

## Beschlussvorlage

Drucksachen-Nr. 0546/2017  
**öffentlich**

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Gemeinsame Sitzung des Flächennutzungsplanausschusses, des Ausschusses für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr und des Stadtentwicklungs- und Planungsausschusses	20.12.2017	Entscheidung

### Tagesordnungspunkt

#### **Planfeststellungsverfahren Flughafen Köln-Bonn - Beschluss der Stellungnahme der Stadt Bergisch Gladbach**

#### **Beschlussvorschlag:**

Der Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr stimmt der vorliegenden Stellungnahme der Stadt Bergisch Gladbach zum Planfeststellungsverfahren Flughafen Köln/Bonn zu.

Der Bürgermeister wird zudem ermächtigt, in der Sitzung der Fluglärnkommision am 15.01.2018 einer gemeinsamen konsensfähigen Stellungnahme der Kommunen zuzustimmen.

## Sachdarstellung / Begründung:

### A. Planfeststellungsverfahren Flughafen Köln/Bonn

#### 1.

Die Flughafen Köln/Bonn GmbH (FKB) hat unter dem 09.12.2016, in der Fassung vom 14.09.2017, einen Antrag auf Erteilung eines Planfeststellungsbeschlusses bei der zuständigen Planfeststellungsbehörde, dem Ministerium für Verkehr des Landes NRW, gestellt. Gegenstände des Planfeststellungsverfahrens sind (zusammengefasst)

- die abschließende Zulassung der Änderung und Erweiterung von Flugbetriebsflächen zur Schaffung zusätzlicher Flugzeug-Abstellpositionen sowie
- die Entscheidung über die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit folgender Maßnahmen:

Neuordnung des sog. „Frachtriegels“ (Frachthallen,, Hangars, Betriebsgebäude u.a.) mit Festlegungen zu baulichen Nutzungen auf dem zentralen Flughafengelände und diverse Hochbauten (Erweiterung des Frachtzentrums General Cargo, Anbau an das Terminal 2, Parkhäuser, Verwaltungsgebäude, Hotel).

Zuständig für die Durchführung des Verfahrens ist die Bezirksregierung Düsseldorf. Diese teilte mit, dass das Vorhaben eine Änderung des Flughafens bewirke, deren Auswirkungen auf die Schutzgüter in der Umgebung, d.h. die menschliche Gesundheit, Tiere, Pflanzen, Landschaft, Boden, Wasser, Luft u.a. einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden müssten. Diese Prüfung werde zusammen mit der für die Anlagenänderung des Flughafens Köln/Bonn gemäß § 8 Abs. 1 Satz 1 LuftVG erforderlichen Planfeststellung durchgeführt. Im Planfeststellungsverfahren seien alle von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen (§ 8 Abs. 1 Satz 2 LuftVG).

Zu den Auswirkungen des Vorhabens der FKB wurde die Öffentlichkeit beteiligt. Die Bezirksregierung Düsseldorf führte das hierfür gesetzlich vorgesehene Anhörungsverfahren durch. Die Antragsunterlagen waren für die Dauer eines Monats, vom 06.11.2017 bis einschließlich 05.12.2017 u.a. bei der Stadt Bergisch Gladbach, im Rathaus Bensberg, öffentlich ausgelegt. Einwendungen konnten bis einschließlich **19.12.2017** erhoben werden.

Die 3-monatige Beteiligungsfrist für Behörden und betroffene Kommunen endet am **15.01.2018**. Für den 15.01.2018 ist eine Sitzung der Fluglärmkommission terminiert worden, in der die Vertreter der Kommunen ihre Stellungnahmen abstimmen und dem Vertreter des Ministeriums für Verkehr des Landes NRW aushändigen wollen.

#### 2.

Die Antragsunterlagen sind sehr umfangreich und bestehen aus vier Aktenordnern. Im Folgenden können daher nur die wesentlichen Punkte dargestellt werden.

Im Einzelnen sollen folgende Teilvorhaben planfestgestellt werden (siehe auch beiliegenden **Übersichtsplan, Anlage 1**):

## 2.1 Änderung und Erweiterung der Flugbetriebsflächen

- **Erweiterung Vorfeld A und Umnutzung Teilfläche Vorfeld A**

Die Fläche mit einer Gesamtgröße von 29.500 qm wurde bereits im Jahr 2007 baulich hergestellt, darf aber bislang nicht als Flugbetriebsfläche genutzt werden. Ziel des Verfahrens ist die luftverkehrsrechtliche Zulassung dieser Fläche für den Flugbetrieb. Die Fläche soll vorrangig für das Abstellen von Passagierflugzeugen genutzt werden. Unter Ausschöpfung der entsprechenden Spielräume bei der Bodenabfertigung können **sechs** Abstellpositionen für Flugzeuge wie etwa Airbus A320 / Boeing 737 eingerichtet werden.

Östlich der Erweiterung des Vorfeldes A ist eine Teilfläche von 2.700 qm mit einer Gepäckhalle bebaut, die rückgebaut werden soll. Auch hier sollen zukünftig **zwei** Passagierflugzeuge terminalnah abgestellt werden. Die Gepäcksortierung wird in die Terminalanlagen integriert. Ziel ist auch hier die luftverkehrsrechtliche Zulassung dieser Fläche für den Flugbetrieb.

- **Vorfeldlückenschluss E/F**

Südwestlich der Start- und Landebahn 14L/32R sowie des Rollwegs A wird eine Fläche zwischen den heutigen Vorfeldern E und F als Vorfeld zur Planfeststellung beantragt. Dort befand sich bis zum Jahr 2011 eine Sprengstoffsimulationskammer. Sie wurde abgerissen, weil für sie kein Bedarf mehr bestand. Auch diese Fläche ist bereits baulich angelegt. Sie soll künftig überwiegend als Vorfeld für die Frachtabfertigung genutzt werden und umfasst eine Fläche von ca. 18.000 qm. Auf dieser Fläche können beispielsweise **zwei** Flugzeuge des Musters Boeing 777 oder Boeing 747 abgestellt werden.

## 2.2 Neuordnung des Frachtriegels

Im Bereich des sog. Frachtriegels soll für eine Fläche von ca. 340.000 qm ein Plan baulicher Anlagen festgestellt werden.

- **Frachtanlagen, Flughafendienste und sonstige Einrichtungen**

Die als Frachtflächen festgesetzten Flächen grenzen direkt an die Vorfelder im Frachtbereich an. Festgesetzt werden die Grundfläche und die maximale Höhe der baulichen Anlagen. Von einer weitergehenden planerischen Strukturierung wird zugunsten einer hohen baulichen Flexibilität bei der Anordnung der Gebäude abgesehen.

Auf den als Betriebsflächen festgesetzten Nutzungen werden flugbetriebliche Nutzungen wie Tower, Winterdienste und Flughafenfeuerwehr angeordnet.

- **Hangar**

Zu den flugbetrieblichen Einrichtungen zählen die im Bestand vorhandenen Hangars (Hangar 1-3) im Frachtriegel. Die Planung soll die Voraussetzungen für den Ersatz der bisherigen überalterten Hangars durch die Errichtung größer dimensionierter Hangar Gebäude mit einer Grundfläche von 38.000 qm schaffen. Die Hallen können eine Höhe von bis zu 30 m haben.

Damit können künftig Wartungsarbeiten an Flugzeugen z.B. von der Größe eines Airbus A330 vollständig in der Halle durchgeführt werden.

- **Verwaltung**

Die Neuordnung des Frachtriegels führt zu einer Verdrängung von vorhandenen Nutzungen. Büroflächen ohne direkten Bezug zur Frachtabfertigung, zur Flugzeugwartung, zur Luftsicherheit, zur Flughafenfeuerwehr etc. sollen verlegt werden. Ein Teil dieser Nutzungen soll in Bestandsgebäuden auf dem Flughafen untergebracht werden. Die Verwaltungseinheiten der Flughafenverwaltung sollen außerhalb des Sicherheitsbereichs im Bereich der heutigen Tennisplätze an der Waldstraße verlagert werden. Das Vorhaben wird über eine Brutto-Geschossfläche von ca. 25.000 qm verfügen und die Höhe ist auf 25,5 m begrenzt.

### **2.3 Erweiterung des Frachtzentrums General Cargo**

Im Bereich des bestehenden Frachtzentrums CBCC (Cologne Bonn Cargo Center) sollen die planerischen Voraussetzungen für die beabsichtigte Erweiterung des multifunktionalen Frachtzentrums geschaffen werden

- **Frachtzentrum General Cargo**

Unmittelbar an das bestehende Frachtzentrum CBCC angrenzend weist der Plan baulicher Anlagen in dem Baugrundstück eine Grundfläche von 21.400 qm aus. Davon sind bereits 12.000 qm durch das bestehende CBCC I belegt. Die Fläche liegt außerhalb des Flughafensicherheitsbereichs. Das Frachtgebäude des CBCC II soll auf einer Grundfläche von 9.400 qm errichtet werden. Der Plan legt eine maximale Höhe von 17 m fest. Das Vorhaben soll dem Umschlag von Standardfracht dienen.

- **Parkhaus P5 als Ersatz für wegfallende Stellplätze**

Der Erweiterungsbau des CBCC II soll auf dem derzeitigen Parkplatz P5 errichtet werden. Dadurch entfallen auf diesem Parkplatz und dem Frachtgelände 1050 Stellplätze. Der Wegfall soll durch die Errichtung eines mehrgeschossigen Parkhauses mit einer Grundfläche von ca. 6.500 qm kompensiert werden. In dem Parkhaus können bis zu 1.263 Stellplätze errichtet werden. Es wird über eine im Eigentum des Flughafens stehende Straße an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden.

- **Anbau Terminal 2 West**

Westlich des Terminals 2 soll eine Fläche für einen Anbau an das Terminalgebäude festgestellt werden. Der Anbau wird eine Grundfläche von 2.700 qm und eine maximale Höhe von 17,1 m haben.

### **2.4 Flächenneuordnung Vorfahrtbereich für flughafeninduzierte/flughafenaffine Nutzungen**

Der Vorfahrtbereich des Flughafens wird einer Neuordnung unterzogen.

- **Hotel und Kongresszentrum**

Im Plan baulicher Anlagen wird im Bereich des Flughafenzubringers ein Baugrundstück für ein Hotel mit Konferenzzentrum und flughafenaffinen Nutzungen wie z.B. terminalnahe Büros der am Flughafen ansässigen Behörden und Unternehmen mit einer Grundfläche von insgesamt 7.500 qm ausgewiesen. Neben den flughafenaffinen Nutzungen ist ein Hotel mit 220 Zimmern und einer voraussichtlichen Brutto-Geschossfläche von ca. 9.600 qm einschließlich eines Bereichs mit Konferenznutzungen geplant. Die Gebäudehöhe ist auf 24 m begrenzt.

- **Parkhaus P1**

Das Parkhaus P1 soll abgerissen und durch einen Neubau ersetzt werden. Die Baugenehmigung für diesen Ersatzneubau liegt bereits vor. Der Plan baulicher Anlagen setzt eine Grundfläche von 19.000 qm und eine maximale Höhe von 16 m fest.

- **Querspange zwischen den Terminals**

Ergänzt wird das Parkhaus durch eine Querspange mit einer Grundfläche von 1.400 qm auf einer Höhe von 12 m zwischen den Vorfahrten auf der Abflugebene zwischen den Terminals T1 und T2.

### **3. Prognose des Verkehrsaufkommens am Flughafen Köln/Bonn**

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens hat die FKB ein Gutachten zur Verkehrsprognose für den Flughafen Köln/Bonn für das Jahr 2030 in Auftrag gegeben.

#### **3.1 Passagierverkehr**

Für den im Gutachten betrachteten Zeitraum ergibt sich eine Zunahme von 7,7 Mio. Passagieren im Jahr 2003 auf 9,4 Mio. Passagiere im Jahr 2014, dem Prognosebasisjahr. Dies entspricht einem Zuwachs von 22 % über den Zeitraum von 2003 bis 2014. Nimmt man auch das Jahr 2015 (10,3 Mio. Passagiere) mit in die Analyse, so ergibt sich ein Zuwachs von 34 % für die Anzahl der Passagiere. Für das Jahr 2030 prognostizieren die Gutachter ein Volumen von **15,0 Mio. Passagieren**. Dies entspricht einem Zuwachs von 59 % gegenüber dem Basisjahr 2014. Im Basisjahr entfielen 81.000 Flugbewegungen auf den Passagierverkehr (jeweils Starts und Landungen). Für das Jahr 2030 wird eine Zunahme auf 101.400 Flugbewegungen im Passagierflug vorausgesagt. Dies entspricht einem Zuwachs von rund 25,2 %.

#### **3.2 Cargo-Verkehr**

Für denselben Beobachtungszeitraum ergibt sich für die Luftfracht eine Zunahme von 531.000 t im Jahr 2003 auf 739.000 t im Jahr 2014. Dies entspricht einem Zuwachs von rund 39 %. In 2014 entfielen auf den Cargo-Verkehr 25.900 Flugbewegungen. Für das Jahr 2030 prognostizieren die Gutachter ein Volumen von **1,5 Mio. t** Ein- und Ausladungen. Dies entspricht einem Zuwachs von 102 % gegenüber dem Basisjahr. Für das Jahr 2030 wird

außerdem eine Zunahme von 26.000 auf 33.000 Flugbewegungen im Frachtflugverkehr vorausgesagt (= plus 27 %).

### **3.3 Straßenverkehr**

Insgesamt weist der Flughafen Köln/Bonn für das Szenario Status Quo 2014/2015 ein durchschnittliches tägliches Gesamtverkehrsaufkommen an der Kennedystraße/Waldstraße im Quell-/Zielverkehr von 41.300 KFZ-Fahrten und 1.300 Schwerverkehrsfahrten (über 3,5 t) auf. Für den „Prognosenullfall“, d.h. ohne die Umsetzung der zur Planfeststellung beantragten Maßnahmen, wird für 2030 ein dem Flughafen zuzurechnendes Verkehrsaufkommen von täglich ca. 58.600 KFZ und von ca. 1.800 Schwerverkehrsfahrten prognostiziert. Dies entspricht einer Zunahme von 41,9 % an KFZ-Fahrten und von 38,5 % an Schwerverkehrsfahrten. Für den „Prognoseplanfall“ werden täglich ca. 60.200 KFZ-Fahrten und ca. 2.200 Schwerverkehrsfahrten prognostiziert. Für den KFZ-Verkehr entspricht dies einem weiteren Zuwachs über den „Prognosenullfall“ hinaus von rund 2,7 % und für die Schwerverkehrsfahrten von rund 22,2 %. Die Zunahme des KFZ-Verkehrs geht auf die zusätzlichen Arbeitsplätze im Frachtzentrum und den beabsichtigten Hotelneubau zurück, die Zunahme des Schwerverkehrs auf die Erweiterung des Frachtzentrums.

### **3.4**

Insgesamt kommt das im Auftrag der FKB erstellte Gutachten zu dem Ergebnis, dass der Flughafen auch ohne die beantragten Änderungen mit den jetzt schon vorhandenen Betriebsflächen in der Lage ist, die prognostizierte Luftverkehrsnachfrage abzuwickeln. Dies allerdings unter betriebswirtschaftlich erschwerten Bedingungen. Es besteht demnach kein Unterschied zwischen dem sog. „Prognosenullfall“ (ohne beantragte Änderungen) und dem sog. „Prognoseplanfall“ (mit Änderungen).

So teilte auch die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH der FKB im August 2017 mit,

„dass das zur Planfeststellung beantragte Vorhaben nicht zu einer Änderung des Start- und Landebahnsystems führe. Aus den Gutachten ergibt sich weiter, dass die für das Jahr 2030 prognostizierten Bewegungen sowohl im Prognosenullfall als auch im Prognoseplanfall identisch sind. Der für 2030 prognostizierte Verkehr wird ausweislich der Unterlagen auch ohne die zur Planfeststellung beantragten Vorfeldflächen auf den derzeitigen Flächen des Rollfeldes abgewickelt werden können. Vor diesem Hintergrund sind unsere Fachbereiche nach der Prüfung der Unterlagen zu dem Ergebnis gekommen, dass die zur Planfeststellung beantragten Vorhaben flugbetrieblich neutral sind. Es kann aus tatsächlichen Gründen ausgeschlossen werden, dass ihre Realisierung unter Zugrundelegung der Angaben aus der Verkehrsprognose und den Kapazitätsberechnungen die Änderung von An- und/oder Abflugverfahren erforderlich machen oder zu anderen An- und Abflugverkehren führen wird. Ein Ursachenzusammenhang mit den vom Flughafen beabsichtigten baulichen Maßnahmen besteht nicht.“

## **4. Prognose der mit dem zunehmenden Verkehrsaufkommen einhergehenden Immissionen**

### **4.1 Flug- und Bodenlärm**

Für den Flug- und Bodenlärm ergibt sich nach dem von der FKB in Auftrag gegebenen Lärmgutachten keine relevante Differenz zwischen dem „Prognosenullfall“ und dem „Prognoseplanfall“. Änderungen würden sich nur im Bereich des erweiterten Vorfeldes A durch die dort geplanten zusätzlichen Abstellpositionen ergeben. Diese würden sich überwiegend auf dem Flughafengelände selbst auswirken. Außerhalb des Flughafengeländes liege die Pegelzunahme im „Prognoseplanfall“ tags und nachts bei weniger als 0,1 dB(A).

Der im Lärmgutachten gesondert untersuchte Bodenlärm durch Rollverkehre und Hilfsturbinen erhöhe sich ebenfalls nur im Bereich des Vorfelds A und wirke sich auf den angrenzenden Stadtteil Gregel tagsüber und nachts mit einer Pegelzunahme bis zu 1 dB(A) aus.

Auch weitere luftfahrtaffine Bodenlärmquellen wurden untersucht (Triebwerksprobeläufe, Enteisungsvorgänge, Kraftfahrzeugverkehr auf dem Flughafengelände). Diese bewirken aufgrund der Entfernung zur nächstgelegenen Wohnbebauung keine Pegelerhöhung.

Untersucht wurden außerdem die Auswirkungen der beantragten Planvorhaben auf schutzwürdige Einrichtungen, wie Kliniken, Seniorenheime, Schulen und Kitas, die innerhalb der Tag- bzw. Nachtschutzzonen gemäß Fluglärmgesetz liegen. Der Vergleich der Schutzzonen Prognoseplanfall 2030 mit den festgesetzten Schutzzonen nach Fluglärmgesetz für das Gebiet der Stadt Bergisch Gladbach ergibt sich aus der **Anlage 2**.

### **4.2 Straßenverkehrslärm**

Durch den prognostizierten Straßenverkehr ergeben sich laut Gutachten für den „Prognoseplanfall“ außerhalb des Flughafengeländes im bebauten Bereich geringfügige Schallpegel-Zunahmen von 0,1 – 0,6 dB(A).

### **4.3 Andere Immissionen**

Untersucht wurden zudem die Auswirkungen des Vorhabens auf die Immissionen von Luftschadstoffen, von Lichtimmissionen auf die Schutzgüter Wasser, Klima/Luft, die Landschaft usw. Hier führe die Umsetzung des Vorhabens nicht zu nennenswerten Beeinträchtigungen. Ebenso wenig würden dem Vorhaben zwingende Vorgaben des Naturschutzrechts entgegenstehen. Soweit es zu Eingriffen in den Naturhaushalt auf dem Flughafengelände komme, würden sie ausgeglichen. Die Kompensation erfolge innerhalb des Schutzgebietes Wahner Heide auf vertraglich gesicherten Flächen.

## **B. Fluglärmsituation in Bergisch Gladbach**

Bergisch Gladbach liegt im Einzugsgebiet des Flughafens Köln/Bonn, einer der größten

Verkehrsflughäfen sowie Luftfracht-Umschlagplätze Deutschlands. Für diesen expandierenden Flughafen wurde vom Landesverkehrsminister im Februar 2008 die bis 2015 geltende Nachtfluggenehmigung um weitere 15 Jahre bis zum Jahr 2030 verlängert. Mit der Verlängerung bleiben die 1997 durch das Land NRW eingeführten Nachtflugregelungen, die bis heute allerdings nur in Teilen umgesetzt wurden, über 2015 hinaus erhalten. In diesen Nachtflugregelungen wird u.a. ausgeführt:

„Im Passagierluftverkehr wird eine Kernruhezeit eingeführt, d.h. in der Zeit zwischen 0.00 Uhr und 5.00 Uhr dürfen keine planmäßigen Starts und Landungen von Flugzeugen stattfinden, die in der Bonusliste stehen.

Um einen fairen Interessenausgleich zwischen den Flughafenwohnern und den Fluggesellschaften näher zu kommen, soll von der FKB ein Lärminderungskonzept entwickelt werden, das unter dem gegebenen Handlungsrahmen alle Möglichkeiten zur Erreichung von verbindlichen Lärminderungszielen ermittelt und zur effektiven Verminderung der Lärmbelastung der Flughafenanwohner beitragen kann.“

Das seit dem 30.03.1971 geltende Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) wurde durch Bekanntmachung vom 31. Oktober 2007 neu gefasst.

*„Zweck dieses Gesetzes ist es, in der Umgebung von Flugplätzen bauliche Nutzungsbeschränkungen und baulichen Schallschutz zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm sicherzustellen“.*

Es hat nicht das Ziel, den Flugverkehr zu beschränken oder zu ändern. Für den Flughafen Köln/Bonn gelten nur die Grenzwerte für bestehende Flughäfen, d.h. die Lärmvorsorge orientiert sich an den Werten für bestehende Flugplätze ab einem Dauerschallpegel für den Tag  $L_{Aeq\ Tag} = 55\text{ dB(A)}$ , für die Nacht  $L_{Aeq\ Nacht} = 50\text{ dB(A)}$  und Maximalpegel  $\geq 6 \times 57\text{ dB(A)}$  pro Nacht innen bzw.  $\geq 6 \times 72\text{ dB(A)}$  pro Nacht außen.

Am 7.12.2011 wurde die Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Flughafen Köln/Bonn (Fluglärmschutzverordnung Köln/Bonn) erlassen. Sie legt für den Flughafen Köln/Bonn einen neuen Lärmschutzbereich koordinatengenau fest, wobei erstmalig auch für Flächen im Stadtgebiet (in den Stadtteilen Moitzfeld und Bockenberg) ein Lärmschutzbereich -Nachtschutzzone- ausgewiesen wurde. Diese Nachtschutzzone umfasst derzeit ca. 11 km<sup>2</sup> des Stadtgebietes und etwa 600 Menschen leben innerhalb der Zone. Die Grundstückseigentümer haben gemäß § 9 FluLärmG gegenüber dem Flughafen einen Anspruch auf Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen sowie auf Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs. Zudem ist in der Nachtschutzzone gemäß § 5 FluLärmG der Bau von lärmempfindlichen Einrichtungen wie Krankenhäuser, Altenheime etc. sowie die Errichtung von Wohnungen verboten. Wird eine bisher zulässige bauliche Nutzung z. B. durch eine gültige Satzung oder Baurecht nach § 34 BauGB durch ein Bauverbot aufgehoben, regelt das FluLärmG die verfassungsrechtlich gebotene Entschädigung für die Einschränkung des Grundrechts am Eigentum.

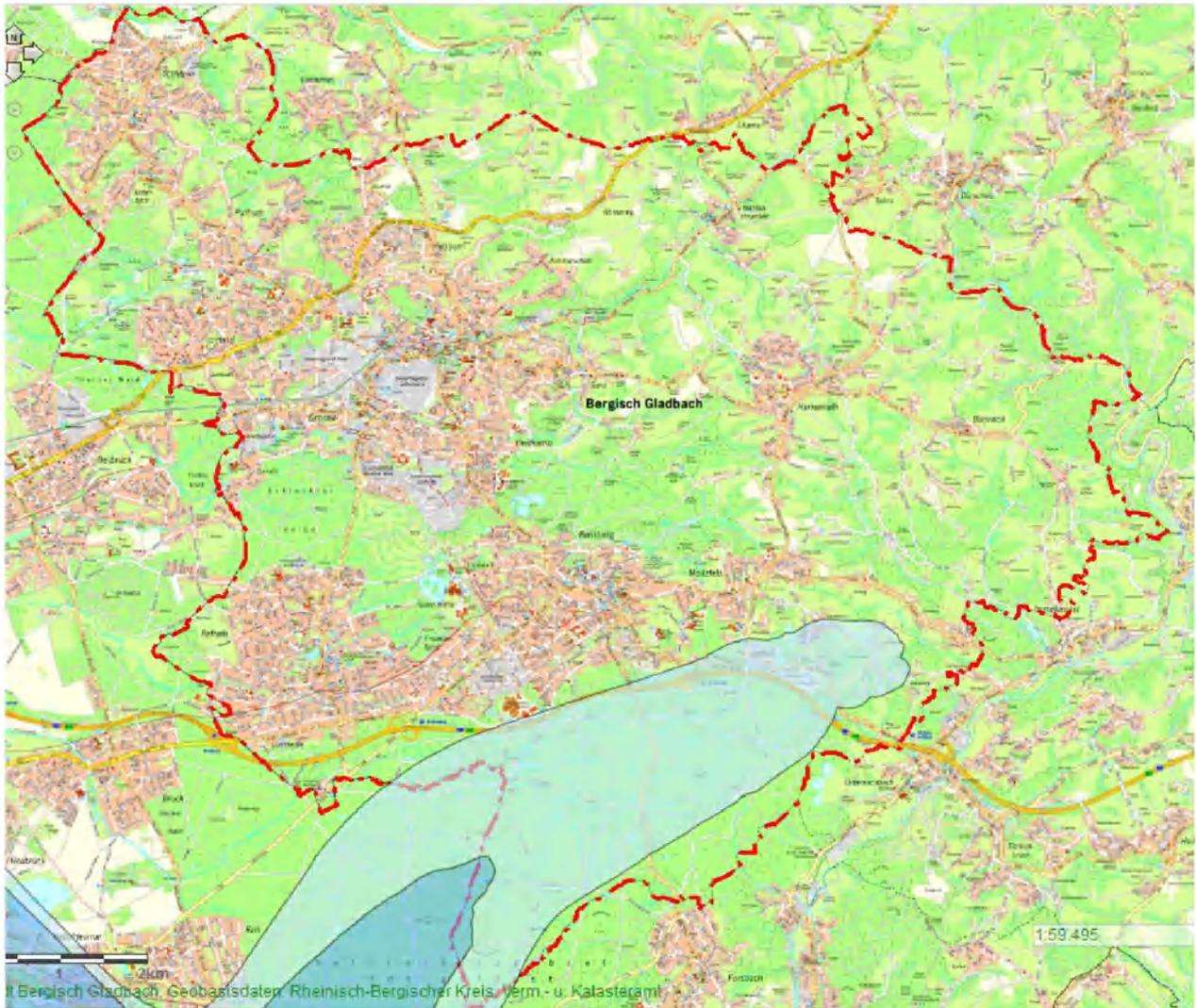


Abb. 1 Nachtschutzzone  
 dunkelblau: äquivalenter Dauerschallpegel  $> 55$  und  $\leq 60$  dB(A)  
 hellblau: Maximalpegel  $\geq 6 \times 57$  dB(A) pro Nacht innen entspricht  $\geq 6 \times 72$  dB(A) pro Nacht außen

Aber auch außerhalb dieser ausgewiesenen Lärmschutzbereiche wirken die Geräusche vom startenden Flugverkehr des Flughafens Köln/Bonn vor allem auf die südlich gelegenen Stadtteile Refrath, Bensberg und Moitzfeld ein. Insbesondere in der Nacht zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr wird die Bevölkerung enorm belästigt.

Daher sieht der am 08.02.2017 in Kraft getretene Landesentwicklungsplan NRW (LEP) vor, die Bevölkerung vor negativen Umweltauswirkungen des Flugverkehrs, insbesondere Fluglärm, stärker zu schützen. Aus diesem Grund ist in den Regionalplänen im Umfeld der landes- und regionalbedeutsamen Flughäfen und von Militärflugplätzen eine „Erweiterte Lärmschutzzone“ festzulegen. Sie resultiert aus den Empfehlungen der Bund / Länderarbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) „Hinweise zur Ermittlung von Planungszonen zur Siedlungsentwicklung an Flugplätzen im Geltungsbereich des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm“ beschlossen am 14./15.9.2011. Danach soll die planungsrechtliche Lärmvorsorge sich an den Werten für neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze orientieren, d.h. ab einem Dauerschallpegel für den Tag  $L_{Aeq\ Tag} = 55$

dB(A) und für die Nacht  $L_{Aeq\ Nacht} = 50$  dB(A) gilt eine Schutzzone, im Einzelfall können auch Häufigkeitsmaximalkriterien für neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze mit Maximalpegeln ( $\geq 6 \times 53$  dB(A) pro Nacht innen bzw.  $\geq 6 \times 68$  dB(A) pro Nacht außen) herangezogen werden. Dabei ist die „Erweiterte Lärmschutzzone“ in der Bauleitplanung als Belang zu berücksichtigen.

Die räumliche Lage der „Erweiterten Lärmschutzzone“ ist von der Obersten Immissionsschutzbehörde zu ermitteln und in den betroffenen Regionalplänen auszuweisen. Ziel der Festsetzung der „Erweiterten Lärmschutzzone“ ist es, in der Siedlungsentwicklung frühzeitig den Belang des Schutzes der Bevölkerung vor Fluglärm aufzunehmen. Der LEP NRW schreibt zudem vor, *in den Bebauungsplänen und -satzungen für Bereiche innerhalb der Erweiterten Lärmschutzzone den Hinweis aufzunehmen, dass die Bauwilligen in der Baugenehmigung auf die erhebliche Lärmbelastung durch den Flugverkehr hinzuweisen sind.*

Die Erweiterung der Lärmschutzzone nach LEP NRW kann künftig eine Fläche von mehr als 18 km<sup>2</sup> mit über 7000 Einwohnern umfassen. Festzustellen ist, dass auch außerhalb dieser erweiterten Lärmschutzzone Belästigungen der Bevölkerung nicht auszuschließen sind.

Inwieweit die vorhandenen und zukünftigen Belästigungen zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen, wird in der Lärmmedizin kontrovers diskutiert. Dieser Umstand führt in der von der FKB in Auftrag gegebenen „lärmmedizinischen Stellungnahme“ nicht zu einer angemessenen kritischen Auseinandersetzung. Zumal per Fluglärmschutzgesetz den Anwohnern eines bestehenden Flughafens deutlich weniger Lärmschutz zugestanden wird als an einem neuen oder wesentlich baulich erweiterten Flughafen. Unstrittig ist jedoch, unser Ohr schläft nie und ist evolutionsgeschichtlich betrachtet, ein Frühwarnsystem vor Gefahren. Der Körper schüttet im Alarmzustand Stresshormone aus und versetzt uns in Flucht- oder Kampfbereitschaft. Ein Zuviel dieser Hormone führt langfristig zu Schädigungen im Organismus.

### **C. Stellungnahme der Stadt Bergisch Gladbach zum Antrag der Flughafen Köln/Bonn GmbH vom 09.12.2016 i.d.F vom 14.09.2017 auf Erteilung eines Planfeststellungsbeschlusses**

Die Stadt Bergisch Gladbach begrüßt ausdrücklich die Wahl des Zulassungsverfahrens (Planfeststellungsbeschluss mit Umweltverträglichkeitsprüfung) für die in Rede stehenden Vorhaben, da dieses der Raumbedeutsamkeit der beantragten Vorhaben gerecht wird.

Die Stadt Bergisch Gladbach ist sich auch der wirtschaftlichen Bedeutung und des infrastrukturellen Vorteils des Flughafens Köln/Bonn für viele Bürgerinnen und Bürger, auch für Bergisch Gladbacher Bürgerinnen und Bürger, durchaus bewusst. Im Umkehrschluss erwartet sie aber auch von der Flughafen Köln/Bonn GmbH, dass sie den berechtigten Belangen vieler Bergischer Gladbacher Bürgerinnen und Bürger, insbesondere dem Schutz der Nachtruhe, im Hinblick auf ein verträgliches Miteinander Rechnung trägt.

Vor diesem Hintergrund nimmt die Stadt Bergisch Gladbach wie folgt Stellung:

## 1.

Die Stadt Bergisch Gladbach ist als Eigentümerin zahlreicher Liegenschaften von Fluglärm betroffen. Insbesondere betroffen sind die Stadtteile, die unterhalb der An- und Abflugrouten von den Pisten 14L/32R und 14R/32L überflogen werden (Frankenforst, Refrath, Bensberg, Moitzfeld). In allen Stadtteilen ist die Stadt Eigentümerin zahlreicher Grundstücke.

Zudem ist die Stadt Bergisch Gladbach betroffen als Eigentümerin von Naherholungsgebieten, als Eigentümerin und Betreiberin öffentlicher Einrichtungen, als Trägerin allgemeiner kommunaler Daseinsvorsorge und als Trägerin der kommunalen Planungshoheit.

Durch den vorhandenen und mit dem Vorhaben verbundenen Flugbetrieb wird zum einen die Bevölkerung beeinträchtigt und zum anderen in die kommunale Planungshoheit eingegriffen.

Vor allem aufgrund der Lärmproblematik sind gesundheitliche Beeinträchtigungen, Einschränkungen bei der räumlichen Entwicklung, negative finanzielle Auswirkungen auf dem Immobilienmarkt und die Schmälerung der touristischen Attraktivität zu erwarten.

## 2.

Bergisch Gladbacher Bürgerinnen und Bürger sind vom Fluglärm erheblich betroffen und dies in steigendem Maße. So hatte die Stadt bereits in der Vergangenheit mehrfach auf verschiedenen Wegen eine Reduzierung des nächtlichen Fluglärms gefordert, sich gegen die Verlängerung der Nachtflugregelung bis 2030 ausgesprochen und in diesem Zusammenhang auch die von der Stadt Siegburg eingereichte Klage gegen das Land NRW wegen Verlängerung der Nachtflugregelung am Flughafen Köln/Bonn nachhaltig unterstützt.

Die Bedenken, insbesondere gegen nächtliche Passagierflüge, werden aufrechterhalten. Dies umso mehr, als dass nächtliche Ruhestörungen durch Frachtflüge infolge des Ausbaus des Flughafens als Luftfrachtdrehkreuz mit dem bundesweit stärksten Nachtflugverkehr in der Vergangenheit signifikant zugenommen haben und infolge des geplanten Ausbaus des Cargo-Zentrums weiter zunehmen werden. Schon derzeit (Oktober/November 2017) zeigen die veröffentlichten Statistiken von der Deutschen Flugsicherung und dem Deutschen Fluglärmdienst in Spitzennächten zwischen 00.00 Uhr und 05.00 Uhr bei insgesamt 115 Flugbewegungen rund 35 Passagierflugbewegungen und 80 Frachtflugbewegungen, davon 40 Maschinen der Heavy-Klasse und 40 Maschinen der Medium-Klasse. Dies bedeutet durchschnittlich eine Flugbewegung alle 2,6 Minuten. Jede dritte Flugbewegung ist Frachtflugzeugen der Heavy-Klasse zuzuordnen (durchschnittlich alle 7,5 Minuten). In diesem Zusammenhang wird ausdrücklich auf bestehende Nachtflugverbote in anderen deutschen Großstädten hingewiesen, z.B. in Frankfurt/Main, Düsseldorf und Hamburg.

**Die Stadt Bergisch Gladbach fordert daher, den bereits im Jahr 1997 einstimmig gefasste Landtagsbeschluss, im Passagierluftverkehr eine Kernruhezeit zwischen 00.00 Uhr und 05.00 Uhr einzuführen, endlich umzusetzen.**

## 3.

Weder die Flughafen Köln/Bonn GmbH noch die zuständigen Behörden haben bislang für den Flughafen eine Lärminderungsplanung vorgelegt. Dies wäre sowohl im Zusammenhang

mit der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie als auch nach der EU-Verordnung über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen erforderlich gewesen. Hiernach hätte für den Flughafen Köln/Bonn ein Lärminderungsziel festgelegt werden müssen und es hätten konkrete Maßnahmen zur Minderung der Lärmwirkungen ermittelt und durchgeführt werden müssen. Hierzu können auch Betriebsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen gehören. Auch neun Jahre nach Ablauf der Umsetzungsfrist der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung sind die zuständigen Behörden dieser Verpflichtung nicht nachgekommen. Hieraus darf dem Flughafenbetreiber kein Vorteil entstehen.

**Die Stadt Bergisch Gladbach fordert daher die Genehmigungsbehörde auf, zu prüfen, ob die mit der Realisierung der im Planfeststellungsverfahren beantragten Maßnahmen mit den Lärminderungszielen vereinbar sind. In diesem Zusammenhang wird auf den Landtagsbeschluss von 1997 hingewiesen, mit dem gefordert wird, dass von der FKB ein Lärminderungskonzept entwickelt werden soll, das unter den gegebenen Handlungsrahmen alle Möglichkeiten zur Erreichung von verbindlichen Lärminderungszielen ermittelt und zur effektiven Verminderung der Lärmbelastung der Flughafenanwohnerinnen und –anwohner beitragen kann.**

#### 4.

Die Auswirkungen der beantragten Ausbauten werden in den Planunterlagen nicht hinreichend genau dargestellt. Es muss zumindest hinterfragt werden, ob die Schaffung von 10 neuen Abstellpositionen wirklich alleine der Optimierung betrieblicher Abläufe dient oder ob diese nicht auch auf eine Erweiterung der Kapazität im Passagier- und Frachtflugbereich abzielt bzw. weitere Kapazitätserweiterungen ermöglicht.

**Die Stadt Bergisch Gladbach fordert daher eine detaillierte Bedarfsbegründung für die Schaffung dieser neuen Abstellpositionen**, da im Antrag wiederholt behauptet wird, dass der im Jahr 2030 erwartete Flugverkehr auch ohne die Ausbauten abgewickelt werden könne. Anhand der Antragsunterlagen ist nicht nachvollziehbar, warum sich eine derart umfangreiche Ertüchtigung der Infrastruktur und Erhöhung des Leistungsvermögens nicht in deutlichen Zuwächsen bei den Flugbewegungen und damit im Anstieg des zu erwartenden Fluglärms gegenüber dem derzeitigen Zustand niederschlagen soll.

**Die Flughafen Köln/Bonn GmbH wird daher aufgefordert, die neuen Abstellpositionen im Bereich des Vorfeldes A und des Vorfeldlückenschlusses E/F nicht für zusätzliche Flüge während der Nacht zu nutzen.**

#### 5.

Die Prognose für das Jahr 2030, dass eine Zunahme der Passagierzahlen von 59 % und der Fracht von 102 % gegenüber dem Basisjahr 2014 mit einem Zuwachs an Flugbewegungen von nur 25,2 % im Passagierbereich und von nur 27 % im Cargo-Bereich abgewickelt werden kann, ist fragwürdig.

Diese Aussage basiert auf der Annahme, dass die Auslastung der Maschinen um 20 % gesteigert werden könne, Belege oder eine plausible Begründung hierfür fehlen. Es ist vielmehr anzunehmen, dass die prognostizierte Zunahme im Flugverkehr nur entweder mit größeren Maschinen oder mit einem Anstieg der Flugbewegungen abgewickelt werden kann.

Insgesamt ist daher mit erheblich mehr Fluglärm zu rechnen als prognostiziert. Darüber hinaus ist die Verkehrsprognose insgesamt mit großer Unsicherheit belastet. So ist in den Jahren 2015/2016 der Flugverkehr stärker gestiegen als prognostiziert. Auch ist auf die asymmetrische Lärmverteilung im nächtlichen Frachtflug hinzuweisen. Landungen von Frachtfliegern häufen sich in der Nachtzeit bis ca. 02.00 Uhr, Abflüge konzentrieren sich in den Folgestunden als hauptsächliche Lärmverursacher mit entsprechendem Potential für Gesundheitsschäden.

**Die Genehmigungsbehörde wird daher aufgefordert, das von der Flughafen Köln/Bonn GmbH in Auftrag gegebenen Gutachten zur Verkehrsprognose einer detaillierten Überprüfung zu unterziehen.**

## 6.

Im Zusammenhang mit dem Nachtflug weist die Stadt Bergisch Gladbach auf die einschlägigen medizinischen Gutachten hin, die einen kausalen Zusammenhang zwischen Tiefschlafstörungen durch Fluglärm und Gesundheitsschäden belegen. Die von der FKB in Auftrag gegebene „Lärmmedizinische Stellungnahme“ von August 2017 gibt nur unzureichend die in den letzten Jahren im Kontext des Flughafens Köln/Bonn diskutierten Positionen zur Lärmwirkungsforschung wieder und trägt wenig zur konkret gesuchten planerischen Lösung bei. So wird auf die im Auftrag des Umweltbundesamtes erstellten epidemiologischen Studien von Herrn Prof. Dr. Eberhard Greiser nur sehr beiläufig eingegangen. Gerade diesen Studien kommt aber aufgrund des umfangreichen Datenmaterials große Bedeutung zu.

**Die Stadt Bergisch Gladbach fordert daher, die Ergebnisse dieser Studien auch im aktuellen Planfeststellungsverfahren zu würdigen.**

## 7.

Der Flughafen Köln/Bonn wurde in der Vergangenheit ohne Umweltverträglichkeitsprüfung und ohne luftverkehrsrechtliche Planfeststellung ausgebaut. Die Umweltauswirkungen der bestehenden Ausbauten wurden nie geprüft, obwohl die Kapazität des Flughafens in den letzten Jahren durch die Anlage von Vorfeldern, Abstellpositionen, Frachthallen, Terminals und Parkplätzen deutlich erweitert wurde. Die „fiktive Planfeststellung“, die erteilten Einzelgenehmigungen ohne Umweltverträglichkeitsprüfung, Begleitgutachten und Öffentlichkeitsbeteiligung, aus der der Flughafen Köln/Bonn bislang seine Betriebsgenehmigung ableitet, wird der Tragweite der von ihm verursachten Umweltauswirkungen nicht gerecht.

**Die Stadt Bergisch Gladbach fordert daher die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens für den Gesamtbetrieb und nicht nur für die zusätzlichen Ausbauten, so wie es z.B. auch bei den Flughäfen Frankfurt und Düsseldorf durchgeführt wurde.**