

# **Neue Erkenntnisse über die gesundheitlichen Auswirkungen von nächtlichem Fluglärm - Schlussfolgerungen bezüglich des Nachtfluges in Köln/Bonn für die Landtagsarbeit aus Sicht der GRÜNEN**

**Pressekonferenz am 28.4.2010 (Tag gegen Lärm)**

**Horst Becker MdL**, verkehrspolitischer Sprecher der GRÜNEN Landtagsfraktion, Bezirksvorsitzender der GRÜNEN im Bezirk Mittelrhein und Direktkandidat für den Landtag-Wahlkreis 25 (Rhein-Sieg-Kreis I)

Entgegen den Behauptungen vor der Landtagswahl 2005 hat die CDU für eine Verbesserung der Nachtflugsituation nichts erreicht, von der FDP war das sowieso nicht zu erwarten. Die Situation ist in den letzten fünf Jahren schlechter geworden, obwohl sich die rechtlichen Rahmenbedingungen durch die Rechtsprechung verbessert haben. Insbesondere hat die Landesregierung die Verlängerung der bis 2015 gültigen Nachtflugregelung bis 2030 durchgepeitscht, obwohl gravierende gesundheitliche Bedenken gegen diese Regelung bestehen.

## ***Forderungen der GRÜNEN zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner rund um den Flughafen Köln/Bonn anlässlich der Landtagswahl***

Im Programm zur Landtagswahl am 9. Mai 2010 fordern die GRÜNEN bezogen auf den Flughafen Köln/Bonn folgendes:

- Das Verbot von nächtlichen Passagierflügen zwischen null und fünf Uhr, das der Landtag auf Initiative der Grünen im August 2007 einstimmig beschlossen hat, muss endlich umgesetzt werden.
- Zusätzlich wollen wir Lärmobergrenzen in der Zeit von 22 bis sechs Uhr mittels Lärm- und Bewegungskontingentierungen durchsetzen.
- Langfristig treten wir für ein generelles Nachtflugverbot zwischen 23 und sechs Uhr ein.
- Außerdem darf es zu keiner Privatisierung des Flughafens kommen, solange es nicht zu wirkungsvollen Beschränkungen des Nachtfluges gekommen ist, weil sich sonst mögliche Privatinvestoren eine Ewigkeitsgarantie auf Weiterbetrieb des Nachtfluges geben ließen.
- Die Start- und Landeentgelte müssen stärker nach den Gesichtspunkten Lärm und Schadstoffe gestaffelt werden.

## ***Umsetzung des Verbotes nächtlicher Passagierflüge***

Die Landesregierung hat nichts unternommen, um den einstimmigen Beschluss des Landtages für ein Verbot nächtlicher Passagierflüge vom August 2007 umzusetzen. Der Beschluss wurde sogar vom ehemaligen Landesverkehrsminister Oliver Wittke sabotiert. So heißt es im Protokoll des Aufsichtsrates der Flughafen Köln/Bonn GmbH vom 19.09.2007: "*Dabei habe der Verkehrsminister deutlich erklärt, dass er nicht beabsichtige, dem Köln Bonn Airport eine Kernruhezeit für Passagierflugzeuge aufzubürden, und auch nicht beabsichtige, das Landesparlament an dieser Entscheidung zu beteiligen.*"

Das nächtliche Passagierflugverbot ist bis heute ausdrücklich vom Vertrauensschutz in der alten wie auch der von der Landesregierung bis 2030 verlängerten neuen

Nachtflugregelung ausgenommen. Außerdem wurde durch die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes im Klageverfahren zum Flughafen Leipzig/Halle Ende 2006 geklärt, dass es für Flüge in der Kernzeit von 0.00 bis 5.00 Uhr einer ganz besonderen Rechtfertigung bedarf (z.B. eilige Frachtexpressflüge) und somit die Unterscheidung zwischen nächtlichen Passagierflügen und Frachtflügen nicht nur erlaubt, sondern sogar geboten ist. Damit entfällt die immer wieder vom Verkehrsministerium vorgebrachte Argumentation, dass Nachtflugbeschränkungen für Passagierflugzeuge diskriminierend seien und gegen EU-Recht bzw. den Gleichheitsgrundsatz des Grundgesetzes verstoßen würden.

Das heißt konkret, ein solches Passagiernachtflugverbot wäre jeweils zum Wechsel auf den neuesten Flugplan umsetzbar, mithin also spätestens zum Winterflugplan 2010/2011.

### ***Verdrängung besonders lauter Flugzeuge aus der Nacht mit Hilfe eines umfassenden Lärminderungskonzeptes***

DIE GRÜNEN wollen ein **umfassendes Lärminderungskonzept**, mit dem - solange der Frachtnachtflug noch durch die Nachtflugregelung gesichert ist - in 3-Jahres-Schritten **verbindliche Lärminderungsziele durch aktiven Lärmschutz** (also weniger laute Flugzeuge während der Nacht) durchgesetzt werden. Unser Ziel ist es dabei vor allem, die **besonders lauten Frachtflieger** wie die MD-11 schnell aus der Nacht **zu verdrängen**. Dieses Lärminderungskonzept muss auch Bestandteil der neuen **Luftverkehrskonzeption des Landes** werden, die zu Beginn der kommenden Legislaturperiode überarbeitet werden muss.

Zu einem derartigen Lärminderungskonzept gehören eine ganze Reihe flugbetrieblicher Maßnahmen und auch Nachtflugbeschränkungen, wie z. B. die Herausnahme bestimmter sehr lauter Flugzeugmuster aus der Nacht oder auch **Bewegungs- und Lärmkontingentierungen** sowie **Lärmobergrenzen**. Nicht ausreichend sind dagegen passive Schallschutzmaßnahmen, wie sie im Rahmen des freiwilligen Schallschutzfenster-Programms des Flughafens umgesetzt wurden bzw. im Rahmen der baldigen Neufestsetzung des Lärmschutzbereiches nach Fluglärmschutzgesetz notwendig sind.

Die Zielerreichung muss messbar sein, um deren Erfüllung eindeutig zu verifizieren. Formulierungen, wie „signifikante“ Verbesserungen, wie sie auch in der alten und neuen Nachtflugregelung stehen, führen sonst in die Irre.

Zur Durchsetzung der verbindlichen Lärmschutzziele müssen Sanktionen definiert werden, die bei Nichterreichen greifen (Beispiel Frankfurt: wenn das Lärmkontingent überschritten wird, Abzug in der nächsten Saison). Besser sind allerdings Kriterien, die schon fortlaufend kontrolliert werden und ein frühzeitiges Gegensteuern ermöglichen.

#### Beispiele für Lärmkontingente bzw. Lärmobergrenzen an anderen Flughäfen:

Ein **nächtliches Lärmkontingent** wird am **Flughafen Frankfurt** z. B. durch die Vergabe von Punkten gemanagt. Je lauter ein Flugzeug ist, desto mehr Punkte „verbraucht“ es bis das Kontingent aufgebraucht ist. Mit dem Ziel einer ständigen Lärminderung könnte man die Punktzahl fortlaufend senken. Als Anreiz ggf. einen Teil des Fortschritts den Fluggesellschaften zukommen lassen, den anderen der Verbesserung der Situation der Anwohner.

**Lärmobergrenzen** gibt es am **Flughafen München**. Sie beinhalten, dass an definierten Messpunkten ein festgelegter Lärmwert nicht überschritten werden darf.

Lärmobergrenzen während der Nacht können ein wirkungsvolles Instrument sein, um besonders laute Flugzeuge, wie die MD 11, aus dem Nachtflug herauszunehmen.

### **Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen auf der Basis der geltenden Nachtflugregelung**

Das Landesverkehrsministerium kann im Wege eines Teilwiderrufes der Betriebsgenehmigung des Flughafens Köln/Bonn vom 03.01.1959 jederzeit aktive Lärmschutzmaßnahmen anordnen und sich dabei unmittelbar auf Ziffer 11 Abs. 1 der alten und neuen Nachtflugregelung stützen. Danach ist im 5-Jahres-Rhythmus (erstmalig 2000) die Wirksamkeit der Lärmschutzmaßnahmen zu überprüfen und sind bei fehlender signifikanter, d.h. deutlicher bzw. erheblicher Verminderung des Nachtfluglärms weitere Maßnahmen zwingend erforderlich. Die Verminderung des Nachtfluglärms beurteilt sich nach der Reduzierung der Fläche des Nachtschutzgebietes. Da die Überprüfungen in den Jahren 2000 und 2005 keine signifikante Verbesserung der Lärmsituation ergeben haben, war das Ministerium bereits in der Vergangenheit unter strikter Beachtung des Vertrauensschutzes zum Einschreiten verpflichtet. Dass das Ministerium allerdings bislang untätig geblieben ist, schließt es nicht aus, die erforderlichen Maßnahmen auch heute noch zu treffen.

### **Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen selbst bei signifikanter Verbesserung der nächtlichen Lärmsituation möglich**

Auch jenseits der oben beschriebenen Möglichkeit von Lärmschutzmaßnahmen auf der Basis von Ziffer 11 der Nachtflugregelung, gibt das Luftverkehrsrecht auch im Falle einer signifikanten Verminderung des Nachtfluglärms die Möglichkeit Lärmschutzmaßnahmen wie ein nächtliches Verbot von Passagierflügen durchzusetzen.

So könnte das NRW-Verkehrsministerium einen Teilwiderruf der Nachtflugregelung auf § 6 Abs. 2 Satz 4 LuftVG<sup>1</sup> stützen, der besagt, dass eine Genehmigung auch widerrufen werden kann, wenn sich später Tatsachen ergeben, dass der Schutz vor Fluglärm nicht angemessen berücksichtigt worden ist. Mit den Ergebnissen der Studien von Prof. Greiser liegen nun derartige neue Tatsachen vor.

### **Generelles Nachtflugverbot**

Eine Kernruhezeit am Flughafen Köln/Bonn wie an anderen Flughäfen wollen die GRÜNEN perspektivisch umsetzen. Die CDU-FDP-Landesregierung hat allerdings mit ihrer im Jahr 2008 durchgeboxten Verlängerung der alten Nachtflugregelung bis zum Jahr 2030 Fakten geschaffen, die die Einführung eines generellen Nachtflugverbotes vor dem Jahr 2030 massiv erschweren.

Unabhängig von einer Entscheidung des OVG NRW hat das Verkehrsministerium die Möglichkeit, den Bescheid vom 07.02.2008 außerhalb des gerichtlichen Verfahrens aufzuheben. Dies kann gestützt werden auf § 6 Abs. 2 Satz 4 Luftverkehrsgesetz, weil sich durch die Studienergebnisse von Prof. Greiser zwischenzeitlich weitere Erkenntnisse über die schädigenden gesundheitlichen Auswirkungen von Fluglärm ergeben haben. Dies hätte zur Folge, dass die derzeit geltenden Nachtflugbestimmungen Ende 2015 auslaufen und für die Folgezeit neue

---

<sup>1</sup> § 6 Abs. 2 Luftverkehrsgesetz lautet: Vor Erteilung der Genehmigung ist besonders zu prüfen, ob [...] der Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt (ist). [...] Ergeben sich später solche Tatsachen, so kann die Genehmigung widerrufen werden.

Nachtflugbestimmungen erlassen werden müssen, da ein unbeschränkter Nachtflugbetrieb in jedem Fall rechtswidrig wäre.

### **Stärkere Staffelung der Start- und Landeentgelte nach Lärm**

Die Start- und Landeentgelte am Flughafen Köln/Bonn müssen stärker nach Lärm gestaffelt werden. Besonders laute Flugzeuge und Flugzeuge, die während lärmsensiblen Zeiten (Nachtstunden, Wochenende) fliegen, müssen mit deutlich höheren Entgelten belegt werden. Die Einstufung von Flugzeugen als „besonders laut“ sollte sich künftig jedoch nicht mehr an der hoffnungslos veralteten Bonusliste des Bundesverkehrsministeriums, sondern möglichst an der tatsächlich gemessenen Lärmemission der jeweiligen startenden und landenden Flugzeuge orientieren, wie diese beispielsweise am Frankfurter Flughafen gemacht wird.

### **Bundesweite Bedeutung der Landtagswahl unter dem Aspekt der Luftverkehrspolitik**

Die Landtagswahl hat wegen der Bundesratsverhältnisse massive Auswirkungen auf die Politik der Bundesregierung. Wenn die CDU-FDP-Regierung im Land abgewählt wird, dann kippt auch die schwarz-gelbe Mehrheit im Bundesrat. GRÜNE werden sich deshalb im Falle einer Regierungsbeteiligung für folgende Bundesratsinitiativen einsetzen:

- Verhinderung einer Änderung des Luftverkehrsgesetzes, wie es CDU, CSU und FDP im Koalitionsvertrag auf Bundesebene vorgesehen haben,
- grundlegende Überarbeitung der Bonusliste des Bundesverkehrsministeriums mit der Einstufung "lärmarm" Flugzeuge,
- Abschaffung der Mehrwertsteuerbefreiung für Auslandsflüge (dies bringt dem Bund jährlich Einnahmen in Höhe von 500 Mio. Euro).

### **Keine Änderung des Luftverkehrsgesetzes**

So haben CDU, CSU und FDP im Bund in ihrem Koalitionsvertrag folgendes festgelegt:

*„Wir werden uns für einen koordinierten Ausbau der Flughafeninfrastruktur einsetzen. Neben einer Kapazitätsentwicklung der Flughäfen werden wir insbesondere international wettbewerbsfähige Betriebszeiten sicherstellen. Die dazu erforderliche Präzisierung im Luftverkehrsgesetz soll eine gleichberechtigte und konsequente Nachhaltigkeitsabwägung von wirtschaftlichen, betrieblichen und dem Lärmschutz geschuldeten Erfordernissen auch bei Nachtflügen sicherstellen. Die Wahrung des öffentlichen Erschließungsinteresses der Bundesrepublik Deutschland ist dabei zu gewährleisten.“*

Nach Auffassung von Experten zielt diese „Präzisierung“ auf den § 29b Luftverkehrsgesetz. So drängen die Koalitionsfraktionen im Bund wohl insbesondere auf eine Klarstellung dessen, was unter „Nachtruhe“ zu verstehen ist. Nachtruhe soll demnach mit „ungestörtem Schlaf“ gleichgesetzt werden, nicht mit absoluter Nachtruhe im Außenbereich. Sollte in diesem Sinne tatsächlich eine Änderung der gesetzlichen Vorgaben erfolgen, dann würde dies nach unserer Einschätzung (die auch von zahlreichen Fluglärnexperten geteilt wird) bedeuten, dass eine Begrenzung bzw. Reduzierung von Nachtflugbewegungen überhaupt nicht mehr erreicht werden kann, weil ein Schutz der Bevölkerung nicht durch aktiven sondern

lediglich durch passiven Schallschutz bewirkt werden soll. Alternativ zum Herunterfahren des Flugbetriebs würden allein verstärktes Fensterglas und eigengeräuschintensive Lüfter angeboten. Mit einer derartig geänderten Schutzregelung im § 29b des Luftverkehrsgesetzes würde den Genehmigungsbehörden und Gerichten kein Entscheidungsspielraum für nächtliche Betriebsbeschränkungen und somit eine aktive Reduktion der nächtlichen Verlärmung der Umgebung der Wohngebiete mehr bleiben. Dies würde einen dramatischen Rückschritt beim Aufbau wirksamen Gesundheitsschutzes für die von Fluglärm belasteter Menschen rund um den Flughafen/Köln bedeuten.

Eine Landesregierung unter GRÜNER Beteiligung würde einer solchen Änderung des Luftverkehrsgesetzes mit Sicherheit nicht zustimmen.

### **Grundlegende Überarbeitung der Bonusliste**

Die Bonusliste des Bundesverkehrsministeriums, die der Charakterisierung von angeblich besonders leisen Flugzeugen dient, ist hoffnungslos veraltet und muss dringend überarbeitet werden. Für Flugzeuge der Bonusliste gelten Bevorzugungen im Hinblick auf Start- und Landezeiten sowie auf die Entgelte. Die Steuerungswirkung dieser Bonusliste ist inzwischen aber gleich null, da inzwischen nahezu alle Flugzeuge am Flughafen Köln/Bonn Bonuslisten-Flugzeuge sind. Selbst die besonders lauten MD 11 und Boeing 747 sind in der Bonusliste. Somit wird den Flugzeugbetreibern kein spürbarer finanzieller Anreiz zum Einsatz lärmärmer Flugzeuge geboten.

### ***Skandalöse Verschleppung der Festsetzung des Lärmschutzbereiches am Flughafen Köln/Bonn durch die Landesregierung***

Bis zum Ende des Jahres 2009 hätte gemäß § 4 Abs. 4 Fluglärmschutzgesetz der Lärmschutzbereich am Flughafen Köln/Bonn festgesetzt werden müssen. Die Festsetzung dieser Lärmschutzbereiche muss gemäß § 4 Abs. 2 Fluglärmschutzgesetz per Rechtsverordnung durch die Landesregierung erfolgen. Diese Festsetzung ist die Voraussetzung für die Erstattung von Schallschutzmaßnahmen bei besonders stark von Fluglärm betroffenen Wohnungen in der Nähe des Flughafens Köln/Bonn durch den Flughafenbetreiber. Laut Antwort auf meine Kleine Anfrage (Drs. 14/10942) vom 25.03.2010 ist die Festsetzung des Lärmschutzbereiches bislang noch nicht erfolgt und der Zeitpunkt der Festsetzung auch noch nicht absehbar. Dies ist skandalös, zumal die Landesregierung spätestens seit Verabschiedung des Fluglärmschutzgesetzes im Oktober 2007 weiß, dass eine Neuberechnung der Lärmschutzzonen erforderlich ist. Die Landesregierung verhindert einen zeitnahen Anspruch der Lärmbetroffenen auf Lärmschutz rund um den Flughafen Köln/Bonn. Durch ihre Tatenlosigkeit bringt die Landesregierung die lärmgeplagte Anwohnerschaft des Flughafens um den Rechtsanspruch auf passiven Schallschutz, der laut Gesetz vom Flughafenbetreiber finanziert werden muss.