

Liebe Lärmschutz-MitstreiterInnen,

wir freuen uns, dass wir nun regelmäßig Informationen der Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln-Bonn für Sie versenden werden. Sollten Sie nicht damit einverstanden sein, dann senden Sie uns bitte eine **E-Mail**. Kennen Sie weitere Mitstreiter, die aber keinen Newsletter erhalten haben, so geben Sie dies bitte weiter und informieren Sie uns über deren E-Mail-Adresse.



Statistik unserer Messstellen zu Nachtflügen und Dauerschallpegel

Entwicklung der Nachtflüge und des Nachtfluglärms

im 1. Halbjahr 2024

Im ersten Halbjahr sind die Nachtflüge leicht, das heißt um knapp zwei Prozent im Vergleich zum Vorjahr zurückgegangen (wofür der Flughafen ein entsprechend geringeres Aufkommen der Luftfrachtmenge als Grund angibt). Ob dieser Rückgang anhält, wird von der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung abhängen.

Ungeachtet dessen ist auch die jetzige nächtliche Fluglärm-Immission im Umfeld des Heide-Airports für viele Anwohner **ein deutlich erhöhtes Gesundheitsrisiko**: Gemessen an den 2018 veröffentlichten **WHO-Grenzwerten** für langfristig einwirkenden Lärm übertraf die durchschnittliche nächtliche Fluglärmimmission (je nach Lage unserer Messstellen) den WHO-Grenzwert L-DEN von 45 dB(A) um das Neunfache bis Siebzehnfache..

► [Hier](#) geht's zum Halbjahresbericht



Flugverkehr und Klimaschutz

Die Klimaschädlichkeit des Flugverkehrs wird total unterschätzt: sie ist extrem!

Obwohl die große Mehrheit der Menschheit noch nie im Leben ein Flugzeug betreten hat (denn nur etwa drei Prozent der Erdbevölkerung nutzt Fliegen regelmäßig als Fortbewegungsmittel) schadet diese kleine Minderheit der Umwelt extrem:

Fliegen ist ohne jeden Zweifel die **mit Abstand klimaschädlichste** Reise- und Beförderungsart, darauf weist das ÖKO-Institut in einem Fact-Sheet hin ([siehe hier](#)). **Demnach verursachten 2018 internationale Flüge aus Deutschland 29,4 Millionen Tonnen CO₂-Emissionen, was so viel ist, wie Los Angeles mit seinen vier Millionen Einwohnern jährlich ausstößt!**

Bei den Gründen, warum Leute fliegen, hat das Öko-Institut herausgefunden, dass Freizeit und Urlaub mit insgesamt sechzig Prozent den Löwenanteil ausmachen, gefolgt vom Geschäftsverkehr mit 38%. Ein Flug von Deutschland auf die Malediven (und zurück) verursacht **pro Flugpassagier die gleiche Klimawirkung wie eine 15.000 km Fahrstrecke** mit einem Mittelklasse-Pkw. Bei einem Flug nach Kapstadt und zurück entspricht die emittierte CO₂ Menge bereits einer Autofahrt von 22.000 Pkw-km, und fliegt der Mensch nach Australien (Frankfurt-Sidney und retour) bringt er es sogar auf eine CO₂ Emission, die 32.000 Pkw-Fahrkilometern entspricht!

Dabei ist noch gar nicht berücksichtigt, dass die CO₂-Emissionen - für sich alleine betrachtet - nur eine begrenzte Aussagefähigkeit zur Klimawirkung haben. Klimaexperten des Weltklimarats IPCC haben herausgefunden, dass der tatsächliche Beitrag den der Flugverkehr zur Erhitzung unseres Planeten beiträgt, nämlich dreimal so groß ist, wie es seiner CO₂-Emission entspricht! Das kommt daher, dass außer CO₂ auch Stickoxide, Wasserdampf, Rußpartikel und Aerosole als Verbrennungsrückstände von Flugbenzin (Kerosin) in die Atmosphäre gelangen und damit einen erheblichen Anteil an der Ausbildung von Kondensstreifen und Zirrusbewölkung haben. Zwanzig Prozent der in Deutschland angetretenen Flüge waren Inlandsflüge, was zu einer CO₂-Emission von 2,4 Mio Tonnen führte.

Das ist mehr als **sieben Mal so viel wie die Klimawirkung** durch entsprechende Bahnreisen (UBA 2019a, S.30). Dabei sind Kurzstreckenflüge relativ gesehen die Klima-unfreundlichsten, denn beim Start und Steigflug ist der Kerosinverbrauch am höchsten (und damit auch die CO₂-Emission).

Dank der Veröffentlichung durch den Deutschen Fluglärm Dienst e.V. liegen für die großen deutschen Verkehrsflughäfen Berechnungen derjenigen Treibhausgas-Emissionen (THG) vor, welche jeweils im Nahbereich⁽¹⁾ der Flughäfen passieren. Für den Flughafen Köln/Bonn⁽²⁾ stehen demzufolge für 2023 insgesamt 428.215 Tonnen CO₂-Äquivalente⁽³⁾ zu Buche. Das entspricht in etwa dem 1,5-Fachen dessen, was die Kreisstadt Siegburg im Jahr 2018 (42.000 Einwohner) an Treibhausgasen emittiert hat.

(1) Nahbereich bedeutet: Rollverkehr auf dem Flughafen, Startvorgang mit anschließender Steigphase (bis zur Höhe von 915m) sowie Endanflug mit Landung.

(2) siehe: [Jahres-Statistik Deutscher Fluglärmdienst e.V.](#)

(3) CO₂-Äquivalent ist eine Maßeinheit, welche die verschiedenen Treibhausgase in einer Zahl zusammenfasst



Die Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn hat nun Klage eingereicht ...

Klagebegründung gegen das Planfeststellungsverfahren

Am 2. August hat die Lärmschutzgemeinschaft eine Klage gegen das Land NRW im Zusammenhang mit der vom Land genehmigten Planfeststellung des Flughafens erhoben. Dieser Klage haben sich sechs Vereinsmitglieder als Nebenkläger angeschlossen.

Denn es ist ein Wahnsinn, was der Flughafen alles ohne Baugenehmigung (hier Planfeststellungsverfahren) gebaut hat. Das sollte sich mal ein Normalbürger trauen!

Gegenstand der Planfeststellung sind

- die Schaffung zusätzlicher Abstellpositionen durch Erweiterung des Vorfelds A
- die Einrichtung und Nutzung der bisher mit einer Gepäckhalle bebauten Fläche auf dem Vorfeld A für bzw. als Abstellpositionen
- die Schaffung von Abstellpositionen durch Verbindung der Vorfelder E und F

Die Planfeststellung regelt umfassend die bauplanungsrechtliche Genehmigung von Gebäuden auf dem Flugplatzgelände. Die Errichtung

- von Frachthallen und sonstigen baulichen Anlagen für die Frachtabfertigung,
- von Frachthangars, von Flughafenbetriebsgebäuden,
- von Parkhäusern und sonstigen Stellplätzen,
- einer Erweiterung des Terminal 2 und anderen Gebäuden sowie
- eines Hotels mit integriertem Konferenzzentrum und
- eines neuen Verwaltungsgebäudes für die Flughafenverwaltung

wird planungsrechtlich abschließend geregelt.

Zahlreiche Ausbauten/Erweiterungen in den letzten Jahrzehnten ohne Planfeststellung und Umweltverträglichkeitsprüfung finden in den Planfeststellungsunterlagen und im Planfeststellungsbeschluss hinsichtlich ihrer Umweltauswirkungen keine Berücksichtigung.

Damit wurden seit Bestehen der UVP-Pflicht (Umweltverträglichkeitsprüfung) mehr als 300.000 m² Vorfeldflächen und mehr als 350.000 m² Betriebsflächen auf dem Flughafen Köln/Bonn allein durch die oben aufgeführten Maßnahmen zusätzlich der aufgeführten Hochbauten und evtl. weiterer Ausbauten neu geschaffen, **ohne dass jemals die Umweltverträglichkeit und die Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung der Umgebung durch die Gesamtheit der Maßnahmen geprüft wurden.**

Wir sind gespannt wie die Klage weitergeht und werden berichten!



Aktive MitstreiterInnen gesucht!

Die Lärmschutzgemeinschaft sucht aktive MitstreiterInnen für die Vorstandsarbeit. Je mehr umso besser. Haben Sie Lust Aufgaben zu übernehmen?

Dringend gesucht werden:

- eine SchriftführerIn (Protokolle schreiben bei Sitzungen, Ablage von Schriftstücken u. a.)
- KassenprüferInnen (Kontrolle der Kasse, jährlich)

Möchten Sie aktiv mithelfen, die Lärmschutzgemeinschaft zu unterstützen? Der zeitliche Umfang ist gering und maximal zwei Stunden pro Monat. Auch werden Aktive für die Vorstandsarbeit gesucht!

Machen Sie mit!

Melden Sie sich gerne bei uns, eine ordentliche Übergabe und eine Einarbeitung und Begleitung hier der ehrenamtlichen Arbeit ist garantiert!

[Einfach HIER eine Mail an uns senden ...](#)

Ihr Beitrag für 2023 und 2024!

Ihr **Mitgliedsbeitrag** trägt maßgeblich dazu bei, dass wir nun Klage einreichen konnten. Diese Klage wird eine Menge Rechtsanwaltskosten verschlingen. Die Nebenkläger werden dabei von uns auch unterstützt.

Bitte denken Sie an die Überweisung für das Jahr 2023 und 2024 oder richten Sie einfach einen Dauerauftrag an. **Vielen Dank!**



Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn

Vertreten durch: Albert Müller (Vorsitzender)

Kontakt:
info@fluglaerm-koeln-bonn.de
fluglaerm-koeln-bonn.de

