

Niederschrift

über die 119. Sitzung der Kommission nach § 32b LuftVG für den Verkehrsflughafen Köln/Bonn am 28. April 2021 auf dem Flughafen Köln/Bonn im Rahmen einer Videokonferenz

Anwesende:

A) Kommissionsmitglieder

Stadt Bergisch Gladbach	BM Frank Stein
Stadt Hennef	Dipl.-Ing. Johannes Oppermann
Stadt Köln	Konrad Peschen Brigitte Scholz
Stadt Leverkusen	Stefan Becher
Stadt Lohmar	BM'in Claudia Wieja
Gemeinde Neunkirchen-Seelscheid	Stefan Gerlach
Stadt Overath	Gerhard Bartel
Stadt Rösrath	Friedhelm Weiß
Stadt Sankt Augustin	Karl Stiefelhagen
Stadt Troisdorf	Ludger Heseding
Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. (Bundesvereinigung)	Dipl.-Ing. Wolfgang Hoffmann Dipl.-Ökon. Helmut Breidenbach
Flughafen Köln/Bonn GmbH (Flughafen)	Johan Vanneste Martin Partsch Karl-Heinz Ullrich
Eurowings	Marc Hasenbein Peter Schoepe
TUIfly	Andreas Helzel Grace Meijer
Flugbereitschaft (BMVg)	Oberstlt. Kai Bauer

Ministerium für
Umwelt, Landwirtschaft,
Natur- und Verbraucherschutz
NRW (MULNV)

MR'in Dr. Elke Stöcker-Meier

Einzuladen gemäß § 32b Abs. 6 Satz 1 LuftVG

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Willehad Hellmann
Jan Lüttmer

Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung
(BAF)

Doris Eichhorn

Ministerium für Verkehr NRW
(VM)

MR Ruben Priggemeier
RD'in Susanne Manev
AR'in Nadine Dominguez

C) Sonstige Anwesende

Bezirksregierung Düsseldorf
(BR Düsseldorf)

Ulf Klinger

IHK Köln

Frederik Hupperts

Flughafen Köln/Bonn GmbH

Volker Steingroß

Tagesordnung

TOP 1: Formalien

- 1.1 Feststellung der Beschlussfähigkeit
- 1.2 Genehmigung der Niederschrift der 118. Sitzung
- 1.3 Genehmigung der Tagesordnung

TOP 2: Sachstandsberichte der Genehmigungsbehörde und der für die Flugsicherung zuständigen Stelle über die Erledigung der Kommissionsbeschlüsse Regelmäßiger TOP gemäß § 4 Abs. 4 der Geschäftsordnung

TOP 3: Statistik über Nachtflugbewegungen - Bericht: VM

TOP 4: Informationen über für die Kommission wissenswerte Flugsicherungsangelegenheiten Bericht: DFS

- 4.1: Auswirkungen bezüglich der Änderung der Königsforstabflugroute (Beschluss zu TOP 4.2 der 118. Sitzung)
- 4.2: Prüfergebnis der DFS zu den Vorschlägen der Stadt Troisdorf hinsichtlich der eventuellen Lage des VFR-Meldepunktes SIERRA 2

- TOP 5:** Anfragen an die Landesregierung
(Übersendung der Antwort auf die kleine Anfrage 3355 vom 02.03.2020)
- TOP 6:** Aktueller Lärmvergleich gemäß Ziffer 11 Absatz 2 der geltenden Nachtflugbeschränkungen
(Präsentation durch die FKB GmbH)
- TOP 7:** Nördliche Verschiebung der COLA-Route
(Antrag der Stadt Hennef vom 24.09.2020; E-Mail des Herrn Lüttmer (DFS) vom 16.12.2020; E-Mail des Herrn Klinger (Bezirksregierung) vom 25.09.2020)
- TOP 8:** Prüfung eines Überflugverbotes über die Wahnbachtalsperre
(Antrag der Stadt Hennef vom 19.11.2020; Antwortschreiben des Verkehrsministeriums vom 02.02.2021)
- TOP 9:** Noise Report, MD11, radius to fix, Auswertung der Messstellen
(Antrag des Herrn Hoffmann (BVF) vom 26.03.2021)
- TOP 10:** Informationen durch die Flughafen Köln/Bonn GmbH
10.1 Sachstand zum Planfeststellungsverfahren
10.2 Sachstand zur Entgeltordnung
10.3 Auswertung der Jahre 2019 und 2020 mit Messwerten
- TOP 11:** Verschiedenes

Die Vorsitzende, Frau Claudia Wieja MdR (Stadt Lohmar), eröffnet die Sitzung um 10:00 Uhr und begrüßt die anwesenden Mitglieder.

TOP 1: Formalien

1.1 Feststellung der Beschlussfähigkeit

Die Vorsitzende stellt die Beschlussfähigkeit der Kommission fest. Es sind 19 stimmberechtigte Kommissionsmitglieder anwesend.

1.2 Genehmigung der Niederschrift der 118. Sitzung

Es bestehen keine Änderungs- und Ergänzungswünsche. Die Niederschrift der 118. Sitzung wird genehmigt.

1.3 Genehmigung der Tagesordnung

Die Kommissionsmitglieder erklären sich mit der Tagesordnung einverstanden.

TOP 2: Sachstandsberichte der Genehmigungsbehörde und der für die Flugsicherung zuständigen Stelle über die Erledigung der Kommissionsbeschlüsse

Regelmäßiger TOP gemäß § 4 Abs. 4 der Geschäftsordnung

Herr Priggemeier (VM) erklärt, dass es seitens des VM keine unerledigten Kommissionsbeschlüsse gebe.

Herr Hellmann (DFS) kündigt an, dass die DFS unter TOP 4 vortragen werde und verweist auf die von Herrn Leyendecker (DFS) übersandte FANOMOS-Auswertung.

TOP 3: Statistik über Nachtflugbewegungen

Bericht: VM

Herr Priggemeier (VM) erläutert der Kommission anhand der vorliegenden Statistik die Entwicklung der Nachtflugbewegungen im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr (vgl. Anlage 1 der Einladung zur 118. Sitzung). Er teilt mit, dass die Nachtflugbewegungen insgesamt aufgrund der derzeitigen atypischen Situation stark rückläufig seien. Es sei insbesondere festzustellen, dass dies auf die Passagierflugbewegungen in der Kernzeit der Nacht zutreffe. Der Frachtflugbetrieb befinde sich auf ähnlichem Niveau wie in den Zeiten vor Corona. Erwähnenswert in diesem Zusammenhang sei, dass sich die nächtlichen Landungen bei den Strahlflugzeugen zwischen 00:00 und 05:00 Uhr um 421 im Vergleich zum Vorjahr reduziert hätten.

Herr Hoffmann (BVF) führt aus, dass bei den Nachtflugbewegungen insgesamt 2020 gegenüber 2019 ein Rückgang von 26 % zu verzeichnen sei, wobei der Frachtbetrieb fast erhalten blieb; im Gegensatz zur Passage, die sich um 70 % reduzierte. Er ergänzt, dass auch die an den Messstellen des Flughafens registrierten nächtlichen Fluglärmereignisse um 26,3 % von 124.988 im Jahr 2019 auf 92.107 im Jahr 2020 rückläufig gewesen seien. Es sei jedoch auffällig, dass sich der Anteil der großen Luftfahrzeuge in der Nacht im Vergleich zum Vorjahr um 11 % erhöht habe. Er kritisiert, dass der Luftfahrzeugtyp B747-800 seit dem Jahr 2020 häufiger Messergebnisse von 80 dB(A) und mehr als die Typen MD11 oder B747-400 erreichten, aber dennoch in der Entgeltordnung zwei Lärmklassen günstiger als diese eingestuft seien. Er beantrage daher, dass die B747-800 eine Lärmklasse höher eingestuft werde, wobei er diesen Antrag unter TOP 9 genauer erläutern werde.

Herr Oppermann (Stadt Hennef) erkundigt sich, ob der Anstieg im Frachtbereich überwiegend am Tag stattgefunden habe.

Herr Vanneste (Flughafen) bejaht dies. Er erläutert, dass der Anteil der Frachtflüge von 20 % auf 25 % bei den Tagflugbewegungen gestiegen und von 80 % auf 75 % bei den Nachtflugbewegungen gesunken sei. Dies sei ein Hinweis dafür, dass die Incentivierung im Rahmen der Entgeltordnung des Flughafens gut funktioniere.

TOP 4: Information über für die Kommission wissenswerte Flugsicherungsangelegenheiten

- Bericht: DFS

4.1 Auswirkungen bezüglich der Änderung der Königsforstabflugroute (Beschluss zu TOP 4.2 der 118. Sitzung)

Herr Lüttmer (DFS) informiert die Kommission, dass der in der letzten Sitzung gefasste Beschluss bezüglich der Änderung der Königsforstabflugroute am 25.02.2021 umgesetzt worden sei. Hierbei wurde der Flugpunkt DK034 der Königsforstabflugroute 32R um 0,2 nautische Meilen Richtung Nordwest für alle Flugzeugtypen verlegt, die ein Höchstabfluggewicht von maximal 98 Tonnen (MTOW) besitzen.

Herr Partsch (Flughafen) erläutert die Ergebnisse dieser Änderung im Rahmen einer Präsentation. (Hinweis: Die Präsentation ist als **Anlage 1** beigefügt.)

Die Vorsitzende erkundigt sich, ob die Solllinie mit der Nulllinie von Herrn Partsch (Flughafen) vergleichbar sei.

Herr Partsch (Flughafen) erwidert, dass es eine Solllinie in dem Sinne nicht gebe. Er empfehle, sich an den am häufigsten geflogenen Flugspuren seit dem Jahr 2018 zu orientieren. Dies habe er auch bei seiner Auswertung getan. Vor diesem Hintergrund schlage er vor, die Entwicklung im nächsten halben Jahr weiter zu beobachten, da der Auswertungszeitraum jetzt noch sehr kurz sei. Zur Sitzung im Herbst kann das Abflugverhalten auf Basis vieler Flugspuren und die Auswirkungen an den Lärmessstellen anhand mehrerer Monate ausgewertet und im Technischen Arbeitsausschuss bewertet und für die Kommission aufbereitet werden.

Herr Weiß (Stadt Rösrath) kritisiert, dass weiterhin „die Kurve geschnitten werde“. Für die Bürger in Rösrath-Kleineichen sei dies noch keine zufriedenstellende Lösung. Er bittet darum, dass die Kommission kein halbes Jahr auf eine weitere Auswertung warte. Alternativ könne die Kommission heute weitere Maßnahmen beschließen, um beispielsweise das Verfahren radius-to-fix zeitnah auch für die Königsforstroute einzuführen.

Herr Klinger (BR Düsseldorf) spricht sich dafür aus, dass die Kommission an der in der letzten Sitzung beschlossenen Routenoptimierung erst einmal weiter festhalten solle, da

auch der Arbeitsausschuss für technische Lärminderungsmaßnahmen (AA-TLMM) keine alternativen Lösungen finden konnte. Er ergänzt, dass der Arbeitskreis der DFS bereits einen Vorschlag zur Einführung des RNP-Verfahrens für die Königsforstroute im AA-TLMM vorgestellt hatte. Dieser war laut DFS nicht ICAO-konform und daher nicht umsetzbar. Da das RNP-Verfahren jedoch in Kürze verpflichtend eingeführt werde, sei es nur eine Frage der Zeit, bis es ein solches Verfahren auch für die Königsforstroute gebe.

Die Vorsitzende erkundigt sich bei der DFS, wann mit der Umsetzung des RNP-Verfahrens für die Königsforstroute gerechnet werden könne.

Herr Lüttmer (DFS) erwidert, dass die diesbezügliche PBN-Umsetzung am Flughafen Köln/Bonn frühestens im Jahr 2023 möglich sei.

(Hinweis der DFS:

Verpflichtend ist die Einführung von Performance Based Navigation (PBN). Für Abflugverfahren bedeutet das primär die Navigationsspezifikation Area Navigation 1 (RNAV-1, kein RF Leg möglich). Wenn RNAV-1 begründet nicht umsetzbar ist, ist eine Einschränkung auf Required Navigation Performance (RNP-1, hier ist RF-Leg möglich) erlaubt. Die Implementierung von RNP-1 Verfahren mit Radius to Fix ist nicht verpflichtend.)

Herr Bartel (Stadt Overath) teilt mit, dass sich die Maßnahme, den Flugpunkt DK034 um 0,2 nautische Meilen zu verschieben, positiv auswirke, jedoch leider nicht optimal aus Sicht der Stadt Overath sei. Er frage daher, ob heute die Entscheidung getroffen werden könne, den Flugpunkt weiter zu verschieben. Er ergänzt, dass der von Herrn Partsch (Flughafen) vorgestellte „Nullpunkt“ aus dem 2018er Flugbetrieb stamme und nicht der optimalen Sollroute entspreche.

Herr Partsch (Flughafen) erläutert anhand einer Routenvorgabe der DFS, dass der Flughafen Sollrouten nicht selbst definiere, sondern sich an den Vorgaben der DFS orientiere. (Hinweis: Die Routenvorgabe ist als **Anlage 2** beigefügt.)

Herr Hoffmann (BVF) stimmt zu, dass es sich bei der mittleren rosafarbenen Linie der oberen Abbildung (s. Anlage 2) um die im Jahr 1999 definierte Solllinie handle. Man müsse sich darüber im Klaren sein, dass diese näher entlang der Bebauung von Köln Rath-Heumar als von Rösrath-Kleineichen verlaufe. Er weise aus diesem Grund die Vertreter der Stadt Köln auf eine mögliche Streuung von mehreren Hundert Metern hin, da er beobachtet habe, dass das radius-to-fix Verfahren nicht optimal Richtung Kölner Süden geflogen werde.

Herr Weiß (Stadt Rösrath) moniert, dass es keine aufmunternde Botschaft für die Bürger in Kleineichen sei, wenn das RNP-Verfahren erst im Jahr 2023 umgesetzt werde.

Herr Hasenbein (Eurowings) teilt mit, dass er diesbezüglich Simulatorflüge anbieten könne und die Bildung einer Arbeitsgruppe für sinnvoll erachte, wobei er diesbezüglich gute Erfahrungen an den Flughäfen Düsseldorf und Stuttgart gemacht habe.

Die Vorsitzende schlägt vor, dass sich zunächst der AA-TLMM mit diesem Thema beschäftige und die Ergebnisse in der kommenden Sitzung der Kommission vorstelle.

Herr Peschen (Stadt Köln) unterstützt den Vorschlag, dass heute kein neuer Beschluss gefasst, sondern die Auswertung des AA-TLMM abgewartet werden solle. Er erkundigt sich, ob die Kommission einen Beitrag leisten könne, damit das RNP-Verfahren bereits im Jahr 2022 am Flughafen Köln/Bonn zum Einsatz kommt.

Herr Lüttmer (DFS) antwortet, dass das PBN-Verfahren sukzessiv an allen deutschen Flughäfen bis zum Jahr 2030 eingeführt werde. Vor diesem Hintergrund könne der Flughafen Köln/Bonn aufgrund von Personalmangel und hohem Arbeitsaufkommen bei der DFS leider nicht vorgezogen werden.

Herr Hoffmann (BVF) erkundigt sich, wer dafür Sorge, dass das radius-to-fix Verfahren mehrheitlich von den Piloten genutzt werde.

Herr Lüttmer (DFS) erwidert, dass mit der Veröffentlichung der geänderten Königsforstroute im Februar auch eine Priorisierung der Radius to Fix Verfahren implementiert wurde. Luftfahrzeugführer sind nun angehalten, diese primär zu nutzen, wenn Luftfahrzeug und Besatzung entsprechend qualifiziert sind.

Herr Partsch (Flughafen) informiert, dass der Flughafen mit den Airlines im Austausch stehe, in welchem Umfang das RNP-Verfahren genutzt werde. Diesbezüglich werde eine Analyse von Daten und Flugspuren durchgeführt. Zudem werde in Kürze die Verleihung des sog. „Fly-Quiet-Award“ eingeführt, der auch als Anreiz dafür dient, die RNP-Verfahren zu nutzen und lärmarme Start- und Landeverfahren einzusetzen.

Die Vorsitzende bittet **Herrn Klinger** (BR Düsseldorf), dass er diesen Punkt auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung des AA-TLMM setze und über die Ergebnisse in der nächsten Sitzung der Kommission berichte.

Herr Klinger (BR Düsseldorf) sagt dies zu.

4.2: Prüfergebnis der DFS zu den Vorschlägen der Stadt Troisdorf hinsichtlich der eventuellen Lage des VFR-Meldepunktes SIERRA 2

Herr Hellmann (DFS) informiert die Kommission zu diesem Thema im Rahmen einer Präsentation. (Hinweis: Die Präsentation ist als **Anlage 3** beigefügt.)

Er teilt mit, dass die DFS die von der Stadt Troisdorf vorgeschlagenen Alternativen des VFR-Meldepunktes SIERRA 2 aus Sicherheitsgründen sowie aus flugbetrieblichen Gründen nach entsprechender Bewertung nicht empfehlen könne.

Die Vorsitzende dankt Herrn Hellmann (DFS) für die detaillierte Analyse.

Herr Heseding (Stadt Troisdorf) erkundigt sich unter Bezugnahme auf Folie 8 der Präsentation, welcher Abstand zum Modellfluggelände eingehalten werde und ob jeder Meldepunkt überflogen werden müsse.

Herr Hellmann (DFS) antwortet, dass ihm die Notwendigkeit der Einhaltung eines normierten definierten Abstands nicht bekannt sei, er sich aber diesbezüglich bei den Verfahrensplanern erkundigen wolle. Er teilt mit, dass nicht jeder Sichtflugverkehr zwingend über alle Pflichtmeldepunkte erfolgen müsse. So könne sich der am Flughafen Köln/Bonn eingesetzte Rettungshubschrauber z.B. nach individueller Freigabe variabel entlang des Rheines bewegen. Er ergänzt, dass die DFS durch die Pflichtmeldepunkte jedoch grundsätzlich Verbindlichkeit und Planbarkeit im Sichtflugbetrieb erreichen möchte.

(Hinweis der DFS:

Nach Rücksprache mit den Verfahrensplanern gibt es keine normierten definierten Abstände zu Modellflugplätzen. In Abhängigkeit von den tatsächlichen Gegebenheiten sind mögliche Risiken zu bewerten und ggf. risikominimierende Maßnahmen festzulegen.)

TOP 5: Anfragen an die Landesregierung

(Übersendung der Antwort auf die kleine Anfrage 3355 vom 02.03.2020)

Die Vorsitzende dankt dem VM für die regelmäßige Übersendung der Antworten auf kleine Anfragen, die den Flughafen Köln/Bonn betreffen.

TOP 6: Aktueller Lärmvergleich gemäß Ziffer 11 Absatz 2 der geltenden Nachtflugbeschränkungen

(Präsentation durch die FKB GmbH)

Herr Partsch (Flughafen) informiert die Kommission, dass die maßgeblichen Unterlagen als Anlage 3 mit der Einladung versandt worden seien. Er teilt mit, dass aus Sicht des Flughafens eine signifikante Nachtfluglärminderung vorliege, da sich die Vergleichsfläche des

sog. Nachtschutzgebietes 2019 um rund 27% im Vergleich zu 1997 reduziert habe. Folglich sei der aktuelle Lärmvergleich der Nachtflugbewegungen gelungen.

Die Vorsitzende weist darauf hin, dass sich die Fläche im Vergleich zu dem Jahr 2015 erhöht habe. Insofern könne keine signifikante Lärminderung im Sinne der Ziffer 11 der Nachtflugbeschränkungen festgestellt werden.

Herr Partsch (Flughafen) erwidert, dass es im Jahr 2019 mehr Flugbewegungen als 2015 gegeben habe und ergänzt, dass für den Lärmvergleich gemäß Ziffer 11 der Nachtflugbeschränkungen grundsätzlich 1997 als Bezugsjahr zugrunde gelegt werde.

Herr Breidenbach (BVF) entgegnet, dass er den Lärmvergleich in dieser Form nicht nachvollziehen könne, da es im Jahr 1997 mit Abstand die meisten Nachtflugbewegungen gegeben habe. Er teilt mit, dass es stattdessen von Jahr zu Jahr leiser werden sollte.

Herr Steingroß (Flughafen) ergänzt, dass es diese Diskussion vor Jahren gegeben habe und verweist auf ein Gutachten der Anwaltskanzlei Quaas und Partner aus dem Jahr 2011, worin 1997 als Bezugsjahr für den Lärmvergleich bestätigt worden sei. Würde man das jeweils vorliegende Jahr als Referenzjahr betrachten, ergäbe sich daraus, dass der bestandskräftig genehmigte Nachtflugbetrieb auf Dauer eingestellt werden müsste.

Herr Breidenbach (BVF) erwidert, dass er die Aussagen in dem Gutachten der Anwaltskanzlei Quaas und Partner nicht für maßgeblich erachte. Bereits in den Jahren 2000 und 2005 seien sehr geringe Prozentsätze von der Genehmigungsbehörde als signifikant bezeichnet worden.

Die Vorsitzende erkundigt sich bei der Genehmigungsbehörde, ob gemäß Ziffer 11 der Nachtflugbeschränkungen alle fünf Jahre eine signifikante Verminderung des Nachtfluglärms nachgewiesen werden müsse. Allerdings könne sie der Ziffer 11 nicht den Bezug zu dem Jahr 1997 entnehmen.

Herr Priggemeier (VM) führt aus, dass der für den Lärmvergleich relevante Referenzbezugspunkt das Jahr 1997 sei und auch in der Vergangenheit stets ein Vergleich mit diesem Jahr erfolgte.

Herr Hoffmann (BVF) teilt mit, dass er die berechnete Fläche für den Lärmvergleich für nicht aussagefähig halte. Er schlägt daher vor, stattdessen Messungen unterhalb von Flugrouten durchzuführen und diese als Basis für den Lärmvergleich zu nutzen. Er weist diesbezüglich darauf hin, dass sich die Messergebnisse 2019 im Vergleich zu 2018 an allen Messstellen außer in der Stadt Troisdorf erhöht hätten.

Herr Partsch (Flughafen) erwidert, dass man den Lärmvergleich nicht durch punktuelle Messungen unterhalb der Routen durchführen könne. Er ergänzt, dass das angewandte Berechnungsverfahren in dieser Form vom Gesetzgeber vorgesehen und hierbei der heutige Flugbetrieb durch genaue Einordnung der Flugzeugmuster zugrunde gelegt werde.

Herr Oppermann (Stadt Hennef) bittet darum, dass die ACCON-GmbH künftig auch die Ergebnisse bezüglich vorheriger Lärmvergleiche in den Gutachten dokumentiere.

Die Vorsitzende bittet die Genehmigungsbehörde abschließend darum, dass vor dem Hintergrund der erstmaligen Vergrößerung der Fläche im Vergleich zum vorherigen Lärmvergleich, eine historische Darstellung der bisherigen Entwicklung sowie Erläuterung der Wahl des Bezugsjahres 1997 durchgeführt werde. Darüber hinaus bitte sie um Erklärung, warum die Fläche des sog. Nachtschutzgebietes bei der Querwindbahn (Betriebsrichtung 06) 2019 im Vergleich zur Referenzfläche 1997 deutlich größer sei (vgl. Anlage 1 des ACCON-Gutachtens).

Herr Priggemeier (VM) sagt dies zu.

Hinweis der Genehmigungsbehörde:

Nach Sichtung des Gutachtens der Accon GmbH sowie Prüfung der Hinweise im Rahmen der Diskussion und Beratung durch die Fluglärmkommission ist die Genehmigungsbehörde zu dem Ergebnis gekommen, dass eine signifikante Verminderung des Nachtfluglärms am Flughafen Köln/Bonn im Sinne der Ziffer 11 Absatz 2 der Nachtflugbeschränkungen durch den Verkehrsflughafen Köln/Bonn nachgewiesen wurde. Zusätzliche aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen sind daher nicht erforderlich.

Im Rahmen der Kommissionssitzung wurde die Genehmigungsbehörde um Stellungnahme zu der Vergrößerung der Fläche des sog. Nachtschutzgebietes bei der Querwindbahn Richtung Osten sowie um eine Übersicht zu der seit dem ersten Lärmvergleich im Jahr 2000 berechneten Flächengrößen gebeten. Zudem wurde angemerkt, dass aufgrund der Erhöhung der Fläche im Vergleich zu dem Jahr 2015 keine signifikante Lärminderung im Sinne der Ziffer 11 der Nachtflugbeschränkungen festgestellt werden könne.

*Bezüglich der Vergrößerung des Nachtschutzgebietes bei der Querwindbahn wird zunächst auf die anliegende Erklärung des Flughafens verwiesen (siehe **Anlage 4**). Für die Beurteilung, ob eine signifikante Verminderung des Nachtfluglärms am Flughafen Köln/Bonn im Sinne der Ziffer 11 Absatz 2 der Nachtflugbeschränkungen vorliegt, kommt es auf Veränderungen einzelner Konturen nicht an, sondern auf eine Flächenbetrachtung im Gesamten.*

Das sog. Nachtschutzgebiet reduzierte sich seit 2000 im Vergleich zum Bezugsjahr 1997:

- 2000 um 1,331 km² (2,1%),

- 2005 um 1,450 km² (2,25 %),
- 2010 um 2,252 km² (3,5%),
- 2015 um 22,349 km² (38,2 %) und
- 2019 um 16,707 km² (27,6 %).

Die Reduzierung wurde in den Jahren 2000 bis 2015 als signifikante Nachtfluglärminderung im Sinne der Ziffer 11 der Nachtflugbeschränkungen gewertet. Im letzten Lärmvergleich 2015 wurde erstmalig die nunmehr geltende Rechenmethode der Anleitung zur Berechnung 2008 (AzB08) berücksichtigt. Dadurch hat sich die Reduzierung in diesem Jahr deutlich erhöht. Die „Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen (AzB08)“ bildet den vom Gesetzgeber anerkannten und damit verbindlich zu berücksichtigenden Stand der Technik ab und beinhaltet feiner differenzierte und nach den heutigen Verhältnissen realitätsnäher zusammengestellte Flugzeuggruppen.

Im Rahmen des nach Ziffer 11 Absatz 2 der Nachtflugbeschränkungen grundsätzlich im Turnus von 5 Jahren vorgesehenen Lärmvergleichs ist ausschließlich zu überprüfen, ob der durch lärmtechnische Berechnung fachgutachterlich ermittelte Nachtfluglärm der sechs verkehrsreichsten Monate des jeweils aktuellen Vergleichsjahres (hier 2019) sich gegenüber dem Nachtfluglärm der sechs verkehrsreichsten Monate des Referenzjahres 1997 signifikant vermindert hat.

In der Kommissionssitzung hinsichtlich dieses Referenzjahres geäußerte Zweifel stellen sich vor dem Hintergrund der nachfolgenden rechtlichen Aspekte als unbegründet dar:

- *Mittels des Lärmvergleichs, welcher ein Bestandteil der im Jahr 1997 in Kraft getretenen Fassung der Nachtflugbeschränkungen ist, soll die Wirksamkeit der zu diesem Zeitpunkt durch die Genehmigungsbehörde verfüzten Nachtflugbeschränkungen fortlaufend einer Überprüfung unterzogen werden.*
- *Eine Heranziehung des jeweils vorhergehenden Vergleichsjahres als Referenzjahr für den nachfolgenden Vergleich steht außer Betracht, da die Genehmigungsbehörde insoweit gegenüber der Flughafenbetreiberin eine zwangsläufig in die faktische Unmöglichkeit laufende Anforderung verfügt hätte. Denn eine fortwährende Verpflichtung zur Reduzierung des sog. Nachtschutzgebiets (und folglich des nächtlichen Fluglärms) liefe darauf hinaus, dass zur Nachtzeit auf Dauer gar kein Lärm und mithin auch kein Flugbetrieb mehr stattfinden dürfte.*
- *Die seit rund 20 Jahren bestehende Verwaltungspraxis zur Durchführung des Lärmvergleichs entspricht den vorstehenden Ausführungen und wurde zudem im Rahmen von Verwaltungsstreitverfahren betreffend die Nachtflugbeschränkungen auch seitens des Oberverwaltungsgerichts des Landes Nordrhein-Westfalen nicht in Zweifel gezogen (vgl. bspw. OVG NRW, Urteil vom 19.04.2012 – 20 D 117/08 AK).*
- *Etwaige Befürchtungen, der mit Blick auf den stetigen technischen Fortschritt der Luftfahrzeuge bereits üblicherweise zu erwartende Rückgang der Lärmbelastung lasse den Lärmvergleich zwangsläufig ins Leere laufen, verfangen nicht. Denn trotz diesbezüglicher Entlastungen ist über eine zulässige Zunahme der Anzahl der nächtlichen Flugbewegungen insgesamt eine Steigerung der Lärmbelastungen gegenüber*

der Ausgangssituation des Jahres 1997 zu befürchten. Das Ziel des Lärmvergleichs liegt mithin darin begründet, trotz einer etwaigen Zunahme der Anzahl der Flugbewegungen dauerhaft sicherzustellen, dass gegenüber dem Referenzjahr 1997 eine signifikante Verminderung des nächtlichen Fluglärms vorliegt.

- Ergänzend sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass das Oberverwaltungsgericht des Landes Nordrhein-Westfalen ausdrücklich klargestellt hat, dass der Lärmvergleich ausschließlich eine Überprüfungs- und ggf. Handlungspflicht im Verhältnis zur Flughafenbetreiberin begründet, jedoch den lärm betroffenen Flughafenwohnern sowie den fluglärm betroffenen Gemeinden kein – ggf. klageweise – durchsetzbares subjektives Recht einräumt (vgl. OVG NRW, Urteil vom 19.04.2012 – 20 D 117/08 AK; juris, Rn. 93, 94).

Dass sich die Fläche des sog. Nachtschutzgebietes im Vergleich zum vorherigen Lärmvergleich 2015 vergrößert hat, spielt für die Frage der Wirksamkeit der 1997 erlassenen Nachtflugbeschränkungen mithin keine Rolle.

Insgesamt sind das Vorgehen des Gutachters sowie die erzielten Ergebnisse nachvollziehbar und wurden auch seitens der Fluglärmkommission nicht in Frage gestellt. Das Ergebnis des aktuellen Lärmvergleichs der Nachtflugbewegungen der Jahre 1997 und 2019 mit einer prozentualen Reduzierung des Vergleichsgebietes um 27,6% belegt eine signifikante Verminderung des Nachtfluglärms am Flughafen Köln/Bonn im Sinne der Ziffer 11 Abs. 2 der Nachtflugbeschränkungen auf dem Verkehrsflughafen Köln/Bonn.

TOP 7: Nördliche Verschiebung der COLA-Route

(Antrag der Stadt Hennef vom 24.09.2020; E-Mail des Herrn Lüttmer (DFS) vom 16.12.2020; E-Mail des Herrn Klinger (Bezirksregierung) vom 25.09.2020)

Herr Oppermann (Stadt Hennef) erläutert den Antrag der Stadt Hennef vom 24.09.2020 bezüglich der nördlichen COLA-Route, wobei diesbezüglich Stellungnahmen der DFS und der Bezirksregierung Düsseldorf vorliegen. Er teilt mit, dass nach Angaben der DFS zunächst die sukzessive Umstellung der Flughäfen auf das sog. „Performance Based Navigation“ (PBN) abgewartet werden müsse.

Herr Lüttmer (DFS) informiert, dass das Funkfeuer „COLA“ bereits 28 Jahre in Betrieb sei und dieses im Zuge der Umsetzung auf PBN abgebaut werde. Er ergänzt, dass man dann im Anschluss Optimierungspotentiale an Routen in Zusammenarbeit mit der Kommission identifizieren und ggf. Empfehlungen an die DFS übermitteln könne.

TOP 8: Prüfung eines Überflugverbotes über die Wahnbachtalsperre

(Antrag der Stadt Hennef vom 19.11.2020; Antwortschreiben des Verkehrsministeriums vom 02.02.2021)

Herr Oppermann (Stadt Hennef) erläutert den Antrag der Stadt Hennef vom 19.11.2020, der aus dem politischen Raum stamme. Die Antwort des VM werde er an die Antragsteller

weiterleiten und sich bei der Genehmigungsbehörde melden, falls es diesbezüglich noch Gesprächsbedarf gebe.

TOP 9: Noise Report, MD11, radius to fix, Auswertung der Messstellen
(Antrag des Herrn Hoffmann (BVF) vom 26.03.2021)

Herr Hoffmann (BVF) erläutert die Ziffer 2 seines Antrages vom 26.03.2021, der der Einladung zur Sitzung beigefügt ist. Er bittet den Flughafen vor dem Hintergrund der unter TOP 3 dargestellten Gründe, dass die B747-800 bei der nächsten Aktualisierung der Entgeltordnung eine Lärmklasse höher eingeordnet werde. Insbesondere interessiert ihn darüber hinaus, wer überprüfe, ob die radius to fix - Abflugrouten tatsächlich genutzt werden.

Herr Partsch (Flughafen) vermutet, dass die Flugplanung der Airlines Einfluss auf die Nutzung des radius to fix - Verfahrens habe. Er stellt in Aussicht, dass er hierzu im kommenden Jahr eine Auswertung vorstellen könne.

Herr Helzel (TUifly) informiert, dass TUifly das radius to fix - Verfahren zu fast 100 % im Flugplan vorsehe. Insbesondere Richtung Köln-Süd sei dieses Verfahren gut umsetzbar. Lediglich im Bereich der Stadt Bonn sei „radius to fix“ aufgrund des Steiggradienten nicht anwendbar.

Herr Hasenbein (Eurowings) schließt sich den Ausführungen von Herrn Helzel (TUifly) an.

Herr Hoffmann (BVF) teilt mit, dass er Ziffer 3 seines Antrages bereits unter TOP 3 thematisiert habe. Bezüglich Ziffer 1 seines Antrages bittet er den Flughafen darum, seine Verbesserungsvorschläge im Noise Report zu berücksichtigen.

Herr Partsch (Flughafen) antwortet, dass das Ziel des Noise Reports sei, den Flugbetrieb einfach und verständlich darzustellen. Aus diesem Grunde seien die An- und Abflüge auf einem weiteren Blatt dargestellt. Er sagt zu, dass er sich im Nachgang zur Sitzung mit Herrn Hoffmann (BVF) bilateral zu diesem Punkt austauschen werde.

Herr Peschen (Stadt Köln) stimmt zu, dass verständliche und einfache Darstellungen im Noise Report wichtig seien, um beispielsweise Bürgern oder den neu gewählten Ratsmitgliedern die Lärmsituation erläutern zu können.

TOP 10: Informationen durch die Flughafen Köln/Bonn GmbH
10.1 Sachstand zum Planfeststellungsverfahren
10.2 Sachstand zur Entgeltordnung
10.3 Auswertung der Jahre 2019 und 2020 mit Messwerten

TOP 10.1 Sachstand zum Planfeststellungsverfahren

Herr Steingroß (Flughafen) teilt mit, dass es zu diesem TOP keinen neuen Sachstand gebe.

TOP 10.2 Sachstand zur Entgeltordnung

Herr Partsch (Flughafen) präsentiert die seit 2020 geltenden Regelungen der Entgeltordnung anhand von vier Folien (Hinweis: Die Folien sind als **Anlage 5** beigefügt.).

Er teilt mit, dass die starke Incentivierung einen großen Anreiz für die Verlagerung des Flugbetriebes aus der Nacht- in die Tagzeit biete. Diesbezüglich habe er exemplarisch die Lande- und Abfertigungsentgelte für die B737-800 und die B767-300 am Tag und in der Nacht dargestellt. Für die Wirksamkeit der Entgeltordnung spreche darüber hinaus, dass sich die Flugbewegungen der MD11 von 2018 bis 2020 um rund 58 Prozent reduziert hätten. Er ergänzt, dass der Flughafen die Lärmentgelte in der Nachtzeit bei einer Aktualisierung der Entgeltordnung 2021/2022 erneut in den Blick nehmen wolle.

Herr Hoffmann (BVF) weist darauf hin, dass nicht nur die Passage, sondern auch die Fracht aus der Nacht durch deutlich höhere Entgelte verdrängt werde solle.

Herr Peschen (Stadt Köln) bittet um Vergleichszahlen bezüglich der Entgelte an anderen europäischen Flughäfen.

Die Vorsitzende stimmt Herrn Peschen (Stadt Köln) zu.

Herr Steingroß (Flughafen) sagt zu, dass er in der kommenden Sitzung eine entsprechende Übersicht zur Verfügung stellen werde.

Herr Gerlach (Gemeinde Neunkirchen-Seelscheid) erkundigt sich, ob die Höhe der Entgelte wirklich ein Anreiz für Airlines sei, die Flugbewegungen aus der Nacht in den Tag zu verlegen.

Herr Partsch (Flughafen) antwortet, dass der Flughafen bei der Festsetzung von Entgelten bestimmte Grenzen einhalten müsse. Beispielsweise müssen Entgelte diskriminierungsfrei und kostenbezogen sein. Er ergänzt, dass der Flughafen den Airlines bei Konsultationen genau begründen müsse, wie sich die Entgelte zusammensetzten.

Die Vorsitzende erkundigt sich, ob die Einstufung der Lärmklassen auf Basis von gemessenen Lärmwerten erfolge.

Herr Partsch (Flughafen) bejaht dies.

Herr Hoffmann (BVF) erinnert an seinen bereits unter TOP 3 und TOP 9 thematisierten Antrag, dass die B747-800 bei der nächsten Aktualisierung der Entgeltordnung eine Lärmklasse höher eingeordnet werde.

Herr Partsch (Flughafen) führt aus, dass die Einstufung der Flugzeuge anhand der Messwerte der Messstelle sechs in Lohmar jährlich überprüft wird. Die gegenüber der MD11 und älteren B747 um 2 Stufen bessere Einordnung der B747-8 sei gerechtfertigt und ergebe sich aus den Messungen beim Start an Messstelle sechs. Anhand einer Darstellung (siehe Anlage 5, Folie 3 und 4) im Vergleich mit den älteren Maschinen (B747 und MD11) zeigt er auf, dass der technische Fortschritt der modernen B747-8 besonders beim Start seitlich vom Flugweg zum Tragen kommt. Einzelne Lärmwerte über 80 dB(A) bei der Landung an niedrig überflogenen flughafennahen Messstellen ließen sich auch bei modernen Großraumflugzeugen nicht immer verhindern.

TOP 10.3 Auswertung der Jahre 2019 und 2020 mit Messwerten

Herr Partsch (Flughafen) erläutert die Ergebnisse der Auswertung der Jahre 2019 und 2020 mit Messwerten im Rahmen einer Präsentation, wobei der deutliche Rückgang im Verkehrsaufkommen eine starke Reduzierung der Lärmmesswerten bewirke. (Hinweis: Die Präsentation wurde als Anlage 7 zur Einladung übersandt).

Herr Gerlach (Gemeinde Neunkirchen-Seelscheid) schlägt vor, dass diese Auswertung nach Betriebsrichtung durchgeführt werden solle, um eine höhere Aussagefähigkeit zu erhalten.

Herr Partsch (Flughafen) antwortet, dass diese detaillierte Auswertung in den monatlichen Messberichten erfolge.

Herr Hoffmann (BVF) weist darauf hin, dass er bei dem Vergleich der nächtlichen Flugbewegungen 2019 zu 2020 ein Rückgang auf Basis der Messwerte von 26 Prozent berechnet habe. Aus diesem Grund könne er den Rückgang von 36 Prozent, den Herr Partsch (Flughafen) dargestellt habe, nicht nachvollziehen.

Herr Partsch (Flughafen) sagt zu, die Daten von Herrn Hoffmann (BVF) zu prüfen. (Hinweis: Die korrigierte Präsentation ist als **Anlage 6** beigefügt).

Die Vorsitzende weist darauf hin, dass die Bürger der Stadt Lohmar derzeit nächtliche Lärmpausen feststellten, so dass das Ziel, die Passage aus der Nacht in den Tag zu verlegen, weiterhin verfolgt werden sollte.

TOP 11: Verschiedenes

Als Termin für die 120. Sitzung der Fluglärmkommission wird festgelegt:

Mittwoch, der 10. November 2021, 10:00 Uhr
(Flughafen Köln/Bonn; Wöllhaf-Konferenz- und Bankettcenter).

Mit Dank an die Anwesenden schließt **die Vorsitzende** die Sitzung um 12:55 Uhr.



Claudia Wieja
(Vorsitzende)



Nadine Dominguez
(Geschäftsführerin)