei und autark versorgt wird. Im Zusammenspiel mit Solarabsorbern und Wärmepumpentechnologie kann der Airport so den Einsatz fossiler 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



Der Flughafen Köln/Bonn verfügt seit 1958 über eine unbefristet geltende Betriebsgenehmigung. Sie erlaubt einen 24-Stunden-Betrieb für Fracht- und Passagierflüge. Allerdings ist dieser Nachtflugbetrieb zwischen 22 und 6 Uhr mit befristeten Auflagen beschränkt. Diese befristeten Auflagen wurden 1997 dem Flughafen auferlegt, da es damals noch keine gesetzlichen Regelungen zum nächtlichen Fluglärmschutz gab. So wurden dem Flughafen Köln/Bonn in einem Mehrpunktprogramm verschiedene Maßnahmen mit dem Ziel der Lärmreduzierung auferlegt; beispielsweise dürfen Flugzeuge nachts nicht aus allen Richtungen starten und landen und in der Nachtzeit mussten alle Flugzeuge, die nicht auf der Bonusliste für besonders lärmarme Kapitel-3 Flugzeuge verzeichnet sind, bis spätestens Oktober 2002 ausgemustert sein.

### Faktischer Lärmdeckel

Den Schwerpunkt der Auflagen bildet die Verpflichtung des Flughafens, alle 5 Jahre nachzuweisen, dass die Lärmemissionen signifikant abgenommen haben. Gelingt dieser Vergleich nicht, hat sich die Behörde die Anordnung weiterer passiver – aber auch aktiver Schallschutzmaßnahmen vorbehalten. Dies kommt faktisch einem Lärmdeckel gleich. Diese Auflagen waren zunächst auf das Jahr 2015 befristet, wurden 2008 auf das Jahr 2030 verlängert. Diese Verlängerung, aber auch die Nachtfluggenehmigung an sich waren Gegenstand mehrfacher Gerichtsverfahren, bis hin zum Bundesverfassungsgericht. Die Genehmigung hielt durch alle Instanzen.

### Warum gibt es den Passagiernachtflug am CGN?

#### Family and Friends-Verkehre und saisonale Nachfrage

Neben dem Frachtverkehr waren 2019 rund 37 Prozent der nächtlichen Flugbewegungen dem Passagierverkehr zuzurechnen. Das entspricht rund 2,4 Millionen Passagieren. Die Gründe hierfür sind verschieden: Nachtflüge sind wichtig für Mittelstrecken, die im normalen täglichen Programm keine Berücksichtigung finden können, da sie die Kapazitäten der Flugzeuge lange binden. Sie tragen zur Angebotsvielfalt bei und verbinden vor allem weiter entfernte Destinationen mit der

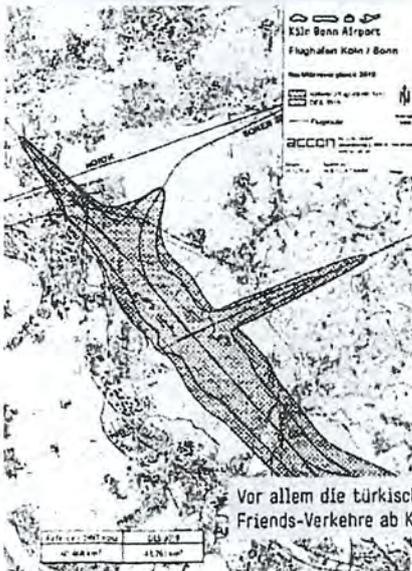
Region Köln/Bonn. Dies betrifft gerade die Gruppe von Reisenden, die Familien oder Freunde in ihrem Heimatland besuchen möchten, wie zum Beispiel die türkische Community. Nächtliche Passagierflüge decken vor allem Nachfragespitzen im Sommerflugplan ab. Sie haben eine deutlich höhere Auslastung als Tagesflüge.

#### Wartung, Ausweichflughafen und Einbindung ins Drehkreuzsystem

Auch die Rückführung von Flugzeugen der in Köln/Bonn beheimateten Airlines erfolgt häufiger am späten Abend oder in der Nacht, damit die Wartung bis zum frühen Morgen abgeschlossen werden kann. Köln/Bonn ist außerdem wichtiger Ausweichflughafen für Verspätungsflüge vor allem aus Frankfurt und Düsseldorf, die nachts nicht angefliegen werden dürfen. Die Einbindung des Flughafens in das europäische Drehkreuzsystem machen ebenfalls nächtliche Starts und Landungen erforderlich.

#### 6.800 Beschäftigte in der Nacht – mehr als 20 Millionen Euro Verlust bei Verbot

Ein Passagiernachtflugverbot hätte gravierende Folgen für den Köln Bonn Airport. Ziele würden eingestellt, Passagiere blieben aus und tausende Arbeitsplätze würden vernichtet. Derzeit arbeiten nachts am Köln Bonn Airport rund 6.800 Mitarbeiter. Bei einem Wegfall des Passagierverkehrs in der Kern-Nacht (Basis 2019) würde der Ergebnisverlust bei mehr als 20 Millionen Euro am Flughafen liegen. Eine Summe, die dringend benötigt wird, um den Anlagenbestand und die Infrastruktur zu erhalten und weiterzuentwickeln. Dies wäre existenzgefährdend für den Köln Bonn Airport.



Vor allem die türkische Community nutzt die Family & Friends-Verkehre ab Köln/Bonn.

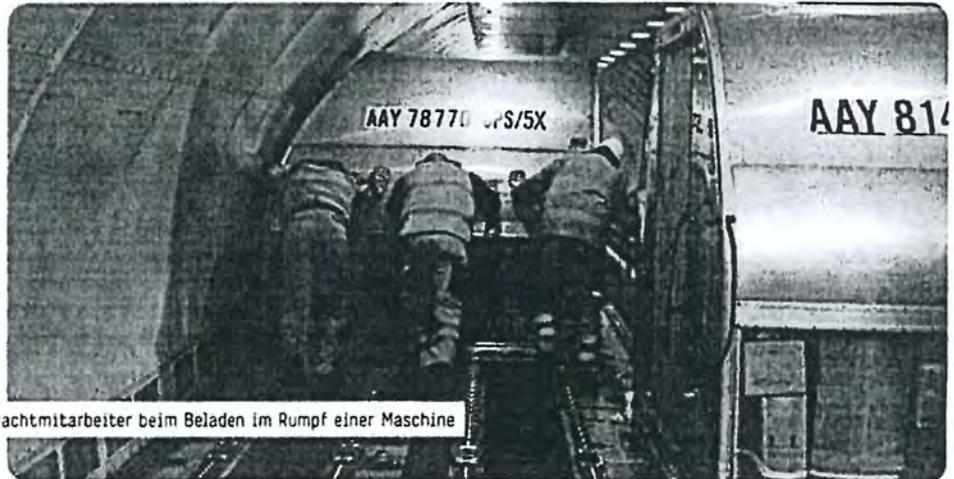




## NACHTFLUGGENEHMIGUNG



### Frachtnachtflug systemrelevant für NRW



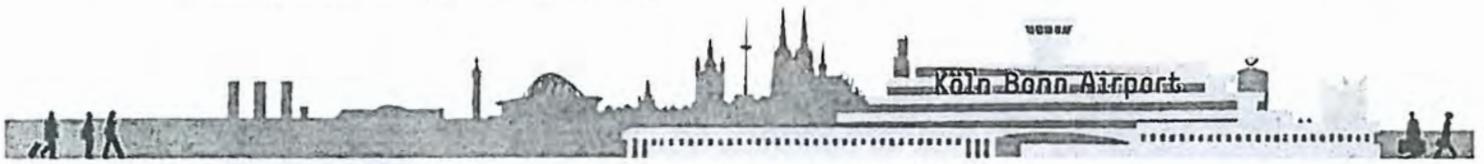
Frachtmitarbeiter beim Beladen im Rumpf einer Maschine

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



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-lander 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.



## STUDIEN RANGING KÖLN/BONN

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



...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.



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

### Impressum

Herausgeber:  
Flughafen Köln/Bonn GmbH  
Postfach 98 01 20  
51129 Köln  
[www.koeln-bonn-airport.de](http://www.koeln-bonn-airport.de)

Zentralbereich  
Recht & Politik

V.i.S.d.P.:  
Volker Steingroß  
✉ [volker.steingross@cggn.de](mailto:volker.steingross@cggn.de)

Redaktion:  
Anja van Melis  
✉ [anja.vanmelis@cggn.de](mailto:anja.vanmelis@cggn.de)

Gestaltung/Grafik:  
Karena Naphoff

Stand: Juni 2021

Volker Steingroß  
Leiter Zentralbereich Recht & Politik  
☎ 0 22 03 . 40 40 55  
✉ [volker.steingross@cggn.de](mailto:volker.steingross@cggn.de)

Martin Partsch  
Fluglärmbeauftragter  
☎ 0 22 03 . 40 47 18  
✉ [martin.partsch@cggn.de](mailto:martin.partsch@cggn.de)

Anja van Melis  
Referentin Politik  
☎ 0 22 03 . 40 41 65  
✉ [anja.vanmelis@cggn.de](mailto:anja.vanmelis@cggn.de)



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><u>Kommentar der GF</u> (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 "eise" 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><u>Unser Start aus der Krise - kostenbewusst und nachhaltig</u> (s.S.1, rechte Spalte: Lärm- und Klimaschutz genossen 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 Flugevents (obwohl der Flughafen im Umfeld 17 eigene Messstellen betreibt), sondern man berechnet (unter Verwendung einer behördlich vorgegebenen Berechnungsmethode) die vom Fluglärm betroffene Flächen. Die jüngste Berechnung ergab 2015 (im Vergleich zum Referenzjahr 1997) jetzt zum ersten Mal eine nennenswerte Verkleinerung der beschallten Fläche am Boden. Fazit: 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><u>Lärmschutz - eine Daueraufgabe für den Köln Bonn Airport (s.S.2):</u> 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 BMV sind in Köln/Bonn nur ganz wenig der schlimmsten Krachmacher vom Nachtflugbetrieb ausgeschlossen worden. Dies (oder die nächtliche Sperrung der zwei von insgesamt sechs Landerichtungen) der Öffentlichkeit als "Betriebsbeschränkung" verkaufen zu wollen, ist gezielte Irreführung, denn es hat den Nachtbetrieb in keinster Weise eingeschränkt!</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><u>Flugbetriebliche Maßnahmen</u> (s.S.3): (A) Für Flugzeuge vom Typ MD11 (wurden) gesonderte Abflugrouten etabliert" (B) "Das lärmarme CDA-Anflugverfahren ... 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 implementiert 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 entfernten liegenden Hinterland, also in einer Entfernung zwischen 60 und 20 km spürbar. In dieser Zone findet der Sinkflug mit gedrosselter Turbinendrehzahl statt und es werden die früher üblichen, horizontal verlaufenden Flugphasen mit erhöhter (und daher lauterer) Turbinendrehzahl vermieden</p>
<p><u>Lärmbezogene Differenzierung der Entgelte</u> (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 Gesundheitsgefährdung der Betroffenen, wie sie von der WHO und der Lärmwirkungsforschung definiert sind, auszuschließen ist.</p>	<p>Mit der vom Flughafen behaupteten "Steuerungswirkung" wird unterstellt, dass Flüge wegen geringerer Tages-Gebühren aus der Nacht (22-6 Uhr) auf den Tag verlegt werden. Diese Behauptung stellt der Flughafen schon seit mindestens zehn Jahren auf; bisher läßt sich dafür aber kein handfester Beleg finden, denn bis 2019 (vor Corona) hat die Zahl der Nachtflüge noch zugenommen und die Zahl der besonders lauten Fluglärmereignisse verharrte auf hohem Niveau. (s. Grafik im Anhang)</p>

<p><b>Passiver Schallschutz</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 Aufwachreaktionen 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>Information, Transparenz, Dialog</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><u>Luftverkehr und Klimaschädlichkeit</u> (s.S.2 linke Spalte)</p> <p>"3% beträgt der Anteil des Luftverkehrs an den weltweiten CO<sub>2</sub>-Emissionen"</p>	<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 Klimafor-schung hat zur Beschreibung der über die CO<sub>2</sub> Wirkung hinaus gehenden 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: 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)!</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 ATAG [AirTransportActionGroup] 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><u>Klimaschutzmaßnahmen am Flughafen zur Verringerung des eigenen CO<sub>2</sub>-Fußabdrucks</u> (Solardächer, eigene Fahrzeugflotte mit E-antriebstechnik, LED-Licht-technik, innovative Gebäudetechnik u.a.m.)</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: 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! (<a href="http://www.dflid.de/Mess/StatAirportJah.php?R=3&amp;D=31.12.20">http://www.dflid.de/Mess/StatAirportJah.php?R=3&amp;D=31.12.20</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><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 (Lehrstuhlhaber 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>"Ein Passagiernachtflugverbot hätte gravierende Folgen für den Köln Bonn Airport...es würden Tausende Arbeitsplätze vernichtet" (s.S.6)</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 Frachttflügen 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)! Die derzeitige Landesregierung will jedoch offenbar am Status-quo festhalten!</p> <p>(1997, mit Erlaß einer neuen Nachtflugerlaubnis, wollte die SPD-geführte NRW-Landesregierung die übergroßen Frachtmaschinen (&gt; 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).</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>Diese "Befristung" bewirkt nicht mehr als ein wenig weiße Salbe auf einem Krebsgeschwür, denn das was der Flughafen eine Beschränkung nennt führt nicht dazu, dass auch nur ein einziger der geplanten Nachtflüge entfällt!</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!



**Hennef**  
DER BÜRGERMEISTER

Postanschrift: Stadt Hennef · Postfach 1562 · 53762 Hennef

Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen  
- Hrn. Minister Hendrik Wüst persönlich -

Stadttor 1  
40219 Düsseldorf

Datum: 28.07.2021

**Nachtflugregelung am Flughafen Köln/Bonn**  
hier: Handlungsbedarf für mehr Lärmschutz

Sehr geehrter Herr Minister Wüst,

mich erreichen derzeit zahlreiche Eingaben von Bürgerinnen und Bürgern, die die anhaltend hohe nächtliche Lärmbelastung am Flughafen Köln/Bonn beklagen. Die Betroffenen registrieren mit großem Unverständnis, dass im Kontext der Corona-Pandemie der Gesundheit in diesem Land zu Recht ein hoher Stellenwert eingeräumt wird, die Menschen im Umfeld des Flughafens aber seit Jahrzehnten rund um die Uhr unzumutbarem und nachweisbar gesundheitsschädlichem Lärm ausgesetzt sind. Sie haben die Politik in den letzten Monaten als handlungsstarke, und wenn es erforderlich ist, auch in wirtschaftliche Zusammenhänge eingreifende Größe erlebt, mit weitreichenden Folgen für jeden einzelnen. Am Flughafen Köln/Bonn wird dagegen seit Jahrzehnten auf jede effektive Eindämmung des gesundheitsschädlichen Fluglärms verzichtet. Dies alles vor dem Hintergrund, dass an praktisch allen anderen deutschen Flughäfen dieser Größenordnung, von den Genehmigungsbehörden eine nächtliche Kernruhezeit festgesetzt wurde, während am Flughafen Köln/Bonn in hoher Intensität die gesamte Nacht Fracht- und Passagierverkehr abgewickelt wird.

Dankenswerterweise ist nicht nur in den Bereichen Pandemievorsorge, Klimaschutz, Klimaanpassung und Nachhaltigkeit eine allgemeine Nachdenklichkeit spürbar. Auf verschiedenen Handlungsfeldern in der Gesellschaft gibt es Bereitschaft zu neuer Weichenstellung und Schwerpunktsetzung. Die Notwendigkeit, dabei wissenschaftliche und medizinische Erkenntnisse in die Entscheidungen einzubinden und einen umfassenden Blick auf alle Zusammenhänge zu werfen, wird immer deutlicher. Vor dem Hintergrund ist es für die Politik vor Ort nicht länger vermittelbar, dass unmittelbar gesundheitlich spürbare Schadwirkungen, die gerade durch den Fluglärm in der Nacht ausgehen, ausgenommen bleiben und ohne Mitwirkungsrechte der Betroffenen hinzunehmen sind.

Bei der Fluglärmbelastung am Flughafen Köln/Bonn, mit uneingeschränktem 24-Stunden-Betrieb, muss dringend spürbar nachgebessert werden, und zwar nicht nur punktuell in Form von passiven Schallschutzmaßnahmen. Darum möchte ich Sie, als zuständigen Minister, im Interesse meiner betroffenen Mitbürgerinnen und Mitbürger ganz herzlich bitten.

Bankverbindung:  
Kreissparkasse Köln IBAN DE76370502990000213900 BIC COKSDE33XXX  
VB Bonn Rhein-Sieg IBAN DE56380601863703317013 BIC GENODED1BRS

Den Flughafen selbst allein in die Verantwortung für mehr Lärmschutz zu nehmen, geht meines Erachtens fehl. Als wirtschaftliches Unternehmen nutzt er selbstverständlich die Möglichkeiten, die sich ihm bieten. Es ist die Politik und im Konkreten Ihr Ministerium, die handeln und einen verträglichen Rahmen setzen müssen – gerade im Blick auf das Auslaufen der Nachtflugregelung für den Flughafen Köln/Bonn im Jahr 2030.

Ich kann auch nicht empfehlen, auf bisherige Maßnahmen wie eine Lärm-gestaffelte Gebührenordnung, Routenfinetuning, den Austausch extrem lauter Maschinen oder Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden zu verweisen. Die Bürgerinnen und Bürger hier in Hennef erleben Nacht für Nacht, wie wenig effektiv diese Maßnahmen für einen besseren Lärmschutz sind und zeigen sich aufgrund der Tatsache, dass ihre Interessen bei den bisher getroffenen Abwägungen und Entscheidungen immer wieder hintangestellt wurden, zunehmend frustriert, enttäuscht und verständnislos.

Mit freundlichen Grüßen



Mario Dahm  
Bürgermeister

Bankverbindung:  
Kreissparkasse Köln IBAN DE76370502990000213900 BIC COKSDE33XXX  
VB Bonn Rhein-Sieg IBAN DE66380601863703317013 BIC GENODED1BRS



Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen  
40190 Düsseldorf

An den  
Bürgermeister  
der Stadt Hennef  
Herrn Mario Dahm  
Postfach 1562  
53762 Hennef

36

16 September 2021  
Seite 1 von 2

Aktenzeichen  
(bei Antwort bitte angeben)  
58.30.12.01 - 000001

RD'in Manev  
Telefon 0211 3843-2211  
Fax 0211 3843-  
susanne.manev@vm.nrw.de

### Verkehrsflughafen Köln/Bonn

Ihr Schreiben vom 28.07.2021

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

vielen Dank für Ihr o.g. Schreiben vom 28. Juli 2021, in dem Sie auf die Belastung der Bürger Ihrer Stadt durch nächtlichen Fluglärm hinweisen und um Nachbesserung bzw. Handeln des Ministeriums insbesondere im Hinblick auf das Auslaufen der Nachtflugregelungen bitten. Herr Minister Wüst hat mich gebeten, Ihnen zu antworten.

Der Verkehrsflughafen Köln/Bonn ist in seinem gegenwärtigen Betrieb seit dem 03.01.1959 luftrechtlich genehmigt. Bereits diese bestandskräftige Genehmigung hat nicht nur den Tag-, sondern auch den Nachtflugverkehr zugelassen. Unter Bezugnahme auf die Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts für das Land Nordrhein-Westfalen ist der auf bestandskräftig gesicherter, rechtlicher Basis am Flughafen Köln/Bonn stattfindende Nachtflugbetrieb nicht zu beanstanden (*beispielsweise OVG Münster, Urt. v. 03.06.2015 – 20 D 16/14 AK*). Mit der Betriebsgenehmigung geht gemäß § 45 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung auch eine Betriebspflicht für den Flughafen einher.

Darüber hinaus legt das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärmschutzgesetz; FluLärmG) verbindliche Grenzwerte für die Zumutbarkeit von Fluglärm am Tage und in der Nacht fest, die sämtliche Aspekte des Gesundheitsschutzes abdecken. Das

Dienstgebäude und  
Lieferanschrift:  
Stadttor 1  
40219 Düsseldorf  
Telefon 0211 3843-0  
Telefax 0211 3843-939110  
poststelle@vm.nrw.de  
www.vm.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel  
vom Hauptbahnhof zur  
Haltestelle Stadttor:  
Straßenbahnlinie 709  
Buslinie 732

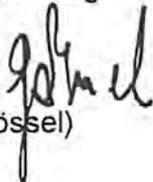
Bundesverwaltungsgericht hat in seinem Urteil vom 4. April 2012 bekräftigt, dass die Grenzwerte des § 2 FluLärmG für den Schutz vor Fluglärm am Tage und in der Nacht auch unter dem Blickwinkel des Schutzes der menschlichen Gesundheit ausreichend sind (vgl. BVerwG 4. Senat, Urteil vom 4. April 2012, zitiert nach juris: S. 23 Rdnr. 152, 153).

Die Sach- und Rechtslage bzgl. des Flughafens Köln/Bonn ist der Stadt Hennef u.a. auch wegen Ihrer Mitgliedschaft in der Kommission nach § 32b LuftVG für den Verkehrsflughafen Köln/Bonn (Fluglärmkommission Köln/Bonn) hinreichend bekannt. Die Fluglärmkommission berät die Genehmigungsbehörde sowie das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) und die Flugsicherungsorganisation (DFS – Deutsche Flugsicherung GmbH) über Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge. Die Fluglärmkommission für den Verkehrsflughafen Köln/Bonn beschäftigt sich dabei regelmäßig mit den Möglichkeiten der Minderung von Fluglärm ausgehend vom Flughafen Köln/Bonn.

Auch durch die Corona-Pandemie hat sich an der Rechtslage nichts geändert.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

  
(Gössel)



## Mitteilung

**Amt:** Umweltamt  
**Vorl.Nr.:** M/2021/0663  
**Datum:** 02.11.2021

**TOP:** 3.2  
**Anlage Nr.:** 14

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Umwelt, Energie und Klimaschutz	17.11.2021	öffentlich

### Tagesordnung

Begrünung Innenstadt

### Mitteilungstext

Es liegen eine Reihe von kommunalpolitischen Anträge zur Begrünung und Verbesserung des Klimas auf den innerstädtischen Plätzen des Zentralortes vor, u.a.

- Temporäres Stadtgrün in der Hennefer Innenstadt (CDU-Fraktion v. 6.7.2020)
- Bäume und Spielgeräte für den Place Le Pecq (CDU-Fraktion v. 3.9.2020)
- Pflanzkübel an den Treppenaufgängen an der Marktplatz-Westseite (CDU-Fraktion, FDP-Fraktion, Unabhängige v. 02.12.20)
- Ideen-Wettbewerb „Blühende Innenstadt“ (SPD-Fraktion 07.12.2020)
- Begrünung von Fassaden für besseres Stadtklima u. angenehmeres Wohnen (CDU-Fraktion 03.11.2020)
- Nachhaltige Stadtplanung - Neu-/Ersatzpflanzung von Bäumen im öffentlichen Raum (B90-Grüne- und SPD-Fraktionen v. 22.02.2021)
- Umgestaltung für ein besseres innerstädtischen Klima (SPD Fraktion vom 26.04.2021)

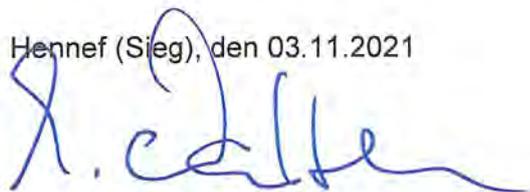
Land und Bund bieten derzeit eine Reihe von Förderinstrumentarien mit ähnlicher Zielsetzung an. Die Konditionen sind z.T. sehr attraktiv (bis zu 100% Förderung). Die Erfolgsaussichten der Anträge sind allerdings ungewiss. Daher ist es sinnvoll, die Einzelmaßnahmen zu bündeln und bei den Förderstellen (in der Regel ptj) als konzeptionellen Ansatz einzureichen.

Für den Marktplatz wird es einen umfassenderen Entwurf geben, der neben dem temporärem Grün auch ein Fontänenfeld umfasst. Das weitere Vorgehen wird im Ausschuss für Stadtplanung und Wohnen beraten. Gleiches gilt für die Platzgestaltung des Le-Pecq-Platz, bei dem die Umfeldgestaltung von der weiteren Entwicklung des geplanten Fahrradparkhauses abhängt.

Die im Antrag „Blühende Innenstadt“ dargestellte Bürgerbefragung / Bürgerbeteiligung (Sitzung 10.02.21) wird im Dezember im Internet gestartet.

Im Ratsinformationsprogramm sind darüber hinaus zwei Anträge zur Begrünung und zum klimagerechten Umbau von Schulhöfen zur Kenntnisnahme hinterlegt. Ein Bescheid liegt noch nicht vor.

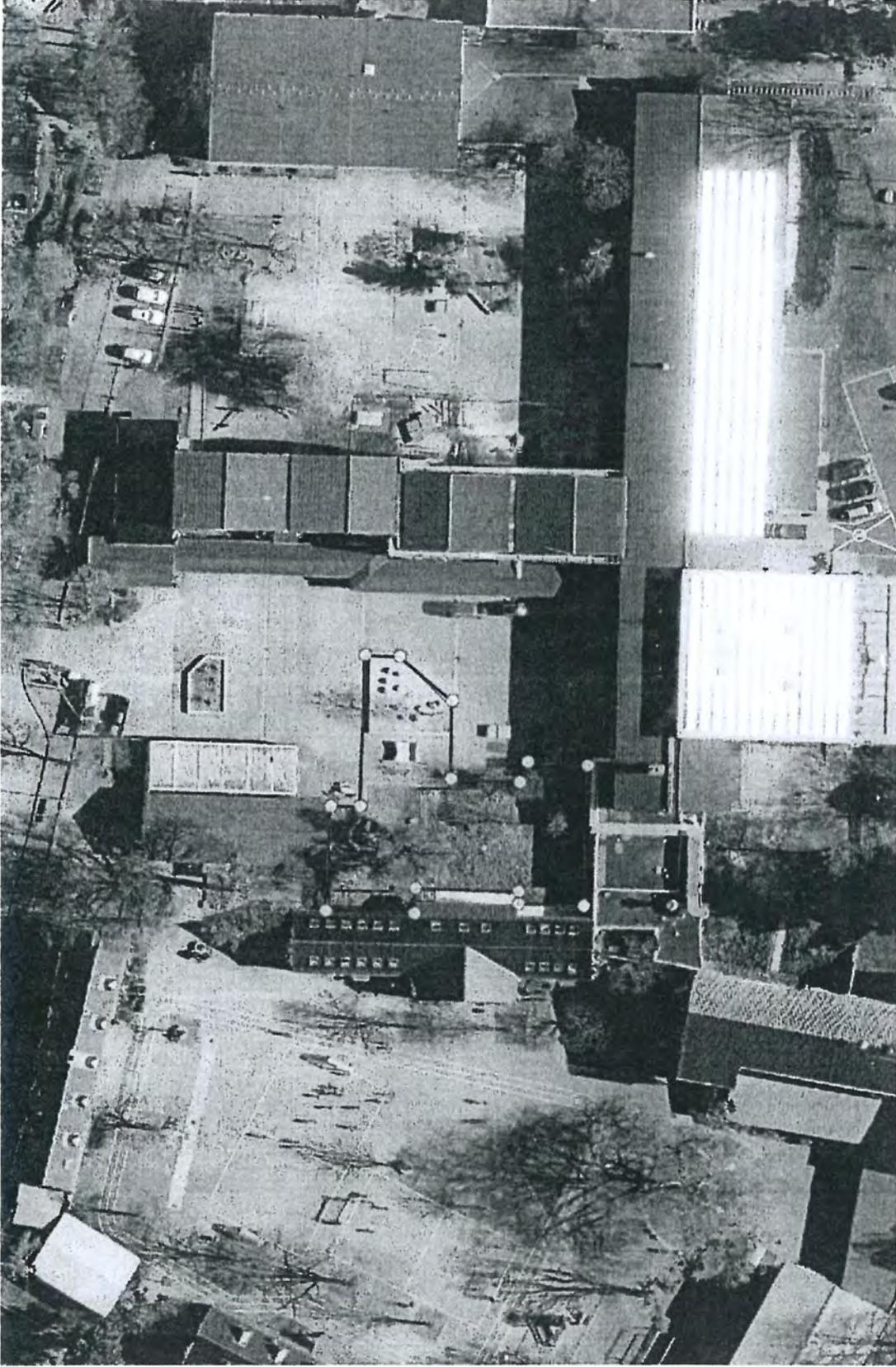
Hennef (Sieg), den 03.11.2021



Michael Walter  
Erster Beigeordneter







Umgestaltung Schulhof Gesamtschule Hennef West. Planungsbereich



## Mitteilung

**Amt:** Umweltamt  
**Vorl.Nr.:** M/2021/0668  
**Datum:** 03.11.2021

**TOP:** 33  
**Anlage Nr.:** 15

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Umwelt, Energie und Klimaschutz	17.11.2021	öffentlich

### Tagesordnung

Baumbestand Marktplatz

### Mitteilungstext

Durch den hohen Versiegelungsgrad, reflektierende Fassaden und Veranstaltungen ist der Baumbestand auf dem Hennefer Marktplatz erhöhten Stressfaktoren ausgesetzt.

Besonders schwerwiegend ist die Reaktion an den Spitzahornen zu verzeichnen, die den Markplatz auf zwei Seiten säumen. Die Bäume weisen auf der sonnenzugewandten Seite Stammrisse mit Kambiumverlusten auf. Das darunterliegende Holz beginnt teilweise zu faulen und Pilzfruchtkörper breiten sich aus.

Sieben der Ahorn wurden bereits gegen die deutlich hitzeverträglicheren Zerr-Eichen (*Quercus cerris*) ausgetauscht. Die neuen Bäume wurden mit reflektierender Stammschutzfarbe gestrichen. Dies wird nach heutigem Stand der Technik bei allen Baumneupflanzungen im Stadtgebiet praktiziert.

Der externe Baumkontrolleur, der den gesamten innerstädtischen Baumbestand kontrolliert, hat bei den verbliebenden Spitzahornen keine akute Verkehrsgefährdung festgestellt, welche eine zeitnahe Fällung der Bäume zur Folge hätte, jedoch prognostiziert, dass die Bäume in den nächsten 2-3 Jahren zu ersetzen sind, da die vorhandenen Schäden durch die Bäume nicht zu kompensieren sind und die Vitalität bereits abnimmt.

Das Umweltamt beabsichtigt im Herbst/Winter 2021 die drei Ahorne auf der südlichen Seite des Marktplatzes (vor Wundertüte, Marktgrill) ebenfalls gegen drei Zerr-Eichen auszutauschen.

Durch die Ergänzung zu dem bereits nachgepflanzten Baum wird zudem gestalterisch, insbesondere hinsichtlich der Wuchshöhe, ein einheitliches Bild hergestellt.

Hennef (Sieg), den 03.11.2021

Michael Walter  
Erster Beigeordneter