

Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn e.V.

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

Köln, 15.01.2014

PRESSEMITTEILUNG

Was ist aus den großen Ankündigungen des Flughafens zur Senkung des Nachtfluglärms geworden?

Vorbemerkung

Am 1. März 2013 trat am Köln/Bonner Flughafen eine neue Gebührenordnung in Kraft von der der Flughafen in einer Pressemitteilung vom 22.01.13 behauptete, dass sie auf Grund einer stärkeren Spreizung der Gebühren zwischen lauten und weniger lauten Flugzeugen, sowie zwischen Tag- und Nachtbetrieb, zu mehr Nachtruhe führen werde. Zudem setzte man in Wahn auf eine Umrüstaktion bei den sehr lauten Großraum-Frachtmaschinen des Typen MD11 und Frachtjumbo B747, welche durch „massive Anreize“ (laut Flughafen „bis zu 1 Million Euro“, welche in drei Jahren einzusparen seien) dazu führen werde, dass solche Maschinen ausgemustert bzw. durch den neuen, weniger lauten Großraumfrachter des Typs Boeing 777-F ersetzt würden.

Wie knapp zwei Jahre später eine erste Bilanz ausfällt versuchen wir im Nachfolgenden darzustellen:

Die Fakten

Der Frachtcarrier Federal Express (FedEx) hat nach eigenen Angaben auch drei (von insgesamt sechs) MD11 durch die neue B777-F ersetzt. In einer Pressemitteilung vom 7.8.2012 führt FedEx dafür eine Reihe von Gründen an wie beispielsweise: größere Frachtladekapazität, größere Reichweite und geringeren Kerosinverbrauch. Vom Gebührenrabatt des Flughafens war hingegen mit keinem Wort die Rede. Die in Köln/Bonn bei weitem größte Frachtfluggesellschaft United Parcel Service (UPS), welche im Nachtflugbetrieb in Köln/Bonn die meisten der sehr lauten Großraumjets MD11 und Boeing 747-400 einsetzt, hat vom Angebot des Flughafens hingegen keinen Gebrauch gemacht und plant dies auch für die nähere Zukunft nicht.

Damit haben sich unsere Befürchtungen bestätigt, das das Köln/Bonner-Gebührenmodell - im Gegensatz zu den Behauptungen von Flughafenchef Garvens – nicht dazu geeignet ist, eine nennenswerte Verlagerung von Nachtflügen in die Tageszeit herbeizuführen, denn dafür sind die Lärmzuschläge für diese lauten Maschinen im Nachtbetrieb immer noch viel zu niedrig!

Während Köln/Bonn für die MD11 nachts nur 925 Euro und für die noch lautere B747 sogar nur 650 Euro verlangt, kassieren andere Flughäfen für dieses Flugzeuge ganz andere Lärmzuschläge. Am Fraport in Frankfurt werden (für eine Taglandung einer MD11 mit nachfolgendem Nachtstart) 1.400 Euro fällig und für die B747 sogar 2.750 Euro. Und Düsseldorf verlangt für Nachtflüge der MD11 den unglaublichen Lärmzuschlag von 7.000 Euro! So kann es wohl kaum erstaunen, das am Flughafen Köln/Bonn weder in 2013 noch im vergangenen Jahr nennenswerte Verschiebungen von Nachtflügen in den Tagesbetrieb feststellbar sind: Während die Zahl der Tagflüge im Jahr 2013 um viertausendfünfhundertdreißig (5%) gegenüber 2012 zurückging, gab es bei den Nachtflügen nur einen minimalen Rückgang um vierhundertzwanzig Flüge (1,2%) und die Flugbewegungszahlen Januar-November 2014 lassen den Schluß zu, dass die Nachtflüge wieder überproportional zunehmen, nämlich total um 2,4%, während das Wachstum der Tagflüge bei 1,5% liegen dürfte.

Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn e.V.

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

Auch die groß angekündigte Flottenerneuerung bei den lauten Großraum-Frachtmaschinen ist bis heute mediokeres Stückwerk und kein Anlaß zum Jubeln. Daran ändert auch die an sich begrüßenswerte Tatsache nichts, dass die seit Mitte 2012 von FedEx eingesetzte Boeing B777 durch ihre bauartbedingten Vorteile und ein deutlich besseres Steigvermögen weniger Lärmimmissionen in Bondennähe verursacht als die extrem lauten MD11 und B747-400: Die gemessenen Maximalschallpegel beim Überflug gestarteter B777 an der sieben Flugkilometer vom Flugplatz entfernt befindlichen Messstelle Siegburg-Stallberg lagen im Mittel um 8 Dezibel (!) unterhalb denjenigen von MD11 und B747-400 (das bedeutet: nahezu halb so laut); bei Landeüberflügen ⁽¹⁾ ist der Lärmvorteil naturgemäß geringer als beim Startüberflug, beträgt aber immer noch 3 Dezibel (was rund 25% weniger Lärm bedeutet). Aber solche Immissionsvorteile können sich in der nächtlichen Lärmbilanz nicht auswirken, weil in zwei Jahren nur drei MD11 durch B777 ersetzt wurden und davon im Jahresschnitt nur knapp ein Fünftel der Flüge in die Nacht fällt.

Über eine 6-Monatsperiode (Juni-Oktober 2014) ergab unsere detaillierte Auswertung der **Nachtflüge von Großraumjets** insgesamt 995 Flugbewegungen, darunter nur 179 Flüge (18%) mit der B777. Es finden also weiterhin mehr als 80% der nächtlichen Großraum-Frachtflüge mit den extrem lauten MD11 (UPS 49%, FedEx 6%) und der mindestens ebenso lauten B747-400 von UPS (27%) statt und daran dürfte sich auch in absehbarer Zeit nichts ändern!

Alles in allem ist die Bilanz der Köln/Bonner Ankündigungen leiserer Nächte also überaus ernüchternd und es stellt sich – auch angesichts der seit fünfzehn Jahren unerfüllten Zusage eines 5-stündigen Nachtflugverbots für Passagiermaschinen – heute noch immer die Frage, wie ernst es Flughafenleitung und die großen Anteilseigner (Bund, Land NRW und Stadt Köln) denn wirklich mit einer spürbaren Verbesserung des Nachtfluglärms im Umfeld von Köln/Bonn meinen? Somit verbleibt als vorläufiges Fazit nur die Feststellung, dass es Flughafenchef Garvens zwar hervorragend versteht, durch große Ankündigungen medienwirksame Öffentlichkeitsarbeit zu betreiben, dass diese jedoch einen durchaus irreführenden Charakter haben können, wenn ihnen, wie hier dargelegt, nur kleine Taten zu folgen.

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

(Kontakt: schumacherhelmut@gmx.de, Tel: 02242-915441)

⁽¹⁾ Landeanflüge werden in Kurs und Sinkrate vom automatischen Instrumenten-Landesystem (ILS) geführt, so dass die Überflughöhe der Flugzeuge auf dem Endanflugteil (letzte 16 km Flugstrecke) sich nur unwesentlich variiert. Hingegen steht dem Piloten beim Steigflug unmittelbar nach dem Start kein Hilfssystem der Flugsicherung zur Verfügung, d.h. die Steigrate (und damit die Überflughöhe auf den ersten 30 km Flugstrecke) ergibt sich aus Steigfähigkeit und Abfluggewicht seiner Maschine. Dadurch kommt es zu einer großen Spannbreite der Flughöhe und damit zu sehr unterschiedlichen Fluglärm-Immissionen am Boden.

Anhänge

Statistik Flugbewegungen 2013-2014

Statistik Nachtflüge Juni-Nov-2014-GroßraumFrachtmaschinen

Presseinfo FedEx-10.08.2012

Pressemitteilung des Flughafens Köln/Bonn vom Januar 2013

Tabellen zu Lärmentgelten am FK/B und FRAPORT