

## **Stellungnahme der Kommunen in der Fluglärmkommission anlässlich des Antrags des Flughafens Köln/Bonn zu einer unbefristeten Nachtflugregelung**

Der Flughafen Köln/Bonn GmbH hat im März 2026 beim Verkehrsministerium NRW einen Antrag auf unbefristete Verlängerung der noch bis 2030 laufenden Nachtflugregelung gestellt.

Die insbesondere vom Nachtfluglärm betroffenen Kommunen stellen hierzu fest:

Der Landtag von NRW hatte schon in einem Beschluss vom Juni 1996 die Erstellung eines Lärmschutzkonzeptes des Flughafens Köln/Bonn unter Beteiligung der FLK und der Anwohner (Kommunen) gefordert.

Gleiches fordert erneut die Landesregierung in Bezug auf den Planfeststellungsbeschluss vom 31.01.2024 zur Erweiterung des Vorfelds, der den Hinweis enthält, dass es Ziel der Landesregierung ist, den Lärmschutz (Reduzierung der Geräuschbelastung) für die Anwohnerinnen und Anwohner insbesondere in der Nacht zu verbessern. Angesichts der hohen Bedeutung der Nachtruhe für die Bürgerinnen und Bürger erachtet sie ein Lärminderungskonzept (weiterhin) als erforderlich. Sie sieht in diesem Kontext eine Verfahrensgestaltung mit Beteiligung der betroffenen Kommunen und der Fluglärmkommission als zielführend an.

Das in 2007 novellierte Fluglärmgesetz sah eine Verschärfung der Grenzwerte, sowohl bzgl. der nächtlichen Dauerschallpegel wie auch der besonders lauten Einzellärmereignisse nachts vor.

Darüber hinaus hat der Flughafen in Köln/Bonn in 2016 ein selbst formuliertes Ziel, eine Fluglärminderung von 10-12 dB bis 2050 zu erreichen, veröffentlicht.

Nachweislich der vom Flughafen ausgewiesenen Messwerte haben sich die nächtlichen Dauerschallpegel an den lautesten Messstellen von > 45 dB(A) seit 2002 von 50,9 dB(A) auf 51,2 dB(A) in 2025 sogar leicht erhöht und auch seit 2016 mit 50,9 dB(A) nicht verringert.

Eine ähnliche Entwicklung erkennt man bei den in der Betriebsgenehmigung definierten nächtlichen Lärmereignissen von > 75 dB(A), die vom Flughafen gemessenen Werte lagen von 2022-2025 im Durchschnitt bei 18.846 Ereignissen pro Jahr im Vergleich zu 16.105 pro Jahr von 2002-2006 und 15.000 in 2016.

Ebenso hat die vom Flughafen propagierte Steuerung der Nachtflugbewegungen durch höhere nächtliche Flugentgelte nicht zu einer Verringerung der Nachtflüge geführt, da insbesondere die nächtlichen Passagierflüge in den letzten 15 Jahren sich nahezu verdreifacht haben.

Man erkennt also anhand der gemessenen Daten keine positive Veränderung des nächtlichen Fluglärms seit Inkrafttreten des neuen Fluglärmgesetzes in 2007 und der Nachtflugbeschränkungen seit 1997 und der Nachtfluglärm nimmt zuletzt sogar wieder durch die Erhöhung der nächtlichen Bewegungen zu.

Damit ist die Belastung der betroffenen Kommunen durch den nächtlichen Fluglärm des Flughafens Köln/Bonn nach wie vor unzumutbar hoch. Sie übersteigt die einschlägigen WHO-Empfehlungen und andere Lärm-Vorsorgewerte deutlich. Dies verdeutlicht, dass die bisherigen Bemühungen um Lärminderung (wie sie auch mehrfach von der Landesregierung gefordert wurden), einschließlich lärmabhängiger Start- und Landegebühren, die Flugroutengestaltung oder die Modernisierung der eingesetzten Maschinen nicht ausreichend sind.

Die Kommunen erkennen die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens für die Region und seine Funktion als Arbeitgeber an, wobei anders als vom Flughafen dargestellt, der Flughafen in den letzten 10 Jahren mit ca. 75 Mill.€ von den Gesellschaftern (Stadt Köln, Land und Bund) unterstützt wurde und keine Dividenden ausgeschüttet hat. Auch entsprechen die durchschnittlichen Steuerzahlungen von ca. 3,5 Mill. €/Jahr seit 2015 gerade einmal 0,2% der Gewerbesteuern der Stadt Köln in 2024. Ebenso ist der Flughafen Köln/Bonn ein Frachtverteiler Hub, es werden weniger als 15-20% der Luftfracht in die Region geliefert. Deshalb aber fordern die Kommunen in der FLK eine gerechte Abwägung gegenüber den berechtigten Belangen, insbesondere im Hinblick auf eine Gesundheitsgefährdung der betroffenen Bürgerinnen und Bürger. Hinzuweisen ist auch auf wirtschaftliche Aspekte der Verlärmung u.a. mit Auswirkungen auf Wohn- und Wirtschaftsstandorte, das städtebauliches Entwicklungspotential und den Tourismus.

Die Kommunen weisen auch auf den Bericht der Bundesregierung zur Evaluierung des Gesetzes gegen Fluglärm in 2019 hin, in dem die konfligierenden Belange der Fluglärm betroffenen sowie wirtschaftlicher Interessen nicht abschließend gelöst sind, und sowohl die Umsetzung von passiven Schallschutzmaßnahmen erst mit ca. 25% bis 2019 erreicht wurde, wie auch die gesundheitsschädigenden Auswirkungen von Nachtfluglärm, bei Bürgerinnen und Bürgern, die keinen Anspruch auf Schallschutz haben oder dieser nur unvollständig umgesetzt wurde, nicht abschließend bewertet werden können. Es bleibt also das in mehreren Studien festgestellte Gesundheitsrisiko durch nächtlichen Fluglärm, sofern keine ausreichenden aktive und passive Schutzmaßnahmen vorliegen.

Deshalb fordern die Kommunen im Zusammenhang mit der beantragten Nachtflugregelung im einzelnen:

- Die „Neuregelung der Nachtflugbeschränkungen auf dem Verkehrsflughafen Köln/Bonn“ vom 26.08.1997, unverändert übernommen im Bescheid vom 07.02.2008, ist gänzlich neu zu fassen.
- Dem Erlass sind eine detaillierte Prüfung und eine Beteiligung der betroffenen Anliegerkommunen vorzuschalten.
- In eine erneuerte Nachtflugregelung sind verbindliche, dynamische und überprüfbare Lärminderungsvorschriften zu integrieren, wie maximal zulässige Lärmkontingente, Obergrenzen für Maximalpegel und eine zeitgemäße Kategorisierung der Flugzeugtypen in Lärmklassen. Die Lärmbetroffenen brauchen einen Vertrauensschutz, so dass der ihnen zugemutet Fluglärm nicht allein von der Konjunktur oder der Flughafeninfrastruktur abhängt, sondern dass es behördlich vorgegebene, zumutbare und messbare Lärmgrenzen gibt.
- Es ist eine Kernruhezeit (0.00 – 5.00 Uhr) für Passagierflugverkehr einzuführen. Zweifel an deren rechtlicher Zulässigkeit, gesamtwirtschaftlichen Verhältnismäßigkeit und zulassungsrechtlicher Zumutbarkeit (Vertrauensschutz) sind nach jahrelanger Diskussion ausgeräumt.
- Die Nachtflugregelung hat weitreichende Auswirkungen innerhalb eines sehr dynamischen Verkehrssektors und wie der Bericht der Bundesregierung aus 2019 bestätigt, erwartet man kontinuierliche Verbesserungen der Flugzeugtechnologie. Ebenso hat der Flughafen Köln/Bonn in 2016 selbst eine deutliche Verringerung des Fluglärms um 10-12 dB(A) bis 2050 als Ziel formuliert, von dem bis heute wenig erreicht wurde. Die neue Nachtflugregelung muss daher weiterhin eine Befristung enthalten, um auch zukünftig entschädigungsfrei Anpassungen an neue technische Entwicklungen und Erkenntnisse zu ermöglichen und Anreize für Lärminderung zu verankern.
- Die neue Nachtflugregelung sollte eindeutige Formulierungen wählen wie z.B. die Definition des Begriffs „signifikante Lärminderung“ in prozentualer Verbesserung pro Jahr und Nennung des Bezugsjahrs beim Lärmvergleich im derzeitigen Nr. 11. Dass die Behörden eine Verringerung von z.B. 1% ggü. dem Referenzjahr 1997 schon als signifikant einordnen können, entspricht nicht dem Sinn einer begrenzenden Betriebsgenehmigung und anscheinend auch nicht den Erwartungen des Flughafens aus 2016.
- Eine belastbare und rechtssichere Aktualisierung der Studie zur Gesundheitsgefährdung durch Nachtfluglärm im Umfeld des Flughafens Köln/Bonn im Auftrag des UBA (siehe Studie aus 2010), als Basis für eine zukünftige Verringerung der Grenzwerte.

XX.05.2026, XXXXXXXXX(Kommune in der FLK)