

Übersicht: Wesentliche Aussagen und Beschlüsse zum Nachtflug am Flughafen Köln/Bonn

Stand: Januar 2008

1. Auszug aus der Koalitionsvereinbarung 1995 zu Pkt. 5 Luftverkehr

"Am Flughafen Köln/Bonn ist der Lärm durch den Nachtflug ein besonderes Problem. Der Flughafen wird zukünftig mehr Passagierflüge haben. Dadurch soll keine Ausweitung des Nachtfluges erfolgen. Wegen der Zunahme der Passagierflüge ist die Belastung der Anwohner durch die nächtlichen Frachtflüge soweit wie möglich zu reduzieren."

"Zusätzlich sind Verhandlungen mit den Luftfahrtunternehmen zu führen mit dem Ziel über eine Kernruhezeit Einvernehmen zu erzielen."

2. Öffentliche Anhörung im Verkehrsausschuss des Landtages am 14.2.96

3. Entschließungsantrag der Fraktionen SPD und Bündnis 90/Die Grünen vom 10.6.1996

- vom Verkehrsausschuss angenommen am 10.6.96
- vom Landtag bestätigt am 19.6.96

Dieser **sog. 22-Punkte-Katalog** nennt Maßnahmen, die bei der Festlegung von Inhalten einer neuen Nachtflugregelung berücksichtigt werden sollten:

"Der Landtag ist der Auffassung, dass die zuständigen Behörden des Bundes und des Landes, die Flughafen Köln/Bonn GmbH (FKB) und die nachtflugbetreibenden Unternehmen alles ihnen möglich tun sollen, um durch ein Bündel von Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes bis zum Ende des Jahrzehnts eine messbare Reduzierung der Lärmbelastung für die Flughafenanwohnerinnen und -anwohner zu erreichen"

"Der Landtag fordert die Landesregierung auf, bei der Festlegung von Inhalten einer neuen Nachtflugregelung für den Flughafen Köln/Bonn folgende Punkte zu berücksichtigen" es folgen insgesamt 22 Maßnahmen

Insbesondere zwei Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes sind bis heute nicht umgesetzt.

- Pkt. 2 Verbot von Nachtstarts und -landungen von Strahlflugzeugen üb. 340 t im Frachtverkehr
- Pkt. 3 eine Kernruhezeit für Passagierflüge zwischen 0.00 Uhr und 5.00 Uhr

23.7.1997 Schreiben des Bundesministers für Verkehr (Wissmann) an die Oberste Luftfahrtbehörde des Landes NRW: "Zur geplanten Einführung einer neuen Nachtflugregelung für den Flughafen Köln/Bonn stelle ich nach eingehender Prüfung des Vorgangs folgendes fest: Eine ausreichende Begründung für eine Verschärfung der bestehenden Regelung liegt nicht vor.

Eine Trennung von Flügen nach beförderter "Ladung" ist nach dem Gleichbehandlungsgrundsatz des Grundgesetzes (Artikel 3 Abs. 1GG) diskriminierend und stellt damit einen unzulässigen Eingriff in die Entscheidungsfreiheit der Luftverkehrsunternehmen dar. Da dieser zudem - nach Einlassungen der Luftfahrtunternehmen - erheb-

liche wirtschaftliche Einbußen zur Folge haben wird, halte ich die Punkte 3.2 und 3.4 (Strahlflugzeuge) sowie 5.1 und 5.2 Propellerflugzeuge nach Artikel 3 Abs. 1 sowie Art. 12 und 14 GG für nicht zulässig."

Nach dem Regierungswechsel trat zunächst weitgehender Stillstand ein; danach äußerten sich beginnend mit Prof. Dr. Bodo Pieroth (November 1998) mehrere Gutachter mit unterschiedlichen Ergebnissen zur Grundrechtskonformität der vorgesehenen Nachtflugbeschränkungen (Auftraggeber: Land, Flughafen und Luftverkehrsunternehmen). Die Gutachten Pro und kontra Umsetzung wurden vom Land aufbewahrt und später an den BMVBW zur Abwägung geschickt.

Von dort wurde das Thema anschließend auf die europäische Ebene gehoben:

29.3.2000 Schreiben des BMVBW an die Europäische Kommission, Generaldirektion Energie und Transport mit der Bitte um Prüfung, ob gegen die genannten Beschränkungen Bedenken bestehen.

24.10.2000 Antwort der Generaldirektion (Dir. F - Luftverkehr, Dir. Michel Ayrat) im sog. "Dear Thilo"-Brief: Hinweis auf Grundsätze der Nichtdiskriminierung und der Verhältnismäßigkeit. "Eine auf dem wirklichen Lärm der Flugzeuge beruhende Beschränkungsmaßnahme scheint mir eher an das gewünschte Ziel (gemeint: Lärminderung) angepasst zu sein."

"Ich möchte jedoch hinzufügen dass es sich hier nur um eine vorläufige Untersuchung handelt, die nur auf Grund der von den deutschen Behörden erteilten Auskünften beruht, unbeschadet der Stellungnahme der Kommission, falls sie eine wirkliche Entscheidung treffen müsse."

17.11.2000 Schreiben des BMVBW an MWMEV: Die Prüfung der Europäischen Kommission ist zu folgenden Ergebnissen gekommen: "Das Verbot nächtlicher Starts und Landungen für Flugzeuge mit mehr als 340 t MTOW, die weniger Lärm als leichtere Flugzeuge machen, würde die Grundsätze der Verhältnismäßigkeit und Objektivität unberücksichtigt lassen, wenn das gewünschte Ziel eine Lärmreduzierung ist. Eine auf dem wirklichen Lärm der Flugzeuge beruhende Beschränkungsmaßnahme schein e eher zielführend zu sein. Diese Schlussfolgerung eines Verstoßes gegen das Prinzip der Verhältnismäßigkeit würde auch für die Untersagung von Passagierflügen gelten, falls Frachtflugzeuge lauter als Passagierflugzeuge sein sollten."

4. **Neue Nachtflugregelung für den Flughafen Köln/Bonn ab 1. November 1997** (befristet bis 31.10.2015)

"Nach jeweils 5 Jahren, erstmals im Jahre 2000, wird die Wirksamkeit der Lärmschutzmaßnahmen überprüft und festgestellt. Sollte sich der Nachtfluglärm nicht signifikant vermindert haben, werden - unter strikter Beachtung des Vertrauensschutzes für die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Regelung am Flughafen Köln/Bonn operierenden Luftfahrtunternehmen - zusätzliche aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen zwingend erforderlich. Eine Verminderung des Nachtfluglärms liegt vor, wenn die Fläche des Gebietes kleiner wird, in dem zur Nachtzeit sechs Fluglärmereignisse im Freien mit einem Maximalpegel (L_{ASmax}) von 75 dB(A) und mehr erreicht werden (sog. Nachtschutzgebiet)."

Der Vertrauensschutz gilt nicht für zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen zwecks Einschränkung von Passagierflügen sowie des Einsatzes von Strahlflugzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 340 Tonnen im Frachtverkehr; die Notwendigkeit dieser Einschränkungen wird spätestens im Jahr 2000 überprüft."

5. **Beschluss des Rates der Stadt Köln zu Nachtflugbeschränkungen am Flughafen Köln/Bonn vom Februar 2000 Keine signifikante Verbesserung beim Nachtfluglärm**

Forderung eines Verbotes von nächtlichen Frachtflügen mit Flugzeugen ab 340 t (Jumbos) und einer Kernruhezeit für den Passagierflug zwischen 0.00 Uhr und 5.00 Uhr. Auftrag zur Prüfung einer Orientierung des Flughafens in Richtung eines Logistik-Tagesfrachtzentrums.

Der entsprechende Antrag von CDU, Grünen und F.D.P. wurde u. a. wie folgt begründet:

„Für die in Köln und der angrenzenden Region lebenden Menschen ist der Nachtflugverkehr am Flughafen Köln/Bonn nach wie vor eine erhebliche gesundheitliche Belastung. Die antragstellenden Fraktionen halten die Lösung des Konfliktes für vordringlich. Dabei würde auch ein wichtiger Beitrag geleistet, die Akzeptanz und damit die wirtschaftliche Zukunftsperspektive des Flughafens zu verbessern“.

6. **Veröffentlichung von Beschlüssen der sog. AG Nachtflug aus BMV, Flughafen und Carriern am 30.3.2000 mit eher deklaratorischem Charakter vor der Landtagswahl**

1. Erweiterung des Lärmschutzfenster-Programms vorwiegend in Porz, Teilen von Siegburg und Troisdorf
2. Verlängerung der großen Start- und Landebahn in Richtung Norden nach Köln, um bei Start nach Süden über Lohmar und Siegburg eine größere Höhe zu erlangen.
3. Der laute Jumbo von UPS startet ab 19. September nicht mehr um 3.00 Uhr nachts sondern nach 6.00 Uhr morgens.
4. Alle Frachtunternehmen verpflichten sich, ihre neuen Maschinen mit Flight-Management-Systemen (FMS) auszurüsten
5. Bessere Pilotenschulung bei Starts nach GPS
6. Erhöhung der Bußgelder bei Routenabweichungen
7. Geräuschreduzierung bei Starts und Landungen durch Schubrücknahme und optimierte Landeklappenstellung
8. Gebührenentlastung für Frachtflüge am Tage
9. Langfristige Verlagerung von Luft- und Straßenfracht auf die Schiene auch durch direkten Gleisanschluss des Frachtbereiches
10. Optimierung der Rollwege
11. Mehr Personal bei der Beschwerdestelle und Einsatz zusätzlicher Lärmmessanlagen

7. **Beschluss der Fluglärmkommission vom 5. November 2001: Keine signifikante Verbesserung beim Nachtfluglärm**

Die im Jahr 2001 gutachterlich vorgenommene Prüfung ergab, dass das Nachtschutzgebiet (definiert durch 6 Ereignisse von 75 dB(A) und mehr) in der Fläche um ca. 2% abgenommen hat, umgerechnet resultiert daraus eine Reduzierung des Nachtfluglärms um nicht wahrnehmbare 0,1 dB(A) - dies obwohl die meisten sehr lauten Flugzeuge des Kapitel 3 bereits aus der Nacht heraus genommen worden waren. Bei dem vermehrten Einsatz größerer Flugzeugmuster ist sogar wieder mit einem Ansteigen der Lärmwerte, vor allem bei den Landungen, zu rechnen. Die Fluglärmkommission hat im November 2001 mit den Stimmen aller kommunalen Vertreter (auch der Stadt Köln) mehrheitlich festgestellt, dass **keine signifikante Verbesserung der nächtlichen Fluglärm-situation** eingetreten ist und **zusätzliche aktive und passive Schallschutzmaßnahmen zwingend erforderlich** sind. Auch die Umsetzung dieser Maßnahmen wird vom Flughafen und dem NRW-Verkehrsministerium blockiert.

Die im Jahr 2001 gutachterlich vorgenommene Prüfung ergab, dass das Nachtschutzgebiet (definiert durch 6 Ereignisse von 75 dB(A) und mehr) in der Fläche um ca. 2% abgenommen hat, umgerechnet resultiert daraus eine Reduzierung des Nachtfluglärms um nicht wahrnehmbare 0,1 dB(A) - dies obwohl die meisten sehr lauten Flugzeuge des Kapitel 3 bereits aus der Nacht heraus genommen worden waren. Bei dem vermehrten Einsatz größerer Flugzeugmuster ist sogar wieder mit einem Ansteigen der Lärmwerte, vor allem bei den Landungen, zu rechnen. Die Fluglärmkommission hat im November 2001 mit den Stimmen aller kommunalen Vertreter (auch der Stadt Köln) mehrheitlich festgestellt, dass **keine signifikante Verbesserung der nächtlichen Fluglärm-situation** eingetreten ist und **zusätzliche aktive und passive Schallschutzmaßnahmen zwingend erforderlich** sind. Auch die Umsetzung dieser Maßnahmen wird vom Flughafen und dem NRW-Verkehrsministerium blockiert.

8. Beschluss der Fluglärmkommission vom 24.Juli 2003: Empfehlung weitergehender Lärmschutzmaßnahmen beim Nachtflug

Die Fluglärmkommission empfiehlt dem RW-Verkehrsminister weitergehende wirksame Lärmschutzmaßnahmen für den Flughafen Köln/Bonn einzuführen, damit auf einem gegenüber dem derzeitigen Zustand zunächst abzusenkenden Lärmniveau eine dem Schutzanspruch der Betroffenen angemessene Deckelung des Lärmaufkommens gewährleistet ist. Die Nachtflugregelung soll innerhalb der vorhandenen Öffnungsklausel entsprechend angepasst werden.

- Die im Nachtflug eingesetzten Flugzeuge sollen entsprechend ihres wirklichen Lärms klassifiziert werden; für Sommer- und Winterflugplan soll ein Lärmkontingent auf einem abgesenkten Niveau festgelegt werden. Die Einhaltung des Lärmkontingents - und damit auch einer durchschnittlichen Punktzahl pro Nacht - soll überwacht werden, bei Überschreitung sollen Sanktionen erfolgen (als Vorlage kann die am Rhein-Main-Flughafen Frankfurt eingeführte Regelung dienen).
- Die im Nachtflug eingesetzten Flugzeuge dürfen an den vorhandenen Messstellen einen noch festzulegenden Höchstwert nicht überschreiten. Dabei ist anzustreben, dass im Mittel keine höheren Einzelschallpegel als 75 dB(A) erzeugt werden.
- Das Nachtschutzgebiet soll entsprechend dem Schutzziel von $6x \leq 55$ dB(A) im Rauminneren neu festgesetzt werden. Anzustreben ist ein Nachtschutzgebiet, das mit $6x > 70$ dB(A) umschrieben wird.
- An den äußeren Grenzen des Nachtschutzgebietes soll der nächtliche Fluglärm einen festzulegenden energieäquivalenten Dauerschallpegel nicht überschreiten. Angestrebt werden hier 50 dB(A) für eine Durchschnittsnacht.

Diese Empfehlung ist vom NRW-Verkehrsministerium unter fadenscheinigen Begründungen abgelehnt und nicht umgesetzt worden. Dabei ist weitgehend unklar, geblieben ob die Umsetzung überhaupt auf dem üblichen Dienstweg im Ministerium geprüft worden ist. Der Vertreter des Ministeriums in der Kommission hat dazu die Auskunft verweigert.

Dies führte zu einem erneuten Antrag in der Fluglärmkommission im April 2004.

9. Beschluss der Fluglärmkommission am Flughafen Köln/Bonn vom 1. April 2004: Forderung nach weitergehenden wirksamen Lärmschutzmaßnahmen beim Nachtflug

Die Fluglärmkommission fordert den NRW-Verkehrsminister erneut auf, weitergehende wirksame Lärmschutzmaßnahmen für den Flughafen Köln/Bonn vorzuschlagen, damit auf einem gegenüber dem derzeitigen Zustand zunächst abzusenkenden Lärmniveau eine dem Schutzanspruch der Betroffenen angemessene Deckelung des Lärmaufkommens gewährleistet ist. Die Nachtflugregelung ist innerhalb der vorhandenen Öffnungsklausel entsprechend anzupassen.

**10. Beschluss der Fluglärmkommission in der 85. Sitzung vom 27. März 2007
Einführung einer Kernruhezeit für den Passagierverkehr von 0:00 Uhr bis 5:00 Uhr**

Die Fluglärmkommission fordert Herrn Minister Wittke auf, die in der Nachtflugregelung vorgesehene Kernruhezeit für den Passagierflugverkehr von 0:00 Uhr bis 5:00 Uhr für den Flughafen Köln/Bonn umgehend zu veranlassen.

Für die nachträgliche Einführung gibt es eine Öffnungsklausel in Ziffer 11 der derzeit gültigen Nachtflugregelung von 1997: „Der Vertrauensschutz gilt nicht für zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen zwecks Einschränkung von Passagierflügen .. „

11. Ablehnung der Einführung einer nächtlichen Kernruhezeit für den Passagierflug durch die Genehmigungsbehörde in der 86. Sitzung am 26. Juni 2007

Dem Kommissionsbeschluss vom 27. März 2007 wird seitens der Genehmigungsbehörde nicht gefolgt. Begründet wird die Ablehnung mit dem durch den Weggang von DHL und Lufthansa Cargo zunächst zu erwartenden Rückgang der Nachtflugbewegungen. Zudem behauptet das Ministerium, in Anlehnung an einen entsprechenden Beschluss des BVerwG zum Flughafen Leipzig könne die beabsichtigte Beschränkung des nächtlichen Passagierfluges nur im Rahmen eines Planfeststellungsbeschlusses vorgenommen werden. Diese Auffassung wird insbesondere von den kommunalen Vertretern nicht geteilt.

12. Antrag des Flughafens Köln/Bonn auf Verlängerung der Nachtflugregelung bis zum Jahr 2030

Der Flughafen hat mit Datum vom 20. August 2007 beantragt, die bisherige Befristung der Nachtflugregelung bis zum 31.10.2015 abzuändern und um 15 Jahre bis zum 31.10.2030 zu verlängern. Dieser Antrag wird in der Sitzung der 87. der Fluglärmkommission am 22. Oktober 2007 seitens des MBV bekannt gegeben. Der Vertreter der Genehmigungsbehörde deutet bereits an, dass das Ministerium beabsichtigt, diesem Antrag zu entsprechen.

Die Kommission sieht das Vorhaben der Genehmigungsbehörde kritisch und fordert in das Ministerium in einem Beschluss auf, vor einer endgültigen Entscheidung die Abwägung zwischen den Belangen des Flughafens und dem Schutz der Gesundheit der Bevölkerung vorzulegen. Nur dann könne die Kommission ihre Beratungsfunktion wahrnehmen.

13. Ablehnung des Antrages der Fluglärmkommission vor Vorlage der Abwägungsunterlagen

Mit Schreiben vom 21. 12.2007 teilt das MBV den Mitgliedern der Fluglärmkommission mit, dass dem Antrag der Kommission auf Vorlage der beabsichtigten Entscheidung und deren Abwägungsgründe nicht gefolgt werde. Nach §32b Abs. 2 LuftVG müsse der Kommission nur der Genehmigungsantrag mit den vorgeschriebenen Unterlagen vorgelegt werden, nicht aber die behördliche Entscheidung. Die Genehmigungsbehörde gibt der Kommission bis zum 31.1.2008 Gelegenheit zu einem Vorschlag gem.32b Abs. 3 Satz 1 LuftVG

Messung der nächtlichen Fluglärmbelastung

Die derzeitige Nachtflugregelung von 1997 sieht vor, dass die Wirksamkeit der Lärmschutzmaßnahmen alle 5 Jahre überprüft wird – erstmals im Jahr 2000. Maßgebend dabei ist die Fläche, die von nächtlichen Lärmereignissen von 6x 75 dB(A) und mehr beschrieben wird. Hat sich dieses Nachtschutzgebiet nicht signifikant vermindert, müssen zwingend zusätzliche aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen erfolgen.

Die Überprüfung für das Jahr **2000** ergab eine Abnahme dieses so definierten Nachtschutzgebietes in der Fläche [64,895 → 63,541 km²] um 2,1% , was bezogen auf den Nachtfluglärm einer nicht wahrnehmbaren Reduzierung des äquivalenten Dauerschallpegels um noch nicht einmal 0,1 dB(A) entspricht. Die Fluglärmkommission hat die unzureichende (nicht signifikante) Lärminderung mit den Stimmen aller kommunalen Vertreter im November 2001 mehrheitlich festgestellt. In Anlehnung an den Wortlaut der gültigen Nachtflugregelung von 1997 haben zwingend zusätzliche aktive und passive Schallschutzmaßnahmen zu erfolgen. Diese werden bislang jedoch vom Flughafen und dem NRW-Verkehrsministerium blockiert.

Eine neue Berechnung für das Jahre **2005** wies im Vergleich zum Jahr 2000 sogar nur noch eine Verringerung des Nachtschutzgebietes um 0,5% [63,541→ 63,195 km²] aus, was der Größe eines Hausgrundstücks entspricht, und das obwohl die Mehrzahl der sehr lauten und "unechten" Kapitel 3-Flugzeuge seit Oktober 2002 vom Nachtverkehr ausgeschlossen sind. Auch diese "Verringerung" wurde von der Fluglärmkommission als nicht signifikant bewertet. In der ihrer Sitzung am 24.8.2006 weigerte sich der Vertreter der Genehmigungsbehörde erneut, daraus die notwendigen Schlussfolgerungen (zusätzliche aktive und passive Schallschutzmaßnahmen) zu ziehen.

Bewertung und aktuelle Lage

Die Anzahl der Nachtflugbewegungen ist in den vergangenen Jahren auf hohem Niveau weitgehend gleich geblieben. Nachdem sie in den Jahren 2004 und 2005 leicht gesunken waren, sind die Nachtflugbewegungen im Jahr 2006 wieder spürbar um 5,4% auf 37.800 Bewegungen angestiegen, im Jahr 2007 bislang um ca. 7% - stärker belastet werden zunehmend die Tagesrandzeiten. Die heute mit den vermeintlich „lärmarmen“ Flugzeugen der Bonusliste erreichten nächtlichen Lärmwerte von 80- 85 dB(A) liegen noch immer um mehr als 100 Prozent über denen für die Nacht anzustrebenden Grenzwerten. Dabei sind die Flugzeugmuster MD11 und A300 die größten Krachmacher.

Nach dem Weggang von DHL und Lufthansa Cargo nach Leipzig werden die Nachtflugzahlen zunächst absinken bis im Jahr 2009 FedEx vom Flughafen Frankfurt nach Köln/Bonn umzieht. Voraussichtlich werden sie dann aber nicht das jetzige Niveau erreichen. Während DHL aber vorwiegend die vergleichsweise lärmarmen Modelle B 757 nutzte, wird FedEx verstärkt mit dem Krachmacher MD11 operieren und damit der Nachtfluglärm wieder deutlich ansteigen.

Der Flughafen weigert sich trotz mehrfacher Aufforderung durch Fluglärmmmission ein im sog. 22-Punkte-Programm der Landesregierung vorgesehenes Lärminderungskonzept unter Beteiligung der Öffentlichkeit zu erstellen.

Der NRW-Verkehrsminister beabsichtigt Anfang des Jahres 2008 über die Verlängerung der Nachtfluggenehmigung für den Flughafen Köln/Bonn bis zum Jahr 2030 zu entscheiden – dies ohne eine Beschränkung des Nachtflugs. Forderungen nach der Einführung eines nächtlichen Passagierflugverbots von 0:00 bis 5:00 Uhr, wie es durch den Beschluss des BVerwG für den Flughafen Leipzig möglich wurde, lehnt er genauso ab wie eine Lärmkontingentierung für den Nachtflug mit dem Ziel einer dauerhaften Reduzierung des Nachtfluglärms.

Zusammenstellung:

Helmut Breidenbach

**Lärmschutzgemeinschaft
Flughafen Köln/Bonn e.V.**