

# **Bürgerinformationsveranstaltung zum Planfeststellungsverfahren des Flughafens Köln/Bonn**

**Lohmar, 18. Februar 2016**

(Beginn: 19:00 Uhr)

**Moderator Ralph Brix:** Herzlich willkommen hier im Bürgerzentrum Birk in Lohmar! Ich finde es großartig, wie viele Menschen heute hier erschienen sind. Das zeigt, wie sehr das Thema Flughafen und welche Ausbaupläne des Flughafens auch immer für großes Interesse in der möglicherweise betroffenen Bevölkerung sorgen.

Wir haben hier eine Situation, dass Menschen aufeinandertreffen, die seit Jahrzehnten unterschiedliche Ziele verfolgen. Die einen wollen hier leben, und zwar möglichst in Ruhe leben, und die anderen wollen hier arbeiten und sicherlich nicht nur gutes Geld verdienen, sondern auch eine Region versorgen. Sie haben auch Verantwortung für Mitarbeiter.

Ihre Ruhe, Ihre Gesundheit oder die wirtschaftlichen und sozialen Interessen eines Flughafens harmonieren nicht immer. Das hat sicherlich in den letzten Jahren und Jahrzehnten auch dazu geführt, dass auf Ihrer Seite, auf der Seite der Bürger, der Anwohner, einiges an Enttäuschungen erfahren worden ist, unter anderem sogar auch Unzufriedenheit bis hin vielleicht sogar zu Wut. Umso wichtiger ist es, dass auch mal beide Seiten in einen Dialog treten, sich austauschen und vielleicht dabei auch ihre Seiten noch mal deutlich machen können: was sie bewegt, was ihnen wichtig ist.

Das Problem daran ist, dass selbst dann, wenn ich verstehe, was der andere macht, mir das nicht unbedingt gefallen muss; das ist dann ein Dilemma. Aber der Austausch kann auf jeden Fall helfen. So einen Austausch, so einen fairen und respektvollen Austausch, wünsche ich mir heute Abend sehr.

Ich bin Ralph Brix. Ich bin Journalist von Beruf, freier Autor für den Westdeutschen Rundfunk seit über 16 Jahren. Ich bin Video- und Filmproduzent, und ich bin auch Dialogprozess-Begleiter. Das wird jetzt vielleicht vielen nichts sagen, hat aber auf jeden Fall etwas mit achtsamer Kommunikation, auch in großen Gruppen, zu tun.

Wir werden heute vielleicht nicht in einen Dialogprozess kommen; der zieht sich über Monate. Aber vielleicht ist das ja sogar der Beginn eines Prozesses – wer weiß? Das kann heute noch niemand sagen. Ich würde mir wünschen, dass es aber auf jeden Fall einen Dialog auf Augenhöhe gibt.

Ich bin heute nicht nur hier, um den Abend zu moderieren, sondern ich habe auch die Aufgabe, den Abend zu strukturieren, dafür zu sorgen, dass wir fair miteinander umgehen. Ich bin dafür da, sicherzustellen, dass alle Fragen, die Sie haben, alle Einwendungen, die Ihnen wichtig sind, auch Ihre Sorgen, hier zu Gehör gebracht werden können. Und ich möchte sicherstellen, dass alle Ihre Fragen auf jeden Fall auch beantwortet werden, mit der Gefahr – wir haben ja heute schon die dritte Veranstaltung dieser Art –, dass die Antworten nicht immer auf Begeisterung stoßen, nicht immer das sind, was man vielleicht lieber hören möchte. Aber zumindest eine Antwort sollte man bekommen.

Zur Struktur gehört auch der Ablauf, und zum Ablauf gehört, dass ich zum einen kurz ausholen möchte, warum wir heute hier sind. Dann stelle ich Ihnen vor, wer vonseiten des Flughafens als Experte für Sie auch nachher zur Verfügung steht. Dann wird Herr

Garvens – Michael Garvens, Geschäftsführer der Flughafen Köln/Bonn GmbH; herzlich willkommen an dieser Stelle schon – Ihnen vorstellen, was denn der Flughafen konkret überhaupt vorhat.

Er hat etwas vor, nämlich ein Bauvorhaben bzw. mehrere Bauvorhaben, und möchte dafür in ein Planfeststellungsverfahren gehen. Da gibt es seit 2013 eine Änderung. Denn nach den Erfahrungen mit Stuttgart 21, wo, als die Bagger aufgefahren sind, viele Bürger überrascht waren und nicht so richtig mitbekommen hatten, was denn da überhaupt passieren soll und vor allen Dingen in welchem Umfang da etwas passieren soll, hat sich der Gesetzgeber gedacht: Das wollen wir vermeiden. Das war ja, im Nachhinein betrachtet, auch ziemlich extrem, was da passiert ist. Er hat gesagt: Wir wollen, dass die Bürger frühzeitig informiert werden. Das hat er in das Verwaltungsverfahrensgesetz hineingeschrieben, in § 25, und nennt das Ganze eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung.

Dieser Name – das habe ich schon aus den Medien und aus anderen Äußerungen gehört – ist ein bisschen unglücklich gewählt. Da erwartet man vielleicht etwas anderes. Tatsächlich ist es aber ein Begriff, den der Gesetzgeber gewählt hat. Er versteht darunter, dass einerseits ein Vorhabenträger – in diesem Fall der Flughafen – die möglicherweise betroffene Öffentlichkeit über das informiert, was er vorhat, und dass im gleichen Rahmen – diesen Rahmen haben wir heute hier – Sie sich äußern können und Ihre Meinung und Ihre Fragen loswerden können, um vielleicht auch noch weitere Informationen zu bekommen.

Damit das Ganze nicht verpufft, möchte die zuständige Behörde – in diesem Fall das Verkehrsministerium – auch genau wissen, was hier gesagt wird. Deswegen wird hier heute ein Wortprotokoll erstellt. Zu meiner Rechten, dort unten, sitzt Herr Dischinger. Er kann Stenografie und schreibt zum einen mit, was heute gesagt wird. Zum anderen hat er ein kleines Aufnahmegerät, und das nimmt das Ganze auch noch einmal auf. Diese Dokumentation, dieses Wortprotokoll, erhält nachher nicht nur das Verkehrsministerium, sondern der Flughafen wird in ein paar Tagen, wenn die Wortprotokolle der drei Veranstaltungen alle ins Reine geschrieben sind, sie auf der Internetseite veröffentlichen. Zu der Internetseite sage ich ganz zum Schluss noch etwas; das ist im Moment noch nicht ganz so relevant.

Ich darf Ihnen jetzt vorstellen, wer heute hier für Sie Rede und Antwort stehen will. Den Geschäftsführer, Herrn Garvens, habe ich Ihnen schon vorgestellt. Zu seiner Linken sitzt Volker Steingroß; er ist der Leiter der Stabsstelle Planfeststellungsverfahren und der Chefjurist am Flughafen. Daneben sitzt Martin Partsch; er ist der Lärm- und Luftschadstoffexperte des Flughafens. Wenn Sie nicht sehen, wer aber im Zweifelsfall, wenn es zum Thema Umwelt Fragen oder Informationsbedarf gibt, Auskunft geben kann, ist Achim Hopp; er sitzt unten in der ersten Reihe. Er leitet den Umweltbereich am Flughafen und steht dann auch für Antworten zur Verfügung.

Ich freue mich jetzt darauf, dass es ein informativer und fairer Abend wird. Den informativen Teil übernimmt jetzt schon mal Michael Garvens; heißen Sie ihn bitte willkommen.

(Beifall)

**Michael Garvens:** Das ist ja schon mal nett, dass Sie klatschen. Meine Damen und Herren, ich darf Sie auch ganz herzlich willkommen heißen. Ich möchte vorab einige Personen im Auditorium persönlich begrüßen. Das ist zum einen Herr Staatssekretär Becker; das ist zum anderen der Bürgermeister von Lohmar, Herr Krybus. Ihnen

möchte ich ein ganz herzliches Willkommen sagen. Ich möchte auch sehr herzlich die Vorsitzende unserer Fluglärmkommission, Frau Wieja, begrüßen und Herrn Hoffmann – Klappe, die dritte; wir haben uns auf den beiden letzten Veranstaltungen in Bergisch Gladbach und Köln-Porz ja auch schon gesehen. Als Vorsitzenden der Lärmschutzgemeinschaft Köln/Bonn darf ich ihn natürlich auch heute Abend sehr herzlich begrüßen.

(Beifall)

Meine Damen und Herren, diese Veranstaltung bzw. dieses Planfeststellungsverfahren, dessen Inhalte wir Ihnen heute Abend vorstellen wollen, ist für uns auch ein absolutes Novum – nicht nur für diejenigen, die hier oben vor Ihnen stehen. Auch für den Flughafen ist es ein absolutes Novum. Aber wir erachten das auch für richtig. Ich möchte auch noch mal zum Ausdruck bringen, weil das in der medialen Berichterstattung in Teilen nicht ganz richtig herüberkam: Ausgangspunkt war das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom Dezember 2014, mit dem in der Folge eine Nutzungsuntersagung unseres erweiterten Vorfelds A erging.

Ich möchte noch mal sehr klar herausstellen, dass es durchaus möglich gewesen wäre, im Zuge eines normalen luftfahrtrechtlichen Zulassungsverfahrens, eines sogenannten Negativattests, einer 41-er-Anzeige, dieses stillgelegte Vorfeld A oder die Erweiterung auch wieder in Betrieb zu nehmen. Wir haben uns aber bewusst jetzt für ein anderes Verfahren, für ein deutlich größeres Verfahren, entschieden – auch, um ein Stück weit Ihrer Kritik entgegenzukommen. Ich schaue mal zu Herrn Hoffmann. Wir haben schon häufiger darüber diskutiert. Das war ja immer so ein bisschen der Vorwurf, nach dem Motto: Ihr erweitert hier den Flughafen so salamischeibentaktisch Jahr für Jahr; ihr flanscht da immer weiter etwas dran. Auch das hat uns dazu bewogen, zu sagen: Wir beteiligen jetzt auch die Öffentlichkeit.

Was mir im Vorfeld dessen, was ich Ihnen hier vorstelle, auch sehr wichtig ist: Es ist wirklich auch aus unserer Sicht ein ergebnisoffenes Verfahren. Das werden Sie nachher auch merken, wenn Sie Ihre Fragen stellen, dass wir Ihnen natürlich heute noch nicht alles zu den Inhalten dieses Verfahrens beantworten können, auch gar nicht wollen. Denn im Zuge dieses Planfeststellungsverfahrens wird eine Fülle von Gutachten beauftragt werden. Erst wenn wir alle Ergebnisse dieser Gutachten vorliegen haben, haben wir ein genaueres Bild auf das, was am Ende dieses Verfahrens an Ergebnissen stehen wird.

Starten wir mal: Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung. Auch das kam in der medialen Berichterstattung aus meiner Sicht nicht so ganz richtig rüber. Deshalb möchte ich das hier auch noch mal offen ansprechen. Es geht bei der heutigen Veranstaltung nicht darum, dass Sie schon hier Ihre Einwendungen einbringen. Dazu gibt es andere Verfahrensschritte zu einem späteren Zeitpunkt, die ich Ihnen aber auch gleich noch vorstellen werde. Vielmehr geht es letzten Endes darum, Ihnen zu einem frühestmöglichen Zeitpunkt, also bevor überhaupt die Antragsunterlagen bei der Behörde in Düsseldorf eingereicht werden, Ihnen sehr umfangreich Informationen darüber zu geben, was wir vorhaben, was die Planungen genau beinhalten, um Sie in die Lage zu versetzen, sehr frühzeitig und rechtzeitig sich darauf einzurichten und dann im Zuge der Eingaben, der Erörterungstermine sich darauf vorzubereiten.

Das heißt also: Heute Abend steht wirklich die Information im Vordergrund. Ich hoffe, dass Sie diese Möglichkeiten auch intensiv nutzen. Insofern bin ich heute sehr froh. Es war ja schon angesprochen worden, auch von Herrn Brix, was die Veranstaltungen gestern und vorgestern anging, wo die Beteiligung relativ gering war, was ich als sehr

bedauerlich empfunden habe. Denn ich meine, dass es auch wichtig ist, dass solche Veranstaltungen umfangreich genutzt werden, um sich sachkundig zu machen.

Wie läuft das Verfahren ab? Es ist ein relativ umfangreiches Verfahren in insgesamt acht Prozessschritten.

(Folie 3)

Wir sind, wie gesagt, hier heute im Punkt 0, sprich: frühe Beteiligung der Öffentlichkeit. Wir werden anschließend die Planungsunterlagen und die externen Gutachten erarbeiten – wie gesagt: sehr, sehr umfangreich. Darauf werde ich aber später auch noch zu sprechen kommen. Nach Fertigstellung werden diese komplexen Planungsunterlagen bei der Planfeststellungsbehörde eingereicht. Das ist das Landesverkehrsministerium in Düsseldorf. Es erfolgt anschließend die ortsübliche Bekanntmachung und Auslegung in den Gemeinden. Dann wird es für Sie wieder interessant.

Die Schritte, an denen Sie aktiv beteiligt sind, sind hier in Orange dargestellt: Punkt 4 und 5. Zum einen können Sie dann, wenn die Unterlagen ausgelegt sind, Ihre schriftlichen Stellungnahmen und Einwendungen bei der Anhörungsbehörde direkt einbringen. Im Anschluss daran werden ein oder mehrere Erörterungstermine durchgeführt, wo Ihre Einwendungen mit Ihnen bzw. auch den Behörden diskutiert werden.

Ganz wichtig in diesem Zusammenhang, was diese Prozessschritte angeht, ist: Da sind entsprechende Fristen zu berücksichtigen. Ab Auslegung der Unterlagen in den Gemeinden haben Sie genau sechs Wochen Zeit, um Ihre Einwendung anzubringen. Das ist ganz, ganz wichtig. Diesen Termin sollten Sie sich unbedingt notieren.

Im Anschluss daran – da sind wir im Prozessschritt 6 – werden die Ergebnisse aus den Einwendungen und natürlich aus den Erörterungsterminen durch die Anhörungsbehörde zusammengefasst – das ist übrigens die Bezirksregierung Düsseldorf – und an die Planfeststellungsbehörde – das ist wiederum das Landesverkehrsministerium in Düsseldorf – weitergeleitet. Dieses führt dann einen umfassenden Abwägungsprozess durch, und am Ende dieses Abwägungsprozesses steht der Erlass des Planfeststellungsbeschlusses. Dieser wird – dann sind wir bei Punkt 8 – wieder ortsüblich bekannt gemacht bzw. in den betreffenden Gemeinden ausgelegt.

Zum Zeitbedarf: Wir gehen davon aus, dass das gesamte Verfahren im Minimum etwa drei bis vier Jahre beanspruchen wird. Das heißt, dass der Planfeststellungsbeschluss, wenn er ausgelegt wird, frühestens im Jahr 2019, vielleicht auch erst 2020, erfolgen wird.

(Folie 4)

Wie können Sie sich einbringen? Zum einen formell; das waren eben die Schritte, die ich dargelegt hatte. Es gibt die Möglichkeit zur schriftlichen Stellungnahme nach der öffentlichen Auslegung der Planung und Gutachten und die Möglichkeit zur Teilnahme am Erörterungstermin. Selbstverständlich können Sie sich jederzeit auch informell einbringen – schon heute Abend in der anschließenden Frage-und-Antwort-Stunde. Aber es gibt jederzeit, auch während des gesamten Verfahrens, die Möglichkeit, dass Sie uns über die Webseite unseres Flughafens kontaktieren. Da gibt es eine spezielle E-Mail-Adresse, unter der Sie sich direkt an unser Planfeststellungsteam wenden können, das, wie gesagt, von Herrn Steingroß geleitet wird. Wenn es um spezielle Lärmschutzbelange geht, können Sie sich natürlich auch direkt an Herrn Partsch und sein Team wenden. Auch dafür gibt es eine separate E-Mail-Adresse.

Darüber hinaus werden wir die wesentlichen Antragsunterlagen digitalisiert auf unserer Internetseite einstellen, sodass Sie auch jederzeit die Möglichkeit haben, dort in diese wesentlichen Antragsunterlagen Einsicht zu nehmen.

(Folie 5)

Welches Ziel, meine Damen und Herren, hat das Projekt? Ich fange mal unten an. Dort ist dargestellt, was nicht Gegenstand dieses Verfahrens ist. Nicht Gegenstand dieses Verfahrens ist es, die bestehenden Start- und Landebahnen zu erweitern oder gar noch eine zusätzliche Bahn zu planen und zu bauen, wie es zum Beispiel in Frankfurt der Fall war oder in München geplant ist oder in Berlin realisiert worden ist. Wir werden auch keine Erweiterung von Rollbahnen oder Rollwegen vornehmen. Und wir werden auch keine Erweiterung des Flughafengeländes vornehmen. Es geht vielmehr um Betriebsoptimierung, Anpassung von betrieblichen Anforderungen, auch Steigerung des Komforts, insbesondere für unsere Passagiere. Auch die Steigerung der Wirtschaftlichkeit spielt eine entscheidende Rolle. Letzten Endes geht es natürlich auch um die Sicherung des Standortes und um eine Rechtssicherheit für uns, aber insbesondere natürlich auch für unsere Kunden, die in Teilen, wenn ich mal UPS nehme, schon Hunderte von Millionen in den Standort investiert haben und auch noch investieren werden.

(Folie 6)

Ich habe hier für diejenigen, die sich bei uns am Flughafen nicht so gut auskennen, eine Übersichtskarte mitgebracht, um Ihnen kurz die Lage der einzelnen Planungsgegenstände aufzuzeigen. Ich fange mal im Tiefbau an. Das betrifft drei Projekte im Bereich der Flugbetriebsflächen, und zwar einmal hier im Osten. Quasi direkt vor einer der UPS-Frachtsortierhallen geht es um eine Fläche, auf der über Jahrzehnte eine sogenannte Simulationskammer angesiedelt war, die vor einigen Jahren abgerissen worden ist. Dort sollen neue Abstellflächen entstehen. Dann haben wir hier unten die Erweiterung des Vorfelds A. Diese Fläche war Gegenstand des besagten Verfahrens vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig. Dann geht es hier noch um eine alte Gepäckhalle aus den 90er-Jahren, die auch verlegt werden soll; an ihrer Stelle sollen zusätzliche Vorfeldpositionen entstehen.

Dann haben wir im Hochbauteil hier den inneren Frachtriegel. Da wollen wir uns eine Art Bebauungsplan absegnen lassen. Darüber hinaus geht es hier noch um eine luftseitige Verbindung der beiden Terminals, um den sogenannten T-Walk. Hier geht es um Abriss und Neubau eines Parkhauses direkt vor dem Terminal 1. Hier geht es um den Bau eines neuen Hotels und hier unten um die Erweiterung einer bestehenden Frachthalle.

(Folie 7)

Auf die einzelnen Projekte werde ich jetzt noch mal im Detail eingehen. Wir beginnen mit der Teilerweiterung des Vorfeldes A. Sie sehen hier rechts ein Bild von der Situation, bevor diese Baumaßnahme damals gestartet ist. Sie sehen hier noch sehr schön eine Trasse oder ein ehemaliges Baufeld. Darunter verbirgt sich die ICE-Trasse, also die Gleistrasse für unseren neuen Bahnhof, der in der Erweiterung des Vorfeldes A später überbaut worden ist. An dem hellen Beton sehen Sie genau die Grenze zwischen dem ursprünglichen Vorfeld A und dem neu errichteten Teil.

Hier oben ist es noch mal schematisch dargestellt. Es betrifft eine Gesamtfläche von knapp 30.000 Quadratmetern; davon sind nur ungefähr 23.000 Quadratmeter Vorfeldfläche. Zur beabsichtigten Nutzung: Da geht es um die Abstellung und Abfertigung von Passagierflugzeugen.

Man muss nochmals dazusagen: Diese Fläche war schon aktiviert; sie ist über einige Jahre schon genutzt worden und ist dann im Zuge dieses Gerichtsurteils aus Leipzig wiederum stillgelegt worden.

Warum brauchen wir diese Fläche? Nun, nicht um zusätzliche Kapazität zu schaffen, sondern da muss ich etwas ausholen. Denn man kann unseren Flughafen in einen Tagflughafen und einen Nachtflughafen unterteilen. Der Tagflughafen wird primär durch die Passagierflugzeuge dominiert. Bei den Passagierflugzeugen ist es natürlich wichtig, sie in der Nähe der Terminals, also auf gebäudenahen Positionen, zu positionieren. Das wird insofern immer wichtiger – Sie haben es auch mitbekommen; einige von Ihnen nutzen es sicherlich auch sehr gerne –, als wir die Entwicklung der Low-Cost-Carrier haben. Die haben ein neues Geschäftsprinzip: Flugzeuge können nur dann Geld verdienen, wenn sie in der Luft sind. Das beinhaltet natürlich sehr, sehr kurze Umkehrzeiten am Boden. Die können Sie nur dann erreichen, wenn die Maschinen nah am Terminal positioniert sind, damit Sie die Passagiere schnell vom Flugzeug heraus in das Terminal dirigieren können oder auch umgekehrt.

Wenn Sie mal tagsüber bei uns auf der Aussichtsterrasse stehen, werden Sie feststellen: Die ganzen Frachtvorfelder sind verwaist. Wir könnten natürlich theoretisch ohne Probleme dort die Passagierflugzeuge abstellen. In Frankfurt macht man das sogar teilweise so. Da hat man nur das Problem, dass man teilweise mit dem Bus 10 bis 15 Minuten von der Abstellposition des Flugzeuges benötigt, bis man dann im Terminal mal angekommen ist. In gleicher Weise gilt das auch für den Abflug. Das ist natürlich mit dem Geschäftsmodell, wie wir es mit den Low-Cost-Airlines praktizieren, nicht machbar. Das heißt, wenn Sie eine Maschine innerhalb von 20 oder 25 oder auch 30 Minuten drehen wollen, geht das eben nur gebäudenah. Gerade vor diesem Hintergrund wollen wir dieses stillgelegte Vorfeld A wieder reaktivieren.

(Folie 8)

Dann geht es hier noch um den Gepäckkeller A. Das muss man auch in Verbindung mit dem T-Walk, auf den ich noch zu sprechen kommen werde, sehen, weil wir uns natürlich, bedingt durch die Ansiedlung der Eurowings-Low-Cost-Langstrecke, mehr und mehr von einem reinen Punkt-zu-Punkt-Flughafen, wo man nur von Köln nach Palma und wieder zurück geflogen ist, hin zu einem Umsteigeflughafen entwickeln – ähnlich, wie das in Frankfurt, München, London oder Paris seit jeher der Fall ist.

Das bedingt, dass wir dort auch eine andere Gepäcklogistik benötigen, also nicht mehr wie heute dezentral. Ich nehme ein einfaches Beispiel: Sie fliegen mit Ryanair von Berlin nach Köln, um in Köln umzusteigen und von Köln mit Eurowings weiter nach Bangkok, nach Dubai oder wo auch immer hin interkontinental zu fliegen. Dann bedeutet das: Sie kommen hier im Terminal 2 an und Ihr Koffer auch. Nur, der muss dann erst mal – es gibt hier, wie gesagt, keine entsprechende Förderstraße – händisch, manuell per Wägelchen aus dem Terminal 2 ganz herum nach hier in den Gepäckkeller A verbracht werden. Das dauert natürlich viel zu lang, weil da auch sehr kurze Umkehrzeiten vonnöten sind. Das heißt, dieser Umsteigeprozess darf eigentlich auch nur maximal zwischen 30 und 40 Minuten in Anspruch nehmen.

Deshalb geht die Planung dahin, diesen Gepäckkeller A zu schleifen, dort zwei neue Vorfeldabstellpositionen entstehen zu lassen und dann diesen Gepäckkeller A hier an das Terminal 2 anzuf lanschen, also praktisch in direkter Verbindung zu dem dortigen, bereits existenten Gepäckkeller im Terminal 2. Das Ganze ist in Verbindung mit dem T-Walk zu sehen. Übrigens: Wenn wir den T-Walk dann hier bauen, werden dadurch hier wieder zwei Vorfeldpositionen eliminiert; sie verschwinden. Das Ganze ist auch

unter reinen Vorfeldkapazitätsaspekten völlig neutral. Das, was hier verschwindet, wird dort wieder neu entstehen.

(Folie 9)

Dann sind wir im Bereich der Fracht; das betrifft diesen Vorfeldlückenschluss. Sie sehen hier noch diese alte Simulationskammer. In früheren Jahren verfügte man eben nicht über hochmodern auflösende Röntgengeräte. Wenn man kritische Frachten transportieren wollte, bei denen man sich nicht ganz sicher war, ob da nicht eine Bombe drinsteckte, dann hatte man in früheren Jahren nur die Möglichkeit, diese kritische Fracht in so eine Simulationskammer zu verbringen. Innerhalb dieser Simulationskammer wurde unter entsprechenden atmosphärischen Bedingungen ein Flug simuliert, das heißt die Druckhöhe abgebaut. Erinnern Sie sich an den PanAm-Absturz über Lockerbie, wo man damals Zünder verwandt hat, die auf Höhe reagierten und erst zündeten, wenn das Flugzeug eine bestimmte Höhe erreicht hatte. Das konnte man in dieser Kammer entsprechend simulieren. Deshalb war sie auch sehr stabil gebaut – für den Fall, dass eine Bombe hochgegangen wäre. Heute hat man glücklicherweise ganz andere technische Möglichkeiten.

Wir benötigen diese Halle nicht mehr; wir haben sie vor einiger Zeit schon abgerissen. Hier ist eine zusätzliche Vorfeldfläche entstanden, die wir für das Abstellen nur von Frachtflugzeugen nutzen wollen. Hier gilt im Grunde genommen genau das Gleiche wie in der Passage. Denn wir haben es am Flughafen Köln/Bonn mit Expressfracht-Carriern zu tun. Express bedeutet eben: Es muss sehr schnell gehen. Das heißt, das, was sich an Bord der Frachtflugzeuge befindet – Pakete, Dokumente –, muss so schnell wie möglich in die Sortierhallen verbracht werden. Wenn die Pakete oder Dokumente durch die Sortierung durchgelaufen sind, muss die Fracht auch sehr schnell wieder an Bord der Flugzeuge verbracht werden. Auch das, meine Damen und Herren, funktioniert natürlich nur unter der Voraussetzung, dass diese Flugzeuge gebäudenah geparkt sind.

Auch da könnten wir wieder hergehen und sagen: Wenn wir dann vor den Sortierhallen keinen Platz mehr haben, dann schieben wir die Frachtmaschinen nachts rüber auf die Passagevorfelder, denn da ist ja ausreichend Platz. Aber da haben wir wiederum das Problem mit den langen Wegen. Ganz abgesehen davon, dass uns da auch noch ein Rollweg im Weg ist. Das muss man sich vorstellen, wie wenn Sie vor einem Bahnübergang stehen, wo immer mal ein Zug vorbeifährt. Bei uns ist es eben nicht der Zug über den Rollweg, sondern das entsprechende Flugzeug. Das ist natürlich für den gesamten Abfertigungsprozess vom Zeitablauf sehr, sehr hinderlich. Deshalb sehen wir die hier dargestellte Maßnahme bzw. das entsprechende Projekt vor.

(Folie 10)

Bebauungsplan Frachtriegel. Sie können hier sehr gut erkennen, wie dicht die Bebauung in dem Frachtriegel schon ist. Wir haben hier das Problem, dass wir es teilweise mit sehr alten Frachthallen zu tun haben, die über 40 Jahre auf dem Buckel haben und die modernen Anforderungen, vor allen Dingen an eine moderne Sortierlogistik, nicht mehr entsprechen. Sie müssen wissen: Vor 30 Jahren gab es noch nicht die hochmoderne Sortierlogistik, die Sie heute haben. Das meiste, was an Sortierung in diesen Hallen stattgefunden hat, war noch Handarbeit. Das kann sich aber im Grunde genommen heute keiner mehr leisten. Das heißt, der Automatisierungsgrad in dieser Sortierung hat in den letzten Jahren sehr, sehr zugenommen.

Um diese modernen Sortieranlagen einbauen zu können, brauchen Sie größere lichte Höhen innerhalb der Hallen und auch größere Säulenabstände, als es noch vor 30

oder 40 Jahren der Fall war. Deshalb werden wir perspektivisch in diesem Bereich in den nächsten Jahren alte Hallen abreißen und sie durch neue ersetzen. Aber auch das dient nicht dem Kapazitätsaufbau, sondern der zunehmenden Automatisierung bzw. auch Wirtschaftlichkeit, um in der Sortierung produktiver respektive effizienter zu werden.

(Folie 11)

Jetzt kommen wir zum Bebauungsplan General Cargo. Unser General Cargo Center wurde im Jahr 2008 in Betrieb genommen. Sie sehen hier eine Seitenansicht; hier vorne sehen Sie das erweiterte Vorfeld A. Bei General Cargo verhält es sich ein Stück weit anders, weil ein nicht unerheblicher Teil dessen, was an Luftfracht in diesem Terminal abgefertigt wird, gar nicht aus Köln/Bonn herausgeflogen oder auch hereingeflogen wird. Ein Großteil der Fracht wird zwar auf Flugzeugpaletten konsolidiert und verzurrt, aber dann wird das auf spezielle Lkws verladen, die auch speziell mit solchen Roller-Decks auf der Ladefläche ausgerüstet sind, wo man diese Paletten hineinschieben kann. Dann fahren diese Lkws nach Frankfurt, nach Amsterdam, nach Brüssel oder auch nach Paris, um dort ihre fertig konsolidierten Paletten zu entladen, die dort direkt entweder auf Passagiermaschinen oder auf Frachtmaschinen umgeladen werden. Nur ein relativ kleiner Teil gelangt aus diesem Cargo Center direkt auf Frachtflugzeuge, die von Köln/Bonn aus operieren, wobei man dazu noch bemerken muss, dass der größte Teil der Frachter, die aus diesem Terminal heraus operieren oder mit Fracht beladen werden, die hier konsolidiert worden ist, am Tage operiert.

Es kommt aber jetzt noch ein Weiteres hinzu – da bin ich wieder beim Stichwort Eurowings/Low-Cost-Langstrecke –, das sind Widebodies, A330-Langstreckenflugzeuge, bei denen Sie auch etwa 10 bis 15 Tonnen an zusätzlicher Fracht im Bauch der Maschine, im sogenannten Belly, wie wir im Fachjargon sagen, zuladen können. Auch aus diesem Grund haben wir erhöhte Anforderungen an Frachtumschlag. Deshalb wollen wir, wie gesagt, perspektivisch dieses Frachtzentrum erweitern.

(Folie 12)

Dann sind wir beim T-Walk. Den hatte ich schon angesprochen. Da geht es darum, die Umsteigeprozesse, aber auch die gesamte Gepäcklogistik deutlich zu verbessern, zu optimieren. Denn wenn Sie heute im Umsteigeprozess die Terminals wechseln wollen, geht das eigentlich nur händisch, also per Bus oder auch noch über die Landseite, wo Sie noch mal die Sicherheitskontrolle durchlaufen müssen. Bei so einem kurzen Umsteigeprozess geht das natürlich überhaupt nicht. Dazu dient dieser T-Walk, wobei wir diesen T-Walk auch noch für eine verbesserte Ausstattung der Luftseite mit Geschäften nutzen wollen. Wenn Sie schon mal bei uns im Terminal 1 auf der Landseite gewesen sind, haben Sie eine relativ große Ladenzeile oder Mall gesehen. Wenn Sie aber auf der Luftseite ankommen, ist das Angebot sehr begrenzt. Auch da wollen wir uns mit diesem Projekt deutlich besser aufstellen.

(Folie 13)

Dann haben wir noch zum Schluss den Bebauungsplan für das Hotel und das Parkhaus. Das Parkhaus 1 ist das älteste Parkhaus, über das wir verfügen. Das ist im Zuge des Baus des Terminals 1 entstanden, also Ende der 60er-Jahre eröffnet, 1970. Dieses Parkhaus hat weit über 40 Jahre auf dem Buckel. Wir stehen jetzt vor der Entscheidung, es entweder abzureißen oder aber viel, viel Geld, einen über zweistelligen Millionenbetrag, in die Sanierung dieses Parkhauses zu stecken. Da haben wir uns dafür entschieden, zu sagen: Nein, das ist eigentlich nicht sinnvoll; es ist auch wirtschaftlich unsinnig. Wir reißen es ab.



Wir wollen das auch zum Anlass nehmen, in dieses Parkhaus neue Technologien zu integrieren. Es wird demnächst ein Feldversuch am Flughafen Köln/Bonn zum Stichwort „autonomes Fahren“ stattfinden. Die neue E-Klasse, die Mercedes auf den Markt bringen wird, wird das erste Fahrzeug sein, das man komplett autonom bewegen können. Unsere Vision dazu ist, dass man irgendwann später auch in diesem besagten Parkhaus sein Auto autonom parken kann. Das heißt, man stellt es nur noch an der Einfahrt ab, und das Auto findet dann selbstständig und eigenständig seinen Parkplatz. Auch wenn man von der Reise zurückkommt und das Auto wieder anfordert, kommt es aus der Parkbucht automatisch zum Ausgang.

Wir haben in unserem größten Parkhaus über 6.000 Stellplätze. Wenn das gut ausgelastet ist, zu 90 Prozent, und da sind vielleicht noch 500 freie Parkplätze, kann man sagen: Da den einzelnen freien Parkplatz zu finden, ist teilweise wie die Nadel im Heuhaufen suchen. Wir sehen also auch gerade vom Produkt her einen ganz großen Vorteil für unsere Gäste.

Was das Hotel angeht, ist es mir auch eine Herzensangelegenheit. Denn da haben wir ganz, ganz großen Nachholbedarf. Nehmen Sie einen Flughafen wie Hannover, der gerade mal auf die Hälfte der Passagiere von Köln/Bonn kommt und über zwei große Hotels verfügt. Uns waren hier lange die Hände gebunden, weil man beim Bau des damaligen „Holiday Inn“ – das war auch Anfang der 70er-Jahre – dem Betreiber eine Exklusivitätsklausel eingeräumt hatte, und zwar zeitlich unbegrenzt, also ad infinitum. Uns waren also die Hände gebunden. Das heißt, wir durften kein weiteres Hotel auf dem Flughafengelände eröffnen.

Wir sind dann vor einigen Jahren in einen Rechtsstreit eingetreten und haben die Betreiber verklagt. Das Ganze ist hochgegangen bis zum Bundesgerichtshof. Glücklicherweise ist dieser Rechtsstreit für uns gut ausgegangen; wir haben ihn gewinnen können und haben da sozusagen auch freies Feld. Da wollen wir möglichst bald ein neues Hotel hochziehen. Das ist auch gerade wichtig für unsere Gäste, die Langstrecke fliegen, die gerne auch schon am Abend vorher anreisen, um in Ruhe die Nacht bei uns zu verbringen und morgens ganz ruhig und stressfrei in den Flieger einzusteigen und nicht die Sorge zu haben, irgendwo im verstopften Kölner Autobahnring morgens zu enden und den Flug zu verpassen.

(Folie 14)

Mein Damen und Herren, was sind die Folgen? Mit welchen Auswirkungen der Maßnahmen ist zu rechnen? Nun, das wird genau dieses Verfahren zeigen. Dabei gehen wir nach unseren Einschätzungen davon aus, dass es im Zuge der hier dargestellten Baumaßnahmen oder Projekte zu keinen zusätzlichen Belastungen kommen wird, weil es hier nicht um Erweiterungen und zusätzlichen Flugverkehr geht – anders, als es in Frankfurt oder anderen Flughäfen zu beobachten war.

Wie wollen wir diese Auswirkung beurteilen? Das Herzstück dieses Planfeststellungsverfahrens betrifft natürlich die Verkehrsprognose. Die Verkehrsprognose, die bis 2030 erstellt wird, umfasst also immerhin einen Prognosezeitraum von 14 Jahren. Da wird dezidiert die Verkehrsentwicklung errechnet.

Alle nachgelagerten Gutachten beziehen sich natürlich auf diese Verkehrsprognose. Das heißt, basierend auf den Ergebnissen der Verkehrsprognose werden Umweltverträglichkeitgutachten, lärmphysikalische Gutachten, Luftschadstoffgutachten und auch lärmmedizinische Gutachten in Auftrag gegeben.

Die Ergebnisse all dieser Gutachten und damit Auswirkungen der von uns geplanten Projekte können Sie dann in Augenschein nehmen, und Sie können darauf basierend Ihre Einwendungen formulieren.

Ich sage es an dieser Stelle noch einmal: Das Ganze ist ergebnisoffen. Ich kann und will auch nicht ausschließen, dass möglicherweise unsere Einschätzung nachher nicht bestätigt wird, dass die Gutachten auch etwas anderes zum Ergebnis haben und uns das möglicherweise zu der Entscheidung bringen könnte, den Antragsgegenstand zu verändern. Es kann auch sein, dass mit diesem Planfeststellungsbeschluss entsprechende Auflagen einhergehen. Das kann man jetzt noch nicht genau sagen. Aber genau das ist auch Inhalt dieses Verfahrens.

(Folie 15)

Auch noch ganz wichtig ist: So ein Verfahren kostet natürlich eine Stange Geld. Aber wir werden das komplett aus eigenen Mitteln bestreiten. Das heißt, die öffentlichen Haushalte, um die es leider Gottes ja eh nicht so gut bestellt ist, müssen nicht dafür herhalten. Wir finanzieren das aus eigener Kraft.

Mein Damen und Herren, damit bin ich am Ende meiner Ausführungen. Ich bedanke mich erst mal sehr herzlich für Ihre Aufmerksamkeit. Sehr gerne werden mein Team und ich Ihnen jetzt für alle Fragen zur Verfügung stehen. – Vielen Dank.

(Beifall)

**Moderator Ralph Brix:** Vielen Dank, Herr Garvens, für die sehr detaillierten Ausführungen. Ich fand es übrigens sehr bemerkenswert, dass der Saal gerade bei einem Thema etwas unruhiger wurde, als es gar nicht ums Fliegen, sondern ums Autofahren ging. Scheinbar hat die Geschichte vom autonomen Fahren hier zumindest für Belustigung oder Verblüffung gesorgt.

Aber kommen wir zu den Flughafenthemen. Ich möchte, bevor wir in die Diskussion einsteigen, darum bitten, dass diese Diskussion fair verläuft, dass sie respektvoll verläuft. Ich würde mir wünschen, dass jeder, der das Wort hat, bitte auch in Ruhe ausreden darf. Das heißt für mich, dass er nicht unterbrochen wird. Ich würde um etwas bitten, was oftmals gar nicht mehr betont wird, obwohl es, glaube ich, sehr wichtig ist: Ich würde mir wünschen, dass denen, die sprechen, sehr aufmerksam zugehört wird. Denn nur wenn wir zuhören, können wir so richtig verstehen, was der andere uns eigentlich sagen möchte.

Es gibt noch etwas, erst recht heute, weil wir hier so viele im Saal sind, worum ich bitten würde: Bitte fassen Sie sich recht kurz. Das ist gar nicht mit dem drohenden Zeigefinger gemeint – fasse dich kurz! –, sondern das hat etwas damit zu tun, dass ich darum bitte, auf dem Punkt zu bleiben, und damit, dass wir dadurch gewährleisten, dass alle auch aufmerksam zuhören und dass möglichst viele zu Wort kommen. Das ist meine Bitte, mein Appell an alle Anwesenden.

Wer jetzt gleich eine Frage stellen möchte, soll das bitte über eines dieser beiden Mikrofone tun. Ganz hinten steht eines an dem T-Walk sozusagen, und eines hier vorne. Das hat etwas damit zu tun, dass alle Sie dann gut verstehen können, und vor allen Dingen damit – ich habe es vorhin erwähnt –, dass hier vorne auch noch ein Aufnahmegerät liegt. Wenn jemand aus dem Saal etwas sagt, wird das nicht mehr aufgezeichnet bzw. erschwert die Aufzeichnung.

Dann würde ich Sie bitten, wenn Sie nach vorne kommen, sich kurz vorzustellen. Das ist allerdings eine Frage der Höflichkeit und freiwillig; wer lieber anonym etwas sagen möchte, hat natürlich selbstverständlich das Recht dazu. Schön wäre auch, wenn Sie dabei sagen, wo Sie leben, wo Sie wohnen, damit vor allem die Experten das räumlich ein bisschen einordnen können. Wir werden keine Fragen sammeln; zumindest ist es zunächst so geplant, dass wir versuchen, jede Frage sofort zu beantworten.

Ich freue mich auf eine rege, auf eine lebhaftige und vor allen Dingen auf eine faire Diskussion und auf einen informativen Dialog. Vielen Dank.

Wer möchte, kann sich jetzt schon melden. – Gleich in der zweiten Reihe haben wir jemanden.

**Helmut Schumacher:** Schönen guten Abend, meine Damen und Herren! Mein Name ist Helmut Schumacher. Ich komme aus Hennef und bin seit 15 Jahren Mitglied der Lärmschutzgemeinschaft Köln/Bonn und seit zwölf Jahren im Vorstand dieses Vereins.

Herr Garvens hat vorhin netterweise gesagt: Heute ist der Tag der Information. Da finde ich, dass zu dem, was Herr Garvens gesagt hat, noch einiges mehr hinzugehört, nämlich, dass man auch mal kurz beleuchtet: Wie ist die Situation mit dem Nachtflugbetrieb und mit dem Nachtfluglärm in der Vergangenheit hier gewesen?

Man kann – ich habe das gemacht – aufgrund der Statistiken, die Herr Partsch immer sehr sorgfältig führt und die monatlich veröffentlicht werden, sich einiges „herausgucken“. Ich habe das mal für den sogenannten Dauerschallpegel in der Nacht gemacht. Das ist ein Lärmmaß, an dem auch die gesundheitlichen Relevanzen mit irgendwelchen Definitionen angebunden sind. Dabei hat sich – ich habe das mal über drei Monate in diesem Jahr gemittelt – für die sieben Hauptmessstellen, die hier am Flughafen sind – also Köln-Rath, Merheim, Bensberg, Porz/Grengel, Hennef, Siegburg, Lohmar – , gezeigt, dass wir hier gemittelt einen Nachtdauerschallpegel von 53 bis 54 dB(A) haben.

(Folie 19)

Was das bedeutet, will ich kurz erläutern. Die europäische Umweltbehörde hat veröffentlicht, dass ab einem Dauerschallpegel von 40 dB(A) nachts, wenn er übers Jahr vorherrscht, eine Erkrankungsrisikobereitschaft beginnt. Die Lärmwirkungsforschung in Deutschland geht davon aus, dass ab 45 dB(A) schon akute Gefährdungen bestehen. Die Differenz – –

**Moderator Ralph Brix:** Herr Schumacher, darf ich Sie kurz etwas fragen: Was hat das jetzt gerade mit dem Planfeststellungsverfahren zu tun? Ich kann verstehen, dass das heute sicherlich auch Thema sein soll und darf. Es wäre aber schön, wenn wir jetzt erst mal über das Planfeststellungsverfahren reden, und da sehe ich gerade den Bezug nicht. Haben Sie da einen, den ich vielleicht nur nicht sehe?

**Helmut Schumacher:** Ja, natürlich gibt es da einen. Worauf ich hinauswill, ist, dass es über das Planfeststellungsverfahren und die baulichen Erweiterungen auf keinen Fall dazu kommen darf, dass die jetzige Nachtfluglärmbelastung weiter ansteigt.

(Beifall)

Deswegen will ich kurz erläutern, wie hoch sie jetzt ist.

Denn wir liegen jetzt schon mit diesen 53, 54 dB(A) im Mittel um über 300 Prozent über dem, was die WHO und die deutsche Lärmwirkungsforschung als kritischen Grenzwert betrachten. Das ist der Grund, warum es auf keinen Fall weiter ansteigen darf, sondern eher zurückgefahren werden muss.

Ein zweiter Punkt: Die Bedeutung Köln/Bonns im Nachtflug geht klar und deutlich aus der Anzahl der Nachtflugbewegungen hervor. Die ist in Deutschland seit drei Jahren an der Spitze aller Verkehrsflughäfen zu finden. Im Jahr 2009 hatten wir 32.400 Nachtflüge; im Jahr 2015 waren es 37.100. Wir haben also eine deutliche Zunahme – nicht nur in der Zahl, sondern auch, was den Anteil der Nachtflüge am Gesamtflugbetrieb angeht. Der ist nämlich von 25 auf 29 Prozent aller Flüge gewachsen.

Warum es nicht lauter werden darf, hat auch mit der Anzahl der extrem lauten Flüge in der Nacht zu tun. Da hatten wir in den Jahren 2013/14 aufgrund der Feststellungen der Fluglärmmessstelle jeweils 1.550 Ereignisse; im vergangenen Jahr waren es schon 1.600. Das zeigt auch sehr deutlich, dass nicht, wie immer von der Flughafen-seite versprochen wurde, aufgrund von Strafzahlungen umgesteuert wird, die Nachtflugteilnehmer in den Tag hinein zahlen müssen. Leider haben die lauten Nachtflüge aber nicht abgenommen, sondern tendenziell sogar zugenommen.

Der letzte Punkt betrifft den passiven Schallschutz, der leider nicht ausreichend ist. Aber das ist nicht unbedingt ein Versagen des Flughafens; das liegt an den gesetzlichen Rahmenbedingungen. Nur darf man nicht immer hingehen, wie es auch gerne von der Flughafenseite und von den Politikern gemacht wird, und behaupten, dass der passive Lärmschutz hier alle Nachtfluglärmprobleme löst. Das ist leider nicht der Fall. – Danke.

(Beifall)

**Moderator Ralph Brix:** Danke schön. Ich habe Ihren Ausführungen drei Punkte entnommen, die ich jetzt gerne mal in einer Frage zusammenfassen würde, und Sie sagen mir, ob ich damit richtig liege: Stimmt es, dass es durch die Baumaßnahmen, die im Planfeststellungsverfahren entschieden werden sollen, a) zu mehr Lärm kommt, b) mehr Nachtflüge gibt und c) mehr laute Flüge geben könnte?

Ist die Formulierung so richtig?

(Helmut Schumacher: Das ist richtig!)

– Gut. Die arbeiten wir Stück für Stück ab. Fangen wir beim Lärm an.

**Michael Garvens:** Ich mache mal eine kleine Einleitung; dann übergebe ich an Herrn Partsch.

Mir ist zunächst wichtig, Ihnen darzulegen, dass natürlich auch die Lärmauswirkungen dieses täglichen Flugbetriebes in Köln/Bonn für uns einen immens wichtigen und hohen Stellenwert haben. Ich sage Ihnen das auch deshalb, weil ich auf der anderen Seite des Flughafens – Herr Hoffmann und ich hatten uns darüber auch gerade noch im Vorfeld der Veranstaltung unterhalten –, im Abflugbereich der Königsforstroute, der Bahn 32 Rechts, lebe. Bei Westwindwetterlage haben wir den startenden Verkehr über die Königsforstroute. Ich habe zu Herrn Hoffmann auch gesagt: Ich schlafe nachts bei offenem Fenster. Ich kann meiner Frau, die neben mir schläft, relativ genau sagen, was für ein Flugzeug da gerade über den Königsforst abfliegt.

(Wolfgang Hoffmann: Dann sind Sie also auch wach geworden!)

– Spaß beiseite. Ich bin da auch persönlich Betroffener. Das ist vielleicht auch ganz gut so. Denn damit bin ich auch mit den unmittelbaren Auswirkungen dieses Flughafenbetriebes konfrontiert.

Natürlich wollen wir wachsen – ohne Frage. Wir sind auch sehr, sehr erfolgreich unterwegs. Aber wir wollen nicht wachsen allein auf Kosten der im Umfeld des Flughafens lebenden Bevölkerung. Deshalb spielt natürlich der Lärmschutz in allen Belangen – ob das aktiver Lärmschutz ist, ob das passiver Lärmschutz ist – für uns eine ganz, ganz wichtige und wesentliche Rolle. Das ist für uns ein wichtiger Ansatz.

Eine wesentliche Stellschraube – das ist auch schon hier kurz angeklungen – betrifft unsere Gebührenpolitik. Wir haben vor ungefähr drei Jahren in der Fracht – vielleicht haben wir auch mal das entsprechende Chart dazu – die Lärmzuschläge für besonders laute Großraumfrachter, allen voran die MD11, deutlich erhöht.

(Folie 36)

Wir haben – das ist einmalig in Deutschland, wenn nicht gar in Europa – für die deutlich leisere Boeing 777 – das ist ein zweimotoriges Muster, auch ein Großraumfrachter, der sogar noch etwas mehr Nutzlast transportieren kann als das dreimotorige Muster MD11 – die Flüge in der Nacht besonders incentiviert. Das heißt: Bei durchschnittlich fünf wöchentlichen Flügen – Ersatz der MD11 durch eine 777 – kann der Operator, also die Fracht-Airline, über einen Dreijahreszeitraum etwa 1 Million Euro an Gebühren bei uns am Flughafen einsparen.

Hier sehen Sie die Entwicklung – darauf bin ich schon auch ein Stück weit stolz –: Im Jahr 2012 hatten wir noch 3.750 Bewegungen mit MD11. Die sind in den letzten drei Jahren um mehr als ein Drittel zurückgegangen. Wir haben in gleicher Weise Flüge mit der 777 hier aufbauen können. Dass wir uns damit natürlich noch nicht zufriedengeben, das ist vollkommen klar.

Es gibt sicherlich noch den weiteren großen Kunden, die UPS, mit der wir da auch sehr intensiv im Gespräch sind. Wir hoffen natürlich auch, dass UPS irgendwann sich auch dazu entschließen wird, den nächsten Technologiesprung bei den eingesetzten Flugzeugen bei uns zu unternehmen und ältere Muster durch neuere zu ersetzen. Eine Entscheidung ist da noch nicht gefallen. Die ist auch nicht immer ganz einfach. Denn man muss wissen: So eine 777 kostet eine Stange Geld, ungefähr 300 Millionen US-Dollar pro Flugzeug. Das ist eine Menge Geld.

Man muss natürlich fairerweise sagen – Herr Hoffmann weiß das auch –: Ein Flugzeug ist natürlich immer das lauteste. Als ich vor 14 Jahren nach Köln kam, war es die Boeing 747-100, die deutlich lauter war als eine MD11. Wir haben es damals sehr beklatscht, als wir dieses Flugzeug durch die MD11 ersetzen konnten. Bei solch hohen Investitionskosten schreibt man so eine Maschine eben nicht auf fünf, sechs Jahre ab. Das sind schon Nutzungszeitdauern von 15, 20 Jahren. Aber das ist für uns der nächste konsequente Schritt.

Wir haben das gestern auch diskutiert. Lufthansa hat ja gerade die neue A320neo hier eingeführt, also die modernste Version der A320-Familie. Die ersten Messergebnisse, was die Lärmemission dieser Maschine angeht, sind wirklich sehr, sehr ermutigend. Herr Partsch, ich glaube, sie liegen unter den Werten der derzeitigen A320-Familie.

(Martin Partsch: 3 bis 5 dB!)

Ich bin im Übrigen – das habe ich gestern auch schon gesagt – sehr, sehr optimistisch, was die weiteren Entwicklungen bei der Fluglärmreduzierung angeht. Die wesentliche Lärmquelle ist natürlich das Triebwerk. Daran wird sehr intensiv und aktiv geforscht.

Das sage ich natürlich an dieser Stelle auch ganz offen und ehrlich: Den flüsterleisen oder geräuschlosen Flugverkehr wird es nicht geben; das ist nur im Segelflug möglich. Den habe ich auch über viele Jahre betrieben. Aber ich glaube, dass wir da noch große Quantensprünge vor uns haben.

Lassen Sie mich noch einen Satz zum Passagiernachtflug sagen. Auch da haben wir eine neue Gebührentabelle auf den Weg gebracht. Ich will das an dieser Stelle ganz offen sagen; da haben Sie auch mein Commitment: Wir werden perspektivisch in den nächsten Jahren den Passagiernachtflug weiter verteuern, und zwar insbesondere im kritischen Zeitfenster von 0 bis 5 Uhr. Das können Sie heute auch so als Versprechen mitnehmen.

Da werden wir dranbleiben, weil wir, wie gesagt, perspektivisch die Anzahl dieser Flüge reduzieren wollen – allerdings mit Augenmaß. Ich sage Ihnen auch, warum – denn wir müssen da höllisch aufpassen –: Wenn wir da allzu sehr Passagierflugverkehr aus der Nacht herausnehmen – das sind grundsätzlich die deutlich leiseren Maschinen, gerade im Vergleich zu den Großraumfrachtern; es gibt die eine oder andere Ausnahme, aber grundsätzlich ist das schon so; das wird Herr Partsch Ihnen anhand der Messergebnisse auch bestätigen –, dann sehe ich schon die Gefahr – gerade weil es perspektivisch nur noch zwei Flughäfen in Deutschland geben wird, die nachts anfliegbar sind; das sind Leipzig/Halle im Osten und Köln/Bonn im Westen –, dass diese freiwerdenden Slots durch Frachtmaschinen wahrgenommen werden, die möglicherweise noch lauter sind als die Passagiermaschinen. Dann, meine Damen und Herren, haben wir mit Zitronen gehandelt.

Daher möchte ich das mit Augenmaß machen – nicht, dass wir nachher in eine Situation kommen, wo wir erst alle in die Hände geklatscht und gesagt haben: Das ist ja toll! Wir reduzieren die Passagierflüge aus der Nacht. Und sie werden möglicherweise durch deutlich lautere Frachtflugzeuge ersetzt. Das kann es nicht sein. Deshalb machen wir das mit Augenmaß. Aber ich sage Ihnen – das ist ein ganz klares Commitment hier heute Abend –: Wir werden diese Flüge perspektivisch verteuern.

**Moderator Ralph Brix:** Herr Garvens, wenn ich Sie richtig verstehe, um wieder auf die Frage von Herrn Schumacher zurückzukommen, gehen Sie perspektivisch davon aus, dass trotz der Baumaßnahmen auf jeden Fall nicht mehr laute Flüge bzw. lautere Flugzeuge kommen.

**Michael Garvens:** Nein. Was man auch noch mal sagen muss: Die Lärmauswirkung ist ja immer ein Produkt von der Anzahl der Flugbewegungen und dem Einzelschalleignis. Unsere Strategie ist: Natürlich werden wir in den nächsten Jahren auch bei den Flugbewegungen wachsen, wobei das – dazu haben wir auch entsprechende Charts dabei; das ist ganz interessant – in den letzten Jahren überhaupt nicht der Fall war. Wenn Sie zum Beispiel mal die Fracht nehmen, sind wir über die letzten 15 Jahre von den Flugbewegungen nicht gewachsen, also im Vergleich von 1995 zu heute. Das Frachtvolumen hat sich aber im gleichen Zeitraum mehr als verdoppelt. Das ist dem Umstand geschuldet – das haben wir auch mit UPS so abgestimmt –, dass wir damals gesagt haben: Wir wollen perspektivisch nicht durch zusätzliche Bewegungen hier mehr Volumen transportieren, sondern kleinere Maschinen kontinuierlich durch größere austauschen.

Das war eine sehr erfolgreiche Strategie. Da kommt man natürlich irgendwann auch mal an das Ende der Fahnenstange. Allerdings sehe ich da immer noch gute Perspektiven. Aktuell betreibt UPS innerhalb Europas prioritär eine 767-200; die wird jetzt Stück für Stück durch eine 767-300 ersetzt, das heißt eine längere 767, in die man wieder zusätzliche Zuladung hineinbekommt.

Aber wenn es irgendwann in Richtung mehr Flugbewegungen geht, müssen wir eben sehen, dass das Mehr an Fluggerät, das eingesetzt wird, im Vergleich zu dem heute eingesetzten Fluggerät deutlich leiser ist, sodass dann trotz zusätzlicher Flugbewegungen unterm Strich der Lärmpegel sich nicht erhöht. Das ist grundsätzlich unsere Strategie, an der wir sehr intensiv arbeiten.

Ein anderer Punkt – da, Herr Hoffmann, haben wir uns gestern auch wieder ein bisschen gekabgelt – ist die alle fünf Jahre vorzunehmende Lärmüberprüfung. Denn das ist schon ein harter Lärmdeckel, den wir über uns haben. Da geht es immer darum, dass überprüft werden muss, ob – das letzte Bemessungsjahr war 2015 – es beispielsweise in den sechs verkehrsreichsten Monaten des Jahres 2015 im Vergleich zum Referenzjahr 1997 signifikant leiser geworden ist. Wenn dem nicht so ist, kann die Genehmigungsbehörde sofort einschreiten und uns zusätzliche Auflagen machen.

Da haben wir also schon diesen Deckel über uns, den wir nicht durchstoßen sollten. Deshalb haben wir schon ein originäres Interesse daran, die Lärmauswirkungen auch bei steigenden Flugbewegungen auf jeden Fall konstant und stabil zu halten.

Herr Partsch, wollen Sie noch kurz etwas zu NORAH sagen, zu den fluglärmmedizinischen Dingen?

**Martin Partsch:** Ich möchte gerne etwas zu dem Grenzwert der WHO sagen, der angesprochen wurde. Wenn man mehrere Fluglärmmessstellen zusammenaddiert und das mit einem WHO-Grenzwert vergleicht, ist das nicht so richtig zielführend. Wenn Sie sich die Umgebungslärmkarten der Stadt Köln anschauen – egal, ob für Eisenbahnen oder für Straßenverkehr –, liegen Sie im Innenstadtbereich in der Nacht meistens zwischen 50 und 55 dB. Da könnte man genauso den WHO-Grenzwert anführen.

Wir haben hier in Deutschland das Fluglärmgesetz. Das gibt klare Vorgaben. Der Gesetzgeber hat dabei den Gesundheitsschutz berücksichtigt, indem entsprechende Siedlungsbegrenzungsgebiete oder Schallschutz festgelegt werden. An diesen gesetzlichen Vorgaben orientieren wir uns.

**Moderator Ralph Brix:** Fragen wir andersherum – ich bin mir nicht ganz sicher, ob die Fragen von Herrn Schumacher schon direkt beantwortet worden sind –: Wird im Planfeststellungsverfahren unter anderem auch genau das festgestellt? Kann es zu mehr lauterem Fliegen kommen? Kann es zu mehr Nachtflug kommen? Kann es zu mehr Lärmbelastung kommen? Könnte das eventuell auch zu diesen eingangs erwähnten Einschränkungen im Plan führen? Ist das also genau das Ergebnisoffene, von dem wir reden?

**Michael Garvens:** Das ist ja genau der Fakt. Genau darüber werden die umfänglichen Gutachten, die hier auf den Weg gebracht werden und die dann auch überall einsehbar sind – es ist also ein total transparenter Prozess –, Auskunft geben. Wir glauben es

nicht, aber glauben heißt nicht wissen. Am Ende sind wir vielleicht schlauer. Warten wir einfach mal ab.

**Volker Steingroß:** Es werden im Rahmen des Verfahrens die vorhabenbedingten Auswirkungen ermittelt. Man macht jetzt eine Bewertung des Status quo: Wo stehen wir heute mit den Belastungen des Flughafens? Was kommt durch die Bauvorhaben, die hier dargestellt wurden, dazu? Das wird begutachtet. Wir lassen uns von neutralen Dritten die Untersuchungen zukommen, und die werden dann im Rahmen der Abwägung berücksichtigt werden.

Vielleicht muss man auch sagen, dass es unsere Überzeugung ist – das sehen Sie auch hier auf der Tafel –: Es sind weitaus intensivere Maßnahmen in den letzten Jahren durchgeführt worden. Wenn man dazu dann die Flugbewegungszahlen in Relation setzt, sieht man, welchen Zusammenhang es gibt.

(Folie 28)

**Moderator Ralph Brix:** Sie meinen Baumaßnahmen am Flughafen.

**Volker Steingroß:** Ja, genau.

**Moderator Ralph Brix:** Sie haben es am Anfang angesprochen: Im Laufe der Vorbereitungen für das Verfahren werden die Unterlagen online zur Verfügung gestellt. Gehören auch Gutachten und Gutachtenergebnisse dazu? Kann man davon ausgehen?

**Volker Steingroß:** Wir werden auf jeden Fall die Antragsunterlagen – die beinhalten auch die Gutachten – in dem Moment online stellen, in dem die Behörde sie auf Vollständigkeit geprüft hat, sodass Sie nicht nur den einmonatigen Zeitraum zur Einsichtnahme haben, sondern ab dem Zeitpunkt, ab dem die Behörde es zur Auslegung zur Verfügung stellt.

**Moderator Ralph Brix:** Herr Schumacher, können wir die Fragen als beantwortet ansehen, wenn auch die Antwort nicht befriedigt?

**Helmut Schumacher:** Soweit das jetzt möglich ist, würde ich sagen: Ja. Aber zu der Anmerkung von Herrn Partsch möchte ich die Gegenanmerkung machen: Was Sie für Köln zitiert haben, ist ja nicht das, was die Grenzwertsituation widerspiegelt, sondern die Istsituation. Für alle anderen Lärmarten – Gewerbelärm, Umgebungslärm – haben wir in deutschen Gesetzen strenge Obergrenzen, für den Fluglärm aber nicht.

(Beifall)

Das ist die Crux bei der ganzen Sache. Deswegen kann man das nicht über einen Kamm scheren.

**Moderator Ralph Brix:** Danke schön. – Wollen Sie noch etwas dazu sagen?



**Martin Partsch:** Vielleicht einen Satz noch dazu: Das ist bei anderen Verkehrslärmarten im Prinzip nicht anders. Sie haben nach der 16. BImSchV, wenn es um Straßen geht, Planungswerte. Wenn Sie da die Sanierungswerte für die Straße heranziehen, liegt man bei der Nachtzeit bei einem Dauerschallpegel von 60 dB und in der Tageszeit bei einem von 70 dB. Das heißt, das Fluglärmgesetz gibt da die wesentlich strengeren Grenzwerte vor, als es beispielsweise für die Straße ist.

(Helmut Schumacher: Es geht um die Nacht, nicht um den Tag!)

– Natürlich geht es auch um die Nacht. Da ist der Sanierungswert für die Straße 60 dB, und bei uns liegt er deutlich niedriger.

**Moderator Ralph Brix:** Wir kommen gleich zu Ihnen. Da hinten hat sich noch jemand gemeldet. – Heben Sie bitte die Hand, wenn Sie das Wort ergreifen wollen. Ich versuche, das zu sammeln. – Danke schön.

**Stefan Pick:** Mein Name ist Stefan Pick aus Siegburg Nord. – Jetzt muss ich eingangs erst mal auf die Sachen eingehen, die Herr Gravens gerade eingeworfen hat: MD11. 300 Millionen abzuschreiben, ist sicherlich viel aufwendiger als 1 Million zusätzliche Lärmkosten. Insofern bin ich da nicht ganz bei den Ansichten des Flughafens. Eine Neuanschaffung wird uninteressant, wenn ich 300 Millionen investieren muss, aber für 1 Million jedes Jahr ein lautes Flugzeug doch zum Starten und Landen bekomme.

Jetzt will ich aber zu meinen Fragen kommen: Betriebsoptimierung und gebäudenah für kürzere Umlaufzeiten bedeuten mehr Starts und mehr Landungen. Das haben Sie indirekt auch bestätigt: ohne zusätzlichen Bau von Start- und Landebahnen. Das brauchen Sie dann auch nicht. Wenn Sie optimieren, können Sie viel mehr Flugzeuge täglich durchbringen, bei Tag und bei Nacht.

(Beifall)

Sie fliegen heute, so glauben wir Anwohner aus Siegburg Nord, bereits außerhalb der genehmigten Tag- und Nachtkorridore. Jetzt die Frage: Werden die Tag- und Nachtkorridore für Ihr neues Vorhaben erweitert oder ausgedehnt?

Zweitens: Wie wird das erhöhte Flugaufkommen durchgeführt? In Ihrer Imagebroschüre kommen Sie sehr schön auf die Wahner Heide und auf verschiedene tolle Eigenschaften des Flughafens zu sprechen. Leider werden keine Betroffenen in irgendeiner Broschüre benannt oder aufgezeigt. Also, Sie vergessen die Betroffenen ganz.

Wie werden Anwohner gegen Fluglärm- und Feinstaubbelastung außerhalb der Wohnungen je Flugereignis geschützt? Darüber hören wir auch nichts. Wir sollen uns wahrscheinlich im Sommer nur in den Wohnungen aufhalten und nicht außerhalb von Gebäuden.

Dann ist die Frage: Sind Arbeitsplätze höher zu bewerten als Leib und Leben der Anwohner?

Dann habe ich noch einen Punkt. Herrn Partsch durfte ich schon kennenlernen; in der Lessingstraße haben wir eine Messung durchgeführt. Die Ausführungen, die hier kommen, kann ich nicht bestätigen. Ich kann eher die Dokumentation oder Erklärungen von Herrn Schumacher nachvollziehen. Bei offenem Fenster schlafen können Sie in Siegburg Nord nicht – noch nicht mal bei geschlossenem Fenster.

(Beifall)

**Moderator Ralph Brix:** Da haben wir jetzt eine ganze Menge an Fragen bekommen; vielen Dank dafür, Herr Pick. Ich glaube, dass die ersten beiden Fragen zusammenhängen. Sie gehen davon aus, dass es durch diese Betriebsoptimierung zu mehr Starts und Landungen kommt, und dann müsste ja der Tag- und Nachtkorridor ausgebaut werden. Diese Fragen sind zusammen gestellt: Inwieweit glauben Sie, dass es durch diese Betriebsoptimierung zu mehr Starts und Landungen kommen wird?

**Martin Partsch:** Das mit den Korridoren interpretiere ich so, dass Sie mit den Korridoren die Gebietsausweisung nach Fluglärmschutzgesetz meinen. Ist das richtig?

**Stefan Pick:** Die Flugkorridore, die wir als Laie, als Bürger im Internet feststellen, die Routen, die Flugrouten, werden verletzt. Sie fliegen mit großen Flugzeugen außerhalb der für uns erkenntlichen Routen. Für uns ist nicht nachzuvollziehen, warum das so gestattet wird.

Und zum Lärmereignis: Diese 40 Dezibel oder 60 Dezibel, von denen Sie sprechen, werden keinesfalls eingehalten. Wir möchten gerne einen zusätzlichen Messpunkt mit einem geeichten Verfahren schaffen, um wirklich jeden Flugkorridor mit Flughöhe und allen Gegebenheiten zu erfassen und um Ihnen das aufzeigen zu können.

**Martin Partsch:** Zunächst mal zur Qualität der Abflugrouten und ihrer Einhaltung: Die Deutsche Flugsicherung führt mehrmals jährlich entsprechende Regeluntersuchungen durch. Die werden auch – Herr Hoffmann weiß das – im Rahmen der Fluglärnkommision vorgelegt. Eigentlich ist die Abflugqualität im Großen und Ganzen sehr gut.

Es gibt einige Kurven, wo es noch ein bisschen Optimierungsbedarf oder eine Optimierungsmöglichkeit gibt. Im Rahmen unserer Technischen Arbeitsgruppe schauen wir uns genau diese Routen an.

Zum Teil sind da schon Änderungsmaßnahmen umgesetzt, um den Verkehr ein bisschen mehr zur Idealroute zu zentrieren. Aber man kann generell nicht sagen, dass es häufig zu solchen Ausflügen aus dem Toleranzbereich kommt.

Wenn die Flugsicherung das vorlegt, sind wir normalerweise unter 1 Prozent, wenn mal solche Flüge rausgehen. Aber es wird regelmäßig kontrolliert; davon können Sie zunächst mal ausgehen.

Zu der Frage, ob man neue Abflugrouten oder so etwas bräuchte, wenn es zu mehr Flügen kommt: Das ist nicht der Fall.

Die Routen sind gemäß Luftfahrthandbuch hier in Köln festgelegt. Diese Routen sind auch nicht irgendwie anzahlmäßig oder so begrenzt. Natürlich muss die Flugsicherung entsprechende Staffellungen im An- und Abflug herstellen; aber das tut sie ohnehin.

(Folie 32)

Wir haben hier mal ein Bild aufgelegt, auf dem eine Flugoptimierung gezeigt wird. Das ist die Kurve hier unten im Bereich Siegburg-Kaldauen mit dem Abflug in Richtung Osten. Da gab es insbesondere bei der MD11 ein Problem, dass das Coding eigentlich

unzureichend war, also die Beschreibung dieser Abflugroute für das Flight-Management-System der MD11, also für das System, in dem diese Route codiert hinterlegt ist.

(Folie 33)

Wenn wir mal auf die nächste Folie gehen, sehen wir das Resultat dieser Optimierung. Mit einem neueren Coding, das der Hersteller dieser Karten zur Verfügung gestellt hat, konnte der Betrieb für die MD11 sehr schön auf die Route zentriert werden.

Eine gewisse Problematik haben wir auch noch oben im Norden bei den Abflügen in Richtung Köln. Die werden wir uns zusammen mit der Flugsicherung und den Luftfahrtgesellschaften auch noch anschauen. Da ist vielleicht auch noch ein bisschen Optimierung zu machen. Aber, wie gesagt, das ist eigentlich ständiges Geschäft, sowohl die Kontrolle der DFS als auch in Zusammenarbeit mit uns und den Luftfahrtgesellschaften, dass wir die Routen möglichst optimal gestalten.

Zum Thema Feinstaub: Feinstaub ist natürlich generell ein Problem in Innenstädten, auch wie am Flughafen. Triebwerke generieren auch ein Stückchen weit Feinstaub. Aber im Streckenflug muss man sich darüber allenthalben keine Gedanken mehr machen, allenfalls auf dem Vorfeld. Wenn ein Triebwerk gestartet wird, emittiert ein Strahltriebwerk auch in gewissem Maße Feinstaub. Aber die Werte sind da – das haben Messungen an anderen Flughäfen gezeigt – auch nicht signifikant anders als beispielsweise in der Kölner Innenstadt oder so.

Hier in diesem Bereich, wo die Maschinen einige Hundert Meter hoch sind, sind diese Feinstaubpartikel so verteilt, dass da am Boden nichts mehr messbar oder nachweisbar ist. Beantwortet das die Frage?

**Moderator Ralph Brix:** Ich möchte da ganz kurz einschreiten, weil die dritte, vierte und fünfte Frage im Moment nicht konkret das Planfeststellungsverfahren betreffen. Ich schlage vor, wenn wir nachher die Zeit haben, sie hinten dranzuhängen. Ich habe sie notiert, sodass sie nicht vergessen gehen.

Ich würde jetzt nämlich gerne allen noch die Gelegenheit geben, etwas über das Planfeststellungsverfahren und die Auswirkungen der geplanten Baumaßnahmen zu fragen; sonst kommen wir hier ein bisschen durcheinander.

Daher noch mal die Frage – das war ja Ihre Frage, die ich bisher noch nicht beantwortet gehört habe –: Gibt es aus Ihrer Sicht eine Kausalität zwischen Ihren Baumaßnahmen und mehr Flügen und mehr Landungen?

**Michael Garvens:** Ich möchte es noch mal sehr deutlich darstellen. Wir könnten – ich formuliere es mal andersherum – auch ohne diese Baumaßnahmen heute schon deutlich mehr Verkehr abwickeln. Das heißt, die Kapazität unseres Start- und Landebahnsystems, die entsprechenden Vorfelder lassen da deutlich mehr zu. Das heißt, das ist hier nicht die Frage, sondern ich glaube, dass ich sehr transparent habe darstellen können, dass es hier in der Tat um Betriebsoptimierung geht, um unseren Kunden ein möglichst gutes, effizientes Produkt bieten zu können.

Denn wir sind hier ja nicht auf der Insel der Glückseligen. Das heißt, wir stehen natürlich auch mit anderen Flughäfen in einem harten Wettbewerb, wo es einfach auch wichtig ist, unseren Airlines – egal, ob Passage- oder Fracht-Airlines – ein gutes Produkt anzubieten. Das ist der Hintergrund.

(Folie 25)

In dieser Statistik sehen Sie, dass die Baumaßnahmen, die hier durchgeführt wurden, auch in der Vergangenheit keine Auswirkungen auf die Entwicklung der Flugbewegungen hatten.

Auf einen Punkt dazu sind wir noch nicht im Detail eingegangen: Wir sehen bei den Passagierflugzeugen einen ganz klaren Trend zu größerem Fluggerät. Gestern, Herr Hoffmann, habe ich das Beispiel gegeben: Vor 15 Jahren hatten wir das Standardgerät Boeing 737-500, 737-300, als eine Lufthansa mit einer Auslastung von 50, 60 Prozent durch die Gegend geflogen ist, also im Schnitt mit 70, 75 Passagieren pro Flug. Wenn Sie heute eine Ryanair, eine Easyjet oder eine Eurowings dagegen nehmen, fliegen die mit bis zu 160 Passagieren, also knapp dem Dreifachen, pro Flug oder Flugbewegung durch die Gegend. Dieser Trend wird sich eher noch verstetigen.

Der Trend wird also ganz klar zu größerem Fluggerät gehen, eben auch aufgrund des sehr harten Wettbewerbs unter den Passagier-Airlines, gerade angefeuert durch die paneuropäischen Low-Cost-Carrier wie Ryanair und Easyjet.

Nochmals: In der Fracht sehe ich auch noch einige Luft nach oben. Möglicherweise kommt irgendwann auch noch die A380-F, insbesondere deshalb, weil die Passagierversion nicht mehr so gut absetzbar ist. UPS und FedEx hatten sie ja damals auch in größerer Anzahl bestellt. Ein solches Flugzeug wäre natürlich, was die Kapazität angeht, noch mal ein Riesenquantensprung. Auch das würde ich nicht ausschließen wollen.

Daher wird der Trend weitergehen, kleineres Gerät, kleinere Einheiten durch größere, auch besser ausgelastete Flüge zu ersetzen. Das ist übrigens nicht nur der Trend in Köln/Bonn. Auch wenn Sie sich die Statistiken anderer deutscher Flughäfen, die relativ stark wachsen, anschauen, sehen Sie, dass das Passagierwachstum immer deutlich stärker ausgeprägt als die Entwicklung der Flugbewegungen. Wir haben sogar häufiger den Trend, dass wir bei einer reduzierten Anzahl von Flugbewegungen ein deutlicheres Wachstum bei den Passagieren haben. Auch diesen Trend können wir durchaus heute beobachten.

**Moderator Ralph Brix:** Danke. – Herr Steingroß.

**Volker Steingroß:** Ich will mal auf eine Zahl hinweisen, die jetzt hier zu sehen ist. Wir hatten im Jahr 2007 10,5 Millionen Passagiere mit 120.000 Flugbewegungen.

(Folie 25)

Letztes Jahr hatten wir 10,3 Millionen Passagiere und haben 98.000 Flugbewegungen gehabt. Wir haben unten im Zeitstrahl mal die gesamten Bauvorhaben aufgeführt, zu denen uns auch in diversen Verfahren vorgeworfen wurde, dass sie zu Kapazitätssteigerungen geführt hätten. Bei diesen Zahlen sehe ich jedenfalls keinen kausalen Zusammenhang. Das heißt jetzt nicht, dass in der Zukunft vielleicht einer bestünde.

**Michael Garvens:** Darf ich kurz hierzu etwas sagen? Ich bin ja Anfang 2002 an diesen Flughafen gekommen, und ich habe das Low-Cost-Zeitalter in Köln/Bonn eingeläutet. Man kann es hier noch mal sehr schön sehen: 106.000 Flugbewegungen.

Wie gesagt, im letzten Jahr – es war mit eines der erfolgreichsten Jahre – waren wir bei 10,3 Millionen Passagieren. Wir haben also eine Verdopplung der damaligen Flugpassagierzahlen bei noch reduzierten Flugbewegungszahlen gegenüber 2002. Ich glaube, deutlicher kann man es nicht darstellen. Dieser Trend wird auch noch weiter anhalten.

Hinzu kommt: Die Flugzeuge, die heute im Einsatz sind, sind wesentlich leiser als die, die 2001 im Einsatz waren.

**Volker Steingroß:** Ich möchte noch etwas zu dem kausalen Zusammenhang ergänzen. Schauen wir uns mal Folie 23 an.

(Folie 23)

Da haben wir die Gesamtzahl der Flugbewegungen dargestellt. Wir hatten im Jahr 2000 155.000 Flugbewegungen. Das ist ein Teil der Kapazität, über die wir reden. Hier gibt es viele Begrifflichkeiten im Zusammenhang mit Kapazitäten.

(Wolfgang Hoffmann: 220.000 können abgewickelt werden!)

– Sie sagen, Herr Hoffmann – danke –, 220.000 Flugbewegungen können abgewickelt werden. Das ist das, was durch die bereits bestehende Genehmigung gedeckt ist. Im Rahmen dessen werden wir uns bewegen.

Wir haben hier auch noch – dazu bitte die Folie 17 – eine ziemlich einmalige Situation.

(Folie 17)

Dadurch, dass dieser Planfeststellungsgegenstand bereits in Betrieb war, haben wir festgestellt, wie sich der Lärm dort in nächster Nähe entwickelt hat. Wenn Sie sich diese Balken ansehen, werden Sie sehen, dass man da eigentlich gar nichts klar erkennen kann. Wenn man bedenkt, dass das Vorfeld A im Jahr 2007 in Betrieb gegangen ist, hätte eigentlich der Hebel umgelegt werden müssen, und es hätte ganz laut werden müssen. Im Jahr 2015, als es außer Betrieb gegangen ist, hätte es ja an dieser Lärmmessstelle schlagartig deutlich leiser werden müssen.

Nichtsdestotrotz werden wir die Auswirkungen, die Verkehre, die sich in Zukunft entwickeln werden und auf die Vorhaben zurückzuführen sind, begutachten lassen, und die Ergebnisse dessen werden in die Abwägung durch die Behörde einfließen.

**Moderator Ralph Brix:** Um das kurz zusammenzufassen: Ob es zu mehr Starts und Landungen kommt, hängt aus Ihrer Sicht überhaupt nicht mit diesem Verfahren zusammen. In jedem Fall hat das keine Auswirkungen auf diesen Korridor. So habe ich die Antwort verstehen können.

Jetzt ist der Herr da hinten dran.

**Hubert Simon:** Ich heiße Hubert Simon. Ich wohne hier oben auf dem Berg. Das heißt, wir haben den Überblick. Aber etwas fehlt mir noch zu dem Überblick: Die Flughafen GmbH ist ja nicht der Besitzer des Airports, sondern Sie sind ein Ausführender von Beschlüssen. Ich vermute, die Beschlüsse tragen Sie den Eignern des Flughafens vor. Der Eigner des Flughafens sind ja wohl das Land, der Kreis, die Stadt Köln, vielleicht auch die Stadt Bonn. Vielleicht ist sogar Lohmar auch Teileigner des Flughafens, über den Kreis; ich weiß es nicht.

Wenn Sie jetzt solch ein Vorhaben stemmen wollen, machen Sie das aus Eigeninitiative, oder geben Ihnen die Eigner den Auftrag, den Airport weiterzuentwickeln, damit er möglichst gewinnträchtig auch im Konkurrenzfeld Frankfurt/Düsseldorf existieren kann?

Die eigentliche Frage zu dem Planfeststellungsverfahren ist: Das, was Sie uns gezeigt haben, bedeutet doch, dass Sie eine ganze Reihe von Baumaßnahmen vorhaben; die kosten sehr viel Geld. Da sagen Sie, Sie können das aus eigenen Mitteln stemmen, und zwar ohne Kapazitätserweiterung. Das verstehe ich nicht.

(Beifall)

Meine andere Frage ist eher sehr lokal. Wenn man hier oben den Überblick hat und sich die Abflugverfahren anschaut, sieht man, dass manche Flugzeuge schon anfangen, ihre linke Tragfläche sinken zu lassen, damit die Kurve möglichst frühzeitig genommen wird. Wir haben hier oben einen sehr guten visuellen Checkpoint.

(Folie 16)

Wir sehen den Fernmeldeturm hier oben. Wenn ich die Karte hier richtig interpretiere, würden die Abflugrouten immer südlich des Fernmeldeturms vorbeigeführt werden, aber viele der Flugzeuge fliegen, wenn sie hier oben über den Berg sind, schon nördlich des Fernmeldeturms vorbei. Da bitte ich, nicht nur auf die Radarschirme zu achten, sondern vielleicht auch mal rauszugehen und hinzuschauen.

Ein dritter Punkt betrifft die Abflugverfahren. Herr Garvens, Sie haben mir heute Abend Erleuchtung gegeben. Sie wohnen in der Kurve 32 Rechts. Wir wohnen hier unten. Was uns auffällt – mir zumindest, denn ich komme aus der Fliegerei, aus der Kampf-fliegerei, aus der Luftwaffe –, ist: Bei gleichen Wetterbedingungen wird sehr häufig nach Süden abgeflogen oder von Süden angeflogen, meistens sogar nachmittags zur Kaffeetrinkzeit.

(Beifall)

**Moderator Ralph Brix:** Danke schön. Auch hier würde ich gerne darauf hinweisen, dass wir es eigentlich wieder mit zwei Themenfeldern zu tun haben. Der zweite Teil bestand aus eher allgemeinen Fragen zum Flugbetrieb, und die ersten beiden Fragen waren konkret auf das Verfahren bezogen. Ich würde jetzt gerne diese zunächst beantworten lassen und, wenn wir nachher den Raum haben, auf die anderen auch noch zurückkommen.

Zuerst zu der Frage: Ist das Ihre Eigeninitiative, oder handeln Sie auf Ansage?

**Michael Garvens:** Vielleicht kann ich die letzten beiden Fragen – da ging es um Lärmauswirkungen und Flugrouten – an Herrn Partsch geben. Dann würde ich zum Schluss – denn dafür brauche ich ein bisschen mehr Zeit – zur Gesellschaftersituation und zu den Themen Investitionen, Kapazität etc. kommen, wenn das so in Ordnung ist.

**Moderator Ralph Brix:** Na ja, wir kommen sonst ein bisschen vom Thema ab. Wir haben gerade schon offene Fragen gehabt; die müsste ich jetzt auch beantworten lassen.

**Michael Garvens:** Wir können es auch gern umgekehrt machen, Herr Brix; das ist auch kein Problem.

**Moderator Ralph Brix:** Ja, darum würde ich Sie bitten. Ich habe alle Fragen notiert, und ich hoffe, dass wir die Zeit finden, sie zu beantworten.

**Michael Garvens:** Dann gebe ich anschließend an Herrn Partsch.

**Moderator Ralph Brix:** Ja, machen wir bitte zuerst das. Also: Handeln Sie auf Anweisung, oder machen Sie es selbst? Das ist die vereinfachte Formulierung.

**Michael Garvens:** Es gibt – da muss man ein bisschen ausholen – zwei Arten von Flughäfen. Es gibt solche, die sich komplett in der öffentlichen Hand befinden; dazu gehört Köln/Bonn. Wir haben drei große Gesellschafter; das sind in der Tat die Stadt Köln, das Land Nordrhein-Westfalen und die Bundesrepublik Deutschland. Dann gibt es noch drei kleinere Gesellschafter; das sind die Stadt Bonn mit etwa 6 Prozent und zwei Kreise, die allerdings deutlich unter 1 Prozent am Flughafen beteiligt sind. Das sind der Rhein-Sieg-Kreis und der Rheinisch-Bergische Kreis.

Es gibt aber auch Flughäfen – nehmen Sie den Frankfurter Flughafen oder den Düsseldorf Flughafen –, die auch privates Kapital, also private Geldgeber, im Gesellschafterkreis haben. Diese Flughäfen haben in der Regel ein etwas anderes Geschäftsmodell, bei dem es insbesondere auch darum geht, mehr oder minder hohe Gewinne einzufahren. Da steht also die Gewinnerzielungsabsicht sehr im Vordergrund. Warum? Weil private Gesellschafter mit im Boot sind. Die haben für ihre Flughafenanteile viel Geld bezahlt und wollen sie entsprechend verzinst haben.

Das ist bei uns anders. Das heißt, aufgrund dieser öffentlichen Gesellschafterstruktur steht die öffentliche Daseinsvorsorge im Vordergrund. Es geht also jetzt nicht darum, hohe Profite einzufahren. Das können Sie auch sehr gut sehen, wenn Sie die Unternehmensergebnisse vergleichen. Der Flughafen Düsseldorf liegt beim Nachsteuerergebnis bei 30, 35, teilweise 40 Millionen pro Jahr. Köln/Bonn liegt immer im Bereich zwischen 1 und 5 Millionen – wenn es gut läuft, auch mal 10 Millionen.

Unseren Gesellschaftern geht es insbesondere um die volkswirtschaftlichen Effekte: für die Wirtschaft, die hier beheimatet ist, gute Standortfaktoren zu schaffen – das gilt für die Passage wie die Fracht – und natürlich zusätzliche Arbeitsplätze zu schaffen. In den 14 Jahren, in denen ich diesen Flughafen führe, haben wir allein am Flughafen direkt über 2.500 auch sehr qualifizierte Arbeitsplätze schaffen können. Insofern liegt die Zielsetzung der Gesellschafter darin, dass dieser Flughafen auch zum volkswirtschaftlichen Wohl der Region in besonderer Weise beiträgt.

Jetzt zu den Erweiterungsmaßnahmen. Das muss man sich so vorstellen: Wir diskutieren viel im Aufsichtsrat; wir stellen unsere Strategie vor. Wir stellen dar, wohin die Reise in den nächsten Jahren gehen soll. Wir sagen den Gesellschaftern natürlich auch, was dazu an Investitionen vonnöten ist. Dann ist das wie in einem Parlament: Das ist durchaus ein ergebnisoffener Diskussionsprozess, wo die Gesellschafter mal sagen: Ja, liebe Geschäftsführung, das ist so okay, macht das so. Oder sie sagen: Nein, das passt uns jetzt nicht so; das würden wir in die eine oder andere Richtung ein Stück weit anpassen.

Sie hatten dann völlig zu Recht die Thematik der mit diesen Projekten einhergehenden, durchaus hohen Investitionen angesprochen. Natürlich – daraus will ich überhaupt keinen Hehl machen – führen wir unser Unternehmen auch nach ökonomischen Prinzipien. Das heißt, wir investieren unser Geld nur da, wo es einen gewissen Mehrwert oder Return on Investment bringt, wie man im angloamerikanischen Stil sagt; das ist vollkommen klar.

Jetzt muss ich doch noch mal ein bisschen auf die Entgelt- oder Gebührenstruktur eingehen. Wir rechnen in der Fracht beispielsweise die Starts und Landungen nach dem Höchststartgewicht der Flugzeuge ab. Je größer das Flugzeug ist, das unseren Flughafen anfliegt oder bei uns abfliegt, desto höher ist natürlich auch die Gebühr. Daher sind wir nicht unbedingt auf ein Mehr an Flugbewegungen angewiesen, um eine Investition zu rechtfertigen oder einen entsprechenden Return einzufahren, sondern wenn jetzt zum Beispiel deutlich mehr größere Flugzeuge bei uns landen oder starten, kommt natürlich auch erheblich mehr Geld in die Kasse. Sie haben ja auch aufgrund der Statistiken hier gesehen, dass wir über die letzten Jahre prioritär durch größeres Fluggerät gewachsen sind.

Dazu kann ich Ihnen übrigens auch sagen: Als ich vor 14 Jahren angefangen habe, hatten wir einen Jahresumsatz von etwa 180 Millionen Euro. Wir haben im Abschluss 2015 zum ersten Mal die 300-Millionen-Marke bei den Umsatzerlösen durchbrochen, und dies – Sie haben ja die Statistik gesehen –, ohne dass wir über all die Jahre ein Mehr an Flugbewegungen hatten. Aber von der Struktur her hatten wir natürlich im Vergleich zu 2002 deutlich mehr größere Flugzeuge. So ist auch dieser deutliche Umsatz- und Ergebnisanstieg letzten Endes zustande gekommen.

Es gibt noch einen zweiten Punkt, der nicht ganz unwichtig ist, weil ja eigentlich die Flughäfen, gerade was den Passagierflugverkehr angeht, ihr originäres Geld mit den sogenannten Non-Aviation-Leistungen verdienen. Das sind beispielsweise die Parkhäuser, die wir operieren, also die Parkhauserlöse, oder auch die Erlöse aus den Shops oder den gastronomischen Einheiten bei uns in den Terminals. Es ist auch vollkommen klar: Je mehr Passagiere wir haben, desto mehr steigen natürlich auch diese Erlöse. Ich kann Ihnen dazu sagen, dass wir in den letzten 14 Jahren den Umfang dieser Non-Aviation-Erlöse fast haben verdreifachen können. Als ich angefangen habe, waren es ungefähr 40 Millionen, und wir sind jetzt schon bei über 100 Millionen – natürlich auch deshalb, weil wir dieses Segment deutlich ausgebaut haben.

Herr Hoffmann, Sie werden sich noch erinnern: Als man damals in das Terminal 1 kam, war das ziemlich trostlos. Da gab es ein paar Verkaufsbüdchen; das war es. Wenn Sie heute da durchgehen, ist das eine richtige Shopping Mall. Das gilt aber nicht nur für Köln/Bonn, sondern eigentlich für die Flughäfen weltweit. Jeder macht das heute. Damit verdienen wir eigentlich unser originäres Geld.

**Moderator Ralph Brix:** Jetzt darf ich erst mal zusammenfassen. Auf Ihre Fragen, Herr Simon, wurde geantwortet, dass die Geschäftsführung den Gesellschaftern etwas vorgeschlagen hat, und die haben gesagt: Das finden wir gut; macht das mal. Zum Zweiten: Ja, das soll sich natürlich auch in Zahlen niederschlagen, was da investiert wird. – Aber Sie haben noch eine Nachfrage.

**Hubert Simon:** Keine Nachfrage, nur eine Anmerkung. So eine ausführliche Antwort hatte ich mir ja gar nicht erträumt. Ich wollte einfach nur wissen, ob die Politik Ihnen



Anweisungen gibt, wie Sie mit dem Flughafen zu verfahren haben. Das haben Sie uns auch gerade beantwortet.

Die anderen beiden Bemerkungen von mir nehmen Sie bitte einfach als Feststellung; daraus muss man nicht unbedingt eine Frage machen.

**Moderator Ralph Brix:** Sie meinen die mit den Flugrouten? – Die habe ich mir jetzt für später gemerkt; aber gut. – Herr Hoffmann, Sie wären dann der Nächste.

**Wolfgang Hoffmann:** Das ist jetzt ein bisschen schwierig, weil ich eigentlich auf das eingehen wollte, was zum Lärm gesagt worden ist. Dem Herrn, der sich da hinten geäußert hat, dass in Siegburg Nord die Werte von 40 oder 60 dB bei Weitem nicht Sache sind, sondern viel höhere Werte erreicht werden, möchte ich sagen – und da möchte ich hier ganz ausdrücklich an Sie appellieren –: Dauerschallpegel sind von Einzelschallpegeln zu unterscheiden. Die 40 und 60 dB, die hier erwähnt worden sind, sind Dauerschallpegel gewesen. Das sind einzig und allein Rechengrößen, die sich aus den Einzelschallwerten und der Dauer dieser Werte zusammensetzen. Das heißt, ein  $L_{eq}$ , ein Dauerschallpegel für die Nacht kann zum Beispiel 60 dB haben. Das ist in Stallberg an der Messstelle der Fall. Es ist kurz unter 60 dB.

Was ich hier auch noch sagen möchte: Es sollte eigentlich ein Ziel des Flughafens sein, die aufweckenden Großereignisse, also die hohen Werte, zu eliminieren. Das sollte das Erste sein. Außerdem darf der Dauerschallpegel der Nacht nicht größer sein als der Dauerschallpegel für den Tag. Das ist leider noch weitgehend an allen wichtigen Messstellen der Fall. Wir müssen die Nacht leiser bekommen!

(Beifall)

**Michael Garvens:** Herr Hoffmann, wir sind da übrigens gar nicht auseinander, auch aus der eigenen Erfahrung heraus: Es sind natürlich gerade die Großraumfrachter in der Nacht, die die besonders lauten Ereignisse mit sich bringen. Deshalb – da bin ich vollkommen Ihrer Meinung – müssen wir gerade da heran. Deshalb habe ich ja auch vorhin gesagt: Bei der Passage bin ich eher etwas zurückhaltend und sage: Da, wo wir die besonders lauten Lärmereignisse haben, genau da müssen wir heran. Ich glaube, da sind wir gar nicht auseinander.

**Moderator Ralph Brix:** Jetzt sind endlich Sie da hinten dran, und dann sind Sie hier in der zweiten Reihe an der Reihe. – Bitte.

**Johannes Böhnke:** Mein Name ist Johannes Böhnke; ich wohne hier in Birk, einige Meter vom Bürgerhaus entfernt. Ich würde gerne eine Frage stellen; sie hat mehr mit dem Ziel dieser Baumaßnahmen zu tun.

Für mich haben Sie sehr plausibel dargestellt, dass Sie sie nicht machen, weil Sie Lust haben zu bauen, sondern weil es mit der Entwicklung der Low-Cost-Carrier sehr eng zusammenhängt. Da brauchen Sie diese kurzen Wege.

Wenn ich jetzt Geschäftsführer von Eurowings wäre, würde ich sagen: Ich möchte, dass die Flugzeuge 20 Stunden von 24 Stunden in der Luft verbringen, weil ich damit

Geld verdiene. Das ist ja sozusagen Ihre Vereinbarung mit denen. Die kommen ja nach Köln, weil es da 24 Stunden möglich ist.

Wenn ich das richtig verstanden habe, ist aber die Logik, möglichst schnell wieder loszufliegen. Meine Frage ist, ob zu erwarten ist, dass es durch Eurowings, Ryanair usw. nach der Geschäftsphilosophie, die sie haben, doch auch in der Nacht zu mehr Passagieraufkommen kommt. Denn wenn sie fünf Stunden bei Ihnen stehen, ist das für Eurowings ja uninteressant. Die wollen ja fliegen.

Mein zweiter Punkt bezieht sich auf die Feststellung von Herrn Simon; das ist eine Feststellung, verbunden mit einer Frage. Im Zeitkorridor zwischen 2 und 4 oder 4.30 Uhr haben wir sehr viele Frachtflugbewegungen, die wir deutlich als Schallteppich hier in Birk wahrnehmen. Ich kann jetzt nicht bestätigen, dass alle südlich der Wahn-bachtalsperre ihre Kurve drehen, sondern sie drehen sie tatsächlich hier Richtung Birk rüber – zumindest vom Schallteppich her; ich kann das nicht messen. Ich kann das aber hören und werde wach davon in der Nacht.

Hier ist meine Frage: Gibt es dazu weitere Kontrollmöglichkeiten, was die tatsächlichen Flugrouten betrifft? Denn in der Nacht sind die Flugzeuge schwerer, niedriger und dadurch lauter.

(Beifall)

**Moderator Ralph Brix:** Danke schön, Herr Böhnke. Sie haben selbst schon darauf hingewiesen, dass das die Frage von Herrn Simon ergänzt, die ich da gerne hinten dranhängen würde.

Aber kommen wir zu der sehr deutlichen Frage. Ich verstehe natürlich Ihre Logik, absolut. Im Moment bleiben sie nachts länger auf dem Boden, weil es nicht schneller geht. Sie hatten Easyjet & Co. genannt. Ist es so, dass es durch die Optimierung so viel schneller geht, dass es signifikant mehr Nachtflüge geben wird?

(Johann Böhnke: Im Personenbereich!)

**Michael Garvens:** Das ist eine sehr interessante Frage; ich sage Ihnen auch, warum. Ich war nämlich letztes in Dublin im Head Office von Ryanair. Wir haben uns dort mal die ganze Philosophie von Ryanair erklären lassen. Die fliegt in der Nacht in der Regel nämlich nicht.

(Zuruf)

– Ja, grundsätzlich ist das so.

Wir haben uns mal erklären lassen, warum das die Philosophie ist. Da hat Michael O’Leary gesagt: Weil das eigentlich viel zu viel Komplexität beinhaltet. Denn wenn ich rund um die Uhr meine Maschinen in der Luft halte, benötige ich einen Dreischicht-Betrieb. Das heißt, ich muss meine Crews in einem Dreischichtbetrieb rotieren lassen. Das beinhaltet wahnsinnig hohe Komplexität, auch sehr hohe Kosten, weil Sie in der Nacht für das Personal die Nachtzuschläge zu zahlen haben. Deshalb sind wir davon abgegangen, vielleicht bis auf ganz wenige Ausnahmen, und machen das mehr oder weniger in einem Zweischichtbetrieb.

Sie sagten gerade: Die lassen ihre Maschinen nicht am Boden stehen. Bei Ryanair ist übrigens auch interessant: Im Winter ist die Nachfrage deutlich geringer, weil viele Sommerziele oder Warmwasserziele rund ums Mittelmeer nicht anfliegbar sind. Da

lässt Ryanair – andere Airlines machen das durchaus auch und folgen diesem Beispiel – einen Teil der Flotte auf dem Boden stehen, weil das auch unter ökonomischen Gesichtspunkten viel günstiger ist, als diese Maschinen zu beschäftigen und dann quasi für die Auslastung dieser Maschinen keine auskömmlichen Flugpreise vereinbaren zu können.

Dieser Frage muss man also sehr differenziert nachgehen. Das Problem mit der Nacht sehe ich eher in Richtung ausländische Airlines, die nachts zu uns hereinfliegen, zum Beispiel aus der Türkei in den ethnischen Verkehr. Da sage ich Ihnen ganz klar – ich muss da aber ein bisschen vorsichtig sein; das sind auch meine Kunden –: Da will ich herangehen. Ich habe es vorhin schon sehr eindeutig und klar gesagt: Da sind wir in Überlegungen, dass wir gerade für diese Kandidaten perspektivisch die Gebühren weiter erhöhen – aber, wie gesagt, mit Augenmaß, damit wir nicht den anderen Effekt erzielen, dass diese Maschinen möglicherweise durch deutlich lautere Frachter ersetzt werden. Deshalb machen wir das sukzessive. Aber da haben Sie mich an Ihrer Seite.

Zu den anderen Punkten, Herr Partsch, sagen Sie vielleicht noch kurz etwas.

**Martin Partsch:** Es wurde noch einmal das Thema Flugrouten angesprochen. Ich weiß nicht, ob Sie unser Tool Travis kennen. Wir haben einen Link auf unserer Homepage dazu. Mit diesem Tool haben Sie die Möglichkeit, sich jeden Flug einzeln darzustellen, sich die Lärmwerte an unseren Lärmmessstellen anzuschauen und auch exakt die Flughöhe und die Flugbahn abzulesen. Es gibt auch eine Archivfunktion: Sie können, wenn ich mich nicht täusche, sich von den letzten vier oder sechs Wochen entsprechende Flüge heraussuchen.

Es gibt des Weiteren die Möglichkeit, ein kleines gelbes Häuschen auf der Karte zu verorten. Sie können sich also quasi diesen Marker direkt dahin legen, wo Sie wohnen, und können exakt den Querabstand, die Flughöhe und alles sehen. Wir sind da sehr transparent, was diese Flugwege angeht.

(Zuruf: Welche Kontrollmöglichkeiten gibt es?)

**Moderator Ralph Brix:** Ich frage da jetzt auch mal nach. Ich unterstelle Herrn Pick nämlich, dass er sehr wohl das Gefühl hat. Er empfindet es zumindest so, dass das mit den Flugrouten anders ist. Kann es sein, dass das so eine subjektive Wahrnehmung ist? Sind Ihre Messstellen und -werte so genau, dass Sie wirklich ausschließen können, dass da irgendwie die Kurve geschnebelt wird?

**Martin Partsch:** Die Radardaten sind schon sehr genau. Die Flugsicherung gibt dafür im Kurvenflug etwa  $\pm 250, 300$  Meter an. Aber das ist schon ein vergleichsweise hohes Maß. Im Geradeausflug ist die Toleranz deutlich geringer,  $\pm 100$  Meter – mehr ist es nicht.

Aber der Lärm macht natürlich nicht an der Radarspur halt, sondern das hört man auch 1 oder 2 Kilometer zur Seite. Das ist der andere Effekt: Das eine hört man, und das andere ist der Ort, wo sich das Flugzeug physikalisch bewegt.

Ich möchte Sie dazu ermuntern, sich die einzelnen Abflüge anzuschauen. Da haben Sie sehr gut die Möglichkeit, die Situation einzuschätzen.

**Moderator Ralph Brix:** Das heißt, die Antwort an Herrn Böhnke ist: Mehr Bedarf an Kontrolle gibt es aus Ihrer Sicht gar nicht; die Kontrolle ist schon sehr genau.

**Martin Partsch:** Die Kontrolle findet bei der Flugsicherung statt. Es ist deren ureigenste Aufgabe, den Verkehr im Rahmen der Veröffentlichung der Abflugrouten sicher und geordnet abzuwickeln. Wir vom Lärmschutz haben natürlich auch die Möglichkeit, die Radardaten einzusehen. Wenn Sie den Eindruck haben, dass eine Maschine wirklich nicht da geflogen ist, wo sie hätte fliegen sollen, können Sie uns gerne anrufen; wir schauen es nach.

(Vereinzelt Beifall)

**Volker Steingroß:** Ich wollte noch etwas ergänzen, damit keine Missverständnisse entstehen.

Wenn wir uns auf Eurowings einstellen – das ist ein neues Unternehmen, das neu am Platz ist – und dafür sorgen, dass die Betriebsabläufe Eurowings-konform funktionieren können – Eurowings hat deutlich größere Flieger mit deutlich mehr Sitzplätzen –, bedeutet das, dass es nicht automatisch immer mehr Flieger werden müssen.

Zum Thema der Kapazitäten: Ich habe vorhin versucht, anhand der Charts darzustellen, dass es in der Vergangenheit nicht immer einen zwingenden Zusammenhang zwischen Baumaßnahmen und Flugbewegungen – das, was unmittelbar nachteilige Auswirkungen auf Umwelt und Lärm hat – gibt. Ich kann natürlich für die Zukunft nicht ausschließen, dass es diesen Zusammenhang gibt. Das werden wir uns mit den Gutachten zeigen lassen oder nicht. Aber es geht um das Delta, um die Differenz, die zu der vorhandenen Belastung hinzukommt.

Bei dieser Belastung haben wir zwei Dinge zu berücksichtigen. Wir haben eine technisch vorgegebene Kapazität – so, wie auf einer Autobahn, die einmal gebaut wurde, heute deutlich mehr Autos fahren, als man damals gedacht hatte. Wir hatten 2000 155.000 Flugbewegungen. Wir haben jetzt 128.000 Flugbewegungen. Wir gehen nicht davon aus, dass wir im Jahre 2030 aufgrund der Baumaßnahmen, die wir jetzt vorhaben, die 155.000 Flugbewegungen, die bereits erreicht wurden, überschreiten werden. Davon gehen wir nicht aus.

Wir haben noch eines zu berücksichtigen, was Herr Garvens vorhin auch gesagt hat: Wir haben die Betriebsregelung, die uns rein faktisch nach oben begrenzt. Es ist halt schwierig. Wir können nicht den Hebel von heute auf morgen umlegen, dass es leiser wird. Wir können uns aber dafür einsetzen, dass wir uns mit Maßnahmen wie jetzt auch im Technischen Arbeitskreis peu à peu nähern.

Wenn man die Belastung anerkennen muss, muss man aber auch sagen: Lauter ist es nicht geworden – bei aller Belastung und allem Verständnis, das wir haben. Aber ich bitte auch anzuerkennen, dass wir uns bemühen und dass unser Bemühen in den letzten Jahren auch gewirkt hat.

**Moderator Ralph Brix:** Danke dafür. – Herr Böhnke, ist Ihre Frage beantwortet? Kann ich den Nächsten bitten?

**Johannes Böhnke:** Eine Ergänzung dazu: Sie haben ja bestimmte Projekte, die hier überhaupt nicht diskutiert werden, die man sicherlich auch gar nicht diskutieren muss. Ob Sie ein neues Parkhaus bauen oder ein Hotel, das sind ja sozusagen reine Geschäftssituationen bei Ihnen. Das hat auf den Bürger keine Auswirkungen. Wir diskutieren nur über die Teilprojekte, die Sie mit dem schnelleren Umsatz begründet haben, den Sie brauchen, damit Sie mit den neuen Fluggesellschaften Verträge einhalten können. Es geht in Wirklichkeit nur um einen kleinen Teil Ihrer Maßnahmen. Die anderen sind normale technische Vorhaben; die brauchen wir hier gar nicht zu diskutieren.

**Moderator Ralph Brix:** Die übrigens nicht mal Teil eines Planfeststellungsverfahrens sein müssten. Die Hochbauten bedürfen dieses Verfahrens gar nicht.

Dann können wir weitermachen.

**Albert Müller:** Mein Name ist Albert Müller. Ich wohne in Siegburg-Kaldauen und bin Mitglied der Lärmschutzgemeinschaft.

Worum es den Leuten hier geht, ist doch, dass sie nachts ihre Ruhe haben wollen. Das ist das oberste Ziel. Demgemäß stellt sich die Frage: Wird durch die beabsichtigten Baumaßnahmen des Flughafens der Nachtfluglärm intensiviert und stärker werden oder nicht?

In diesem Zusammenhang habe ich zwei ganz konkrete Fragen. Ist beabsichtigt, auf dem Vorfeld A nachts Passagierflugzeuge zu parken und von dort aus nachts wieder starten zu lassen?

Sie hatten vorhin eine Grafik an die Wand geworfen, die die MD11 betraf, und hatten dargestellt, dass die Flugbewegungen durch die MD11 um 35 Prozent zurückgegangen sind. Die uns interessierende Frage ist: Betreffen diese 35 Prozent die Nacht, oder betreffen sie alle Flugbewegungen, also Tag und Nacht?

**Moderator Ralph Brix:** Danke schön, Herr Müller. Ich nehme es vorweg: Die Frage ist jetzt zum dritten Mal gestellt worden. Sie haben die Frage, ob es zu mehr Flugbewegungen oder mehr Fluglärm kommen wird, etwas konkretisiert. Ich glaube inzwischen, die Antwort zu kennen. Trotzdem gebe ich die Frage natürlich weiter: Wird das Vorfeld A deswegen ausgebaut, damit mehr Maschinen starten und landen können? Gibt es diese Korrelation aus Ihrer Sicht? – Herr Steingroß.

**Volker Steingroß:** Noch einmal – ich kann mich da nur wiederholen –: Einen Zusammenhang, der sich dann durch Lärm nachweisen lässt, sehen wir nicht. Ich kann es umgekehrt auch nicht ausschließen. Denn wir sind am Anfang des Verfahrens. Natürlich bauen wir nicht aus Spaß an der Freude, sondern wir haben gebaut, damit wir auch etwas mehr Betriebssicherheit haben. Das darf man auch nicht vergessen; Herr Garvens hat es vorhin gesagt. Wir haben hier eine Rollbahn, die gequert werden muss. Es dürfte einleuchten, dass man die Verkehre, die Passagierflugzeuge von den Frachtflugzeugen, trennen muss und dass man gebäudenah abfertigt. Das gilt aber nicht im Umkehrschluss.

Wir haben eine Betriebspflicht. Die Luftfahrzeuge können starten und landen, und sie werden zugewiesen. Sie werden, wie es halt am jeweiligen Tag und in der Nacht aussieht, zugewiesen. Ich kann jetzt nicht versprechen, dass da nie im Leben ein Frachtflieger drauf stehen wird. Aber unsere Vorfeldkontrolle hat das schon im Auge, dass sie sich entsprechend verhalten wird.

**Michael Garvens:** Wenn heute eine Airline sich entscheidet, zusätzliche Maschinen zu stationieren, bekommt man einen großen Fragenkatalog. Das ist ein richtiger Pitch, eine Ausschreibung.

(Folie 36)

Da stehen gerade operative Rahmenbedingungen sehr im Vordergrund. Ich sagte schon: Gerade die Low-Cost-Airlines sind darauf angewiesen, sehr effizient zu fliegen. Da ist es aus Sicht der einen oder anderen Airline teilweise wirklich ein K.-o.-Kriterium, wenn man als Flughafen nicht in der Lage ist, die Maschinen in einer relativ kurzen Zeit zu drehen. Dafür braucht man von der Infrastruktur und von den operativen Voraussetzungen entsprechend hohe Flexibilität und auch diese gebäudenahen Flächen; sonst funktioniert das nicht.

Low Cost ist nun mal unser wesentliches Geschäftsmodell. Deshalb brauchen wir diese Voraussetzungen dafür. Nochmals: Das ist prioritär nicht irgendwelchen Kapazitätssteigerungen geschuldet, sondern einfach daraus abgeleitet, dass uns sonst die eine oder andere Airline den Rücken kehren würde und sagen würde: Nein, lieber Flughafen Köln/Bonn, das funktioniert bei euch so nicht mehr; ich gehe woandershin.

**Moderator Ralph Brix:** Darüber wären Sie wahrscheinlich nicht unbedingt unglücklich, aber für den Flughafen ist es doch sehr wichtig.

Bevor ich Herrn Hoffmann ans Mikrofon bitte, der sich noch mal gemeldet hatte, möchte ich einen kurzen Hinweis geben: Wir haben jetzt kurz vor neun. Geplant war, dass wir eine Stunde Information – –

(Zuruf: Zur MD11 ist die zweite Frage noch offen!)

– Wie Sie sich erinnern, habe ich ein Konzept. Fragen, die nicht konkret mit dem Planfeststellungsverfahren zusammenhängen, kommen später; genau darüber rede ich jetzt. Denn wir hatten eigentlich vor, die Informationsveranstaltung im großen Kreis bis 21 Uhr dauern zu lassen. Dann wäre im Normalfall eine halbe Stunde Zeit gewesen, damit man vielleicht noch in Vier-Augen-Gespräche und bilaterale Gespräche gehen könnte.

Jetzt haben sich hier einige Fragen angesammelt, die nicht konkret mit dem Planfeststellungsverfahren zu tun haben. Wir wollen aber unbedingt – ich vor allen Dingen –, dass sie auch noch beantwortet werden, und Sie sicherlich auch.

Deswegen mein Vorschlag, jetzt noch „schnell“ die letzten Fragen zum Planfeststellungsverfahren zu behandeln. Ich bin Ihnen sehr dankbar, Herr Böhnke, dass Sie zusammengefasst haben, dass viele der Bauvorhaben Ihnen vielleicht gar nicht so viel Falten auf die Stirn zaubern. Ich schlage vor, dass wir uns auf diese Fragen ein paar Minuten konzentrieren und uns danach den offenen Fragen widmen, die allgemein mit Flughafen und Lärm und anderem zu tun haben. – Herr Hoffmann.

**Wolfgang Hoffmann:** Ich wollte eigentlich nur noch eine kurze Bemerkung zu der Flugbeobachtung von unten nach oben machen. Ich bin Gründungsmitglied der Lärm-schutzgemeinschaft. 1973 habe ich angefangen, mich um dieses Thema zu kümmern. Ich bin also 43 Jahre da dran. Ich mute mir nicht zu, von unten zu beobachten und zu entscheiden, wo das Flugzeug entlangfliegt. Das geht nicht. Man kann es von unten nicht beobachten, es sei denn, der Flieger ist genau über einem, man liegt auf dem Boden und schaut genau nach oben. Sobald ein seitlicher Versatz da ist, ist das nicht möglich. Ich kann es nicht – nach 43 Jahren.

**Moderator Ralph Brix:** Ich kann das als Segler nur bestätigen: Wenn man kein Bezugsmaß hat, das im Hintergrund ist und das verortet – das hat der Himmel seltenst, zumindest nichts Fixes –, kann das wirklich so sein.

(Wolfgang Hoffmann: Eben! Sie haben kein Bezugsmaß!)

Gibt es noch Fragen konkret zum Planfeststellungsverfahren? – Jawohl. Dann bitte Sie.

**Wilhelm Roth:** Mein Name ist Wilhelm Roth; ich wohne hier in Lohmar-Birk. – Zwei Vorbemerkungen, Herr Garvens, seien erlaubt. Wir reden fast immer vom Fracht- und vom Nachtflughafen und blenden dabei aus, dass auch tagsüber hier erheblicher Flugverkehr stattfindet, vor allen Dingen morgens von halb sieben bis halb neun etwa und abends von sechs bis acht. Man sollte auch mal daran denken, dass die Bevölkerung, ganz unabhängig vom Nacht- oder Frachtflug, auch tagsüber schon ihre Last schultert. Das ist der erste Punkt.

Zweiter Punkt: Ich verkenne nicht, dass Sie als Flughafen GmbH vieles getan haben, was in sich auch schlüssig ist, ohne im Detail in die ganzen Statistiken einsteigen zu wollen – nicht, weil ich wie Churchill sage: Ich glaube nur der Statistik, die ich selbst gefälscht habe. Ich gehe von der Richtigkeit aus. Ich sage nur: Trotz all dieser Maßnahmen – ich wohne hier nicht erst seit vorgestern, sondern seit über 50 Jahren – hätte die Situation schlechter werden können. Sie ist nicht schlechter geworden; sie ist partiell besser geworden. Nur: Besser werden heißt nicht gut geworden. Sie ist zurzeit einfach nicht so, wie sie sein müsste.

(Beifall)

Das Dritte ist: Wir verlangen auch hier im Umfeld von Köln/Bonn ja nicht irgendwelche Privilegien besonderer Art. Sie haben eben selbst erwähnt: Wir sind neben Halle/Leipzig der einzige komplett nachtoffene Flughafen. Ich rede ja deswegen nicht von Sonderopfer. Aber man sollte mal bedenken, was hier im Grunde genommen die Bevölkerung – damit komme ich zum Nachtflug – schultert. Was da zurzeit noch an Möglichkeiten besteht, ist auch nicht tendenziell von der Flughafen GmbH ausgeschöpft.

Jetzt komme ich zur Frage. Natürlich, diese Baumaßnahmen, die geplant sind, erst recht das Hotel und andere Dinge wie ein Parkhaus, werden nicht zwangsläufig die Kapazität des Flughafens erweitern oder, noch deutlicher gesagt, zwangsläufig die Zahl der Flugbewegungen und damit auch den Fluglärm erhöhen oder verstärken – das nicht zwangsläufig. Sie machen das nicht mit der Absicht, das zu tun. Aber Sie nehmen, um eine juristische Definition zu nehmen, billigend – sehr billigend sogar – in Kauf, dass die Kapazität wächst.

Diese Maßnahmen muss man insgesamt auch im Zusammenhang mit Ihrer Betriebsgenehmigung sehen, die ja völlig uneingeschränkt bis zum Jahr 2030 gilt. Beide zusammen – nicht das alte Plangenehmigungsverfahren aus dem Jahre 1959/60 –, Ihre Betriebsgenehmigung in Verbindung mit Ihrem jetzt geplanten Vorhaben, versetzen Sie in eine sehr komfortable Lage, den Flugbetrieb gegenüber der jetzigen Situation auszuweiten und damit die Lärmbelastung auch hier und überall im Umfeld zu verstärken. Das ist einfach so. Es ist auch von Ihnen eben nicht ausgeschlossen worden, dass sich das so entwickeln könnte.

Sie haben 155.000 Flugbewegungen genannt, die heute schon möglich sind. Die werden mit diesen Maßnahmen nicht schwieriger, sondern in Zukunft einfacher möglich werden. Sie werden möglicherweise sogar überschritten werden können.

**Moderator Ralph Brix:** Ich habe jetzt, ehrlich gesagt, die Frage nicht verstanden. Ich habe die Frage nicht gehört.

**Wilhelm Roth:** Dann will ich noch mal versuchen, sie besser rüberzubringen. Meine Frage ist: Teilen Sie, Herr Garvens, die Einschätzung, dass die Verbindung zwischen der Betriebsgenehmigung, die uneingeschränkt ist, und diesen Maßnahmen insgesamt Ihre Kapazitätsmöglichkeiten erweitert?

Denken Sie deswegen daran, wie es beispielsweise in Frankfurt ebenfalls geschehen ist – leider im Ergebnis ohne Erfolg –, sozusagen mit kompensatorischen Maßnahmen zu arbeiten, also nicht nur jetzt draufzusatteln, sondern beispielsweise beim Nachtflug zurückzuschalten?

(Beifall)

**Michael Garvens:** Die Antwort ist ein ganz klares Nein. Ich muss Sie auch ein bisschen korrigieren. Es ist vollkommen richtig – Herr Steingroß hatte es auch dargestellt –, dass wir in früheren Jahren 155.000 Flugbewegungen über Köln/Bonn abgewickelt haben. Das macht ja deutlich, dass wir auch heute schon ohne die hier dargestellten Maßnahmen deutlich mehr Flugverkehr über unseren Hafen abwickeln können.

Aber – das haben Sie dabei jetzt vielleicht vergessen – es gibt auch die besagte Lärmüberprüfung, die völlig unabhängig von der Anzahl der jährlichen Flugbewegungen, die wir an unserem Flughafen haben, greift. Das ist eine zweite Restriktion. Zum einen wird die Kapazität durch die Fähigkeit des Start- und Landebahnsystems begrenzt, zusätzliche Flüge noch abzuwickeln. Zum anderen – das wirkt in ganz anderer Weise und engt uns deutlich mehr ein als die Kapazität dieses Start- und Landebahnsystems oder der Flugbetriebsflächen – haben wir diese alle fünf Jahre vorzunehmende Lärmüberprüfung.

Wenn wir dort den Deckel durchstoßen – ich sage jetzt einfach mal theoretisch: bei 135.000 oder 140.000 Bewegungen –, dann spielen die 155.000, die wir in der Vergangenheit mal hatten, überhaupt keine Rolle mehr, weil dann sofort das Ministerium schon einschreitet und sagt: Lieber Flughafen Köln/Bonn, ihr habt diesen Lärmdeckel durchstoßen; jetzt belegen wir euch hier mit zusätzlichen Beschränkungen.



**Volker Steingroß:** Man kann es vielleicht mit einem Haus vergleichen, das modernisiert wird. Es ermöglicht eine weitere, vielleicht auch intensivere Nutzung, aber es bleibt alles im Rahmen der bereits erteilten Baugenehmigung.

**Moderator Ralph Brix:** Herr Roth, ist Ihre Frage beantwortet? – Sie haben es schon angedeutet: Es ist nicht so gut, wie es sein müsste. Ich glaube, darauf läuft es hinaus.

Gibt es jetzt noch Fragen zu dem Vorhaben? – Ich sehe keine Hand. Gut. Dann würde ich jetzt noch mal die Fragen in die Runde werfen, die aufgekommen sind. Herr Pick hatte vorhin eine Frage gestellt, die etwas provokant formuliert war. Ich würde sie ein bisschen abschwächen: Der Flughafen schätzt Arbeitsplätze höher ein als die Gesundheit der Anwohner. Das ist ein Vorwurf, der im Raum steht. Ist er so haltbar?

**Michael Garvens:** Das tun wir natürlich nicht. Dazu gibt es auch ein entsprechendes gesetzliches Regelwerk – Herr Steingroß und Herr Partsch hatten das schon angesprochen –: das Fluglärngesetz, das im Übrigen in regelmäßigen Zuständen überprüft wird. Auch die NORAH-Studie wird hierzu eine nicht unwesentliche Rolle spielen.

Aber lassen Sie mich dazu auch noch eine grundsätzliche Bemerkung machen; die mache ich nicht als Flughafenchef, sondern die mache ich als ganz normaler Bürger dieses Landes, als ein Bürger, der auch viele Jahre bei Lufthansa gearbeitet hat. Im Zuge meiner Tätigkeit dort bin ich durch die ganze Welt gekommen und habe viele, viele Länder bereist. Es ist nun mal Fakt, dass wir hier in einer Industriegesellschaft leben und jeder von uns große, große Vorteile davon hat. Wenn man mal in Ländern wie Indien oder im tiefsten Afrika gewesen ist, muss ich Ihnen ganz offen sagen: Da möchte ich nicht leben. Wenn Sie mal sehen, was für eine Lebenserwartung die Menschen dort haben und unter welch kläglichen Umständen sie ihr Dasein fristen müssen, verstehen Sie das.

Wie mein Vater immer so schön gesagt hat: Wo Licht ist, ist auch Schatten. Natürlich gibt es auch entsprechende Schattenseiten dieser Industriegesellschaft, ohne Frage. Natürlich spielen die Lärmemissionen eine Rolle. Dabei spielt ja nicht nur der Flugverkehr eine Rolle, sondern wir werden tagtäglich hier von Lärm beschallt. Dabei muss ich Ihnen ganz offen sagen: Ich habe drei Kinder. Wenn ich sehe, dass sie sich ihren Ohrstöpsel vom iPhone ins Ohr knallen und das Ding voll aufdrehen, stelle ich mir auch manchmal die Frage, ob das nicht noch viel, viel schädlicher ist als alles andere, mit dem wir beschallt werden.

Wir leben eben in einer modernen Industriegesellschaft, und das sind auch gewisse Schattenseiten, die man da akzeptieren muss, die wir alle akzeptieren müssen. Es ist ja nicht nur beim Thema Lärm der Fall. Nehmen Sie mal den Ausstieg aus der Atomkraft. Wir alle haben ihn beklatscht; ich glaube, auch zu Recht. Ich sehe diese Entscheidung auch als richtig an. Aber jetzt müssen natürlich 3.800 Kilometer an neuen Überlandleitungen durch unser Land gezogen werden, um den Windstrom, der in der Nordsee produziert wird, in den Süden zu verbringen. Jeder, der davon betroffen ist und bei dem eine Überlandleitung über das Grundstück oder Haus gezogen wird, ist natürlich nicht sonderlich „amused“.

(Zuruf)

Aber ich glaube – das ist auch für mich das Wesentliche –, dass wir in einem Rechtsstaat leben. Wenn Sie sich das in China mal anschauen: Wenn da ein neuer Flughafen entsteht, werden Tausende von Menschen umgesiedelt. Da sage ich Ihnen an dieser

Stelle ganz offen: Ich bin heilfroh, dass wir nicht in einem solchen Land leben, sondern diese Dinge hier rechtsstaatlich behandelt werden, dass es dafür gute Gesetze gibt. Da ist man sicherlich immer unterschiedlicher Meinung. Da sagen viele auch: Das ist nicht ausreichend. Aber dennoch: Deshalb sitzen wir heute auch hier, um uns über diese Dinge auszutauschen, sodass der Bürger auch Einfluss auf diese Dinge hat – vielleicht nicht immer so viel, wie er haben möchte.

Aber unterm Strich gesehen, muss ich Ihnen ganz offen sagen, wenn ich von meinen vielfältigen Auslandsreisen zurück nach Deutschland komme: Ich bin heilfroh, dass ich in einem solchen Land leben kann und nicht irgendwo anders.

**Moderator Ralph Brix:** Wenn ich das richtig sehe, ist Herr Pick gar nicht mehr da.

(Zuruf: Was hilft einem so eine Antwort? – Zuruf: Der hat sich das schon gedacht!)

Ich gehe mal einen Schritt weiter und sage: Ich glaube kaum, dass die Formulierung, wie sie Herr Pick verwendet hat, dass der Flughafen Arbeitsplätze höher einschätzt als das Leben, ernst gemeint sein kann. Denn hier wird niemand getötet. So viel auch zum Maß. Was soll man darauf antworten? Das ist natürlich auch eine schwierige Frage.

Herr Simon hatte eine Frage, die ich durchaus spannend fand. Wenn ich Sie richtig verstanden habe, sagen Sie als Flugerfahrener, dass die Flugrouten, obwohl verschiedene Windverhältnisse herrschen, doch immer wieder auffällig dieselben sind. Habe ich Sie so richtig verstanden?

**Hubert Simon:** Vielleicht kann ich das später mit Herrn Garvens besprechen.

**Moderator Ralph Brix:** Das können Sie gerne machen; das müssen wir nicht in der großen Runde machen, okay.

**Martin Partsch:** Ich vermute, die Frage betraf die Wahl der Betriebsrichtung. Er sagte: zum Kaffeetrinken so herum. Es gibt schon nachvollziehbare Kriterien, nach denen die Flugsicherung die Betriebsrichtung festlegt. In aller Regel ist das der Wind, dass nämlich gegen den Wind gestartet und gelandet wird.

Wir haben auf unserer Homepage eine weitere kleine Möglichkeit, wo Sie die Betriebsrichtung live einsehen können. Da sind jeweils die Wetterverhältnisse eingespielt und dann, wie der Verkehr kommt. Da haben Sie auch direkt die Möglichkeit reinzuschauen.

Des Weiteren gibt es bei uns eine Veröffentlichung der Flugsicherung, die für jeden Monat darlegt, wenn in der Nachtzeit die Betriebsrichtung geändert wird. Denn üblicherweise behält man eine Betriebsrichtung bei. Wenn also beispielsweise von Kölner Seite gelandet wird und hier in Richtung Rhein-Sieg-Kreis gestartet wird, wird nicht ohne zwingenden Grund die Betriebsrichtung gedreht, weil das dazu führen würde, dass ein Sektor zweimal belastet wird. Wenn man zunächst über Köln-Rath hereinfliegt und dann wieder in diese Richtung startet, haben die Anwohner nämlich zweimal pro Nacht sowohl den landenden als auch den startenden Verkehr, und das versucht man zu vermeiden, es sei denn, der Wind macht wirklich einen Schwenk um 180 Grad.

Dann vermerkt die DFS für diesen Tag entsprechend, wie sich die Wettersituation geändert hat.

Bei uns auf der Homepage gibt es jeweils einen monatlichen Bericht, wo für jede Nacht dargelegt wird, welche Windverhältnisse herrschten und ob die Betriebsrichtung beibehalten wurde oder ob sie gedreht wurde.

**Moderator Ralph Brix:** Danke schön. – Herr Hoffmann, Sie hatten zwei Appelle. Herr Hoffmann hatte unter anderem an den Flughafen appelliert, Großereignisse zu eliminieren.

(Wolfgang Hoffmann: Das wurde schon besprochen!)

– Das sehen Sie schon als besprochen an. Wunderbar!

Wie war das noch mal mit dem Dauerschallpegel? Die Dauerbelastung ist nachts höher als tagsüber. Das hatten wir noch nicht besprochen. Da sagten Sie, das müsste sich ändern.

**Wolfgang Hoffmann:** Wenn Sie die Statistik des Flughafens auswerten, kommen Sie darauf, dass der Dauerschallpegel – also die Rechengröße für die Lärmmenge, die in den acht Stunden bzw. am Tag in den 16 Stunden erzeugt worden ist und in das Gebiet eingedrungen ist – in der Nacht größer ist, im Wesentlichen an den Messstellen Siegburg, Lohmar, Rath/Heumar, Hennef. Das sind die Messstellen, die immer Lärm haben.

Es gibt einige Messstellen, die entweder nur bei Landebetrieb oder nur bei Startbetrieb Lärm haben. Aber es gibt eben die Messstellen in der Hauptrichtung, die immer Lärm haben, und bei denen ist ganz deutlich die Nacht fast immer lauter als der Tag. Das ist das, was unbedingt abgebaut werden muss; dieser Meinung bin ich.

**Moderator Ralph Brix:** Gibt es denn dafür eine Chance? Diese Frage ist ja im Raum.

**Wolfgang Hoffmann:** Im Wesentlichen würde das dadurch geschehen, dass die lauten Ereignisse über 75 dB aus der Nacht verschwinden. Das wäre vielleicht auch der erste Schritt, dass man einmal vereinbart: In der Nacht darf kein Lärmereignis an keiner der Messstellen größer als 75 dB sein. Das wäre der Anfang von einer Möglichkeit. Im Augenblick haben wir ja im Jahr etwa 1.600 Ereignisse über 80 dB an allen Messstellen, die davon betroffen sind.

(Vereinzelt Beifall)

**Martin Partsch:** Zu diesem Vorschlag: Das sehe ich mittelfristig nicht, weil man beim Landeanflug beispielsweise hier in Siegburg-Stallberg, wenn man diese Messstelle in 250, 300 Meter Höhe mit einem größeren Gerät überfliegt, nicht unter 75 dB kommt.

(Wolfgang Hoffmann: Es ist genau dasselbe in Neubrück!)

– Von der Messstelle in Rambrücken wollen wir gar nicht sprechen. Da ist im Prinzip jeder Anflug über 80 dB, aufgrund der geringen Überflughöhe.

Deswegen sage ich: Die Möglichkeit, diesen Wert von 75 dB irgendwie zu vereinheitlichen und anzuwenden, sehe ich aktuell nicht.

Vielleicht noch ein Wort zu dem angesprochenen Dauerschallpegel, der bei manchen Messstellen in der Nachtzeit höher liegt als in der Tageszeit: Das ist in der Tat so. Der Nachtdauerschallpegel macht sich eben an den acht Nachtstunden fest; in der Tageszeit sind es 16 Stunden. Die Zeitbasis ist also eine andere. Zum Teil herrscht dichter Flugverkehr, und einzelne laute Ereignisse beeinflussen den Dauerschallpegel sehr stark. Wenn Sie so ein Ereignis über 80 haben, können Sie 20 andere, die unter 70 sind, fliegen lassen. Diese einzelnen lauten Ereignisse reißen es hoch.

Herr Garvens hat es vorhin auch schon angesprochen: Es ist natürlich unser Anliegen, diese lauten Maschinen aus der Nachtzeit herauszubekommen. Mit der zunehmenden Flottenerneuerung wird das auch so sein. Wir können nicht versprechen, dass das nächste Jahr so ist, aber perspektivisch ist es schon so, dass einiges an lautem Gerät noch ausgemustert wird.

**Moderator Ralph Brix:** Stichwort „lautes Gerät“: Damit sind wir bei der Frage von Herrn Müller mit der MD11. Wenn ich es richtig verstanden habe, sagen Sie: Es wurde um 35 Prozent gesenkt; aber Sie fragen sich: Wo denn mehr, am Tag oder in der Nacht? Haben Sie dazu valide Zahlen?

**Martin Partsch:** Ich habe die Zahlen jetzt leider nicht dabei. Ich kann sie Ihnen aber gerne nachreichen. In der Nachtzeit ist die Quote des Rückgangs sogar höher als in der Tageszeit. Diese 35 Prozent sind für die Tageszeit; in der Nachtzeit ist es mehr. Haben wir es da? – Nein.

(Folie 38)

Das ist die Tagesfolie. Aber rufen Sie mich an; das kann ich Ihnen gerne nachreichen. Herr Hoffmann hat die Zahlen sowieso, weil wir sie regelmäßig in der Fluglärmkommission zum Besten geben.

Mittlerweile fliegen 60 Prozent der großen Frachtflugzeuge auch in der Tageszeit. Das heißt, sowohl die 747 als auch die 777 als auch die MD11 verkehren mit vielen Bewegungen schon in der Tageszeit. Das kann Herr Hoffmann auch bestätigen; da hat die Nachtzeit ein Stückchen weit Entlastung erfahren.

**Michael Garvens:** Das gibt mir übrigens immer zu denken, weil ich teilweise den Eindruck habe, dass Herr Hoffmann über mehr Zahlen verfügt als Herr Partsch.

(Vereinzelt Heiterkeit)

**Moderator Ralph Brix:** Er ist auch schon Rentner. Er braucht keinen Job mehr, Gott sei Dank. – Herr Schumacher möchte noch etwas ergänzen.

**Helmut Schumacher:** In Ergänzung, Herr Partsch, zu dem, was Sie gerade ausgeführt haben: Es geht nun speziell um die Nacht. Das sind ja alles Charts, die für

24 Stunden des Tages die Bewegungen anzeigen. Insofern können wir hier nicht sehen, was sich speziell mit den lauten Maschinen in der Nacht abspielt. Das ist sehr schade.

**Moderator Ralph Brix:** Dazu hat er gesagt: Sie können ihn anrufen.

**Helmut Schumacher:** Das müsste hierher, auf diese Veranstaltung.

**Martin Partsch:** Ich sage zu, dass wir das für die Homepage der Planfeststellung nachreichen. In den nächsten Tagen wird diese Folie unter der Internetadresse ergänzt. Dann können Sie genau sehen, wie es für die Nachtzeit aussieht. Das sage ich Ihnen zu.

**Helmut Schumacher:** Was ich aber weiß und hier der Versammlung sagen kann, ist: 65 Prozent aller 80 dB lauten – also sehr lauten und noch lauterer – Nachtflugereignisse werden nach wie vor durch die MD11 und die B747-400, den Frachtjumbo, erzeugt. Die müssen aus der Nacht raus. Erst dann bekommen wir bessere Verhältnisse.

(Vereinzelt Beifall)

**Moderator Ralph Brix:** Danke schön. – Sie haben das Angebot bekommen, Herrn Partsch anzurufen. Es gibt noch eine Möglichkeit – laut einem Versprechen der letzten beiden Abende von Herrn Garvens bekommen Sie da auch schnell eine Antwort –, denn es ist eine E-Mail-Adresse eingerichtet worden; sie steht hinten auf diesem Flyer, den Sie überall ausliegen sehen. Wer noch Fragen hat, wer noch Einwendungen hat, kann das über den heutigen Abend hinaus dort auch noch tun. Darauf wird schnell reagiert. Hintendrauf steht auch die Internetadresse, auf der Planungsunterlagen – so denn aktualisiert – ergänzt werden, sodass Sie auch schon jenseits dieser sechs Wochen Einsichtsfrist darauf zugreifen und es lesen können.

Wenn es keine Wortmeldungen mehr gibt, würde ich jetzt gerne zum Ende des Abends kommen. Ich habe noch ein Versprechen gehört, nämlich dass sich der Flughafen bemüht, die Gebühren für Passagierflüge zwischen 0 und 5 Uhr noch höher zu berechnen, um auch da anzusetzen; das ist versprochen worden. Es sind diese kleinen Hoffnungen, die es vielleicht immer ein Stückchen besser machen, wie Sie ja gerade schon gefordert haben. Ob es jemals richtig gut wird? Da hat Herr Garvens auch schon gesagt: Wir betreiben nun mal keinen Segelflughafen. Da wäre es anders. Selbst da, glaube ich, steigen oftmals noch motorisierte Maschinen auf, um sie hochzubekommen.

(Zuruf: Schleppflugzeuge!)

– Das auch noch. Hier sind Experten. Ich sehe schon: Das Gespräch könnte auch noch weitergehen.

Ich danke Ihnen recht herzlich für Ihre Aufmerksamkeit. Sie hat nicht bei allen bis zum Schluss gereicht; es wurde vielleicht auch ein bisschen speziell.

Ich danke Ihnen aber für die Fairness, die ich mir gewünscht habe. Mein Wunsch ist auf jeden Fall erfüllt worden. Ich hoffe, Ihr Bedarf an Information ist auch erfüllt worden, genauso Ihre Möglichkeit, sich hier einzubringen.

Nehmen Sie es wirklich ernst, was das Planfeststellungsverfahren für Sie bereithält, nämlich die aktive Beteiligung und Einsicht in die Akten. Wenn Sie Einwendungen haben, tun Sie es und nehmen teil. Ich glaube, damit rede ich Herrn Hoffmann auch aus dem Herzen. Er hat mir nämlich gesagt, es ist ihm besonders wichtig, dass die Menschen nicht nur zuhören und eine Meinung haben, sondern ihre Meinung auch kundtun. Das ist die Gelegenheit. Der Flughafen stellt sich dieser Gelegenheit.

Ich danke nicht nur Ihnen; ich danke Herrn Garvens, Herrn Steingroß, ich danke Herrn Partsch, und ich danke auch Herrn Hopp, der heute da unten ganz still saß – es ist trotzdem schön, dass er da war.

Ich wünsche Ihnen einen guten Heimweg, eine gute Heimfahrt, je nachdem, wie es ist. Alles Gute! – Danke schön.

(Beifall)

**Michael Garvens:** Ich darf zum Abschluss noch etwas sagen. Herr Hoffmann und ich haben uns vorhin unterhalten. Er hat ja angekündigt, dass er so lange die Lärmschutzgemeinschaft leiten will, wie ich noch im Amt bin. Vielleicht, Herr Hoffmann, kriegen wir es hin, wenn Sie mit mir sozusagen ins Retirement gehen, dass wir noch gemeinsam die letzte MD11 am Flughafen Köln/Bonn verabschieden.

(Vereinzelt Beifall – Wolfgang Hoffmann: Das dauert mir noch zu lange! – Heiterkeit)

(Ende: 21:18 Uhr)