

Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn e.V.

Gesamtvorstand

per e-mail an: oliver.wittke@mbv.nrw.de

Offener Brief

Herrn Minister
Oliver **Wittke**
c/o
MBV NRW
40129 Düsseldorf

Köln, 05.01.2008

Keine Verlängerung der Nachtflugregelung ohne Lärminderungsperspektive

Sehr geehrter Herr Minister Wittke,

wir wenden und heute mit einem erneuten Aufruf an Sie, die Nachtfluggenehmigung für den Flughafen Köln/Bonn nicht ohne weitere Auflagen zum Lärmschutz zu verlängern. Dies insbesondere nicht unter einem künstlich geschaffenen Zeitdruck und ohne ausreichende Abwägung der vermeintlichen wirtschaftlichen Notwendigkeiten mit dem Schutzbedürfnis von mehreren hunderttausend betroffenen Menschen in der Flughafenregion.

Zudem haben wir in Gesprächen im Ministerium und mit den Landtagsfraktionen den Eindruck gewonnen, dass hier nicht die notwendige Sachkenntnis vorhanden ist, um eine gerechte Abwägung der zu treffenden Maßnahmen vorzunehmen. Das beruht u. E. auf gezielten Falschinformationen oder das Unterdrücken von Informationen seitens des zuständigen Referates für den Luftverkehr in Ihrem Ministerium. So haben wir in vielen Fällen moniert, dass uns in der Fluglärmkommission sogar die Aussage dazu verwehrt wurde, welchen Dienstweg die Beschlüsse im Ministerium nehmen, und von wem sie letztendlich (in der Regel) ablehnend beschlossen wurden.

Die derzeit geltende Nachtflugregelung vom November 1997, gültig bis zum Jahr 2015, hatte zum Ziel, die damalige viel zu hohe Nachtlärmbelastung deutlich zu senken – dies ist bis heute nicht gelungen. Alleine deswegen schon ist eine unveränderte Verlängerung nicht angezeigt. Die Senkung der Belastung sollte im Wesentlichen durch die Einführung der Bonusliste des BMV stattfinden, mit der ab November 2002 die unechten Kapitel 3-Flugzeuge (Boeing 727 mit hush-kits) vom Nachtflug ausgenommen wurden. Noch immer gibt es aber durchschnittlich ca. 170 nächtliche Lärmereignisse von 80 dB(A) oder mehr pro Monat, verursacht vor allem von den Flugzeugtypen MD11 und A300.

Vorgesehen waren weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen, wie ein nächtliches Flugverbot für Frachtflugzeuge der obersten Gewichtsklasse über 340 t und ein nächtliches Passagierflugverbot zwischen 0:00 und 5:00 Uhr. Damit sollten die obersten Lärmspitzen vermieden werden und die große Zahl der nächtlichen Flugbewegungen durch den Frachtflug sollte nicht noch durch Passagierflüge erhöht werden. Dies war auch das erklärte Ziel der damaligen Landesregierung. Verkehrsminister Clement bezeichnete die Maßnahmen damals als einen fairen Ausgleich für die Bevölkerung für die lange Dauer der Nachtflugregelung bis 2015.

Wie sie wissen, sind diese Maßnahmen bis heute unter teils fadenscheinigen Begründungen nicht umgesetzt worden. Diese reichten von Bedenken des damaligen Bundesverkehrsministers Wissmann, dem man gar keine Begründung bzw. Zielsetzung für die vorgesehenen Maßnahmen gegeben hatte, bis zu vermeintlichen Bedenken der EU, dass Verkehre diskriminiert werden könnten. Dazu gab es aber nur eine unverbindliche Anfrage BMVBW und keinen formgerechten Antrag, der sachgerecht hätte geprüft werden können.

Ersatzmaßnahmen, die sich gem. EU-Vorschlag am wirklichen Lärm der Flugzeuge orientieren, und Ihnen von der Fluglärmkommission empfohlen wurden, sind nicht umgesetzt worden. Dazu gehören insbesondere nächtliche Lärmobergrenzen und -kontingentierungen, wie es sie an den größten deutschen Flughäfen in München und Frankfurt gibt. Zusätzlich gelten dort noch zeitlich

festgelegte nächtliche Flugverbote und deutlich höhere, am Lärm orientierte, Gebühren für den Nachtflug.

Nicht gehandelt hat das Ministerium auch bei den in Ziffer 11 der Nachtflugregelung festgelegten Überprüfungen der Wirksamkeit der Lärmschutzmaßnahmen. Im Fünfjahresabstand gilt es zu überprüfen, ob sich der Nachtfluglärm signifikant verringert hat. Grundlage dafür ist die Fläche eines Gebietes, in der zur Nachtzeit sechs Flugereignisse mit einem Maximalpegel von 75 dB(A) und mehr erreicht werden. Bei nicht signifikanter Verbesserung sind demzufolge „zusätzliche aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen zwingend erforderlich“.

Die Überprüfung des Jahres 2000 (in 2001) ergab eine Reduzierung des Gebietes um 2,1%. Umgerechnet in den Dauerschallpegel bedeutet dies eine Reduzierung von etwa 0,1 Dezibel und ist damit nicht wahrnehmbar und in der Folge nicht signifikant (bedeutend). Die Fluglärmkommission hat diese in Ihrer 71. Sitzung am 5.11.2001 auch als „nicht signifikant“ gewertet und Folgemaßnahmen gefordert - Ihr Ministerium hat das abgelehnt!

Die Überprüfung des Jahres 2005 ergab nur noch einen Rückgang der Fläche um 0,5 % - das bedeutet bei etwa 63 Quadratkilometern in etwa die Größe eines Vorgartens. Auch diese noch viel kleinere "Verringerung" wurde von Ihrem Ministerium, entgegen einem erneuten Beschluss der Fluglärmkommission, widersinnig als "signifikant" bezeichnet und notwendige Lärmschutzmaßnahmen blieben wiederum aus!

Im Ergebnis ist festzustellen, dass trotz der Herausnahme der unechten Kapitel 3-Flugzeuge aus der Nacht, und bis 2005 gesunkener Nachtflugbewegungen keine signifikante (bedeutende) Verminderung des nächtlichen Fluglärms erreicht wurde – das MBV sieht tatenlos zu!

Parallel dazu weigert sich der Flughafen seit über zehn Jahren seiner Verpflichtung zur Erstellung eines Lärminderungskonzeptes nachzukommen. Dieses soll gem. den Ziffern 17 und 18 aus dem sog. 22-Punkte-Programm des Landtags vom Juni 1996 (Drucksache 12/1078) alle Realisierungsmöglichkeiten zur Erreichung von verbindlichen Lärminderungszielen ermitteln und unter Mitwirkung der Fluglärmkommission, der Flughafenanwohner und der Anliegergemeinden entstehen. Trotz mehrfacher Aufforderung durch die Fluglärmkommission kommt der Flughafen mit Duldung des MBV dieser Aufforderung nicht nach.

Unrichtig sind auch die Darstellungen des Flughafens und des Vertreters des Ministeriums in der FLK, dass es an den Messstellen des Flughafens wesentlich leiser geworden sei. Unsere Zusammenfassung der Lärmmessungen des Flughafens weist aus, dass sich an den langfristig bestehenden Messstellen registrierte Lärmmenge (mit zuletzt steigender Tendenz) seit 1999 nur um wenige Zehntel Dezibel beim Dauerschallpegel verändert hat (s. Anlage).

Unrichtig ist auch die Darstellung des Vertreters des MBV in der Fluglärmkommission, dass es der Genehmigungsbehörde nicht möglich sei, weitere Beschränkungen des Nachtflugs, wie auch ein Passagierflugverbot zwischen 0:00 und 5:00 Uhr (außerhalb eines Planfeststellungsverfahrens) zu veranlassen. Die Betroffenen hätten, durch höchstrichterliche Urteile dazu keinen Anspruch.

Richtig ist vielmehr, dass in dem Beschluss des BVerwG vom 26.2.2004 lediglich über Ansprüche von Fluglärm betroffenen auf Verkehrsbeschränkungen entschieden wurde. Demnach gehen aber die Befugnisse der Luftverkehrsbehörde immer wesentlich weiter als die Ansprüche der Betroffenen, die nur dann derartige Maßnahmen gerichtlich einfordern können, wenn die Gefahren für grundrechtlich geschützte Güter, insbesondere die körperliche Unversehrtheit und das Eigentum, nicht durch andere, den Flughafenbetreiber weniger belastende Maßnahmen abzuwenden sind.

Es ist demnach vom OVG NRW ausdrücklich entschieden (und vom Bundesverwaltungsgericht nicht beanstandet), dass es eine allgemeine Befugnis der Luftfahrtbehörde gibt, den Flughafenbetrieb einzuschränken, etwa um den zulässigen Flugbetrieb veränderten Verhältnissen anzupassen. Außerdem hat das BVerwG mit seinem Urteil zum Flughafen Leipzig/Halle (09.11.2006 – BVerwG 4 A 2001/06 -) klargestellt, dass die Luftverkehrsbehörde im Rahmen planerischer Entscheidungen den Ausschluss von Luftfrachtverkehr, der nicht dem Transport von Expressgut dient und daher nicht auf den sog. Nachtsprung angewiesen ist, sowie von Passagierverkehren während der Nachtzeit jedenfalls dann zu erwägen hat, wenn den Lärmbetroffenen durch den

Express-Frachtgutverkehr schon eine massive Beeinträchtigung ihrer Nachtruhe zugemutet wird (Randziffer 71 des Urteils).

Mit dem Urteil wird auch der von der Luftverkehrsseite zur Abwehr der Passage-Kernruhezeit benutzte Nichtdiskriminierungs-Einwand seitens der EU-Kommission eliminiert. Ihr Ministerium hätte rechtlich gesehen freie Hand, die in der geltenden Nachtflugregelung unter Ziffer 11 enthaltene Option einer Kernruhezeit für Passagierflüge 0:00 - 5:00 Uhr per Genehmigungsverfahren umzusetzen.

In Anbetracht der oben angeführten Begründungen fordern wir Sie hiermit auf, die Verlängerung der Nachtfluggenehmigung für den Flughafen Köln/Bonn wegen einer offenbar vorliegenden Zusage an FedEx nicht überstürzt vorzunehmen, sondern eine sachgerechte Abwägung zwischen den vermeintlichen wirtschaftlichen Belangen und einem wirksamen Nachtschutz der Bevölkerung einzuleiten.

Für die Verlängerung der Genehmigung stellen wir folgende Forderungen:

1. Einführung des ausstehenden Verbotes von nächtlichen Passagierflügen zwischen 0:00 und 5:00 Uhr gem. der Öffnungsklausel in Ziffer 11 der noch gültigen Nachtflugregelung
2. Vorschriften für die im Nachtfrachtflug zuzulassenden Flugzeuge unter Berücksichtigung einer aktualisierten Bonusliste, in der nur echte, besonders lärmarme Kapitel 4-Flugzeuge enthalten sind
3. Vorschriften für das periodische Absenken der mittleren Maximalpegel an den Fluglärmmesspunkten
4. Einführung eines nächtlichen Lärmkontingents mit dem Ziel einer festgeschriebenen kontinuierlichen Abnahme der nächtlichen Lärmbelastung
5. Einführung und Staffelung lärmabhängiger und deutlich höhere Start-/Landegebühren für den Nachtflug
6. Die Erstellung eines Lärminderungskonzeptes für den Flughafen Köln/Bonn mit verbindlichen Lärminderungszielen unter Beteiligung der Öffentlichkeit

Die neue Nachtflugregelung darf nicht mit Blick auf zunächst sinkende Nachtflugzahlen lasch gehandhabt werden, sondern muss wegen der langen Geltungsdauer bis 2030 auch ein erneutes Anwachsen des Nachtfrachtverkehrs und den damit verbundenen Fluglärm abdecken. Jetzt schon ist absehbar, dass FedEx bei einer steigenden Anzahl von Nachtflügen mit Flugzeugen des Typs MD11 eine deutliche Lärmzunahme bewirken wird. Gerade die vermeintliche Lücke in den Nachtflugbewegungen bietet dem MBV die Möglichkeit zu einer Kontingentierung und Absenkung des Nachtfluglärms, ohne Benachteiligung der hier angesiedelten Expressdienste.

Wir fordern Sie deshalb auf, die von Ihnen als Minister in der Presse angekündigte Anhörung der Flughafenanwohner auch durchzuführen; bisher haben Sie sich dieser entzogen. Für ein Gespräch stehen wir Ihnen kurzfristig zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Helmut Breidenbach
Vorsitzender



Wolfgang Hoffmann
stv. Vorsitzender

Anlagen: Entwicklung der Fluglärmwerte von 1999 bis Sept. 2007 <Leq9907.pdf>
Aussagen u. Beschlüsse zum Nachtflug Köln/Bonn <HBÜBNFBS8.pdf>