

Die Reihenfolge der Beantworter ist zufällig ausgewählt:

Hans Mörzter, parteiloser OB-Kandidat in Köln

Ihre Schilderungen und die vorliegenden wissenschaftlichen Erkenntnisse machen deutlich: So, wie es aktuell läuft, darf es nicht weitergehen.

1. Nachtflugverbot

Ich stehe klar für eine deutliche Reduzierung des Nachtflugbetriebs in Köln-Bonn. Ein echtes Nachtflugverbot – wie es in Düsseldorf oder Frankfurt besteht – muss unser Ziel sein. Wo Passagierflüge nachts stattfinden, sind sie für die betroffenen Menschen eine unzumutbare Belastung. Für mich ist klar: Gesundheit geht vor wirtschaftlichen Interessen.

2. Beschränkungen für Fracht- und Passagierflüge

Ich befürworte verbindliche Kernruhezeiten, in denen auch der Frachtverkehr eingeschränkt wird. Passagierflüge in der Kernnacht (0–5 Uhr) gehören beendet. Köln darf nicht länger die „Lärm-Drehscheibe der Nation“ sein. Wirtschaftliche Interessen müssen in Einklang gebracht werden mit den Grundrechten der Menschen auf Schlaf, Gesundheit und Lebensqualität.

3. Bürgerbeteiligung & Mediation

Die kommende Neuverhandlung der Betriebsgenehmigung ab 2030 ist ein entscheidender Moment. Ich werde mich dafür einsetzen, dass Bürgerinitiativen, Wissenschaft und betroffene Kommunen gleichberechtigt am Tisch sitzen – in Form einer unabhängigen Mediation oder Bürgerräte, wie wir sie in Köln insgesamt für große Zukunftsfragen etablieren wollen. Ihre Stimmen müssen Gewicht haben, nicht nur als Anhörung, sondern als gestaltende Kraft.

4. Verbindliches Lärminderungskonzept

Ich fordere ein verbindliches, überprüfbares Lärminderungskonzept, das jährlich evaluiert wird. Dazu gehören:

- Lärmkontingente mit klaren Grenzwerten,
- Verpflichtung der Airlines zur Nutzung lärmärmerer Flugzeuge,
- Monitoring in Echtzeit, öffentlich zugänglich, damit Vertrauen entsteht.

5. Transparenz & Kommunikation

Für mich ist entscheidend: Schluss mit beschönigender Kommunikation. Die Bürgerinnen und Bürger haben ein Recht auf Wahrheit – gerade wenn es um ihre Gesundheit geht. Als Oberbürgermeister werde ich dafür sorgen, dass Verwaltung und Flughafen offenlegen, wie viele Flüge stattfinden, welche Belastungen entstehen und welche Schritte zur Lärminderung konkret unternommen werden.

Mein Fazit:

Ich werde mich dafür einsetzen, dass Köln-Bonn kein „Sonderfall unbegrenzter Nachtflüge“ bleibt, sondern dass wir uns den europäischen Standards anpassen. Dabei gilt für mich: Das Wohl der Menschen steht über Konzerninteressen. Eine Stadt, die ihre Bürgerinnen und Bürger schützt, gewinnt auch Vertrauen und Zukunft.

Ich danke Ihnen für Ihr Engagement und freue mich auf den weiteren Austausch. Übrigens bin ich mit dem Thema vertraut, da ein Freund mit seiner Familie in der Einflugschneise lebt und ich damit Verbündeter bin.

Stefan Hebbel, CDU Leverkusen

Ein allgemeines Nachtflugverbot, wie es an den Flughäfen Düsseldorf oder Frankfurt praktiziert wird, würde auch für die Leverkusener Bürgerinnen und Bürger eine Entlastung vom Fluglärm darstellen. In der Vergangenheit hatte es diesbezüglich immer wieder Gespräche zwischen der Landesregierung und der Bundesregierung gegeben, die zuletzt mit einer Fortsetzung des nächtlichen Betriebs am Flughafen Köln/Bonn geendet haben. Ich sehe die Aufgabe der Leverkusener Kommunalpolitik darin, diese Gespräche hin zu einer Verbesserung der Situation proaktiv zu begleiten.

Für mich bedeutet das, die Bürgerinnen und Bürger in diese Prozesse besser einzubinden und eine überzeugende Beteiligungsform zu etablieren. Sollten mir die Leverkusenerinnen und Leverkusener bei der Kommunalwahl ihr Vertrauen schenken, werde ich im gemeinsamen Austausch mit meiner Kölner Amtskollegin oder meinem Kölner Amtskollegen diese Perspektive verstärkt einbringen und eine gemeinsame Linie zu dieser Thematik erarbeiten. Hier kann ich mir derzeit eine Einschränkung des nächtlichen Flugverkehrs durchaus vorstellen.

Auch begrüße ich ein allgemeinverständliches Lärmminderungskonzept. Hier sehe ich den Flughafenbetreiber in der Verantwortung, die Belastung für die Bürgerinnen und Bürger so gering wie möglich zu gestalten. Darüber hinaus werde ich mich dafür einsetzen, dass die Stadt – gemeinsam mit den betroffenen Kommunen – gegenüber Land und Bund eine stärkere Stimme entwickelt, um die Interessen der Bürgerinnen und Bürger wirkungsvoll zu vertreten.

Mir ist bewusst, dass die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens nicht ausgeblendet werden darf. Allerdings sollte es in einer Abwägung das gute Miteinander Priorität haben. Hier ist der Gesundheitsschutz der Menschen ein für mich zentrales Gut.

Claudia Wieja, Bürgermeisterin Stadt Lohmar

Als langjähriges Mitglied der Fluglärmkommission (seit 2010) und langjährige Vorsitzende (seit 2013) kenne ich die Entwicklungen rund um den Flughafen Köln/Bonn und engagierte mich schon vor meiner Zeit in der Fluglärmkommission für den Schutz unserer Bürgerinnen und Bürger vor Lärm und anderen Emissionen, Seite an Seite mit Vertretern anderer betroffener Kommunen, der Lärmschutzgemeinschaft und der Bundesvereinigung gegen

Fluglärm. Im Hinblick auf die anstehende Neugestaltung der Betriebsgenehmigung und die berechtigten Anliegen der Lärmschutzgemeinschaft nehme ich wie folgt Stellung:

Nachtflugverbot: Ein komplettes Nachtflugverbot am Flughafen Köln/Bonn halte ich aus rechtlichen und politischen Gründen derzeit für nur schwer durchzusetzen, insbesondere aufgrund der starken Stellung des Frachtverkehrs am Standort. Dennoch halte ich es für notwendig, in der kommenden Genehmigungsphase alles dafür zu tun, den nächtlichen Passagierflugverkehr grundsätzlich zu unterbinden. Die Coronazeit hat gezeigt, dass Lärmpausen für betroffene Menschen eine Entlastung darstellen. Das Passagier-Nachtflugverbot sollte endlich konkret angestrebt und umgesetzt werden, zumal die notwendigen Vorarbeiten dafür seit 2012 im zuständigen NRW-Ministerium vorliegen. Allerdings müsste, wie bekannt, wegen des Genehmigungsvorbehalt durch den Bundesverkehrsminister unterzeichnet werden. Da bin ich skeptisch. Leider ist im Vorfeld der Bundestagswahl nach meinem Eindruck in dieser Frage auch zu wenig Druck durch die Fluglärm-Initiativen auf die CDU gemacht worden!

Beschränkung des Nachtflugbetriebs: Ich setze mich für klare Kernruhezeiten und Lärmobergrenzen in der Nacht ein – auch für den Frachtverkehr –, um die Belastung der Bevölkerung wenigstens in einem verlässlichen Zeitraum deutlich zu senken. Dabei geht es um konkrete, verbindliche Zeiten und Lärmobergrenzen mit kontrollierter Einhaltung. Außerdem hat Berlin gezeigt, dass es tatsächlich möglich ist, eine wirksame Gebührenpolitik zu machen, die bisher immer an Geschäftsleitung und Aufsichtsrat des Flughafen Köln/Bonn gescheitert ist.

Beteiligung der Bürgerschaft: Eine Mediation oder eine andere geeignete Form der bürgerlichen Beteiligung im Verfahren zur neuen Betriebsgenehmigung ist aus meiner Sicht nicht nur wünschenswert, sondern unverzichtbar. Das ist auch eindeutige Beschlusslage der Fluglärmkommission. Die betroffene Bevölkerung muss bei der Gestaltung der zukünftigen Rahmenbedingungen des Flughafenbetriebs einbezogen werden – transparent, offen und ernsthaft.

Lärmminderungskonzept: Das bisherige sogenannte Lärmminderungskonzept des Flughafens Köln/Bonn verdient diese Bezeichnung nicht. Es fehlt an verbindlichen Zielen, messbaren Maßnahmen und einem belastbaren Controlling. Ich fordere ein konkretes, überprüfbares und öffentlich nachvollziehbares Lärmminderungskonzept, das diesen Namen verdient – und nicht nur Absichtserklärungen enthält.

Sonstiges: Die anstehende Verlängerung oder Neuvergabe der Betriebsgenehmigung ist eine zentrale Weichenstellung für die Region. Als Vorsitzende der Fluglärmkommission werde ich mich auch künftig mit Nachdruck für die Belange der betroffenen Menschen einsetzen und auf eine ausgewogene, nachhaltige Lösung hinwirken.

Inga Feuser und Peter Jüde, Gut und Klima Köln

Ja, ich bin für ein Nachtflugverbot. Fluglärm von bis zu 55 Dezibel (dB) mitten in der Nacht ist eindeutig zu viel! Deshalb werde ich mich gemeinsam mit GUT & KLIMA FREUNDEn dafür einsetzen, dass zwischen 23 und 5 Uhr ein Nachtflugverbot für den Flughafen Köln/Bonn eingeführt wird. In dieser Zeit dürfen keine Passagier- oder Frachtmaschinen landen. Übergangsweise setze ich auf Anreize für den Einsatz möglichst „leiser“ Flugzeugtypen, indem wir Gebührensätze für laute Flugzeuge weiter erhöhen.

zu etwaigen Beschränkungen beim bestehenden Nachtflug, z.B. Kernruhezeiten

für Fracht, Aus für Passagierflüge?

Wie oben aufgezeigt halte ich ein generelles Nachtflugverbot im Sinne der Anwohnerinnen und Anwohner für sinnvoll. Solange das nicht durchsetzbar ist, halte ich folgendes für sinnvoll:

Passagier-Nachtflugverbot

Verlängerung der Betriebsgenehmigung Nachtflug verhindern

Keine Erweiterungen u.a. des Vorfelds A

zu einer Mediation oder einer sonst überzeugenden bürgerlichen Beteiligungsform im Zuge der Neugestaltung der Auflagen für die Betriebsgenehmigung des Flughafens Köln-Bonn, die in 2030 enden werden?

Ich trete mit GUT & KLIMA FREUNDE insbesondere an, um die Beteiligung der Kölner:innen an Politik und Verwaltung zu stärken. Das gilt natürlich auch für die Anwohner:innen des Flughafens. Wir setzen uns für eine lebendige demokratische Kultur ein, in der Bürger:innen frühzeitig eingebunden, ernst genommen und aktiv an Entscheidungen beteiligt werden. Beteiligung muss zugänglich, transparent und wirksam sein. Ich setze dabei insbesondere auch auf eine intensive Zusammenarbeit mit der Lärmschutzgemeinschaft.

zu einem allgemeinverständlichen Lärmreduzierungskonzept am Flughafen Köln-Bonn (verbindlich und überprüfbar)?

Gern werde ich mich als OB für die Einführung eines Lärmreduzierungskonzeptes einsetzen.

Sonstiges (themenbezogen)?

Im Wahlprogramm von GUT & KLIMA FREUNDE, für die ich zur Kommunalwahl am 14. September 2025 antreten, finden Sie folgende Punkte:

- ▶ Wir möchten die Gebührensätze für laute Flugzeuge weiter erhöhen
- ▶ Wir fordern vom Flughafen Köln/Bonn Kompensationszahlungen je Flugbewegung in Höhe von 100 Euro für Klimaschutzprojekte in der Region bereitzustellen.
- ▶ Wir streben an, dass vom Flughafen Köln/Bonn keine innerdeutschen Flüge mehr stattfinden. Die gilt auch für internationale Ziele im Radius von 500 km Luftlinie.
- ▶ Wir werden die Maßnahmen der Lärmreduzierungsplanung offensiv vorantreiben, vor allem im Bereich des Flughafens Köln sowie an Schienen- und Autobahnstrecken.

Heiner Kockerbeck „Die Linke“

1. Nachtflugverbot wie in Düsseldorf oder Frankfurt?

Ich stehe, wie meine Fraktion Die Linke, für ein Nachtflugverbot für Passagier- und Frachtmaschinen am Flughafen Köln/Bonn. Die gesundheitlichen Belastungen durch Nachtfluglärm – insbesondere Schlafstörungen, Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Stress – sind wissenschaftlich belegt. Die Erfahrungen aus Frankfurt zeigen, dass ein Verbot zwischen 22 und 6 Uhr realistisch umsetzbar ist, ohne dass die wirtschaftliche Stabilität einer Region gefährdet wird. Die Notwendigkeit, dass Flugzeuge in dieser Zeit starten oder landen müssen, ist nicht schlüssig. Studien und Wirtschaftsexperten weisen darauf hin, dass die Argumente für Nachtflüge in Bezug auf Wirtschaftskraft und Arbeitsplätze nicht nachhaltig sind. Ein Verbot wäre somit ein konsequenter Schritt zum Schutz der Bevölkerung und zur Einhaltung von Klimazielen.

2. Beschränkungen beim bestehenden Nachtflug (z. B. Kernruhezeiten, Aus für

Passagierflüge) Sollte ein generelles Nachtflugverbot kurzfristig nicht umsetzbar sein, setze ich mich für verbindliche Kernruhezeiten ein. Diese Kernzeiten sollen acht Stunden umfassen, in denen keine Passagierflüge erlaubt sind und Frachtflüge auf ein Minimum reduziert werden. Ein zusätzlicher Hebel ist die deutliche Erhöhung von Start- und Landegebühren in der Nacht, um Airlines dazu zu bewegen, Flüge in die Tagesstunden zu verlegen. Dies kann der Flughafen ohne Zustimmung der Landesregierung umsetzen.

3. Mediation oder Bürgerbeteiligung bei der neuen Betriebsgenehmigung (2030)

Die Neugestaltung der Betriebsgenehmigung ist eine einmalige Chance für einen fairen Interessenausgleich. Ich befürworte daher eine verbindliche, strukturierte Bürgerbeteiligung, die nicht nur symbolisch ist. Ein Mediationsverfahren, in dem Anwohner*innen, Kommunen, Umweltverbände, Wissenschaft und Wirtschaft gleich vertreten sind, ist hierfür die richtige Form. Die Bürger*innen müssen bei Entscheidungen über Flugbewegungen, Lärmgrenzen und Umweltauflagen frühzeitig einbezogen werden – nicht erst, wenn Beschlüsse praktisch feststehen. Nur so schaffen wir Akzeptanz und vermeiden jahrelange Rechtsstreitigkeiten.

4. Erhalt der Gesundheit / Lärmbelastung

☑ Für mich hat die Gesundheit bei Zielkonflikten einen höheren Stellenwert als der Flugbetrieb am Flughafen. Das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) gibt für die Lärmschutzzonen Dauerschallpegel von bis zu 60 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht vor.

- Das halten wir für gesundheitsgefährdend und fordern, eine Orientierung an den Leitlinien der WHO. Die WHO empfiehlt aus gesundheitlichen Gründen bei Fluglärm tagsüber 45 dB und nachts 40 dB nicht zu überschreiten, da nächtlicher Luftverkehr oberhalb dieses Dauerschallpegels mit Beeinträchtigungen des Schlafs verbunden ist. Dieser Wert ist 2024 an 11 von 18 Messstellen des Köln-/ Bonner Flughafens tagsüber und an 17 Messstellen nachts überschritten worden. An den meisten Messstellen ist nachts der Dauerschallpegel nicht geringer als tagsüber, sondern sogar höher. Das halte ich für einen Skandal! Der Dauerschallpegel ist nicht allein das Problem, sondern auch die sogenannten Lärmereignisse. Im Jahr 2024 gab es im Einzugsgebiet

des Köln/ Bonner Flughafens in der Nacht 980 Lärmereignisse, die an den Messstellen 1 bis 4 und 6 bis 19 über 80 dB(A) und an der Messstelle 5 über 86 dB(A) lagen. Von solch lauten Geräuschen werden betroffenen Personen aus dem Schlaf gerissen (eine Erhöhung von 10 dB(A) bedeutet eine Verdopplung der wahrgenommenen Lautstärke). Von den 980 nächtlichen Lärmereignissen wurden 760 bzw. 78 Prozent durch landende Maschinen verursacht. Die Haupteinflugschneise liegt über Mülheim, Buchheim, Höhenberg, Merheim, Neu-Brück und Rath-Heumar. Hier wohnt eine große Anzahl von Menschen, die von dem Lärm betroffen sind. Nachts wurden diese Stadtteile 2014 über 13.000 von im Landeflug befindlichen Maschinen überflogen, durchschnittlich 36 mal in der Nacht. Die lauten Lärmereignisse werden nur von wenigen Maschinentypen verursacht. Ich setze mich gemeinsam mit meiner Fraktion für ein verbindliches Lärminderungskonzept ein. Dazu gehören:

- Verbot besonders lauter Flugzeugtypen, statt schwammiger Formulierungen, die sich umgehen lassen. ☐ Solange sie weiter eingesetzt werden, eine deutliche Erhöhung von Start- und Landegebühen in der Nacht für die besonders laute Maschinen.

5. Sonstiges (z. B. Klimaschutz, Reduktion der Flugbewegungen)

Fluglärm ist nicht isoliert zu betrachten, sondern Teil einer umfassenden Klimaschutzstrategie. Die Köln Stadt hat sich zum Ziel gesetzt bis 2035 klimaneutral zu sein.

Dazu gehört:

- Umsetzung des bereits existierenden Klimaschutzprogramms „Köln KlimaAktiv
- 2022“, dass die Reduktion der Flugbewegungen um 25 % vorsieht.
- Verknüpfung der städtischen Kapitalbeteiligung am Flughafen mit klaren Klima- und Lärmschutzaufgaben.
- Förderung klimafreundlicher Alternativen, z. B. Bahnverbindungen statt Kurzstreckenflüge.

Benedikt Rees (Klimaliste-Leverkusen)

„Ihrem Forderungskatalog möchte ich mich im vollem Umfang anschließen. Oberstes Ziel sollte die Einführung eines generellen Nachtflugverbotes am Flughafen Köln/Bonn sein, so wie es an anderen Flughäfen bereits seit Jahren besteht. Sollte dieses Ziel nicht erreicht werden, müssen Kernnachtruhezeiten durchgesetzt werden. Auch ein bedingtes Nachtflugverbot wäre denkbar, verursachen insbesondere Frachtflugzeuge in der Regel immer noch deutlich mehr Lärm als moderne Passagierflugzeuge. Die Steuerungsmöglichkeiten von erhöhten Start- und Landegebühen innerhalb von (Kern)Ruhezeiten und die Anpassung von Flugruten gehören bezüglich ihrer Lärminderungswirkung gleichsam auf den Prüfstand. Die umfängliche Einbeziehung der weit betroffenen Anwohnerinnen und deren Interessenvertretungen in alle Genehmigungs-, Erweiterungs- und Änderungsverfahren des Köln/ Bonner Flughafens bleibt weiterhin eine elementare und eigentlich selbstverständliche Forderung nicht nur der vom Fluglärm unmittelbar betroffenen Bevölkerung. Lärminderungskonzepte und Lärmaktionspläne

insbesondere auch für Flughäfen sind obligatorisch und deren Lärminderungsmaßnahmen von den betroffenen Anwohnerinnen auch auf dem Rechtsweg einklagbar. Eine umfassende und aktive Beteiligung der betroffenen Bevölkerung ist daher unabdingbar

Lars Wolfram (Volt)

Ich erkenne das hohe gesundheitliche Risiko, das nächtlicher Fluglärm für tausende Anwohnende darstellt – insbesondere angesichts der aktuellen Werte und Entwicklungen sind Ihr Anliegen mehr als berechtigt. Im Programm von Volt Köln für die Kommunalwahl 2025 finden sich insbesondere in folgenden Bereichen Prinzipien und Ansätze, die als Grundlage für konkrete Maßnahmen gegen Fluglärm dienen können:

1. Veedelsnahes Köln – Lärmmessung, Transparenz, Beteiligung

Volt tritt dafür ein, öffentliche Räume nicht pauschal zu reglementieren, sondern Konflikte anhand belastbarer Daten zu lösen. Das umfasst kontinuierliche Lärmmessungen, systematische Auswertung und transparente Kommunikation – alles Voraussetzungen für gezielte, verhältnismäßige Maßnahmen.

2. Mobiles Köln – Mobilität ohne Belastung

Auch wenn sich der Mobilitätsfokus im Programm auf innerstädtischen Verkehr bezieht, zeigt sich ein klares Anliegen: Mobilität soll umweltgerecht, leise und sicher gestaltet werden – analog ließe sich das auch auf Flugverkehr anwenden.

3. Vernetztes & Innovatives Köln – Dialog, Diversifizierung, Best Practices

Volt bekennt sich zu einem starken Dialog mit Bürger*innen, zu innovativen Ansätzen und zur Diversifizierung wirtschaftlicher Strukturen – idealer Nährboden für ein umfassendes Lärminderungskonzept mit überprüfbaren Zielen.

Stellungnahme zu Ihren konkreten Fragen

a) Nachtflugverbot wie in Düsseldorf oder Frankfurt?

Volt bekennt sich zur evidenzbasierten Politik und zur Bürger*innenbeteiligung. Die Forderung nach einem Nachtflugverbot erscheint angesichts der gesundheitlichen Risiken als nachvollziehbar. Ich würde mich dennoch dafür einsetzen, zunächst die wissenschaftliche Basis zu untersuchen – etwa mit Messreihen und Studien zur nächtlichen Fluglärmodynamik –, um ein mögliches Verbot oder strengere Zeitfenster auf eine fundierte Grundlage zu stellen.

b) Beschränkungen beim bestehenden Nachtflug, z. B. Kernruhezeiten, Aus für Passagierflüge?

Hier sehe ich einen Ansatz: Nach Einführung von Messungen und Datenanalysen könnte geprüft werden, Kernruhezeiten ggf. verbindlich festzulegen, sofern Alternativen bestehen (etwa Umlenkung auf andere Flughäfen). Eine tragfähige Lösung muss jedoch nicht nur Lärmschutz bieten, sondern auch die regionale Wirtschaftsstruktur (Fracht, Arbeitsplätze) berücksichtigen – das erfordert ein ausgewogenes Vorgehen.

c) Mediation oder Bürgerbeteiligung bei der Neugestaltung der Betriebsgenehmigung (Ende 2030)?

Volt legt großen Wert auf Dialog, Transparenz und Bürger*innenbeteiligung. In Vorbereitung auf das Genehmigungsverfahren 2030 würde ich eine strukturierte Mediation oder Beteiligungsplattform initiieren – etwa interkommunal, mit Anwohner:innen, Flughafenbetreiber, Kommunen und Umweltbehörden – um Ziele, Kompromisse und verbindliche Maßnahmen gemeinsam zu entwickeln und im Verfahren einzubringen.

d) Allgemeinverständliches, verbindliches Lärminderungskonzept mit Kontrolle?

Ja – das entspricht ganz dem Volt-Prinzip: Ein Konzept, das auf realen Daten (Messungen) basiert, klare Ziele enthält (z. B. bestimmte Dezibelwerte tagsüber/nachts), transparent kommuniziert wird und überprüfbar ist – durch Monitoring und Berichterstattung. Die Stadt Köln sollte in diesem Zuge politischen Druck auf Land und Bund ausüben, sodass rechtlich stärkere Instrumente verfügbar werden.

e) Sonstige themenbezogene Ansatzpunkte?

- Wirtschaftliche Diversifizierung: Der Flughafen ist ein wesentlicher Wirtschaftsstandort – Volt will solche Strukturen in Richtung nachhaltigeren und krisensicherer Branchen diversifizieren.

- Europäische Best Practices: Im Sinne des Volt-Ansatzes sollten Lärmschutzmodelle anderer europäischer Flughäfen diskutiert und ggf. übernommen werden.

- Klima- & Umweltschutzstrategie: Fluglärm als Teil eines größeren Themas „Gesundheit und Umwelt“, etwa neben Klimaschutz, Biodiversität und nachhaltiger Mobilität.

Geplante Aktivitäten im Falle meiner Wahl zum OB:

- Schnelle Einrichtung eines Dialog- und Datenforums zum Fluglärm – Sensorik, Messungen, wissenschaftliche Begleitung.

- Initiative für Kernruhezeiten im Rahmen gestufter Maßnahmen – abgeleitet von den Daten, mit Blick auf Gesundheitsschutz.

- Organisation eines Mediationformats zur Mitgestaltung des neuen Betriebsgenehmigungsverfahrens ab 2025/26, mit transparenten Beteiligungsprozessen.

- Entwicklung eines kontrollierbaren Lärminderungskonzepts, mit klaren Zielwerten, Monitoring und Informationspflicht.

- Förderung von nachhaltiger Wirtschaftsentwicklung und Reduzierung der Abhängigkeit vom Flughafen als Wirtschaftsmotor – in Abstimmung mit regionalen Partnern.

Dr. Max Leitterstorf CDU Sankt Augustin

Ich unterstütze die seitens des Sankt Augustiner Stadtrates vertretene Position eines Nachtflugverbots für Passagierflüge in der Kernzeit von 00:00 bis 05:00 Uhr ausdrücklich. Ausnahmen sollten – abgesehen von Notfällen – möglichst gar nicht gewährt werden und wenn überhaupt, dann nur mit einer Sonderzahlung der Airline in einer spürbaren Betragsgrößenordnung möglich sein. Diese sollten nochmal höher sein, wenn schon beim Abflug der Maschine klar war, dass es Köln/Bonn vor Mitternacht nicht erreichen kann. Es darf sich für eine Fluggesellschaft nicht „lohnen“, die Kosten für eine Ausnahmeregelung zu tragen im Vergleich zu ggf. entstehenden Zahlungen an die Passagiere, wenn sich der Flug zeitlich so verschieben würde, dass er erst nach 05:00 Uhr landet.

Ein Nachtflugverbot für Frachtmaschinen kann es meines Erachtens nur auf europäischer Ebene geben. Ein Verdrängungswettbewerb in der Form, dass bei einer singulären Köln/Bonner Entscheidung die Flüge innerhalb Deutschlands auf andere Flughäfen umgeleitet werden bzw. bei einer deutschlandweiten Entscheidung auf das europäische Umland würde einerseits den Wirtschaftsstandort Flughafen Köln/Bonn sowie direkt indirekt die Wirtschaft der Region schwächen und andererseits die Problematik des Nachtfluglärms von den Menschen dieser Region auf Menschen anderer Regionen verschieben.

Bis zu einer europäischen Regelung für das Nachtflugverbot von Frachtmaschinen sollte noch stärker darauf gedrängt werden, dass die Frachtgesellschaften möglichst leise Maschinen einsetzen. Wenn es mittels Gebühren nicht möglich sein sollte, die Gesellschaften dazu zu bringen, da Gebühren von der Höhe her gesetzlich beschränkt sind, muss rechtlich geprüft werden, ob Zahlungen über Gebühren hinaus verlangt werden können – ggf. müsste die Rechtslage angepasst werden. Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens für die Betriebsgenehmigung ab 2030 sollte die Genehmigungsbehörde im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zum einen lange Fristen wählen, um den betroffenen Menschen direkt oder über Vereine etc. die Möglichkeit zur Äußerung zu geben, und zum anderen möglichst viele Erörterungstermine durchführen, um mit den Betroffenen in einen intensiven direkten Meinungsaustausch zu kommen.

Ariane Schulze, FDP-Bürgermeisterkandidatin für Hennef

Nachtflugverbot / Beschränkungen beim bestehenden Nachtflug:

Der Flughafen Köln-Bonn hat sich als ein sehr großer Wirtschaftsfaktor und Arbeitgeber in der Region etabliert. Diese wirtschaftliche Unabhängigkeit des Flughafens wird von mir und meiner Partei unterstützt. Selbstverständlich liegt mir die Gesundheit der Menschen in der Region und speziell in Hennef am Herzen. Daher würde ich mich dafür einsetzen, dass der Flughafen weiterhin in Lärmschutz investieren muss. Alle in der inneren Lärmschutzzone haben beispielsweise zu Kosten des Flughafens Dreifachverglasung bekommen. Ich kann mir vorstellen, mich dafür einzusetzen, dass mehr Menschen in der Fläche von solch einer Dreifachverglasung profitieren.

Einer Einschränkung von Passagierflügen in der Nacht und in der Kernnacht stehen wir skeptisch gegenüber, weil wir hier eine hohe Wahrscheinlichkeit sehen, dass dies unmittelbar zu einer Zunahme der Frachtflüge führen würde und diese Frachtflüge sind in der Regel lauter. Eine etwaige Ruhezeit während der Kernnacht sollte nicht zulasten des abgefertigten Frachtvolumens gehen, weil wir das abgefertigte Frachtvolumen als eine relevante Größe in der wirtschaftlichen Sicherung des Flughafens ansehen. Das schließt nicht aus, dass eine Ruhezeit in der Kernnacht z.B. durch eine Erhöhung der Taktung tagsüber ausgeglichen wird.

Betriebsgenehmigung: Ich würde mich an einem Mediationsverfahren, an Debatten oder an anderen Beteiligungsformaten im Zusammenhang mit einer Verlängerung der Betriebsgenehmigung beteiligen. Einen Kompromiss für alle Beteiligten und Betroffenen zu finden, hat Priorität. Wir als FDP würden uns 2030 für die Verlängerung der bestehenden Genehmigung einsetzen.

Lärmmindeungskonzept: Ein allgemeinverständliches Lärmmindeungskonzept würde für Transparenz sorgen und allen Beteiligten und Betroffenen helfen, Lärmmindeungsziele auf deren Erfüllung hin überprüfen zu können. Wir würden eine Anhebung des Anflugwinkels auf die Landebahn 24 von 3° auf 3,5 oder 4° vorschlagen und versuchen, sog. High Speed Anflüge untersagen zu lassen. Bei normaler Geschwindigkeit sind die höheren Winkel kein Problem (siehe Mönchengladbach) und sie erhöhen den Abstand der anfliegenden Luftfahrzeuge gerade über Rösraath erheblich.

Sonstiges: Wir halten es für erforderlich, Rahmenbedingungen so zu setzen, dass der Flughafen auch Raum für die Ausweitung seiner wirtschaftlichen Tätigkeiten hat und seine Zukunft als großer Wirtschaftsfaktor in der Region sichern kann. Die nachträgliche Planfeststellung bereits vorhandener Flächen und die behutsame Erweiterung der Flughafenaktivitäten auf diesem Wege (Parkhaus, Hotel) halten wir für richtig.

Mario Dahm, Bürgermeister Hennef, SPD

Der Fluglärm ist eine große Belastung für die Anliegerinnen und Anlieger des Flughafens, mit Auswirkungen auf die Gesundheit. Dies betrifft auch die Stadt Hennef als betroffene Kommune. Als Bürgermeister setze ich mich daher weiterhin für eine Beschränkung des Nachtflugs und effektive Lärmmindeung ein. Der Handlungsspielraum für eine Kommunalverwaltung ist dabei leider weiterhin sehr gering. Die Stadt Hennef bringt sich und die Interessen ihrer Bürgerinnen und Bürger in der Fluglärmkommission ein und wird dies mit mir als Bürgermeister auch weiterhin tun.

Der Hennefer Stadtrat hat in der Vergangenheit mehrfach Position bezogen mit Resolutionen und Stellungnahmen für mehr Nachtruhe und Einschränkungen des Flugverkehrs in der Nacht. Bis jetzt haben die Initiativen aus Stadtrat und Rathaus, auch aus den Nachbarstädten, allerdings zu keiner Einschränkung des nächtlichen Flugverkehrs geführt. Im Gegenteil hat der Flugverkehr in den letzten Jahren/Jahrzehnten weiter zugenommen. Diese Entwicklung kann nicht so fortgesetzt werden und stellt eine Benachteiligung gegenüber dem Umfeld anderer deutscher Flughäfen dar.

Ich möchte trotz der begrenzten Einflussmöglichkeiten die Interessen der von Fluglärm betroffenen Bürger*innen gerne weiterhin einbringen, damit nicht einseitig nur wirtschaftliche Interessen, sondern auch die berechtigten Interessen der von Fluglärm betroffenen Kommunen Berücksichtigung finden. Es braucht aus meiner Sicht einen faireren Interessenausgleich, effektiven sowie mess- und kontrollierbaren Lärmschutz (u.a. Ausweitung der Förderung von passiven Lärmschutzmaßnahmen, Verlagerung von Flugbewegungen aus der Nacht und von besonders lauten Maschinen mittels klarer und wirksamer Steuerungsinstrumente) und auch Einschränkungen des nächtlichen Fluglärms durch weniger Flugbewegungen in einer Kernruhezeit.

Ich bin dabei für realistische Zielsetzungen. Mit dem seinerzeit von der NRW-Landesregierung unter Hannelore Kraft beschlossenen Nachtflugverbot für Passagiermaschinen wäre ein wichtiger Schritt erreicht worden. Leider wurde dies vom damaligen Bundesverkehrsminister als Aufsichtsbehörde gestoppt. Ebenfalls leider hat es das Nachtflugverbot für Passagiermaschinen nicht einmal in den Koalitionsvertrag der amtierenden CDU-geführten Landesregierung geschafft. Deshalb setze ich mich weiterhin für dieses Passagiernachtflugverbot ein, genauso wie für Einschränkungen in Kernruhezeiten auch für den Frachtverkehr.

Eine Verlängerung der Betriebsgenehmigung des Flughafens muss zwingend verbindliche Auflagen hinsichtlich des Lärmschutzes (s.o.) enthalten, die verbindlich festgelegt und kontrolliert werden, und darf durch die Landesregierung nicht erneut ohne weitere Auflagen erteilt werden. Als Bürgermeister werde ich dies bei den zuständigen Stellen einfordern und die Interessen der Stadt Hennef gezielt vertreten.

M. Schuster, Stv. Sprecher im AfD Stadtverband Sankt Augustin & Bürgermeisterkandidat

Ich habe lange über das Thema nachgedacht. Obwohl ich selber seit über 15 Jahren von dem „Fluglärm“ nichts mitbekomme, aber weiß, daß einige Mitbürger davon betroffen sind, würde ich als Bürgermeister etwas unternehmen. Da ich aber das Ganze nicht alleine entscheiden möchte, würde ich zu einem Bürgerentscheid tendieren.

Alles kann bleiben, wie es ist. Nächtliche Ruhezeit z.B. 0-4 Uhr morgens – Ausnahme Notfälle wie MedEvac Transporte oder Bundeswehr-Einsätze etc

Keine Passagierflüge Nachts

Von einem generellen Flugverbot halte ich nichts.

Der Flugverkehr würde sich in den Tag verschieben, was zu noch mehr Staus auf den Umliegenden Autobahnen und Straßen führen wird – die A59 & B8 sind jetzt schon an ihrer Grenze – dort im alltäglichen Berufsverkehr entlang ist ein kein Vergnügen...

Dazu kommt die große Frage, ob die Infrastruktur des Flughafens selber für diese Massen Tagsüber ausgelegt ist – ausreichend Terminals, Stellplätze für die Flugzeuge zum Be-/Entladen, Kapazität der Start-/Landebahnen.

Dazu kommt, dass sich der Flug- & Fahrzeuglärm Tagsüber konzentriert – ob das besser für die Anwohner ist, wenn Tagsüber die A59, B8 und der Grengeler Mauspfad mit LKWs verstopft sind?