

Die Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn e.V. (LSG) nimmt Stellung zum Politikbrief für Entscheider des Köln/Bonn Airport (Sommer 2021)



Fluglärm und Flugbetrieb

Behauptung des Flughafens:

„Unsere Airlinepartner setzen bei uns zunehmend (...) leisere Flugzeugmuster ein“

Weitere Informationen: „Leise“ im eigentlichen Wortsinn könnten in Zukunft vielleicht einmal Flugzeuge mit Elektromotoren werden (das ist aber für die kommerzielle Fliegerei – und vor allem für große Maschinen – ein so fernes Zukunftsprojekt, dass es für die heutige Generation keine reale Option darstellt!)

Unser Start aus der Krise – kostenbewusst und nachhaltig

Lärm- und Klimaschutz genießen am Flughafen Köln/Bonn höchste Priorität. Beim Lärmschutz habe man „einige Erfolge“ vorzuweisen ... man habe nachweisen können, „dass man im Vergleich zum Referenzjahr 1997 signifikant leiser geworden sei“

Weitere Informationen: Die Abnahme der beschallten Fläche am Boden ist also keineswegs die Folge von weniger Nachtflügen oder weniger lauten Flugzeugen, wie der gutgläubige Leser es der Behauptung des Flughafens wohl entnehmen dürfte! Die Methode, den Fluglärm nicht mit den gemessenen Maximalschallpegeln und ihrer Anzahl zur Grundlage von Vergleichen zu machen, sondern als Hilfsgröße eine beschallte Fläche dafür heranzuziehen, ist eine von der Flugbetriebslobby gerne angewandte Methode, den Betroffenen Sand in die Augen zu streuen!

Lärmschutz – eine Daueraufgabe für den Köln/Bonn Airport (siehe auch S. 2)

Zitat „Der Flughafen unterliegt im Rahmen seiner Nachtbetriebsbeschränkung einer Lärmkontingentierung“

Weitere Informationen: Auch die behauptete Lärmkontingentierung gilt am Flughafen nicht (deren Einführung fordern sowohl die Bundesvereinigung gegen Fluglärm als auch die Lärmschutzgemeinschaft schon seit fast zehn Jahren von der Politik, bisher vergeblich). Das genaue Gegenteil im „Politikbrief“ zu behaupten ist eine krasse und dreiste Unwahrheit!

Stellungnahme der LSG:

Im kommerziellen Flugverkehr gibt es keine „leisen“ Flugzeuge; es gibt allenfalls Maschinen, die weniger laut sind als andere. Wenn beim Flugverkehr dennoch das Attribut „leise“ oder „leiser“ benutzt wird ist das eine durchsichtige Irreführung

Dass es signifikant leiser geworden ist, wie das NRW-Verkehrsministerium und der Flughafen im Schulterschluss behaupten, bestreitet die Köln/Bonner Fluglärmkommission nicht zum ersten Mal. Die behauptete „Lärmüberprüfung“ beruht ja keineswegs auf dem Vergleich von gemessenen Schallpegeln der jeweiligen Flugereignisse, sondern man berechnet die vom Fluglärm betroffenen Flächen. Die jüngste Berechnung ergab 2015 (im Vergleich zum Referenzjahr 1997) jetzt zum ersten Mal eine nennenswerte Verkleinerung der beschallten Fläche am Boden. Fazit: Der gleiche Fluglärm (also die gleiche Lärmmission, belegt durch die Dauerschallpegel, insbesondere an den Hauptmessstellen des Flughafens) konzentriert sich danach auf eine kleinere Fläche, nahm jedoch nicht ab (siehe dazu: Grafiken im Anhang).

Das ist falsch! Der Flughafen hat eine 24h-Flugbetriebslizenz vom Land NRW erhalten; über die sogen. „Bonunliste“ des BMVI sind in Köln/Bonn nur ganz wenige der schlimmsten Krachmacher vom Nachtflugbetrieb ausgeschlossen worden. Dies (oder die nächtliche Sperrung der zwei von insgesamt sechs Landerichtungen) der Öffentlichkeit als „Betriebsbeschränkung“ verkaufen zu wollen, ist gezielte Irreführung, denn es hat den Nachtbetrieb in keinsten Weise eingeschränkt!

Behauptung des Flughafens:

Flugbetriebliche Maßnahmen (siehe auch S. 3):

(A) Für Flugzeuge vom Typ MD11 (wurden) gesonderte Abflug-routen etabliert"

(B) „Das lärmarme CDA-Anflugverfahren ... wurde für die Nacht mit großem Erfolg sogar schon 2009 eingeführt"

Stellungnahme der LSG:

(A): Davon ist weder uns, noch der Fluglärmkommission noch anderen Experten irgendetwas bekannt; es dürfte sich also entweder um eine bewusste Falschangabe oder einen krassen Irrtum der Verfasser handeln.

(B) Der Flughafen schmückt sich hier mit fremden Federn: das CDA-Anflugverfahren wurde nicht durch den Flughafen implementiert, sondern durch das LBA (Luftfahrtbundesamt) bzw. durch eine diesem nachgeordnete Behörde, der „Deutsche Flugsicherung GmbH“, und zwar nachdem es zuvor (auf Grund eines Antrags der Stadt Hennef) in der Fluglärmkommission beantragt worden war.

Weitere Informationen: *Das CDA-Verfahren bewirkt im Nahbereich von 20 km um den Flughafen keine Verringerung des Fluglärms! Diese wird erst im weiter entfernt liegenden Hinterland, also in einer Entfernung zwischen 60 und 20 km spürbar. In dieser Zone findet der Sinkflug mit gedrosselter Turbinendrehzahl statt und es werden die früher üblichen, horizontal verlaufenden Flugphasen mit erhöhter (und daher lauterer) Turbinendrehzahl vermieden.*

Lärmbezogene Differenzierung der Entgelte (siehe S. 2):

Zitat „Die Entgeltordnung des Köln/Bonn Airport bewirkt mit ihrer lärmbezogenen Differenzierung eine deutliche Steuerungswirkung"

Trotz mehrfacher Änderung der Entgeltordnung in den letzten Jahren, hat diese bisher nicht dazu geführt, dass laute Frachtmaschinen (sowie Passagierflüge zw. 0 und 5 Uhr) aus der Nacht verschwinden. Die nächtlichen Lärmzuschläge reichen bei Weitem nicht aus, den nächtlichen Flugbetrieb so auszudünnen, dass eine Gesundheitsgefährdung der Betroffenen, wie sie von der WHO und der Lärmwirkungsforschung definiert sind, auszuschließen ist.

Weitere Informationen: *Mit der vom Flughafen behaupteten „Steuerungswirkung“ wird unterstellt, dass Flüge wegen geringerer Tages-Gebühren aus der Nacht (22-6 Uhr) auf den Tag verlegt werden. Diese Behauptung stellt der Flughafen schon seit mindestens zehn Jahren auf; bisher lässt sich dafür aber kein handfester Beleg finden, denn bis 2019 (vor Corona) hat die Zahl der Nachtflüge noch zugenommen und die Zahl der besonders lauten Fluglärmereignisse verharrte auf hohem Niveau. (siehe Grafik im Anhang)*

Passiver Schallschutz (siehe S. 2)

Zitat „Außer den Maßnahmen zur Lärminderung spielt der passive Schallschutz für Schlafräume eine wichtige Rolle".

Das „Passive Schallschutzprogramm“ basiert auf Schutzzielen, die 2007 in das Fluglärm-Schutzgesetz geschrieben wurden und die nicht nur für die Bestandsflughäfen viel zu hoch sind! Nach den Definitionen der zugehörigen Fluglärm-Schutzverordnung gibt es nur dann Leistungen (Schallschutzfenster, die nachts dicht geschlossen zu halten sind!), wenn im Schlafräum durch Überflüge ein höherer Maximalschallpegel (Einzelschallpegel) als 55 Dezibel (A) nachweisbar ist! Obwohl die Lärmwirkungsforschung völlig andere Erkenntnisse hat (siehe „weitere Informationen“), behauptet der Kölner Flughafen wahrheitswidrig, dass ein Innenraumgeräusch von 55 Dezibel (in Frankfurt ist dieses „Schutzziel“ immerhin um 5 dB(A) niedriger) – unterhalb der Aufwachschwelle liege ...

Weitere Informationen: *Es ist bereits seit 2004 (Veröffentlichung des DLR-Forschungsberichts 2004-07/D) bekannt, dass erste Aufwachreaktionen ab einem Einzelschallpegel/Maximalschallpegel von 33 Dezibel [dB(A)] nachweisbar sind. Die WHO definierte 2009 in Ihren Empfehlungen zu nächtlichem Lärm („Night Noise Guidelines for Europe“) den gleichen Schwellenwert. Demzufolge hinkt das „Passive Schallschutzprogramm“ um mindestens 20 Dezibel hinter den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung hinterher und lässt somit – im Vergleich mit der festgestellten Aufwachschwelle – einen um das Vierfache höheren Lärm im Innenraum zu!*

Behauptung des Flughafens:

Information, Transparenz, Dialog (siehe S.3)

Zitat „Der Köln/Bonn Airport informiert die interessierte Öffentlichkeit umfassend“

Stellungnahme der LSG:

Die Informationspolitik des Flughafens ist alles andere als „umfassend“. Vor allem ist zu kritisieren, dass der Flughafen keine auf einzelne Überflüge bezogene Schallpegel-Messwerte veröffentlicht. Es werden nur sogenannte Dauerschallpegel angegeben. Das sind energetische Mittelungspegel, welche aus Hunderten von Einzelschallpegeln errechnet werden.

Namhafte Lärmwirkungsforscher weisen jedoch darauf hin, dass typische, von Anwohnern erlebte Fluglärm-Situationen vor allem durch Einzelereignisse charakterisiert sind. Mittelungspegel, kritisieren die Forscher, seien als Belastungsmaß für die Erklärung von Auswirkungen auf den Schlaf nach aktuellem Kenntnisstand ungeeignet (siehe: „Gesundheitliche Auswirkungen nächtlichen Fluglärms: aktueller Wissensstand“ - Guski, Basner, Brink - erstellt im Auftrag des NRW-Umweltministeriums und veröffentlicht am 27.09.2012)

Weitere Informationen: *Bis Ende 2020 veröffentlichte der Flughafen zumindest für die lautesten Nachtflüge [Maximalschallpegel 80 und mehr dB(A)] eine gesonderte Liste in seinen monatlichen Fluglärmberichten. Daraus konnten Interessierte viele Details entnehmen: Datum, Uhrzeit und Maximalschallpegel solcher extrem lauten Lärmereignisse, die Fluggesellschaft, sowie ob es sich um einen Start- oder Landeüberflug gehandelt hatte. So war zumindest für die lautesten der Nachtflüge eine lückenlose Rückverfolgbarkeit nach dem Verursacherprinzip möglich. Anfang 2021 wurde dieser detailgenaue Bericht aufgegeben. Statt dessen fasst der Flughafen die Daten ab 2021 pauschal auf einer einzigen Seite zusammen, mit der Folge, dass Interessenten weder den Flugzeugtyp, noch die Fluggesellschaft, noch den Schallpegel und auch nicht die Uhrzeit der Lärmimmission feststellen können!*

Klimaschutz

Behauptung des Flughafens:

Luftverkehr und Klimaschädlichkeit (siehe S. 2 linke Spalte)

„3% beträgt der Anteil des Luftverkehrs an den weltweiten CO₂-Emissionen“

Stellungnahme der LSG:

Es ist irreführend, wenn die Flugwirtschaft sich beim Klimaschutz nur auf die CO₂-Emissionen bezieht und dabei die anderen Treibhausgas-Emissionen des Flugverkehrs ignoriert.

Bereits 2015 hat das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) in einer Studie darauf hingewiesen, dass Stickoxid-, Wasserdampf-, Schwefeloxid- sowie Rußemissionen des Flugverkehrs das Klima in noch viel stärkerem Maße belasten, als der direkte CO₂-Ausstoß. Die Klimaforschung hat zur Beschreibung der über die CO₂ Wirkung hinaus gehenden Effekte den sogenannten Radiative Forcing Index (RFI) entwickelt. Nach Angaben des Umweltbundesamts (also einer staatlichen Behörde) hat dieser Index eine Größenordnung zwischen drei und fünf.

Dazu ein praktisches Beispiel: Jedes Kilogramm Treibstoff, welches im Flugverkehr in Reiseflughöhe verbrannt wird, erzeugt den gleichen Klimaschaden wie die Verbrennung von 3 - 5 kg Treibstoff am Boden (z.B. durch den Straßenverkehr)!

Weitere Informationen: *Über diese eminent wichtigen Zusammenhänge schweigt sich das Flughafenmanagement komplett aus! Damit wird auch kaschiert, dass die Flughäfen insgesamt mit ihren CO₂-Vermeidungsmaßnahmen nur einen sehr geringen Bruchteil der durch den Flugverkehr verursachten Klimaschädigung kompensieren.*

Laut ATAG (AirTransportActionGroup) sind 2019 vom weltweiten Flugverkehr insgesamt 915 Mio Tonnen CO₂ erzeugt worden, was einem Anteil von 2,13 % am gesamten durch Menschen verursachten Kohlendioxid entspricht. Das führt unter Berücksichtigung des RFI-Faktors zu einem (gemittelten) Anteil von 8,5 %, den der weltweite Flugverkehr an der Klimaschädigung hat. Das entspricht in etwa dem Anteil Indiens mit seinen 1,3 Mrd. Einwohnern!

Behauptung des Flughafens:

Klimaschutzmaßnahmen am Flughafen zur Verringerung des eigenen CO₂-Fußabdrucks

(Solardächer, eigene Fahrzeugflotte mit E-Antriebstechnik, LED-Lichttechnik, innovative Gebäudetechnik u.a.m.)

Stellungnahme der LSG:

Den eigenen CO₂-Fußabdruck zu verkleinern ist wichtig und richtig; daher werden auch in der gesamten deutschen Industrie entsprechende Anstrengungen in gleicher oder ähnlicher Weise unternommen. Die Reduzierung von CO₂ Immissionen an den Flughäfen selber sollte jedoch niemand zu dem Trugschluss verleiten, dass Fliegen an sich eine vernachlässigbare (kleine) Klimabelastung verursacht.

Ganz im Gegenteil: Für den Flughafen Köln/Bonn rechnet der Deutsche Fluglärm Dienst e.V. vor, dass der Flugbetrieb in seinem Nahbereich 2019 insgesamt 188.000 Tonnen CO₂ und 564.800 Tonnen THG (Summe der Treibhausgase) emittiert hat!
www.dfld.de – Flughafen-Jahresstatistik Region Köln/Bonn

Weitere Informationen: *Daraus muss jeder Bürger, der Klimaschutz ernst nimmt, den Schluss ziehen, dass Fliegen nur dann noch eine vertretbare Reiseart ist, wenn dafür ein sehr wichtiger Grund vorliegt und andere, weniger klimaschädliche Reisearten unmöglich sind.*

Arbeitsplätze

Arbeitsplätze in der Flugwirtschaft

(siehe S.6 rechte Spalte)

„Derzeit arbeiten nachts 6.800 Mitarbeiter.“

Da diese Zahl für uns in Ermangelung verifizierbarer Quellen nicht überprüfbar ist, wollen wir sie auch nicht kommentieren. Ganz allgemein gesprochen zeichnen sich Angaben zu den Beschäftigtenzahlen an den deutschen Verkehrsflughäfen nicht gerade durch hohe Glaubwürdigkeit aus, denn die dort getroffenen Annahmen, z. B. zu indirekten Arbeitsplätzen und durch sogenannte „katalytische Effekte“ bewirkten Arbeitsplätze, konnten noch nie wissenschaftlich bewiesen werden.

Weitere Informationen: *Auch die vom Flughafen Köln/Bonn 2008 vorgelegte Studie „Der Köln Bonn Airport als Wirtschafts- und Standortfaktor“ ist nicht gerade durch ihre Wissenschaftlichkeit aufgefallen. Der Leipziger Finanzwissenschaftler Prof. Friedrich Tießen (Lehrstuhlinhaber an der TU Leipzig) hatte diese Studie für uns überprüft und kam zu einem negativen Urteil: „Alles in allem liegt eine Studie vor, in der manche Zahl zum Luftverkehr der Region zusammengetragen wurde, die aber keine belastbare Angabe über die Wirkungen des Flughafens für die Region zulässt“.*

„Ein Passagiernachtflugverbot hätte gravierende Folgen für den Köln/Bonn Airport (...) es würden Tausende Arbeitsplätze vernichtet“ (siehe S. 6)

Auf Grund des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom Nov. 2007 (BVerwG4 VR 3000.07 / 3001.07) zum Flughafen Leipzig/Halle hat das (zuständige) Regierungspräsidium Leipzig den gewerblichen Passagierflugverkehr zwischen 23.30 und 5.30 Uhr untersagt! Dortige Fluggesellschaften hatten ihren „Nachtflugbedarf“ mit wirtschaftlichen Gründen zu rechtfertigen versucht, wie beispielsweise, dass harter Wettbewerb im Touristikverkehr sie zu einer maximalen Auslastung ihres Fluggeräts zwingt und man ohne Nachtflug nicht wirtschaftlich arbeiten könne. Außerdem müsse die dafür bestehende Kundennachfrage befriedigt werden!

Das BVG ist dieser Argumentation nicht gefolgt und hat vielmehr darauf hingewiesen, dass Anwohnern von Flughäfen, welche nachts schon durch Fluglärm von Frachtflügen massiv in ihrer Nachtruhe beeinträchtigt seien, weiterer Flugverkehr jedenfalls in der Kernzeit der Nacht (0-5 Uhr) nur unter ganz besonderen Umständen zugemutet werden könne. Eine solche Besonderheit konnte das Gericht für Passagierflüge am Flughafen Leipzig/Halle jedoch nicht erkennen!

Weitere Informationen: Nach der Entscheidung des BVG im Falle Leipzig/ Halle hätte die NRW-Landesregierung den Passagierflugverkehr in Köln/Bonn zwischen 0 und 5 Uhr verbieten können, denn die dafür vom BVG definierten „besonderen Bedingungen“ sind auch am FK/B nicht gegeben: Zusätzlicher Gewinn oder das Streben nach rentabelster Gestaltung des Flugplans reichen dafür ebenso wenig aus wie ein ganz allgemeines Verkehrsbedürfnis (z.B. der vom Flughafen benannten türkischen Community)! Die derzeitige Landesregierung will jedoch offenbar am Status-quo festhalten!

(1997, mit Erlass einer neuen Nachtflugerlaubnis, wollte die SPD-geführte NRW-Landesregierung die übergroßen Frachtmaschinen (≥ 340 t Abfluggewicht) aus dem Nachtverkehr (22-6 Uhr) verbannen und zusätzlich den Passagierflug in der Kernnacht verbieten; diese Pläne hat dann jedoch der damalige CDU-Bundesverkehrsminister Wissmann durchkreuzt).

Genau wie im Fall Leipzig/Halle fehlt es in Köln/Bonn beim Thema Passagierflugverbot (0-5h) an juristisch tragfähigen Begründungen (i.S. der höchstrichterlichen BVG-Entscheidung). Dass ungeachtet dessen die NRW-Landesregierung an diesem höchst umstrittenen Nachtverkehr festhält, ist Beleg für eine extrem wirtschaftlastige Politik und eine Missachtung von Grundrechten!



Zum Abschluss möchten wir auf einige bemerkenswerte Aussagen von Thomas Myck (Umweltbundesamt) hinweisen, die er zum Thema Fluglärm / Auswirkungen auf die Gesundheit der davon betroffenen Menschen in einem Interview am 11.11.2014 in der Berliner Tageszeitung TAZ gemacht hat. Herr Myck arbeitete damals in dieser zentralen Umweltbehörde der Bundesregierung als Leiter des Fachgebiets „Lärminderung bei Anlagen und Produkten, Lärminderung“

Frage: Ist Fluglärm ungesund?

Antwort: Dauerhafter Fluglärm (...) macht krank, das ist durch viele Studien belegt. (...) Die Weltgesundheitsorganisation hält einen nächtlichen Dauerschallpegel von 40 dB(A) für gesundheitsschädlich.

Frage: Kann das Bundes-Immissionsschutzgesetz die Menschen vor Fluglärm schützen?

Antwort: Aus diesem Gesetz wurde der Fluglärm leider ausgenommen. (...) Fluglärmfragen werden daher im Luftverkehrsrecht und im Fluglärmschutzgesetz behandelt.

Frage: Was ist mit dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm?

Antwort: Dieses begrenzt nicht die Fluglärmbelastung an einem Flughafen, sondern regelt nur die Bebauung innerhalb des Lärmschutzbereichs in der Flughafenumgebung. (...) Wer dort bereits wohnt, bekommt im hochbelasteten Bereich Schallschutzfenster erstattet. Das ist eine sinnvolle Möglichkeit, das Schlimmste zu verhindern, reicht aber bei Weitem zur Reduzierung von Fluglärm nicht aus, denn man kann die Menschen ja nicht komplett einhausen.

Frage: Gibt es überhaupt einen wirksamen gesetzlichen Schutz vor Fluglärm?

Antwort: Es gibt Einzelregelungen (...) Aus unserer Sicht ist das jedoch nicht ausreichend, denn es gibt für den Fluglärm keine umfassende Regelung und keine gesetzlich fixierten Lärmobergrenzen.

Nachfrage: Warum nicht?

Antwort: Offensichtlich sind beim Fluglärm die wirtschaftlichen Interessen als stärker befunden worden als der Lärmschutz, wobei oft vergessen wird, dass auch die ökonomischen Folgen von Fluglärm gravierend sind. Alleine für den Frankfurter Flughafen gibt es Schätzungen, wonach sich die Gesundheitsschäden auf jährlich 40 Millionen belaufen. Meist werden aber nur die Verluste sozialisiert, während die Lärmverursacher die Gewinne einstreichen!