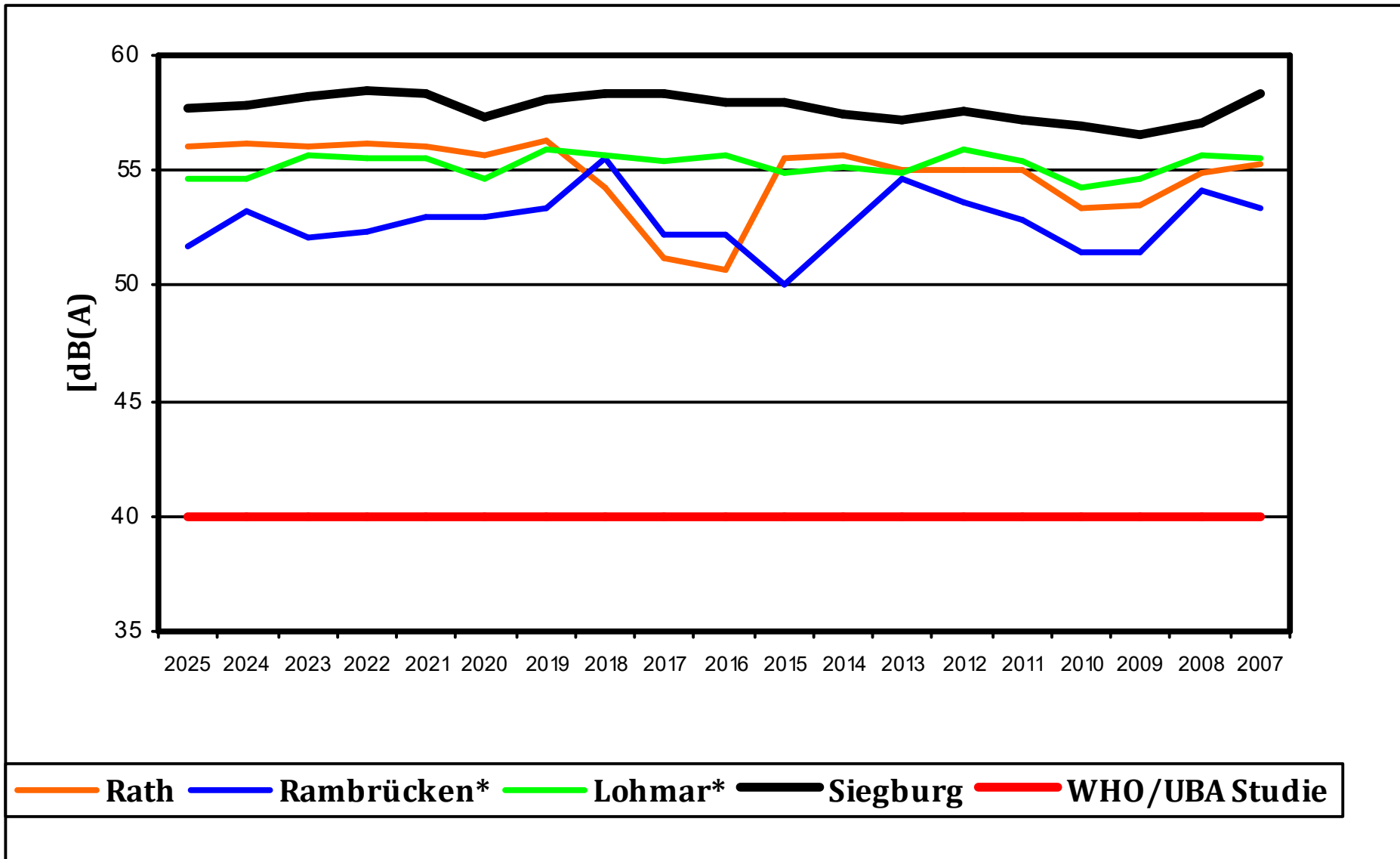




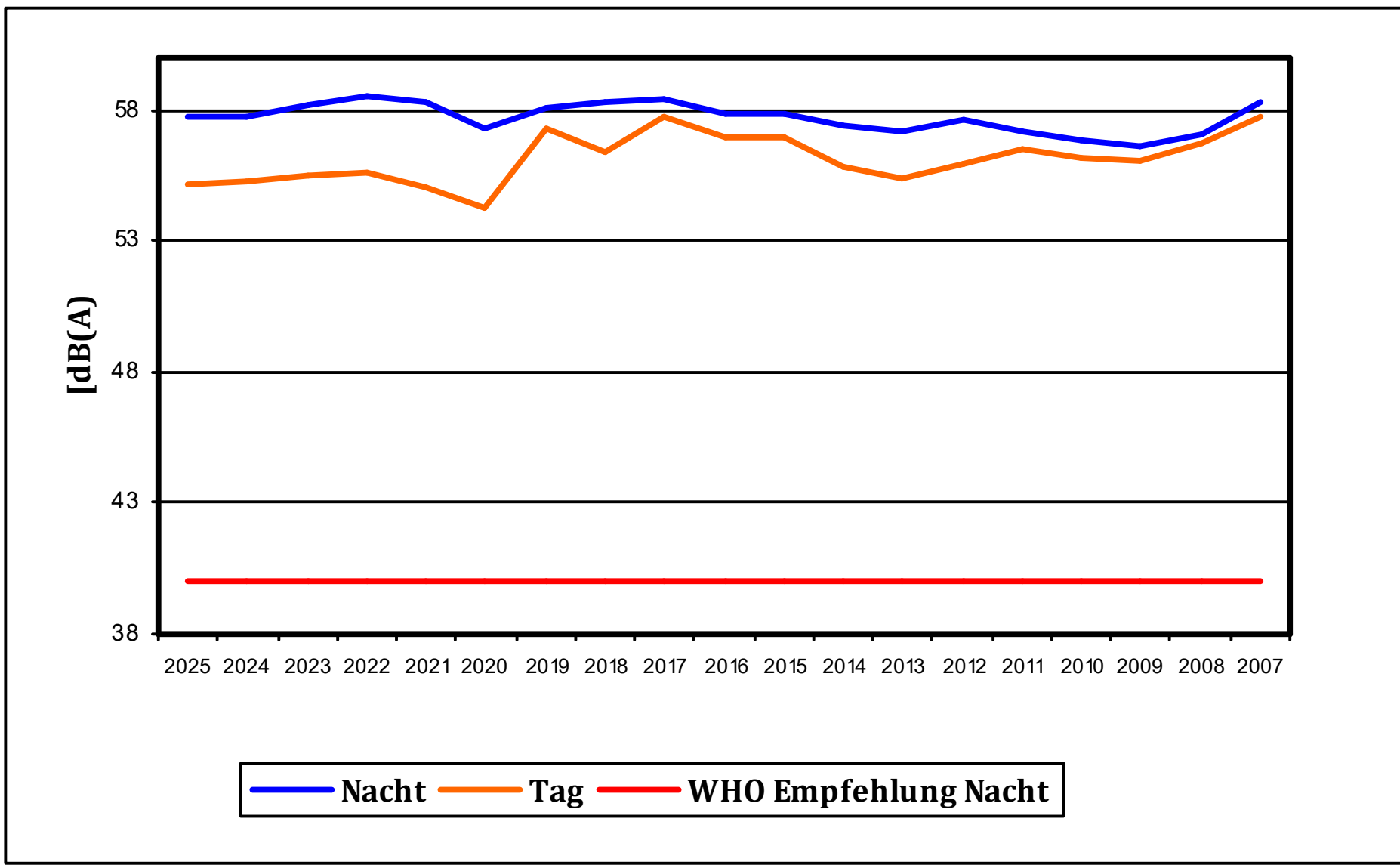
Fluglärmkarten Analyse BVF_LSG Köln/Bonn e.V. 23. März 2026

Messdaten Leq3 Nacht 12M (Daten FHF KB)

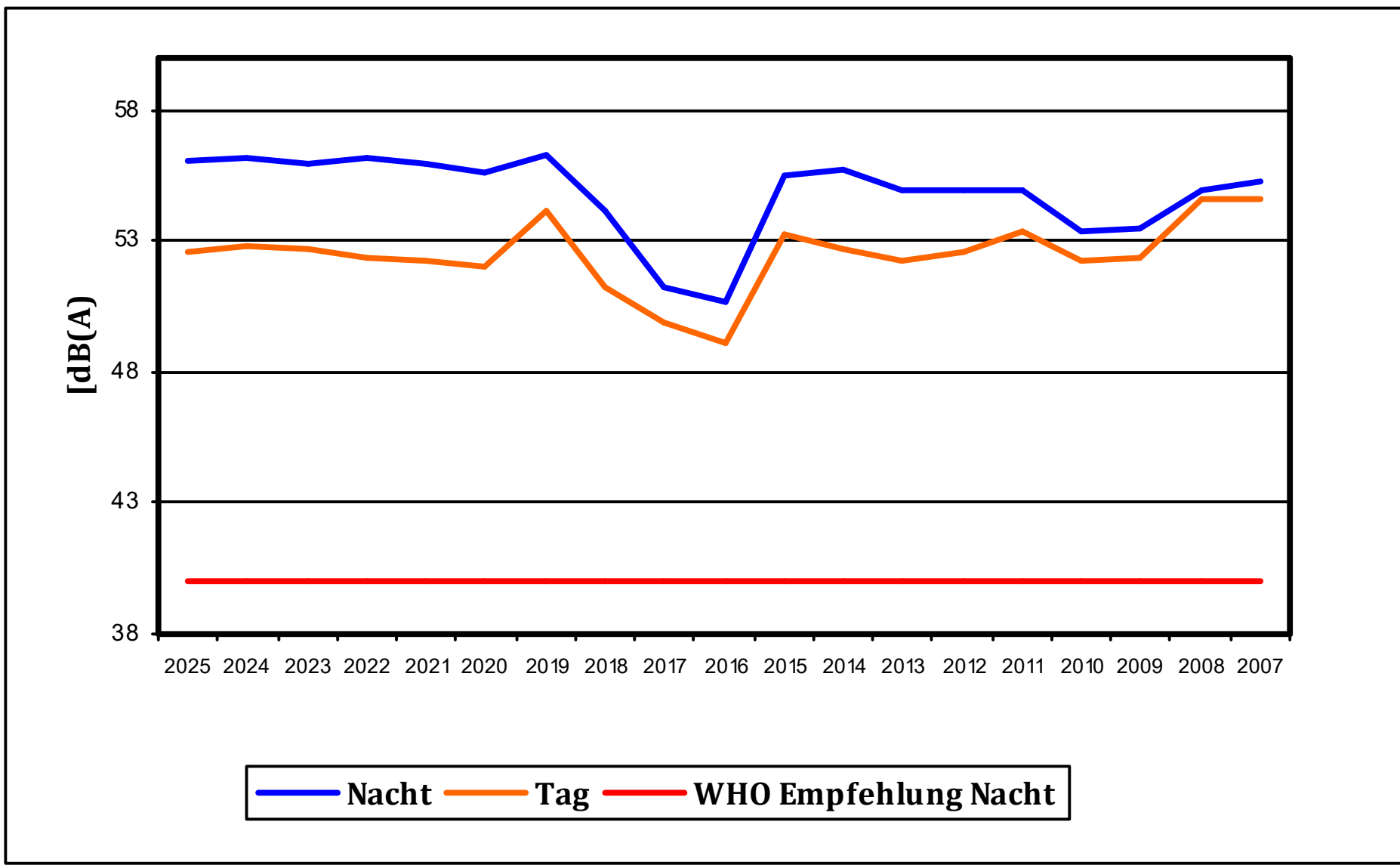


• Rambrücken 2017 und Lohmar 2022 zum niedrigeren Wert interpoliert

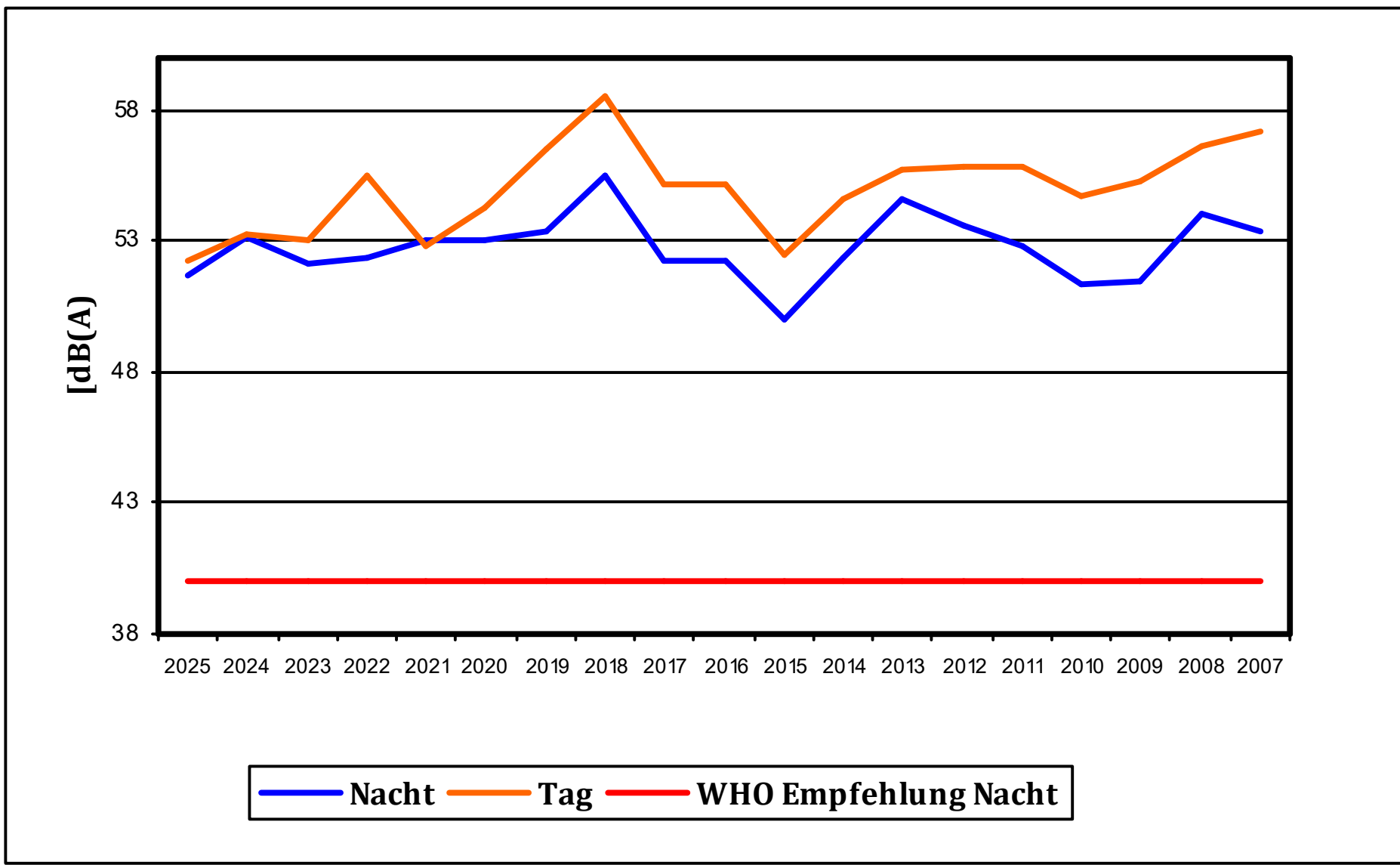
Messstelle Siegburg Durchschnitt Leq3 12M



Messstelle Rath Durchschnitt Leq3 12M

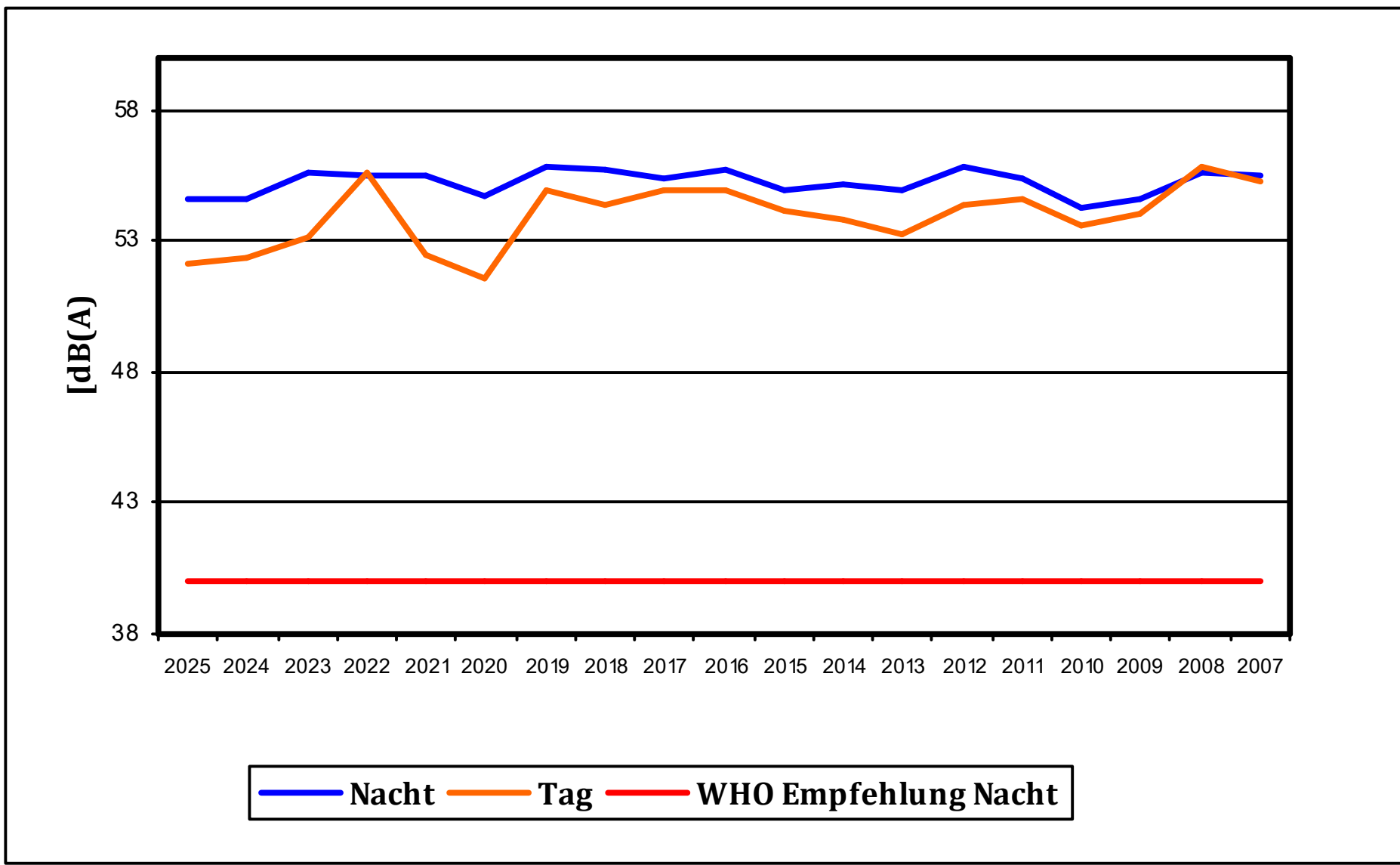


Messstelle Rambrücken* Durchschnitt Leq3 12M



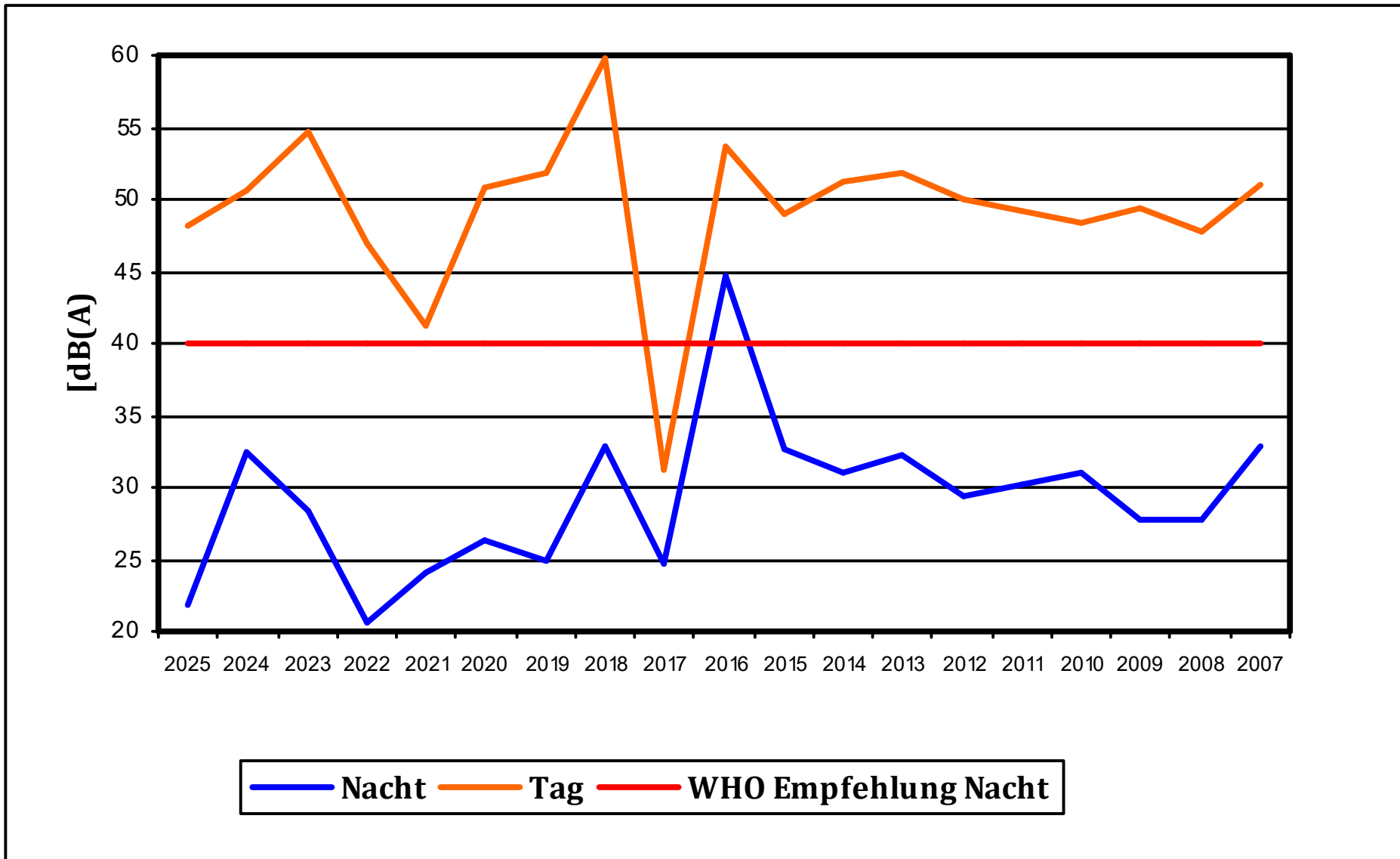
• Rambrücken 2017 zum niedrigeren Wert interpoliert

Messstelle Lohmar* Durchschnitt Leq3 12M



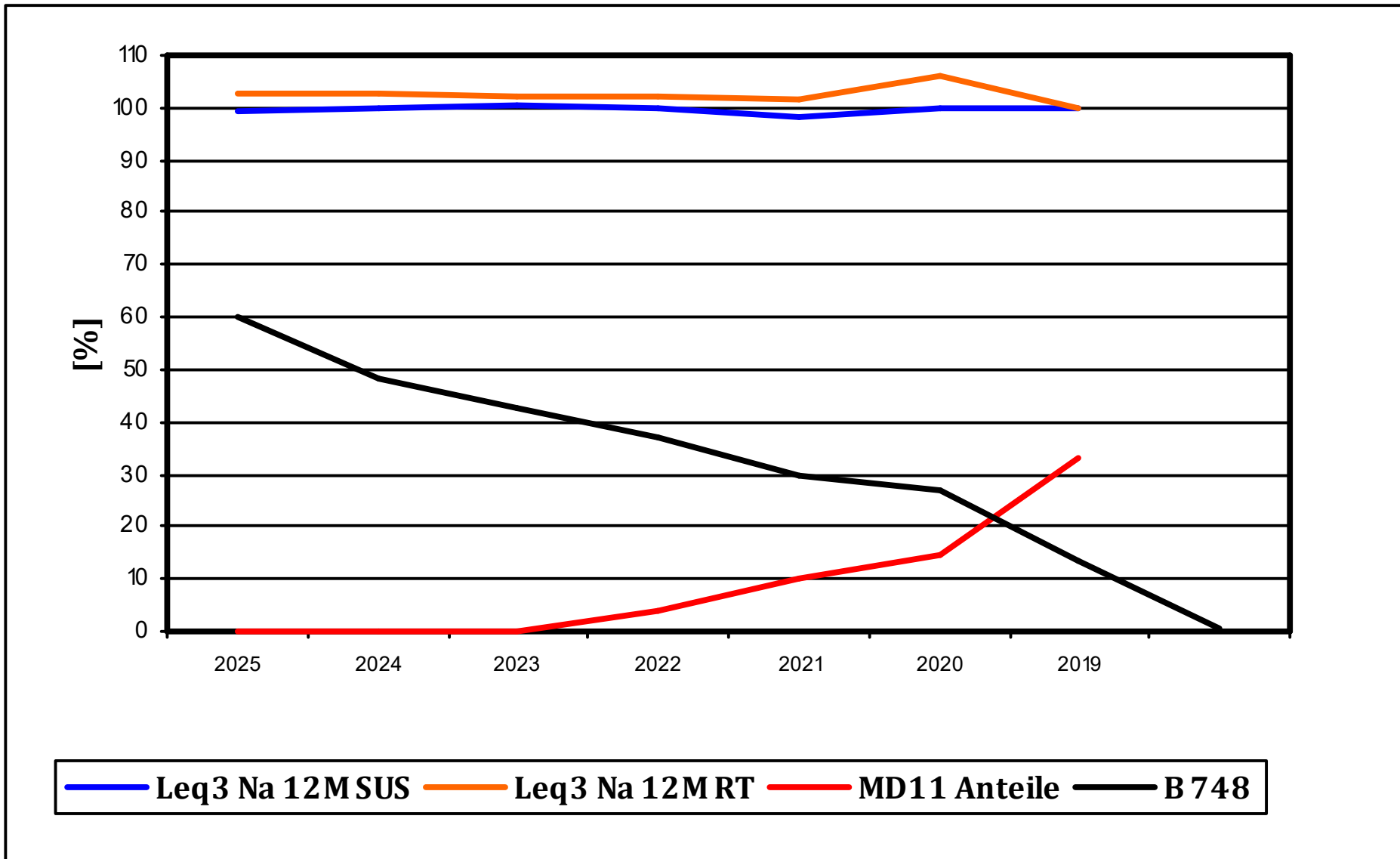
• Lohmar 2022 zum niedrigeren Wert interpoliert

Messstellen Porz Lind* Durchschnitt Leq3 12M



• Porz Lind 2008 zum niedrigeren Wert interpoliert

Relative Fluglärmentwicklung vs MD11 Auslauf



• SUS = Messstelle Siegburg Stallberg; RT = Messstelle Rath/Heumar

Betriebsgenehmigungseinschränkung von 1997

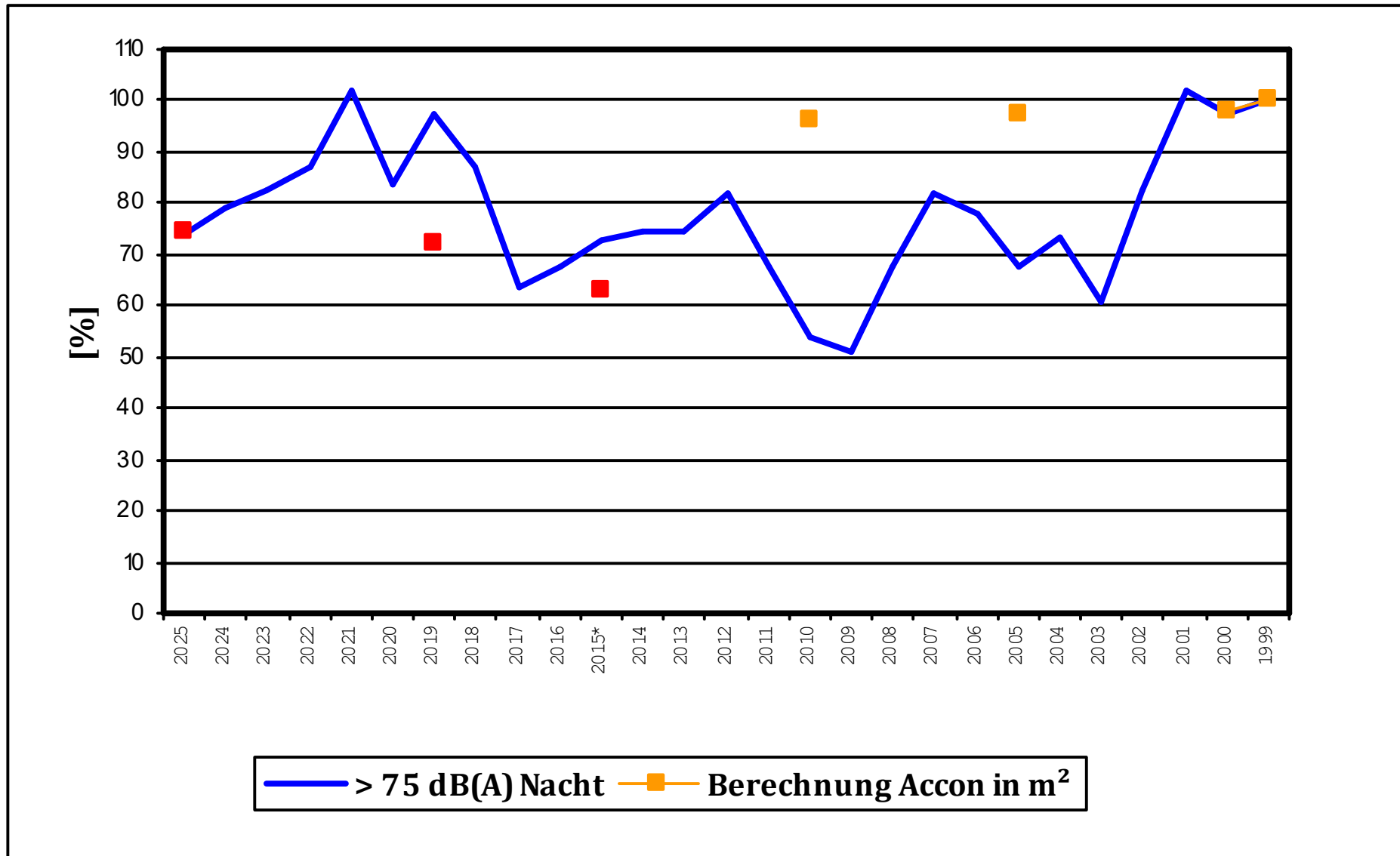
- Alle 5 Jahre ab 2000 wird die Wirksamkeit der Lärmschutzmaßnahmen überprüft
- Sofern sich der Nachtfluglärm nicht **signifikant** verringert, sind weitere Maßnahmen notwendig
- „Eine Verminderung des Nachtfluglärms liegt vor, wenn die Fläche des Gebietes kleiner wird, in dem zur Nachtzeit sechs Fluglärmereignisse im Freien mit einem Maximalpegel ($L_{A\text{max}}$) von 75 db(A) und mehr erreicht werden.
- Die Überprüfung findet nur rechnerisch mit einem vom Flughafen beauftragten Gutachter Accon statt

Berechnete Nachtschutzgebietsflächen Veränderung (Basis 1997)

Jahr	Belastete Fläche (>75db (A))	Veränderung vs 1997	Veränderung vs letzter Überprüfung	Bemerkung
1997	60,468 km ²			
2000	59,137 km ²	-2,1%		
2005	59,018 km ²	-2,4%	-0,2	
2010	58,216 km ²	-3,5%	-1,6%	
2015	38,119 km ²	-36,9%	-34,5%	Neueinteilung Flugzeugklassen
2019	43,761 km ²	-27,6%	+14,8%	
2025	45,095 km ²	-25,4	+3,0%	

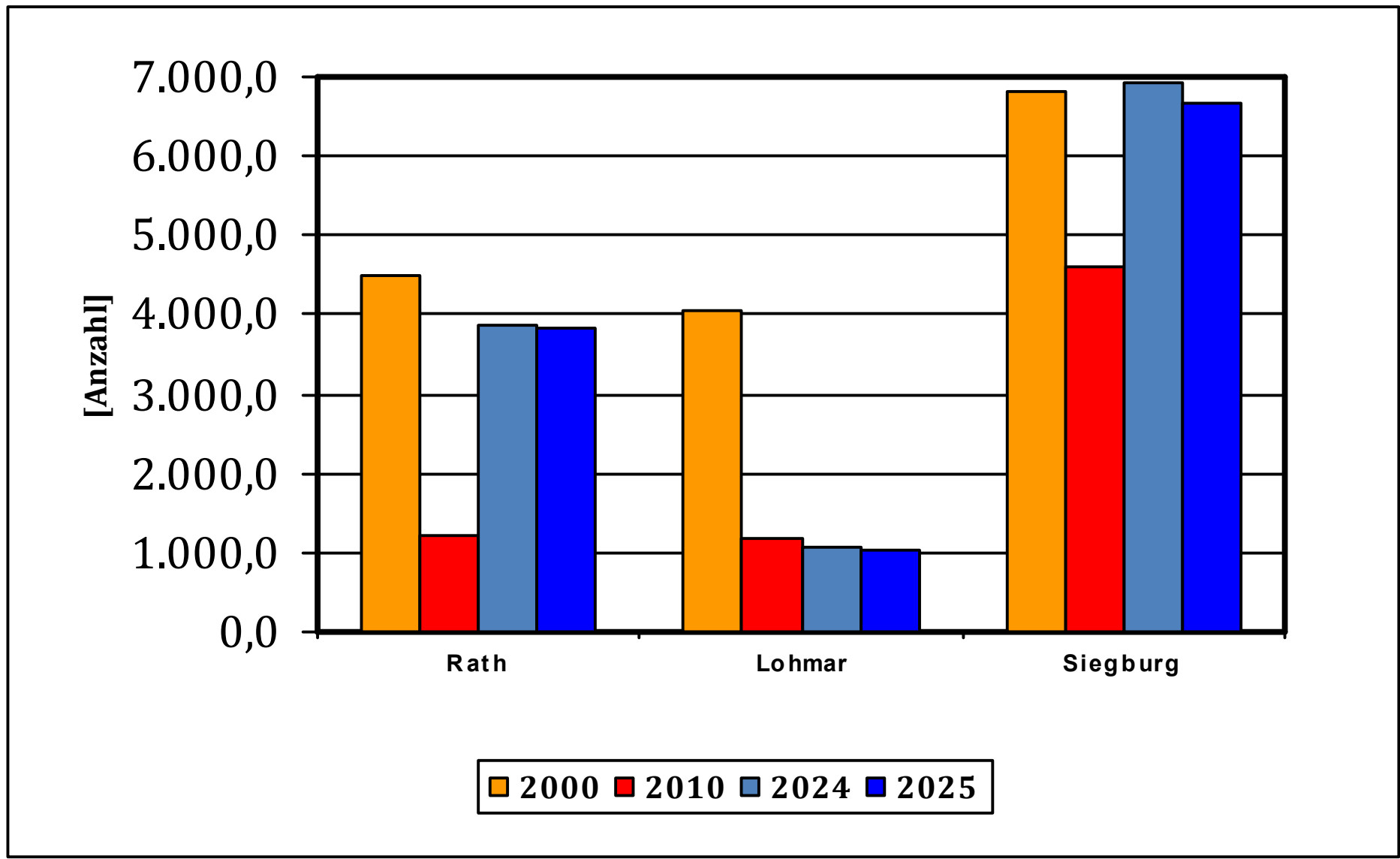
→ Die berechneten Flächen werden sich bei unterschiedlichen Flugzeugtypen Einstufungen von Starts und Landungen ändern, insbesondere da laute Lärmereignisse > 75 dB(A) bei Landungen ca. 4 x häufiger als bei Starts sind

Lärmereignisse > 75 dB(A) Nacht gemessen und berechnete Fläche

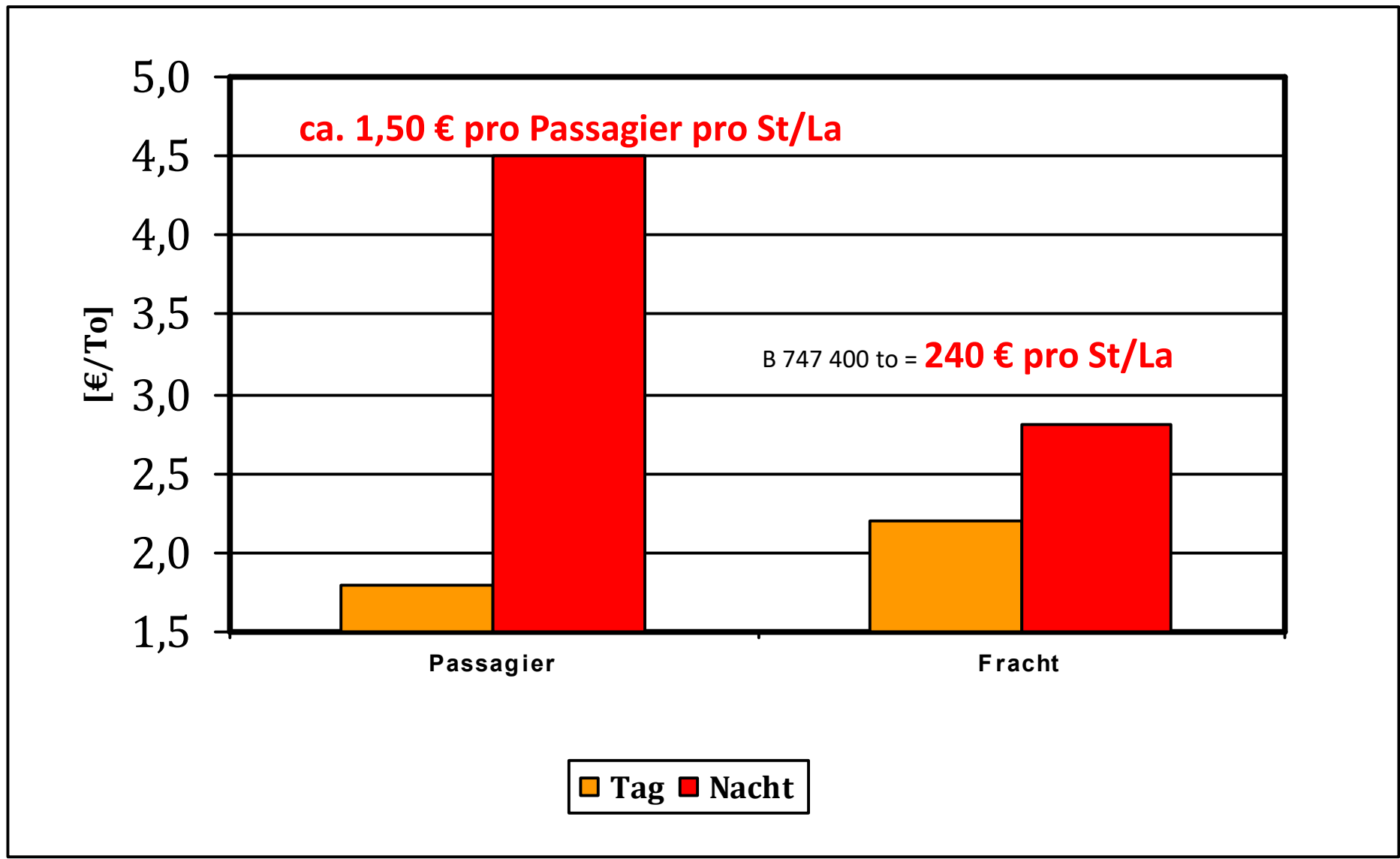


- 2015 Neueinteilung der Flugzeugklassen durch den Gutachter Accon

Fluglärmereignisse > 75dB(A) Nacht



Entgeltregelung FHF KB Tag vs Nacht bis 2025



Lärmwerte (> 80 dB(A)) Nacht Start und Landungen 2023

Jahr	Landungen	Starts	Anteil Starts %
2023	965	245	20
2024	760	220	22.5
2025	834	254	23,3

- Die Flugzeugklassen Lärmeinstufung erscheint fragwürdig (siehe auch Protokoll FLK 119, Top 3 und Top 9), da gemessene Werte ein anderes Bild ergeben.
- Die Landelärmwert Überschreitungen sind ca. 4 x höher als bei Starts
- Es ist fraglich ob die in den Gutachten berechneten Flächenwerte so stimmen können, da die deutliche Flächenreduzierung im Accon Gutachten von 2015 **maßgeblich** auf einer Neueinstufung der Flugzeugklassen beruhen.

Studie Risikofaktor nächtlicher Fluglärm UBA/Greiser 2010*

Kurzfassung:

1. Ziel der Fall-Kontroll-Studie war es, den möglichen Einfluss von Fluglärm, insbesondere von nächtlichem Fluglärm auf das Erkrankungsrisiko von Erkrankungen des Herzens und des Kreislaufs und von psychischen Erkrankungen zu ermitteln.
2. Zu diesem Zweck wurden die Daten von mehr als 1 Millionen Versicherten gesetzlicher Krankenkassen mit Hauptwohnsitz in der Studienregion (Stadt Köln, Rhein-Sieg-Kreis, Rheinisch-Bergischer Kreis) mit Daten des Umgebungslärms (Fluglärm, Straßenverkehrslärm, Schienenverkehrslärm) sowie mit kleinräumig aggregierten Sozialdaten in multivariaten logistischen Regressionen ausgewertet.
3. „Die Ergebnisse zeigen für Herz- und Kreislauferkrankungen einen **linearen Anstieg** des Erkrankungsrisikos bei beiden Geschlechtern **von niedrigen Dauerschallpegeln an** (40 dB(A)) bei allen Zeitfenstern.“ „Bei **Frauen** sind die **Erkrankungsrisiken für Depressionen signifikant erhöht**, vor allem im Zeitfenster für nächtlichen Fluglärm.“
4. „Eine Diskussion der vorhandenen wissenschaftlichen Evidenz zeigt, dass für Herz- und Kreislauferkrankungen die epidemiologischen Kriterien für die Feststellung **eines ursächlichen Zusammenhangs zu Expositionen gegenüber Fluglärm erfüllt sind.**“

Finanzkennzahlen Flughafen Köln Bonn

		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	kum 2015- 2024
Umsatzerlöse	Mill. €	297,4	319,1	325,5	333,9	341,2	208,4	246,3	317,4	342,1	363,8	3.095
Jahresüberschuss (- fehlbetrag)	Mill. €	5,1	6,3	3,8	0,9	-19,3	-31,1	-14,5	17,2	5,3	12,7	-13,6
Steuern (minus Gutschrift)	Mill. €	5,0	6	5,3	3,4	6	-12,5	-3,25	8,95	7,75	7,51	34,2

Schlussfolgerungen BVF_LSG Köln/Bonn e.V.

1. Fluglärmentwicklung

- Weder die Dauerschallpegel Nacht noch die gemessenen Lärmereignisse > 75 dB(A) sind (signifikant) gesunken und korrelieren stärker mit den Flugbewegungen insbesondere Fracht
- Der Austausch der MD11 bewirkt wenig bei den Dauerschallpegeln und Lärmereignissen > 75 dB(A), da die schweren Frachtmaschinen (B748) im Landeanflug ähnlich laut sind
- In 2016 setzte der Flughafen das Ziel den Fluglärm um 10 dB(A) bis 2050 zu reduzieren, was einer Lärmhalbierung entspricht. Bei den Dauerschallpegeln Nacht ist an den Messstellen Siegburg, Rath, Lohmar der Fluglärm seit 2007 nicht oder < 1 dB(A) gesunken ($< 2\%$).
- In Siegburg, Rath, Lohmar, Merheim, Rambrücken ist die nächtliche Dauerfluglärm lautstärke 10-15 dB(A) höher also mehr als doppelt so laut wie von der WHO empfohlen
- Auch an den weniger belasteten Messstellen sind die Dauerschallpegel nachts wenig gesunken, während die Dauerschallpegel Tag an fast allen Messstellen zumindest etwas gesunken sind.
- Die in der Betriebsgenehmigung von 1997 festgelegten Flächenüberprüfungen korrelieren schlecht mit den tatsächlich gemessenen Werte

Schlussfolgerungen BVF_LSG Köln/Bonn e.V.

2. Notwendigkeit von Nachtflügen:

- > 80-90% der Luftfracht werden in Köln/Bonn nur verteilt (Hub) dienen also nicht zur Versorgung der Region, anders als immer wieder dargestellt.
- Die Passagier Airlines erreichen mit der Nachtflugnutzung 3 Umläufe/Tag , während bei Flughäfen mit Nachtflugbeschränkungen nur 2 Umläufe/Tag erzielt werden. Da die Mehrzahl der Flughäfen in Deutschland und Europa strikte Nachtflugverbote haben, leuchtet es nicht ein wieso Köln eine Ausnahmeregelung beansprucht, die noch dazu wettbewerbsverzerrend ist.



Schlussfolgerungen BVF_LSG Köln/Bonn e.V.

3. Wirtschaftliche Aspekte:

- Der Flughafen ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor, allerdings sind die Zahlen von 46.000 direkten und indirekten Arbeitsplätzen und 760 Mill. € Steueraufkommen kaum nachvollziehbar.
- Von 2015 bis 2024 hat der Flughafen selbst einen kumulierten Jahresfehlbetrag von -13,2 Mill. € erwirtschaftet und Ertrags- und sonstige Steuern von durchschnittlich 3,4 Mill. €/Jahr gezahlt, was weniger als **0,2% der Gewerbesteuerereinnahmen** der Stadt Köln in 2024 entspricht.
- In 2021 hat der Steuerzahler indirekt über eine Kapitalerhöhung der Gesellschafter 74,6 Mill. € Eigenkapital zur Rettung des Flughafens zugeführt. Ausschüttungen sind seit 2015 nicht erfolgt.
- Das Argument der Arbeitsplätze ist seit Jahrzehnten ein Totschlagargument gegen **wirksame** Verschärfungen des Nachtflugs. Es ist die Frage ob ein kaum sicher zu quantifizierender Arbeitsplatzwegfall bei Nachtflugeinschränkungen gegen die nachgewiesene **Erhöhung der Gesundheitsrisiken** durch Nachtfluglärm, von denen **einige 100.000 Anwohner** betroffen sind, als einziges Argument herangezogen werden kann.