

Abs.: BVF, Gruppellostr. 3, 40210 Düsseldorf

Minister für Verkehr des Landes NRW
Hendrik Wüst
persönlich
Jürgensplatz 1
40219 Düsseldorf

12.3.2019

Nachtflug am Flughafen Köln/Bonn

Sehr geehrter Herr Minister Wüst,

mit großer Besorgnis sehen wir die Entwicklung des Nachtflugs am Flughafen Köln/Bonn, der weitgehend außer Kontrolle geraten scheint und dessen Zuwachs sich immer mehr beschleunigt.

Im Jahr 2017 wurde der bisherige Spitzenwert aus dem Jahr 1997 überschritten. In 1997 schon hatte Köln/Bonn die meisten Nachtflüge aller deutschen Flughäfen. Besonders dramatisch ist die Entwicklung in der Kernzeit der Nacht von 0-5 Uhr. Bereits 2009 hat EuroControl in einer Studie festgestellt, dass der Flughafen Köln/Bonn die meisten Nachtflugbewegungen in diesem Zeitfenster („deep night“) in ganz Europa hat – ein erbärmlicher „Rekord“.

Seitdem ist der Nachtflug in Köln/Bonn noch deutlich gestiegen, in den letzten vier Jahren allein um 23% auf nunmehr 44.600 Flugbewegungen in 2018 - die Passage sogar um 30,9 %. Besonders kritisch die noch stärkere Steigerung der Flugbewegungen in der Kernzeit der Nacht zwischen 0-5 Uhr um 28% (!), die Passage sogar um 37,3 %.

Dies alles steht im deutlichen Widerspruch zur derzeitigen Nachtflugregelung aus dem Jahr 1997. Hier bestand beginnend mit einem Beschluss des Landtags (sog. 22-Punkte-Katalog) und der Aussage des damaligen NRW-Verkehrsministers Wolfgang Clement die Absicht, durch ein Verbot der nächtlichen Passagierflüge zwischen 0-5 Uhr die dichte Aufeinanderfolge der nächtlichen Flugbewegungen durch Pausen aufzulockern.

Inzwischen haben es trotz mehrerer erneuter Landtagsbeschlüsse und Anträgen der Fluglärmkommission nahezu alle der zehn Landesverkehrsminister seit 1997 nicht für notwendig erachtet, das Vorhaben umzusetzen – im Gegenteil, sie haben mit immer neuen „Begründungen“ (Ausreden) einen Bund-Länder-Konflikt gescheut. Waren anfangs Befürchtungen wegen vermeintlicher Diskriminierung zwischen Fracht und Passagierflug vorgetragen worden, wurden diese mit den BVerwG-Urteilen in 2006 und 2007 zum Flughafen Leipzig/Halle hinfällig. Das BVerwG hat beim gleichen auf dem Nachtflug basierenden Geschäftsmodell den Passagierflug zwischen 0-5 Uhr untersagt, um eine gewisse Auflockerung der Verkehrsdichte in der Kernzeit der Nacht zu erreichen.

Einer Ihrer Vorgänger hat in der Folge mit gewissem Mutwillen und großer Arroganz in 2008 schnell die Kölner Nachtflugregelung bis 2030 verlängert, ohne dabei die Chance zu ergreifen, das Verbot des Passagierflugs, ggf. auch im Konflikt mit dem BMV, in der Kernzeit der Nacht einzuführen. Nirgendwo gibt es eine Nachtflugregelung von so langer Dauer ohne deutliche Verbesserungen bzw. Entlastungen!

Nunmehr hat die GF des Flughafens eine nochmalige Steigerung der Frachttonnage um fast das Doppelte bis zum Jahr 2030 angekündigt. Auch dies würde eine nochmalige Steigerung der nächtlichen Flugbewegungen sowie den Einsatz größerer und damit lauterer Flugzeugmuster bewirken.

Alle vermeintlichen Bemühungen über Entgeltmodelle oder gar Zuschüsse zu lärmärmeren Flugzeugen zu kommen, sind vorhersehbar krachend gescheitert – im Gegenteil die lauten Flugbewegungen über 80 dB(A) haben in 2018 sogar wieder um 17,5 % zugenommen. Die schlimmsten Krachmacher (MD11 und Boeing 744) sind trotz jahrelanger Ankündigung noch immer nicht aus dem Verkehr gezogen – woanders fliegen lärmärmere Flugzeugmuster.

Beinahe schlimmer noch ist die nach über 20 Jahren noch immer nicht erfolgte Umsetzung von zwei wichtigen Punkten (17. und 18.) aus dem damaligen 22-Punkte-Programm. Hier geht es um die Erstellung eines Lärmreduzierungskonzepts für den Flughafen Köln/Bonn:

17. Um einem fairen Interessenausgleich zwischen den Flughafenanwohnerinnen und -anwohnern und den Fluggesellschaften näher zu kommen, soll von der FKB ein Lärmreduzierungskonzept entwickelt werden, das unter dem gegebenen Handlungsrahmen alle Möglichkeiten zur Erreichung von verbindlichen Lärmreduzierungszielen ermittelt und zur effektiven Verminderung der Lärmbelastung der Flughafenanwohnerinnen und -anwohner beitragen kann.

18. Es ist unverzichtbar, dass neben der Fluglärmkommission auch die Flughafenanwohnerinnen und -anwohner Gelegenheit erhalten, bei der Entwicklung eines solchen Konzeptes mitzuwirken; die Anliegergemeinden werden gebeten, Hilfestellung bei den entsprechenden organisatorischen Maßnahmen zu leisten.

Der Flughafen weigert sich seit über 20 Jahren trotz mehrfacher Aufforderung durch die Fluglärmkommission, ein derartiges Lärmreduzierungskonzept zu erarbeiten, dies unter freundlicher Mithilfe der Vertreter Ihres Ministeriums. Wir erleben diese (insbesondere in der Fluglärmkommission) über den langen Zeitraum eher als aktive Blockierer des angestrebten Interessenausgleichs.

Auch Ihre Einlassungen der letzten Woche erwecken nicht den Eindruck besonderer Kenntnis der Kölner Nachtflugsituation, eher befeuern Sie noch eine Zunahme des Nachtflugs dort. Dabei verschanzen Sie sich in Ihrer Trutzburg dem Ministerium anstatt sich öffentlich der Diskussion und einem Gespräch der Organisation der Betroffenen zu stellen. Zudem böte sich eine Teilnahme an einer Sitzung der Fluglärmkommission an – die nächste findet am 4. April am Flughafen Köln/Bonn statt.

Das seit langen Jahren durchgezogene Geschäftsmodell geht auf Kosten der Gesundheit der Bevölkerung, ist in diesem extremen Ausmaß durch nichts zu rechtfertigen und ist eher „Verkehrspolitik“ als durchdachte Verkehrspolitik.

Mit freundlichen Grüßen



Präsident Bundesvereinigung gegen Fluglärm