

---

---

per e-mail an:

Frau (Herrn)

....., MdL

M. d. Ausschuss für Bauen und Verkehr

Platz des Landtags 1  
40221 Düsseldorf

## Nachtflug am Flughafen Köln/Bonn

Sehr geehrte(r) Frau (Herr) ,

nachdem den vom nächtlichen Fluglärm betroffenen Mitbürger im Zusammenhang mit der Information über den Umzug von DHL und Lufthansa Cargo nach Leipzig vom Flughafengeschäftsführer Garvens ab 2008 weniger laute Nächte in Aussicht gestellt worden waren, hat die kürzlich erfolgte Ankündigung der Ansiedlung von FedEx als zweitem Großunternehmen in Sachen Expressfracht am hiesigen Flughafen einen ziemlichen Schock ausgelöst. Warum?

1. Mit den weniger lauten Nächten wird es also nichts. Im Gegenteil, à la longue ist noch mehr Lärm zu erwarten, denn DHL fliegt seine Fracht mehrheitlich mit dem weniger lauten Flugzeugtyp B757, während FedEx im wesentlichen die sehr laute MD11 einsetzt (im Halbjahr Okt.06 - Mrz.07 wurden nächtliche Lärmwerte von 80 dB(A) und mehr an den Messstellen des Flughafens zu ca. 60% von Flugzeugen des Typs MD11/DC10 erzeugt).
2. In diesem Zusammenhang kündigt der Flughafen den Bau einer weiteren Frachtschlaghalle mit etwa den Ausmaßen wie die von UPS schon seit Januar 2006 genutzte an. Daraus ist unschwer zu erkennen, dass man nicht nur im Auge hat, das verloren gehende Frachtvolumen von ca. 200.000 t (das unter wesentlich beschränkteren Raumverhältnissen abgewickelt wird) zu ersetzen, sondern hier geht es in die Dimensionen von UPS mit mehr als 30 nächtlichen Starts im 2 - 3 Minutentakt in der sensiblen 2. Nachthälfte.
3. Um diese Vorstellungen realisieren zu können, fordert die FK/B wieder einmal bei der Politik Planungssicherheit für die Unternehmen ein. Die bereits 1997 um 5 Jahre verfrüht (Vorläufer galt bis 2002) erlassene, bis heute in Teilen nicht einmal umgesetzte Nachtflugregelung soll nun über 2015 hinaus, 8 Jahre im Voraus, um 10 bis 15 Jahre verlängert werden und das natürlich ohne sachgerechte Überprüfung (z. B. UVP) der Auswirkungen der geplanten Erweiterungsmaßnahmen auf das Umland bzw. dessen Bewohner.

Es ist absolut unverständlich, dass die Politik bisher die schädlichen Auswirkungen des nächtlichen Treibens am hiesigen Flughafen derartig ignoriert hat. Die Einlassung des Flughafens, er habe mit seinem "freiwilligen" Lärmschutzfensterprogramm ein flächendeckendes Nachtschutzgebiet geschaffen, geht genau so fehl, wie die jetzt vorgebrachte Berufung auf die Genehmigung für Leipzig.

1. Der Dimensionierungsparameter für den Anspruch auf Lärmschutzfenster ist mit  $\geq 6x \geq 75$  dB(A) pro Nacht zu hoch und sollte mindestens wie in München  $\geq 6x \geq 70$  dB(A) betragen. Außerdem erhalten Bewohner von Häusern, bei denen die Schlafräume im Dachgeschoss liegen, keine "freiwilligen" Lärmschutzfenster, wenn sie nicht - im wesentlichen auf eigene Kosten - fehlende Dachdämmung nachrüsten lassen.

2. Bei unvoreingenommener Betrachtung des Flughafens Leipzig und dessen Umfeld wird man erkennen, dass hinsichtlich der Anzahl der vom Fluglärm Betroffenen im Vergleich zu Köln/Bonn ein unverkennbarer Unterschied besteht. Dort liegen die Flugschneisen im wesentlichen tangential zur dichten Besiedelung von Leipzig, während in Köln beim Landeanflug das Stadtgebiet von Nordwest bis Südost komplett überflogen werden muss. Bei der umgekehrten Betriebsrichtung werden bei der Landung ebenfalls dicht besiedelte Gebiete in Hennef, Siegburg (hier steht die Messstelle mit den höchsten monatlichen Dauerschallpegelwerten) und Lohmar überflogen. Bei Starts breitet sich der Lärm im Südosten ebenfalls über den bereits genannten Orten aus, während bei Starts nach Nordwesten der gesamte Süden Kölns und die Königsforst-Anrainerkommunen betroffen sind. Nicht von ungefähr hat bereits vor Jahren eine im Rahmen der Fluglärmkommission durchgeführte Erhebung ergeben, dass von etwa 400.000 mehr oder weniger Betroffenen auszugehen ist.

Außerdem hat das DLR im Rahmen der Planfeststellung für Leipzig eine Lärmschutzzone berechnet, die bei den Verantwortlichen für Köln/Bonn wohl keine Freude aufkommen ließe.

Es kann also nicht sein - und die Politik würde damit für die betroffenen Bürger noch unverständlicher - dass Herr Garvens, beflügelt durch persönlichen Ehrgeiz (rechnet Frachttonnage in Passagiere um und wähnt sich so in der Rangfolge vor Düsseldorf) die Bedingungen vorgibt, die die Politiker dann nur noch kritiklos abzusegnen haben. Auch das Argument, es sei in den vergangenen Jahren ja immer "leiser" geworden (die Auswertung der Lärm-messungen durch den Flughafen beweisen das Gegenteil; s. Anlage), dient nur dem Zweck eventuell aufkommende Einwände - unter dem Motto, so schlimm wird es schon nicht werden - von vornherein im Keim zu ersticken.

Die von den Auswirkungen des Flugverkehrs Betroffenen, die ich seit 1977 überregional in der Fluglärmkommission vertrete, haben die Hoffnung, dass es sich die Politiker dieses Mal nicht wieder so einfach machen und dafür sorgen werden, dass die Expansionswünsche der Flughafengesellschaft mit dem notwendigen kritischen Abstand unter Einbeziehung aller Fakten (nicht nur "Jobmaschine" Flughafen) bewertet und mit Bedingungen verknüpft werden, die die Umweltverträglichkeit speziell auch im Hinblick auf den gesundheitlichen Aspekt (s. Arzneimittel-Verbrauchsstudie von Prof. Greiser) gewährleisten.

Ohne UVP und Mediation dürfte das Ganze sowieso nicht vonstatten gehen, wenn man berücksichtigt, dass EU-Kommissar Dimas mit Schreiben vom März ds. Js. den Terminalbau ohne UVP am Wiener Flughafen Schwechat kritisiert und ein Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet hat. Deshalb bitte ich Sie, sich für ein Verfahren einzusetzen, bei dem alles Für und Wider öffentlich ausgebreitet und für jedermann erkennbar wird, und bei dem auch die Betroffenen ihre Erkenntnisse und Vorstellungen einbringen darf.

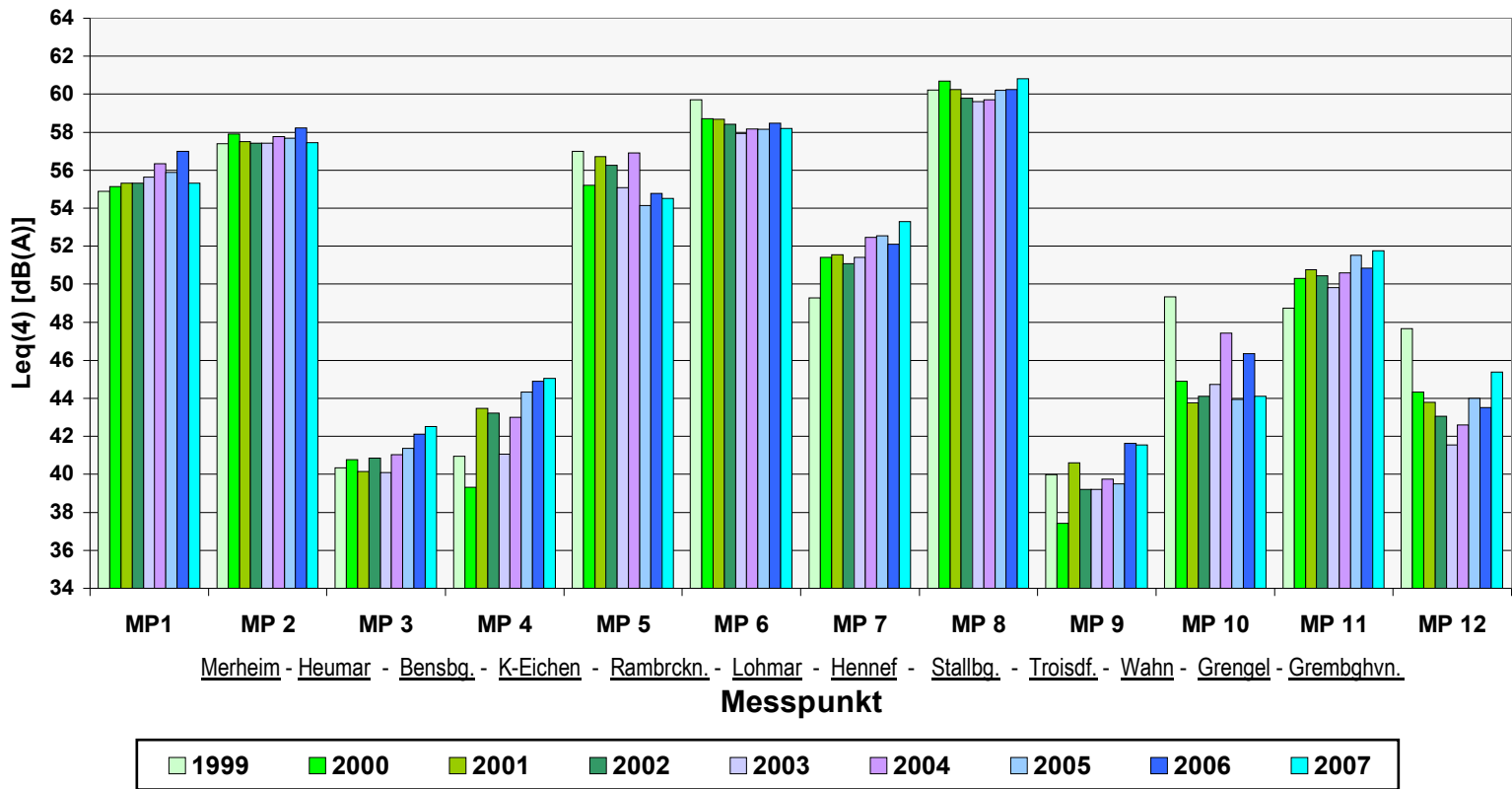
Mit freundlichen Grüßen



M. d. Fluglärmkommission f. d. Flughafen Köln/Bonn

### Jahres-Dauerschallpegel Leq(4) an den FK/B Fluglärmmessstellen MP1 - MP12 von 1999 bis 06/2007

Quelle: Fluglärmberichte der FK/B / Berechnung & Darstellung: Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn e.V.



### Jahres- Leq(4)gesamt an den FK/B Fluglärmmessstellen 1 bis 12 sowie an 1,2,5,6,7,8,11 von 1999 - 06/2007

Berechnung & Darstellung: Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn

