

**Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen**



Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW - 40190 Düsseldorf

An die
Stadt Siegburg
Nogenter Platz 10
53721 Siegburg

Nur per E-Mail an: Rathaus@siegburg.de

19.05.2026
Seite 1 von 2

Aktenzeichen 58.34.07.00-
000002
bei Antwort bitte angeben

ORR'in Nathaus
Telefon: 0211 4566-841
Telefax: 0211 4566-388
carina.nathaus@munv.nrw.d
e

Umsatzsteuer
ID-Nr.: DE 306 505 705

**Antrag der Flughafen Köln/Bonn GmbH auf Entfristung der bestehenden
Nachtflugbeschränkungen**

Anlagen: 3

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Flughafen Köln/Bonn GmbH (FKB GmbH) hat am 10.03.2026 einen Antrag auf Entfristung der bestehenden Nachtflugbeschränkungen beim Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr als zuständiger Genehmigungsbehörde gestellt. Durch den Antrag der FKB GmbH ist ein formelles Verwaltungsverfahren in Gang gesetzt worden.

Uns ist bewusst, dass dieses Verfahren für Sie als Gemeinde in der Flughafenregion von großer Bedeutung ist. Daher legen wir großen Wert auf eine transparente Kommunikation und wollen Ihnen die Möglichkeit der Beteiligung geben. Gesetzlich vorgesehen ist allein eine Beteiligung der Kommission nach § 32b LuftVG (Fluglärmkommission). Über diesen Weg ist gewährleistet, dass sich alle betroffenen (Mitglieds-)kommunen der Fluglärmkommission in das Verfahren einbringen können. Aufgrund des großen Interesses und des vielfach geäußerten Wunsches betroffener Kommunen, ihre konkreten Belange im Rahmen einer eigenen Stellungnahme mitzuteilen, möchten wir Ihnen darüber hinaus überobligatorisch diese Möglichkeit einräumen.

Ich gebe Ihnen hiermit bis zum 17.07.2026 Gelegenheit zur Stellungnahme.

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Emilie-Preyer-Platz 1
40479 Düsseldorf
Telefon 0211 4566-0
Telefax 0211 4566-388
poststelle@munv.nrw.de
www.umwelt.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Rheinbahn Linien U78 und U79
oder Buslinie 722 (Messe)
Haltestelle Nordstraße

**Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen**



Der Antrag der FKB GmbH sowie ein an Herrn Minister adressiertes Begleitschreiben und die aktuell geltenden Nachtflugbeschränkungen sind diesem Schreiben als Anlagen beigefügt.

Seite 2 von 2

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag
gez. Waldvogel

Geschäftsführung

Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen
Abteilung II – Luftverkehr

40190 Düsseldorf



Köln Bonn Airport

Konrad Adenauer

Flughafen Köln/Bonn GmbH
Heinrich-Steinmann-Straße 12
51147 Köln

Tel. +49 (0) 22 03 – 40 40 50

10. März 2026

**Verkehrsflughafen Köln/Bonn
Bescheid vom 26.08.1997 (Az. 615-31-21/1(4))
i.d.F. des Bescheids vom 07.02.2008 (Az. II A 3-31-21/1 (4) 2
Antrag auf Änderung der Nr. II 11**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Flughafen Köln/Bonn GmbH beantragt,

**die in Nr. II 11 des Bescheids vom 26.08.1997 (Az. 615-31-21/1(4))
verfügte und mit Bescheid vom 07.02.2008 (Az. II A 3-31-21/1 (4)2 bis
zum 31.10.2030 verlängerte Befristung der Neuregelung der
Nachtflugbeschränkungen auf dem Verkehrsflughafen Köln/Bonn
aufzuheben.**

Den Antrag begründen wir wie folgt:

1. Mit Bescheid vom 26.08.1997 hat das Ministerium die unbeschränkte Zulassung des Nachtflugverkehrs durch die luftrechtliche Genehmigung des Verkehrsflughafen Köln/Bonn teilweise widerrufen und diesen Teilwiderruf zunächst bis zum 31.10.2015 und diese Befristung auf Antrag der Flughafen Köln/Bonn GmbH vom 20.08.2007 durch den Bescheid vom 07.02.2008 bis zum 31.10.2030 verlängert. Mit Fristablauf werden die durch den Teilwiderruf verfügten Beschränkung der luftrechtlichen Genehmigung vom 03.01.1959 entfallen. Es muss dann entschieden werden, ob die Frist erneut verlängert wird.

2. Dieses Vorgehen bedeutet für die am Flughafen Köln/Bonn operierenden internationalen Luftverkehrsunternehmen eine erhebliche Unsicherheit. Aus ihrer Sicht steht im Jahr 2030 eine Entscheidung über den Nachtflugbetrieb an. Vor diesem Hintergrund zögern sie, ihr Engagement am Standort zu verstetigen oder sogar auszubauen. Von besonderer Bedeutung ist dies für das Expressluftfrachtunternehmen UPS. UPS ist eines der weltweit größten Logistikunternehmen. Das Unternehmen betreibt seit 1986 sein europäisches Expressluftfrachtdrehkreuz am Flughafen Köln/Bonn. Es handelt sich um die bedeutendste Investition des Unternehmens außerhalb der Vereinigten Staaten. Der Standort am Flughafen Köln/Bonn ist als zentrale Expressluftfrachtdrehscheibe für das weltweite Logistiknetz der UPS von herausragender Bedeutung. Zwingende Voraussetzung für den Betrieb einer solchen Drehscheibe sind Nachtflüge. UPS ist daher auf Planungssicherheit beim Nachtflugbetrieb angewiesen. Das gilt gerade im Zusammenhang mit Investitionsentscheidungen. Fehlt insoweit die erforderliche Planungssicherheit, werden sie nicht getätigt.
3. Das in den kommenden Jahren erwartete Wachstum der Expressluftfracht zwingt UPS dazu, schon heute die erforderlichen Investitionsentscheidungen zu treffen. Um den Betrieb am Standort Köln dauerhaft zu sichern, muss UPS allein in den nächsten Jahren etwa EUR 240 Mio. in ein neues Umschlagzentrum im Frachtriegel des Flughafens Köln/Bonn investieren und die vorhandenen Frachteinrichtungen für die Summe von ca. EUR 235 Mio. modernisieren und ertüchtigen. UPS geht von einer Planungs- und Bauzeit von vier bis fünf Jahren aus; die Investitionen werden über 35 bis 40 Jahre abgeschrieben. Für Investitionen, die ab 2030 geplant sind, muss daher schon heute die Investitionsentscheidung getroffen werden und die notwendige Sicherheit einer dauerhaften Betriebsregelung bestehen.
4. Vor diesem Hintergrund beantragt die Flughafen Köln/Bonn GmbH schon deutlich vor Ablauf des befristeten Teilwiderrufs, die Befristung aufzuheben und die Nachtflugregelung dauerhaft festzuschreiben. Der Verkehrsflughafen Köln/Bonn hat im Bereich der Luftfracht und insbesondere im Bereich der Expressluftfracht eine deutschlandweit herausgehobene Stellung. Er zählt deswegen nach dem Luftverkehrskonzept des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zu den Flughäfen im Bundesinteresse. Dies sind Flughäfen von übergreifender Bedeutung für die Mobilität von Menschen und Gütern zur Anbindung Deutschlands an den europäischen und weltweiten Luftverkehr. Sie sind für den Wirtschaftsstandort Deutschland von essentieller Bedeutung.

Der Flughafen Köln/Bonn kann diese Funktion nur erfüllen, wenn aus Sicht seiner Nutzer Planungssicherheit und Klarheit besteht, dass nicht nach einigen Jahren erneut über die nächtliche Betriebsbeschränkung entschieden werden muss. Der Verkehrsflughafen Köln/Bonn konkurriert europaweit mit anderen Standorten, die für ein Expressfrachtdrehkreuz in Frage kommen. Kann er keine langfristige Planungssicherheit bieten, ist damit zu rechnen, dass die Nutzer ihre Zukunftsinvestitionen zumindest teilweise an andere Flughäfen verlagern. Dies würde auch die Funktion des Flughafens Köln/Bonn insbesondere als eine der wichtigsten Luftfrachtdrehscheiben für Expressluftfrachtverkehre beeinträchtigen.

5. Aus rechtlicher Sicht schreibt die beantragte Änderung der Nebenbestimmung die derzeitige Betriebsregelung auf Dauer fest. Sie stellt sicher, dass die verfügbaren Beschränkungen zum Schutz der Anwohner des Flughafens nicht mit Auslaufen der Befristung entfallen. Für die Flughafenumgebung hat sie daher rechtlich ausschließlich begünstigende Wirkung. Rechtliche Gesichtspunkte, die für eine bloße Befristung der derzeit geltenden Einschränkungen sprechen, gibt es nicht. Es fehlt bereits an einem gesetzlichen Anknüpfungspunkt für eine erneute Befristung der derzeitigen Beschränkungen. Erst recht stellt die beantragte Entfristung keine wesentliche Erweiterung des Flugbetriebs im Sinne des § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG dar. Sie schreibt vielmehr den Teilwiderruf der luftrechtlichen Genehmigung auf Dauer fest. Eine planerische Wirkung kommt ihr nicht zu.

Mit freundlichen Grüßen

Thilo Schmid
Vorsitzender der Geschäftsführung

Cenk Özöztürk
Geschäftsführer

Geschäftsführung

Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen
Emilie-Preyer-Platz 1
40479 Düsseldorf



Köln Bonn Airport

Konrad Adenauer

Flughafen Köln/Bonn GmbH
Heinrich-Steinmann-Straße 12
51147 Köln

Tel. +49 (0) 22 03 – 40 40 50

10. März 2026

Sehr geehrter Herr Minister Krischer, sehr geehrte Damen und Herren,

mit Schreiben vom selben Tag hat die Flughafen Köln/Bonn GmbH die dauerhafte Fortgeltung der bis zum 31. Oktober 2030 befristeten Betriebsbeschränkungen (Auflagen) zur Betriebsgenehmigung des Flughafen Köln/Bonn beantragt.

Von zentraler Bedeutung ist für uns, dass wir die öffentliche Verkehrsaufgabe nur erfüllen können, wenn wir den Flughafennutzern Rechtssicherheit durch verlässliche rechtliche Rahmenbedingungen bieten können. Dazu zählt auch, dass der bisher zugelassene Betrieb nicht durch eine Änderung der Betriebsgenehmigung des Flughafens weiter eingeschränkt wird, sei es durch den Ausschluss einzelner Verkehrssegmente zu bestimmten Zeiten, sei es durch eine schrittweise zeitlich gestaffelte rechtliche Einschränkung des Flugbetriebs in der Nacht. In einem solchen Fall wäre die Funktion des Flughafens als Teil des europäischen Kernnetzes nach der TEN-V-Verordnung in Frage gestellt. Der Flughafen könnte bei einem solchen Szenario auch nicht mehr wirtschaftlich betrieben werden.

Begleitend zu diesem Antrag möchten wir unterstreichen, dass wir zu unserer Verantwortung stehen, permanent auf die Reduzierung des Fluglärms hinzuwirken. Deshalb möchten wir im Folgenden gerne einige Punkte aufzeigen, die die bisherige Entwicklung und zukünftige Gestaltung unserer Lärmschutz- bzw. Lärminderungsmaßnahmen aufzeigen:

- Entwicklung der Lärminderungsmaßnahmen in den vergangenen 30 Jahren
- Aktuelles Lärminderungskonzept des Flughafens
- Engagement des Flughafens für die Region
- Ausblick und 11-Punkte-Programm zur zukünftigen Entwicklung

Mit unserem umfassenden Lärminderungskonzept, das auf wirksamen Maßnahmen, transparentem Dialog und kontinuierlichen Investitionen basiert, setzen wir uns nachhaltig auch in Zukunft für einen Ausgleich zwischen den Anforderungen des Luftverkehrs und dem Schutz unserer Nachbarschaft ein.

Mit freundlichen Grüßen



Thilo Schmid
Vorsitzender der Geschäftsführung



Cenk Özöztürk
Geschäftsführer

Einleitung

Der Flughafen Köln/Bonn arbeitet seit über 30 Jahren aktiv daran, die Belastung durch Fluglärm für die Menschen in der Umgebung kontinuierlich zu verringern. Dafür werden im Rahmen des Lärminderungskonzepts umfangreiche aktive und passive Schallschutzmaßnahmen umgesetzt.

Seit 1991 erhalten Anwohnerinnen und Anwohner finanzielle Leistungen im Rahmen des passiven Schallschutzes, etwa für den Einbau von Schallschutzfenstern. Dafür wurden vom Flughafen bisher über 77 Millionen Euro bereitgestellt. Zudem gelten strenge Auflagen für den nächtlichen Flugbetrieb, die zum Schutz der Anwohner Einschränkungen der Flugbetriebsrichtungen bei Starts und Landungen beinhalten.

Darüber hinaus wurden und werden besonders laute Flugzeuge durch moderne, leisere Maschinen ersetzt. Der Flughafen setzt hier gezielt finanzielle Anreize: Der Einsatz leiserer Flugzeuge ist deutlich günstiger, nächtliche Starts und Landungen sind erheblich teurer als am Tag. Durch die Entwicklung und Anwendung moderner An- und Abflugverfahren wird zudem Fluglärm beim Starten und Landen zusätzlich reduziert.

Informationen zum Flugbetrieb stellt der Flughafen transparent auf sein Nachbarschaftsportal zur Verfügung. Dort erhalten Interessierte aktuelle Zahlen und Statistiken zu Lärmesswerten, Flugbetriebsrichtungen und Flugrouten.

Als verantwortungsvolles Unternehmen engagiert sich der Flughafen Köln/Bonn in seiner Heimatregion. Er unterstützt seit vielen Jahren soziale und gemeinnützige Vereine und Projekte, insbesondere zur Förderung von Kindern, Bildung und Integration. Dieses Engagement wird der Flughafen in Zukunft weiter ausbauen.

1. Entwicklung Lärminderungsmaßnahmen in den vergangenen 30 Jahren

Grundsätze der Lärmschutz-Aktivitäten

Der Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner vor Fluglärm hat für den Flughafen Köln/Bonn eine besonders hohe Priorität und ist fest in der Strategie des Unternehmens verankert. Zu diesem Zweck setzt der Flughafen seit Jahrzehnten eine Vielzahl von Maßnahmen um. Grundlage hierfür ist ein umfassendes Lärminderungskonzept mit aktiven und passiven Maßnahmen, das kontinuierlich weiterentwickelt wird.

Dazu zählen Schallschutzprogramme, lärmindernde An- und Abflugverfahren, die enge Zusammenarbeit mit Airlines, dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) sowie der konstruktive und vertrauensvolle Dialog mit Gesellschaftern und den Anwohnervertretungen in der Fluglärmkommission und ihren Arbeitskreisen. Ergänzend dazu werden durch die Steuerung der Entgelte finanzielle Anreize gesetzt, um den Einsatz moderner, leiserer Flugzeuge zielgerichtet zu fördern.

Im Rahmen der Lärmschutzaktivitäten des Flughafens gilt der Grundsatz, dass umsetzbare Lärminderungsmaßnahmen zeitnah realisiert werden. Diesen eingeschlagenen Weg wird der Flughafen auch künftig fortsetzen, um die Lärmbelastung für die Menschen in der Region weiter zu reduzieren.

Lärmschutzauflagen und Lärmüberprüfung

Kern der Lärmschutzauflagen ist die sogenannte Lärmüberprüfung nach Ziffer 11 der Betriebsregelung aus dem Jahr 1997: Eine Verminderung des Nachtfluglärms liegt vor, wenn die Fläche des Gebiets kleiner wird, in dem zur Nachtzeit sechs Fluglärmereignisse im Freien mit einem Maximalpegel von 75 dB(A) und mehr erreicht werden (sog. „Nachtschutzgebiet“).

Erstmalig fand diese Lärmüberprüfung im Jahr 2000 statt, letztmalig für das Jahr 2019, das aufgrund der Corona-Pandemie ersatzweise für das Jahr 2020 herangezogen wurde. Sämtliche Überprüfungen belegten jeweils eine Unterschreitung der Vergleichsfläche aus dem Jahr 1997 und damit die Erfüllung der Vorgaben.

Die nächste Lärmüberprüfung erfolgt für das Jahr 2025. Der Flughafen geht davon aus, dass die Vorgaben aus der Lärmüberprüfung auch in diesem Jahr eingehalten wurden.

Ein weiterer Kern der Lärmschutzauflagen ist eine Öffnungsklausel, wonach sich die Genehmigungsbehörde weitere Änderungen der Beschränkung vorbehält, wenn neue umwelttechnische oder -rechtliche Rahmenbedingungen, wie z.B. veränderte gesetzliche Vorschriften oder Änderungen der Vorschriften für die Lärmzulassung von Luftfahrzeugen nach ICAO Annex 16 diese geboten erscheinen lassen.

Wirksamkeit der Lärmschutzmaßnahmen

Die Wirksamkeit der getroffenen Lärmschutzmaßnahmen zeigt sich in vielen Bereichen:

- deutlicher **Rückgang lauter Einzelschallereignisse** in der Nacht

In relativ stark belasteten Bereichen wie Köln-Rath, Lohmar oder Siegburg zeigen sich bei nächtlichen Lärmwerten von über 80 dB(A) gegenüber dem Jahr 2000 vielfach Rückgänge zwischen 50 und 75%.

- merkliche **Unterschreitung der Vergleichsfläche** aus dem Jahr 1997

Trotz der – im Vergleich zu 1997 – mehr als doppelt so hohen Anzahl an Verkehrseinheiten (+120%, Verkehrseinheit = 1 Passagier oder 100kg Fracht) im Jahr 2019, lag die Fläche der Vergleichskontur bei der Lärmüberprüfung um 28% unter der 1997er Referenzfläche.

- fortlaufende **Flotten-Modernisierung** bei Airlines und Ausmusterung lauterer Flugzeugtypen

Ältere Maschinen wie die 1997 noch im Frachtverkehr eingesetzten Boing 727, Boing 747-100/200, Lockheed Electra oder DC-8 gehören seit Langem der Vergangenheit an. Zudem sind der technologische Fortschritt sowie die Modernisierung der Flugzeugflotten in den letzten Jahren stetig fortgeschritten. Der Einsatz moderner, leiserer Flugzeuge wird dabei durch die Entgeltregelungen des Flughafens gezielt gefördert.

So kommt die dreistrahlige MD-11 in Köln/Bonn nicht mehr regulär zum Einsatz. Auch die Boing 747-400 wird zunehmend seltener betrieben. Stattdessen werden moderne und leisere Frachtmaschinen wie z.B. die Boeing 747-8F sowie im Passagierverkehr Flugzeuge vom Typ Airbus A320/321 Neo und die Boeing B737 Max in hoher Zahl eingesetzt (über 16.000 Flugbewegungen im Jahr 2024).

- Entwicklung und Etablierung **lärmmindernder An-/Abflugverfahren** sowie hohe Präzision bei der Einhaltung von Abflugrouten

Durch die enge Zusammenarbeit mit Fluggesellschaften und der Deutschen Flugsicherung sowie mit Forschungseinrichtungen und Hochschulen konnten am Flughafen Köln/Bonn lärmarme Flugverfahren für An- und Abflug entwickelt und im täglichen Flugbetrieb etabliert werden.

Mit Wettbewerben wie dem CDA-Award (Continuous Descent Approach) und dem „Fly Quiet Award“ (Auszeichnung für das präzise Abfliegen der Idealroute) wurden diese Verfahren bei den Airlines bekannt gemacht und trainiert. Dies führte bei den Fluggesellschaften zu einem deutlich gesteigerten Bewusstsein für das Thema Lärmminderung sowie zu einer merklichen Entlastung der Menschen im Anflugbereich und entlang der Abflugrouten.

- **Reduzierung des Bodenlärms** durch moderne Flugzeuge und E-Mobilität

Der verstärkte Einsatz moderner Maschinen führt im Nahbereich des Flughafens zu einer deutlichen Minderung des Bodenlärms, der insbesondere beim Rollen und Starten entsteht. Darüber hinaus trägt auch die fortschreitende Elektrifizierung von Geräten und Fahrzeugen auf dem Vorfeld zur weiteren Lärmminderung sowie zur Verbesserung der Luftqualität bei.

Alle aufgeführten Maßnahmen belegen einen merklichen Rückgang der Lärmauswirkung sowohl im Nahbereich als auch im Umland.

2. Aktuelles Lärminderungskonzept des Flughafens

Auf Basis der bisherigen Maßnahmen und der erfolgreichen Lärminderung verpflichtet sich der Flughafen Köln/Bonn, auch zukünftig sein auf 4 Säulen basierendes Lärminderungskonzept fortzuentwickeln und weiter umzusetzen.

Säule 1: Flugbetriebliche Verfahren

Lärmschutz beginnt an der Lärmquelle. Die nachfolgenden Maßnahmen wurden und werden am Flughafen Köln/Bonn umgesetzt:

- **Nachtbetriebsbeschränkung** für die Nutzung der Start- und Landebahnen

Zwischen 22 und 6 Uhr dürfen von jeweils sechs möglichen An- und Abflugsektoren nur vier zum Landen und drei zum Starten genutzt werden. So wird der dicht besiedelte Wohnbereich westlich des Flughafens (Porz-Wahn, Wahnheide, Lind) in der Nachtzeit nicht überflogen. Ebenso wird auf der kleinen Parallelbahn nicht gestartet und nächtliche Landungen sind ausschließlich aus südöstlicher Betriebsrichtung erlaubt.

- Erforschung und Anwendung von **lärmmindernden Flugverfahren**

Ein im Mai 2013 speziell eingerichteter „Arbeitsausschuss für technische Lärminderungsmaßnahmen“ als Arbeitskreis der Fluglärmkommission (§ 32b LuftVG) erforscht und setzt lärmmindernde Flugverfahren seit vielen Jahren um. So wurden in Köln/Bonn der „Continuous Descent Approach“ (gleichmäßiger Sinkflug mit geringer Triebwerksleistung) sowie das „Radius to Fix“-Verfahren implementiert.

Bei Letzterem handelt es sich um die technisch modernste Beschreibung von Abflugrouten, die – durch genau definierte Kreisbogensegmente mit festen Navigationspunkten – einen besonders präzisen Kurvenflug ermöglicht und dadurch die Wohnbebauung seitlich der Abflugroute entlastet.

Zudem führte die Vergabe des „CDA-Awards“ und des „Fly Quiet Awards“ zu einer deutlich verstärkten Anwendung des lärmarmen CDA-Anflugverfahrens sowie zu einer präziseren Einhaltung der Idealrouten beim Abflug durch „Radius to Fix“.

- Beteiligung an **Forschungsvorhaben und Innovationen:**

Gemeinsam mit dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt, der RWTH Aachen und Eurowings war der Flughafen Köln/Bonn am Forschungsprojekt LNAS

beteiligt. Ziel des Projekts war die Optimierung von Anflugverfahren zur Lärminderung auf den letzten Meilen mithilfe des DLR-Pilotenassistenzsystems LNAS. Über ein zusätzliches Anzeigesystem erhält der Pilot Informationen zum jeweiligen „Energieniveau“ des Anflugs. Zudem werden Empfehlungen zur Wahl des optimalen „Power-Settings“ sowie zu den Zeitpunkten für das Setzen der Hochauftriebshilfen und das Ausfahren des Fahrwerks gegeben. Das Forschungsvorhaben wurde vom Umweltministerium des Landes Nordrhein-Westfalen gefördert.

- Spezielle moderne **Lärmschutzanlage** für Triebwerksprobeläufe

Die Anlage ermöglicht die Durchführung von Probeläufen für Flugzeuge bis zur Größe einer Boeing 747.

Säule 2: Anreize zur Lärminderung in der Entgeltordnung

Die Entgeltordnung fördert den Einsatz besonders lärmarmen Flugzeuge sowie den Flugbetrieb am Tag, indem für den Nachtverkehr deutlich höhere Entgelte und für lautere Flugzeuge erhöhte Lärmzuschläge erhoben werden. Zu diesem Zweck werden Flugzeuge anhand von elf Lärmklassen unterschieden. Die Zuordnung der Flugzeugtypen erfolgt dabei auf Basis der durchschnittlich beim Start gemessenen Maximalpegel an der Lärmmessstelle in Lohmar. Jede Lärmklasse umfasst dabei einen Pegelbereich von 2 dB(A). Die Einteilung wird regelmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst.

In den vergangenen Jahren wurden die lärmabhängigen Entgelte mehrfach erhöht. Diese Entwicklung setzt sich mit der **neuen, zum 1. Januar 2026 genehmigten, Entgeltordnung** fort. Diese fördert gezielt die nachhaltige Entwicklung hin zum Einsatz moderner, lärmarmen Flugzeuge in den Tagesstunden. Insbesondere wird die Tag-/Nacht-Spreizung der Entgelte deutlich ausgeweitet. Nachtflüge werden erneut teurer.

Durch die weitere Anhebung der Lärmzuschläge steigt der lärmbezogene Anteil am Gesamtentgelt in den Stufen jährlich an. Dabei werden die nächtlichen Lärmzuschläge wesentlich stärker erhöht als die für den Tagverkehr. So erhöht sich beispielsweise der Nachtlärmzuschlag für eine Boeing 747-400 (Lärmklasse 9) von 462,50 Euro im Jahr 2025 bis Januar 2028 auf 1.214,00 Euro – und wird so nahezu verdreifacht. Schon mit Beginn dieses Jahres ist der nächtliche Zuschlag für dieses Flugzeug um rund 75 Prozent auf 809,00 Euro angehoben worden. Zusätzlich werden in der neuen Entgeltordnung moderne und leise Flugzeugtypen mit weiteren Anreizen begünstigt, darunter der Airbus A320/321/330neo, die Boeing 737 MAX und die Boeing 787.

Die neue Entgeltordnung setzt damit klare Anreize, Flugbewegungen vorrangig in den Tagesstunden durchzuführen und moderne, lärmarme Flugzeuge einzusetzen.

Säule 3: Passiver Schallschutz

Seit 1991 fördert der Flughafen Schallschutzmaßnahmen in Schlafräumen in mehrfach erweiterten Fördergebieten. Mit über 77 Millionen Euro wurden bereits mehr als 40.000 Schlafräume mit Schallschutzmaßnahmen ausgestattet. Sowohl hinsichtlich der vom Flughafen begleiteten Durchführung der Maßnahmen als auch der eingetretenen Lärminderung haben Befragungen der geförderten Haushalte eine außerordentlich hohe Zufriedenheit bestätigt.

In den Gebieten mit gesetzlichem Anspruch auf Förderung und darüber hinaus wird die Flughafen Köln/Bonn GmbH auch künftig eine Antragstellung möglich machen.

Säule 4: Transparente Informationen für Anwohner zu Lärm und Flugbetrieb

Über sein deutschlandweit einmaliges Nachbarschaftsportal www.cgn-nebenan.de stellt der Flughafen umfangreiche Informationen zum Flugbetrieb zur Verfügung und fördert den Dialog mit der Nachbarschaft. Das Portal bietet eine Vielzahl statistischer Daten, u.a. zu Flugbewegungszahlen, zur Verteilung auf einzelne Start- und Landebahnen, zur jeweils aktuellen Betriebsrichtung sowie zu den Ergebnissen der Fluglärmmessstellen im Umland des Flughafens.

Eine interaktive Karte stellt zudem wohnortbezogene Informationen zum Flugbetrieb und zur Flugrichtung dar. Zeitnah wird das Angebot durch einen SMS-Service ergänzt, über den aktuelle Informationen zum Flugbetrieb erhältlich sind.

Darüber hinaus führt eine Verlinkung zur Plattform „Travis“, die eine Online-Darstellung von Flugwegen und Lärmwerten im Flughafenumfeld ermöglicht. Dort kann sowohl auf eine Live-Darstellung als auch auf Aufzeichnungen des Flugbetriebs der vergangenen zwei Monate zugegriffen werden.

Über www.cgn-nebenan.de haben Interessierte auch die Möglichkeit, direkt mit den Expertinnen und Experten des Flughafens in Kontakt zu treten.

3. Engagement für die Region

Förderung von Projekten und Vereinen

Als globaler Verkehrsknotenpunkt und einer der größten Arbeitgeber der Region übernimmt der Flughafen Köln/Bonn besondere Verantwortung für seine Nachbarschaft. Er fördert Vereine, Initiativen und Projekte im regionalen Umfeld. CSR und gesellschaftliches Engagement sind dabei integrale Bestandteile der Unternehmenskultur.

Ein Schwerpunkt liegt in der gezielten Förderung gemeinnütziger Projekte. Der Flughafen unterstützt im Rahmen von Sponsoring- und Spendenmaßnahmen insbesondere Initiativen in den Bereichen Kinder- und Jugendförderung, Bildung,

Integration, Inklusion sowie Diversität. Ziel ist es, soziale Teilhabe zu stärken und Chancengerechtigkeit in der Region zu fördern. Darüber hinaus ermöglicht der Flughafen seinen Mitarbeitenden sich aktiv und persönlich in sozialen Projekten zu engagieren (z.B. Porzer Wirtschaftstage).

Stärkung von Gesellschaft und Vielfalt

Neben Maßnahmen für den Klima- und Lärmschutz ist die Stärkung des gesellschaftlichen Zusammenhalts ein wesentlicher Bestandteil der unternehmerischen Verantwortung der FKB. Der Flughafen fördert ein respektvolles Miteinander, Vielfalt und Diversität und versteht sich als aktiver Impulsgeber für eine positive gesellschaftliche Entwicklung.

Durch die Unterstützung gemeinnütziger Vereine, Initiativen und Projekte leistet der Flughafen einen aktiven Beitrag zum gesellschaftlichen Leben in seiner Nachbarschaft. Soziales Engagement – etwa die Förderung von Inklusionsangeboten oder Bürgervereinigungen in den Anrainergemeinden – ist ein zentraler Bestandteil der Nachhaltigkeitsaktivitäten am Standort Köln/Bonn.

4. Ausblick und weitere Vorgehensweise

Der Flughafen verpflichtet sich, seine Lärmschutzmaßnahmen auch in Zukunft dauerhaft fortzuführen und auszubauen. Dazu wird ein 11-Punkte-Lärminderungskonzept umgesetzt, das im Folgenden dargestellt wird:

1. Lärmüberprüfung nach bewährter Methodik

Die Gesamtlärmmenge lässt sich nur anhand einer flächenhaften Rechnung entsprechend der Auflagen darstellen. An den 18 Messstellen des Flughafens erfolgen hingegen Stichprobenmessungen an Ortslagen, die meist sehr nahe oder unmittelbar unter den Flugrouten liegen.

Die deutliche Lärmmentlastung, die sich seit 1997 infolge der Flottenmodernisierung und der Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen (z.B. neue Flugverfahren) eingestellt hat, zeigt sich aber überwiegend etwas seitlich der Flugpfade, wo vielfach auch dichte Wohnbebauung zu finden ist. Moderne Maschinen verteilen zudem die Lärmbelastung deutlich weniger zur Seite.

Aus diesem Grund stellt der Lärmvergleich daher auf eine flächenhafte Lärmbetrachtung ab.

Der Flughafen verpflichtet sich auch weiterhin, die von der Genehmigungsbehörde entschiedene und bewährte Methodik einzusetzen, wonach viele Rasterpunkte berechnet werden, um eine Vergleichsfläche (oder Lärmschutzzone nach Fluglärm-

gesetz] zu bestimmen. Typischerweise ein 100-Meter-Raster, d.h. man berechnet auf 1 km² einhundert Rasterpunkte. Im Fall der für 1997 ermittelten Referenzfläche von rund 60 km² basiert diese auf gut 6000 berechneten Rasterpunkten, die die Exposition am Boden adäquat beschreiben.

2. Verkleinerung der Lärmfläche

Die Entwicklung der Flächengröße hängt sowohl von der Anzahl der Nachtflüge als auch von der Flottenzusammensetzung ab. Mit der Berechnung für das Jahr 2015 wurde die Rechenmethode auf das gesetzlich vorgeschriebene Verfahren zur Berechnung von Fluglärmzonen, die sogenannte AzB 08, aktualisiert. Mit diesem Verfahren wurde auch die Vergleichskontur des Jahres 1997 neu berechnet. Insofern lassen sich die Flächen von 2015 und 2019 direkt mit der Referenzfläche des Jahres 1997 vergleichen.

Die Verringerung der Vergleichsfläche von 60,468 km² im Jahr 1997 auf einen Wert von 43,761 km² in 2019 entspricht einer erheblichen Reduzierung der Lärmbelastung im Umland des Flughafens um 28 %. Die letzte Erhebung aus dem Jahr 2025 liegt noch nicht vor. Der Flughafen geht aber davon aus, dass trotz gestiegener Bewegungszahlen die Flächenausdehnung wieder sehr deutlich unter dem Referenzwert von 1997 liegen wird.

Der Flughafen beabsichtigt, den Anliegern wie in den letzten Jahren die Vorteile der technischen Weiterentwicklung der Flugzeugflotte zugutekommen zu lassen und verpflichtet sich im Rahmen der derzeit geltenden Betriebsregelung dem Ziel, eine Ausdehnung der Lärmfläche über 51 km² zu vermeiden. Der Nachweis wird wie bisher auch alle 5 Jahre geführt.

Darüber hinaus wird der nächtliche Dauerschallpegel künftig auf geeignete Weise in das Lärminderungskonzept im Rahmen der derzeit geltenden Betriebsregelung einbezogen. Ausgangspunkt sind jährliche Berichte über die Entwicklung der nächtlichen Dauerschallpegel an allen Messstationen, beginnend mit dem Jahr 2026.

3. Reduktion von lauten Einzelschallereignissen

Da laute Einzelschallereignisse in der Nacht als besonders schlafstörend wahrgenommen werden, verpflichtet sich der Flughafen, mit allen zur Verfügung stehenden Instrumenten und Maßnahmen (wie zum Beispiel Anreize zur Flotten-erneuerung) darauf hinzuwirken, dass diese weiter reduziert bzw. minimiert werden. Der Flughafen hat eine weitgehende Reduzierung nächtlicher Einzelfallereignisse über 85 db(A) erreicht sowie eine maßgebliche Reduzierung von Einzelereignissen über 80 dB (A). Der Flughafen setzt sich das Ziel einer weiteren kontinuierlichen und erhebliche Reduzierung besonders lauter Einzelereignisse über 80 dB und wirkt mit geeigneten Maßnahmen darauf hin.

4. Verkehrsentwicklung

Der Flughafen geht aktuell von einer Verkehrsentwicklung im Planungszeitraum von heute 105.000 Flugbewegungen auf 115.000 Flugbewegungen bis 2030 aus (inklusive der Flüge der Flugbereitschaft des Bundes und der Rettungsflüge). Darüber hinaus ist von einem moderaten Wachstumspfad bis 2040 auszugehen, sodass die Bewegungszahlen aus den Vor-Corona-Jahren (>150.000 Flugbewegungen) auf absehbare Zeit nicht mehr erreicht werden.

Der Flughafen setzt Impulse mit dem Ziel, den Passagierflugverkehr in der Nacht durch geeignete Anreize auf den Tag zu verlagern. Ferner zielt er in seinen Akquisebemühungen darauf ab, dass die weitere Flugbewegungsentwicklung vornehmlich am Tag stattfindet. Alle Fördermodelle und -maßnahmen werden daher nur für Tagflüge gewährt.

5. Fördermodelle im Rahmen der Flughafenentgeltordnung

Der Flughafen wird auch in allen kommenden Flughafenentgeltordnungen die Struktur des bestehenden Fördermodells ausschließlich für Tagflüge fortsetzen und auf eine starke Differenzierung der Lärmzuschläge am Tag und in der Nacht setzen. Der lärmbezogene Anteil an den Start- und Landeentgelten soll kontinuierlich erhöht werden. Schon jetzt hat der Flughafen die lärmabhängigen Entgelte mit der im Januar 2026 in Kraft getretenen neuen Entgeltordnung erheblich erhöht. So werden die Lärmzuschläge nachts bereits bis 2028 verdreifacht, wodurch der Anteil der lärmabhängigen Entgelte an den gesamten Flughafenentgelten auf eine Größenordnung von 30 % angehoben wird.

6. Flottenentwicklung und technischer Fortschritt

Der Flughafen verpflichtet sich, den Einsatz moderner (und damit lärmärmerer) Flugzeuge zu fördern. Dies wird u.a. im Rahmen der Flughafenentgeltordnung als Förderkomponente verankert.

Die drei Airlines mit der höchsten Zahl an nächtlichen Flugbewegungen (UPS, DHL, Eurowings) setzen bereits jetzt auf eine kontinuierliche Erneuerung ihrer eingesetzten Flugzeuge. Ziel des Flughafens ist es, im engen Dialog mit den Airlines und durch das Anreizsystem darauf hinzuwirken, dass die Lärmbelastung beispielsweise durch modernere Triebwerke oder optimierte Flügelgestaltung weiter reduziert wird.

7. Flugroutenoptimierung und -monitoring

Die Optimierung von An- und Abflügen zur Lärmvermeidung in besiedelten Gebieten wird auch weiterhin in Zusammenarbeit mit der DFS fortgesetzt. Die Ergebnisse/Fortschritte werden kontinuierlich erfasst, regelmäßig vorgestellt und diskutiert

(u.a. in der Lärmschutzkommission). Das Performance Based Navigation Verfahren soll in den kommenden Jahren von allen Airlines genutzt werden.

8. Baulicher Schallschutz

Der Flughafen wird seine Maßnahmen zum baulichen Schallschutz bis zu einer möglichen Evaluierung der gesetzlichen Grundlagen weiter verlängern bzw. fortführen. Seit 1991 betreibt der Flughafen ein Programm zum passiven Schallschutz. Dabei werden insbesondere im Nachtschutzgebiet Maßnahmen wie der Einbau von Schallschutzfenstern und Raumlüftern in Schlafräumen angeboten. Bis jetzt wurden rund 56.000 Anträge bearbeitet und über 77 Millionen Euro bereitgestellt. So werden trotz der 2021 nach Fluglärmschutzgesetz ausgelaufenen Antragsfrist für Schallschutzmaßnahmen selbige auf freiwilliger Basis fortgeführt. Für die Erneuerung von alten, in ihrer Wirkung geminderten Schallschutzmaßnahmen stellt der Flughafen ein Budget von einmalig 500.000 Euro zur Verfügung.

9. Transparenz mit dem Nachbarschaftsportal

Der Flughafen verpflichtet sich, auch zukünftig alle verfügbaren Zahlen, Daten und Fakten zu den am Flughafen durchgeführten Flügen transparent und nachvollziehbar auf seinem Nachbarschaftsportal www.cgn-nebenan.de zur Verfügung zu stellen.

Der Flughafen greift Fragen und Bedenken bezüglich möglicher Lücken im Messnetz, die Darstellung der Messergebnisse und der Lärmberechnungsmethoden auf und schafft Vertrauen, indem er transparent, umfassend und allgemein verständlich auf Anliegen reagiert.

10. Nachbarschaftsfonds zur Förderung von Projekten im Einzugsgebiet

Der Flughafen wird sein seit vielen Jahren laufendes Engagement in verschiedenen Vereinen und Projekten in der Nachbarschaft weiter fortsetzen und ausbauen. Dazu ist geplant ab spätestens 2027 einen Nachbarschaftsfonds zu initiieren, der verschiedene Projekte und Aktionen insbesondere in den fluglärm betroffenen Regionen fördert. Der Fonds wird mit einem jährlichen Budget von 100.000 Euro ausgestattet.

11. Regelmäßiger Dialog mit den zuständigen Behörden

Der Flughafen wird die Entwicklung und die Zielerreichung der Lärmschutzmaßnahmen regelmäßig auswerten, die Ergebnisse im Dialog mit dem zuständigen Landesministerium beraten und sein Lärminderungskonzept im Rahmen der geltenden Betriebsregelung gegebenenfalls anpassen.

**Ministerium für Wirtschaft
und Mittelstand,
Technologie und Verkehr**

**Neuregelung
der Nachtflugbeschränkungen
auf dem Verkehrsflughafen Köln/Bonn**

Bek. d. Ministeriums
für Wirtschaft und Mittelstand,
Technologie und Verkehr v. 26. 8. 1997
615 - 31 - 21/1 (4) 2

Zur Verminderung der Lärmauswirkungen auf die Umgebung des Verkehrsflughafens Köln/Bonn ergeht folgender Bescheid:

Die vom Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen mit Bescheid vom 19. August 1992 - Az. II A 5 - 31 - 21/1 (4) - verfügte Änderung der Genehmigung für den Betrieb des Verkehrsflughafens Köln/Bonn (Neuregelung der Nachtflugbeschränkungen) wird hiermit gemäß § 49 Abs. 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (VwVfG. NW.) vom 21. Dezember 1976 (GV. NW. S. 438), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. November 1994 (GV. NW. S. 1064), mit Wirkung ab 1. November 1997 widerrufen.

Die vom Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen am 3. Januar 1959 - Az. IV/D - 31 - 25 - erteilte Genehmigung für den Betrieb des Verkehrsflughafens Köln/Bonn wird hiermit gemäß § 6 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 1981 (BGBl. I S. 61), zuletzt geändert durch Gesetz vom 19. Oktober 1994 (BGBl. I S. 2978), wie folgt geändert:

- 1 Strahlflugzeuge ohne eine Lärmzulassung nach ICAO Annex 16 und mit einer Lärmzulassung nach ICAO Annex 16, Band 1, Kapitel 2
 - 1.1 Starts und Landungen sind auf allen Start- und Landebahnen zwischen 22.00 Uhr (21.50 Uhr off blocks) und 6.00 Uhr Ortszeit unzulässig.
 - 1.2 Ab dem 1. April 1998 sind Starts und Landungen auf allen Start- und Landebahnen zwischen 21.00 Uhr (20.50 Uhr off blocks) und 7.00 Uhr Ortszeit unzulässig.
 - 1.3 Ab dem 1. April 1999 sind Starts und Landungen auf allen Start- und Landebahnen zwischen 20.00 Uhr (19.50 Uhr off blocks) und 8.0 Uhr Ortszeit unzulässig.
- 2 Strahlflugzeuge mit einer Lärmzulassung nach ICAO Annex 16, Band 1, Kapitel 3, die nicht in der Bonusliste des Bundesministeriums für Verkehr (vgl. Nr. 3) enthalten sind
 - 2.1 Planmäßige und verspätete Starts sowie planmäßige Landungen sind auf allen Start- und Landebahnen zwischen 22.00 Uhr (21.50 Uhr off blocks) und 6.00 Uhr Ortszeit unzulässig.
- 2.2 Verspätete Landungen sind auf den Landebahnen 14R und 07 zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr Ortszeit unzulässig.
- 3 Strahlflugzeuge mit einer Lärmzulassung nach ICAO Annex 16, Band 1, Kapitel 3, die in der jeweils geltenden Fassung der Bonusliste des Bundesministeriums für Verkehr enthalten sind (vgl. Anlage)

Anlage

Bei einer Änderung der Bonusliste des Bundesministeriums für Verkehr dürfen die in der Neufassung nicht mehr enthaltenen Strahlflugzeuge, soweit sie von am Verkehrsflughafen Köln/Bonn operierenden Luftfahrtunternehmen bereits eingesetzt worden sind, bis zum Ablauf der Frist gemäß Nummer 11 weiterhin verwendet werden.
- 3.1 Planmäßige und verspätete Starts auf den Startbahnen 14R, 32L und 25 sind zwischen 22.00 Uhr (21.50 Uhr off blocks) und 6.00 Uhr Ortszeit unzulässig.
- 3.2 Landungen auf den Landebahnen 14R und 07 sind zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr Ortszeit unzulässig.
- 4 Propellerflugzeuge ohne eine Lärmzulassung nach ICAO Annex 16 bzw. gemäß Lärmschutzforderungen für Luftfahrzeuge (LSL)

Starts und Landungen sind auf allen Start- und Landebahnen zwischen 22.00 Uhr (21.50 Uhr off blocks) und 6.00 Uhr Ortszeit unzulässig.
- 5 Propellerflugzeuge mit einer Lärmzulassung nach ICAO Annex 16, Band 1, Kapitel 3, Kapitel 5, Kapitel 6 oder Kapitel 10 bzw. gemäß LSL Kapitel III, Kapitel V, Kapitel VI oder Kapitel X
 - 5.1 Planmäßige und verspätete Starts auf den Startbahnen 14R, 32L und 25 sind zwischen 22.00 Uhr (21.50 Uhr off blocks) und 6.00 Uhr Ortszeit unzulässig.
 - 5.2 Landungen auf den Landebahnen 14R und 07 sind zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr Ortszeit unzulässig.
- 6 Militärische Kampfflugzeuge

Starts und Landungen sind auf allen Start- und Landebahnen zwischen 22.00 Uhr (21.50 Uhr off blocks) und 6.00 Uhr Ortszeit unzulässig.
- 7 Ausnahmen
 - 7.1 Von den Beschränkungen gemäß Nummern 1 bis 6 sind ausgenommen:
 - 7.1.1 Landungen von Luftfahrzeugen aller Art, die den Flughafen Köln/Bonn nachweislich aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen als Ausweichflughafen anfliegen, auf den Landebahnen 14L, 32R, 32L und 25.
 - 7.1.2 Starts und Landungen im Katastrophen-, medizinischen und humanitären Hilfeleistungseinsatz sowie in sonstigen Notfällen.
 - 7.2 Von den Beschränkungen gemäß Nummern 1 und 2 sind ausgenommen:

Starts und Landungen von Luftfahrzeugen der Flugbereitschaft des Bundesministeriums der Verteidigung und Flüge in dessen Auftrag sowie von Regierungsflügen ausländischer Staaten auf den Startbahnen 14L, 32R und 07 und auf den Landebahnen 14L, 32R, 32L und 25.
 - 7.3 Von den Beschränkungen gemäß Nummern 2 und 3 sind ausgenommen:

Vermessungsflüge der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH.
 - 7.4 Im Rahmen des Bestandsschutzes sind von den Beschränkungen gemäß Nummer 2 bis zum 31. Oktober 2002 ausgenommen:

Starts und Landungen von Strahlflugzeugen, die von am Flughafen Köln/Bonn ansässigen Logistikunternehmen bereits vor Inkrafttreten dieser Neuregelung dort eingesetzt worden sind, auf den Startbahnen 14L, 32R, 32L und 25. Von dieser Ausnahme darf von den jeweiligen Logistikunternehmen pro Monat nur in dem Umfang Gebrauch gemacht werden, welcher der Summe der Flugzeugbewegungen entspricht, die mit den jeweiligen Luftfahrzeugmustern im betriebsstärksten Monat in der Zeit zwischen dem 1. Oktober 1996 und dem 31. März 1997 (Bezugszeitraum) am Flughafen Köln/Bonn durchgeführt worden sind.

- 8 Starts von Luftfahrzeugen aller Art auf den Startbahnen 07, 14L und 32R dürfen zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr Ortszeit nur vom Bahnbeginn (Schwelle) oder ab den Positionen A5 (Startbahn 14L) bzw. A1 (Startbahn 32R) erfolgen. Die DFS-Niederlassung Köln/Bonn kann im Einzelfall Ausnahmen zulassen, wenn die Verkehrslage dies zwingend erfordert.
- 9 Triebwerkprobeläufe
Triebwerkprobeläufe dürfen nur unter Benutzung der in der Flughafen-Benutzungsordnung dafür vorgesehenen Lärmdämpfungsanlage durchgeführt werden.
- 10 Abweichend von den vorstehend getroffenen Regelungen kann die Bezirksregierung Düsseldorf (Luftaufsichtsstelle am Flughafen Köln/Bonn) in begründeten Einzelfällen weitere Ausnahmen insbesondere dann zulassen, wenn dies zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder in Fällen besonderen öffentlichen Interesses erforderlich ist. Anträge sind gegebenenfalls zu richten an:
Luftaufsichtsstelle
Flughafen Köln/Bonn
General Aviation Terminal
51129 Köln
Telefon: (02203) 40-2291,
(0171) 3038480
Telefax: (02203) 40-2290.
- 11 Die zuvor genannten Regelungen treten mit Wirkung vom 1. November 1997 in Kraft und sind bis zum 31. Oktober 2015 befristet.
Nach jeweils 5 Jahren, erstmals im Jahr 2000, wird die Wirksamkeit der Lärmschutzmaßnahmen überprüft und festgestellt. Sollte sich der Nachtfluglärm nicht signifikant vermindert haben, werden - unter strikter Beachtung des Vertrauensschutzes für die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Regelung am Flughafen Köln/Bonn operierenden Luftfahrtunternehmen - zusätzliche aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen zwingend erforderlich. Eine Verminderung des Nachtfluglärms liegt vor, wenn die Fläche des Gebiets kleiner wird, in dem zur Nachtzeit sechs Fluglärmereignisse im Freien mit einem Maximalpegel (L_{ASmax}) von 75 dB(A) und mehr erreicht werden (sog. Nacht-schutzgebiet).

Der Vertrauensschutz gilt nicht für zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen zwecks Einschränkung von Passagierflügen sowie des Einsatzes von Strahlflugzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 340 Tonnen im Frachtverkehr; die Notwendigkeit dieser Einschränkungen wird spätestens im Jahre 2000 überprüft.

Darüber hinaus bleibt eine vorherige Änderung dieser Beschränkungen vorbehalten, wenn insbesondere neue umwelttechnische oder -rechtliche Rahmenbedingungen, wie z. B. veränderte gesetzliche Vorschriften oder Änderungen der Vorschriften für die Lärmzulassung von Luftfahrzeugen nach ICAO Annex 16, diese geboten erscheinen lassen.

I - 303/96

Anlage

Bonusliste
für startende und landende Luftfahrzeuge

Die Bonuslisten des Bundesministeriums für Verkehr, die von den Flughäfen zur Differenzierung der Landegebühren sowie als Grundlage für Nachtflugbeschränkungen im Rahmen des mit den Ländern abgestimmten Listenverfahrens angewendet werden können, sind überarbeitet worden. Folgender Flugzeugtyp wurde neu aufgenommen:

A319

Damit gelten ab 1. Januar 1997 die Listen in der folgenden Form:

Für den Abflug

alle Typen mit einer MTOM*) unter 25 t

Fokker 70/100

Gulfstream IV

Boeing 737 Typen 300/400/500

Boeing 757

Airbus A 319/320/321

Boeing 767

Airbus 300

Airbus 310

Airbus 330

Boeing 777

Boeing 727-100 Reengined mit 3 Tay-Triebwerken

Lockheed 1011

McDonnell Douglas MD 11

McDonnell Douglas DC 10

BAe 146/AVRO RJ-Serie

McDonnell Douglas DC 8-70-Serie

Airbus 340

Boeing 747-400

Für den Anflug

alle Typen mit einer MTOM*) unter 25 t

Fokker 70/100

Gulfstream IV

Boeing 737 Typen 300/400/500

Boeing 757

Airbus A 319/320/321

McDonnell Douglas MD 80-Serie

Boeing 767

Airbus 300

Airbus 310

Airbus 330

Boeing 777

Boeing 727-100 Reengined mit 3 Tay-Triebwerken

McDonnell Douglas MD 11

McDonnell Douglas DC 10-30

BAe 146/AVRO RJ-Serie

McDonnell Douglas DC 8-70-Serie

Airbus 340

Boeing 747-400

*) Maximum Take-Off Mass

NfL I - 329/95 wird mit Wirkung vom 1. Januar 1997 aufgehoben.

Bonn, den 25. 11. 1996

LR 11/28.35.00-03/25 Va 96

Bundesministerium für Verkehr

Im Auftrag

Heilenbröich

- MBl. NW. 1997 S. 1125.

Ministerialblatt (MBI. NRW.)
Ausgabe 2008 Nr. 7 vom 14.3.2008 Seite 95 bis 112

**Verlängerung der Geltungsdauer der Nachtflugbeschränkungen auf dem Verkehrsflughafen
Köln/Bonn**

Bek. d. Ministeriums für Bauen und Verkehr – II A 3–31–21/1(4)2
v. 7.2.2008

Die Neuregelung der Nachtflugbeschränkungen auf dem Verkehrsflughafen Köln/Bonn,
Bekanntmachung des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr vom
26.08.1997, 615-31-21/1(4)2, veröffentlicht im Ministerialblatt für das Land Nordrhein-Westfalen
– Nr. 55 vom 29. September 1997 – wird wie folgt geändert:

Ziffer 11 Satz 1 erhält folgende Fassung:

Die zuvor genannten Regelungen treten mit Wirkung vom 01. November 1997 in Kraft und sind
bis zum 31. Oktober 2030 befristet.

-MBI. NRW. 2008 S. 111

Daten und Software sind urheberrechtlich und wettbewerbsrechtlich geschützt. Verantwortlich für die
Publikation: die Redaktion im Ministerium für Inneres und Kommunales NRW.
