

Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn e.V.

Gesamtvorstand – Geschäftsstelle: Forststraße 141,51107 Köln, Tel/Fax:0221/865646

V.i.S.d.P.: Helmut Breidenbach

Köln, 17.11.2010

Presseinformation

Gespräch mit NRW - Verkehrsminister zum Nachtflug in Köln/Bonn

Eigene Untersuchungen zu Arbeitsplatzverlusten bei Einführung einer Kernruhezeit für Passagierflüge belegen maßlose Übertreibung des Flughafens

Auf Einladung des NRW-Verkehrsministers haben Vertreter der Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn ein Gespräch mit Harry K. Voigtsberger geführt und erneut die Einführung einer nächtlichen Kernruhezeit von 0:00 - 5:00 Uhr für den Passagierflug gefordert. Die neue Landesregierung hat die Umsetzung der bereits 1996 vom Landtag beschlossenen Maßnahme zum aktiven Schallschutz in ihr Regierungsprogramm übernommen.

Die Vertreter der LSG haben, so der Vorsitzende Helmut Breidenbach, die Gelegenheit wahrgenommen, den neuen Verkehrsminister über die außergewöhnliche nächtliche Fluglärm-Belastung im Umfeld des Flughafens zu informieren. Nach einer Eurocontrol-Untersuchung hat der Flughafen Köln/Bonn die höchste Anzahl von Flugbewegungen in Europa während der Kernzeit der Nacht zwischen 0:00 und 5:00 Uhr, noch vor den Flughäfen in Paris, Madrid und Brüssel - die größten deutschen Flughäfen Frankfurt und München kommen deutlich dahinter.

Die Kölner Nachtflugregelung hat seit 1997 eine Öffnungsklausel für die nachträgliche Einführung dieser längst fälligen Betriebsbeschränkung, die problemlos schon 2008 mit der Verlängerung der Nachtflugregelung durch den damaligen Minister Wittke hätte umgesetzt werden können. Weitere Forderungen der Lärmschutzgemeinschaft sind eine nächtliche Lärmkontingentierung, die Herausnahme der lautesten Flugzeugmuster (MD11, B744, A300B4) aus der Nacht und ein langfristig angelegtes Lärminderungskonzept mit der verbindlichen Vorgabe von Lärminderungszielen.

Harte Kritik übte der stv. Vorsitzende der Lärmschutzgemeinschaft Helmut Schumacher am Geschäftsführer der Flughafengesellschaft Michael Garvens, der bei Verkehrspolitikern und Öffentlichkeit versucht, mit maßlos übertriebenen Zahlen zu vermeintlichen Arbeitsplatzverlusten im Falle eines Passagierflugverbots in der Kernnacht (0 - 5 Uhr), jeden Fortschritt im aktiven Fluglärmenschutz zu unterlaufen. In einem vom Flughafen in Auftrag gegebenen Gutachten von Booz/Allen/Hamilton etc. war für diesen Fall von einem Verlust von 1,2 Mio. Passagieren die Rede, welcher angeblich 1.700 Arbeitsplätze koste.

Die Lärmschutzgemeinschaft hat das Flughafen-Gutachten von Prof. Friedrich Thießen (TU Chemnitz) gegenprüfen lassen. Wesentliche Aussagen der Studie, so Schumacher, seien demnach als unbrauchbar einzustufen. Besonders kritisch sieht Gutachter Thießen den "fehlgeschlagenen Versuch, Kausalitäten abzuleiten": der Flughafen werde als Motor der regionalen Entwicklung dargestellt. Dies, so Thießen, widerspreche mehreren unabhängigen Erhebungen.

Thießen kritisiert im Einzelnen, dass

- Bei vom Flughafen selber durchgeführten Datenerhebungen mittels Fragebögen Antworten durch die Art der Fragestellungen "gelenkt" worden seien, und dass z. T. Suggestivfragen gestellt wurden
- Aussagen und Hochrechnungen nicht repräsentativ sind, da sie aus der Datenbasis eines einzigen Jahres (2007) "gewonnen" wurden
- Methoden und wichtige Parameter der Verkehrsprognose nicht veröffentlicht wurden
- die Dokumentation der Untersuchungsmethodik unzureichend und fehlerhaft sei
- die Kaufkrafteffekte des Flughafens einseitig dargestellt werden, was die Wirtschaftlichkeit des Flughafens überzeichnet, während andererseits der erhebliche Kaufkraftabfluss durch abfliegende Passagiere verschleiert wird
- behauptete gesamtdeutsche und fiskalische Effekte aus der vorgelegten Studie nicht abgeleitet werden können.

Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn e.V.

Gesamtvorstand – Geschäftsstelle: Forststraße 141,51107 Köln, Tel/Fax:0221/865646

- 2 -

Thießen weist in seiner Qualitätsuntersuchung ausdrücklich darauf hin, dass die in der Studie des Flughafens genannten Verlustzahlen bei Einführung eines nächtlichen Passagierflugverbots (0 - 5 Uhr) aus mehreren Gründen wertlos sind, u. a. gebe es Mängel bei zu Grunde liegenden Input-Output-Berechnung, einen methodischen Fehler in der Befragung der betroffenen Fluggesellschaften, und es fehle ein durchaus mögliches Alternativ-Szenario.

Für die in der Studie behauptete Nachfrage nach Flügen in der Kernnacht werde im übrigen keine Quelle angegeben. Die getroffenen Aussagen stünden zudem im Widerspruch zu einer Studie der Lufthansa, nach der das Fliegen in der Kernnacht unbeliebt sei und nur als Notlösung akzeptiert werde. Mithin darf man also davon ausgehen, dass die in der Studie behauptete Nachfrage nach solchen Flügen reines Wunschenken ist!

Wesentliche Eingangsdaten der Studie stammen vom Flughafen selber und von dort ansässigen Airlines. Da diese Angaben jedoch im Einzelnen nicht veröffentlicht wurden, sind sie auch nicht überprüfbar. Es darf nicht sein, dass ein Unternehmen mit einem Gutachten an die Öffentlichkeit tritt, dazu wesentliche Eingangsdaten selbst liefert und diese der Öffentlichkeit gegenüber auch noch geheim hält. Sich daraus ergebende Interessenskonflikte dürften für jeden evident sein.

Thießen kommt schließlich zu dem Schluss: "Alles in allem liegt eine Studie vor, in der manche Zahl zum Luftverkehr der Region zusammengetragen wurde, die aber keine belastbare Angabe über die Wirkung des Flughafens für die Region zulässt". Die Arbeitsplatzauswirkungen einer nächtlichen Kernruhezeit für den Passagierflug dürften hingegen sehr deutlich unter den vom Flughafen ausgewiesenen Werten liegen.

Einer von der Lärmschutzgemeinschaft erstellten Plausibilitätsrechnung zufolge dürfte sich der befürchtete Rückgang der Passagierzahlen auf 330.000 beschränken; demzufolge stehen weniger als 300 direkte Arbeitsplätze in Frage.

Dieses Arbeitsplatz-Risiko, so der stv. Vorsitzende Wolfgang Hoffmann, ist der Flughafen seit Mitte der 90er Jahre sehenden Auges eingegangen, weil er davon ausgehen musste, dass die vom Landtag beschlossene Nachtflugbeschränkung nach Vorliegen der rechtlichen Rahmenbedingungen eingeführt werde. Nachdem das Bundesverwaltungsgericht im Prozess um den Nachtflug am Flughafen Leipzig/Halle 2007 ein gleichartiges Verbot von Passagierflügen zwischen 0:00 und 5:00 Uhr verordnet hat, steht dies nunmehr auch in Köln an.

Helmut Breidenbach, Vorsitzender

Anlagen: Berechnung zu Arbeitsplatzverlusten
Memo zu Thießen QS