



**Standpunkt
der FDP Hennef**

**zum
Verkehrsflughafen Köln/ Bonn**

Die LIBERALEN in Hennef

Michael Marx
Kaiserstraße 34a
53773 Hennef
Telefon 02242/912094
Mail: marx-hennef@online.de

Präambel

Der FDP-Ortsverband erkennt die Bedeutung des internationalen Verkehrsflughafen Köln/ Bonn als Infrastruktur-, Wirtschafts-, Steuer- und Arbeitgeberfaktor im Rhein- Sieg- Kreis an. Dies umfasst ausdrücklich auch das Recht auf wirtschaftliche Bestands- und planerische Rechtssicherheit basierend auf der bestehenden Betriebsgenehmigung.

Gleichzeitig sieht der OV die Notwendigkeit des Schutzes der Bürgerinnen und Bürger vor vermeidbaren Belästigungen durch den Betrieb des Verkehrsflughafens als grundsätzliche Aufgabe aller Beteiligten Parteien von Seiten des Verkehrsflughafens, der politischen Gremien und der öffentlichen Verwaltungen auf allen Ebenen von Kommunen, Land und Bund.

Der Ortsverband setzt sich für einen Erhalt des Verkehrsflughafens unter gleichzeitiger Ausschöpfung aller fliegerischen und technischen Möglichkeiten zur Reduzierung möglicher Belästigungen, sowie einer zukunftsorientierten Neugestaltung der Betriebsgenehmigung nach 2030 ein.

Begründung

Der Verkehrsflughafen Köln/Bonn stellt einen nicht unerheblichen Infrastruktur- und Wirtschaftsfaktor in der Region dar. Er ist gleichzeitig großer Gewerbeunternehmer und -steuerzahler, direkter Arbeitgeber für ca. 14000 Beschäftigte und sorgt für weitere ca. 16000 Arbeitsplätze in der Region und ist zentraler Infrastrukturknotenpunkt für Personen- und Frachttransporte. Allen Gewerbetreibern bzw. Arbeitgebern muss das Recht anerkannt werden seinen Bestand zu sichern und die im Wettbewerb hierzu erforderlichen Investitionen und Expansionen vornehmen zu können. Sprich: Ein Unternehmen muss leben können! Staat und Politik sind gehalten diesen Prozess zu begleiten und zu unterstützen, indem rechtliche Grundlagen geschaffen und/ oder angepasst und Rahmenbedingungen vorgegeben werden.

Für den Bau eines Flughafens benötigt man grundsätzlich ein Planfeststellungsverfahren. Vor 1957 gebaute Flughäfen gelten jedoch per Gesetz als planfestgestellt, auch wenn dieses wie in Köln nie stattgefunden hat. Lediglich ein deutlich später erbauter kleiner Teil des Vorfeldes wurde gem. richterlicher Entscheidung rechtswidriger Weise ohne ein solches Verfahren

erbaut. Aus diesem Grunde wird der Teil des Vorfeldes schon seit längerem nicht genutzt. Der Flughafen hat auf das Einlegen von Rechtsmitteln in diesem Zusammenhang verzichtet und sich vielmehr selbst verpflichtet ein ordentliches Planfeststellungsverfahren hierfür zu betreiben. Um kosteneffizient zu arbeiten wurden künftig beabsichtigte Erweiterungen (Hotel und Parkhaus) gleich mit aufgenommen.

Der Flugbetreiber am Verkehrsflughafen wird insbesondere durch den normalen Passagier- aber auch durch einen deutlich hohen Anteil an Frachtflügen geprägt. Als Besonderheit ist die quasi nicht eingeschränkte Nachtfluggenehmigung im Vergleich zu anderen Verkehrsflughäfen zu sehen. Dies steht in unmittelbarem Zusammenhang insbesondere mit dem hohen Frachtanteil.

Startzeiten von Luftfahrzeugen, insbesondere im internationalen Verkehr richten sich in aller erster Linie nach den vorhandenen Landezeitfenstern (Slots), welche die Luftfahrtunternehmen an Flughäfen kaufen/ mieten müssen. Wann ein Flugzeug in Köln startet richtet sich also in erster Linie danach, wann es am Zielflughafen landen kann/ darf. Für den internationalen Frachtverkehr spielt hierbei der Wunsch einer Ankunft der Fracht am frühen Morgen (unter Beachtung der Zeitverschiebung) und der anschließenden Auslieferung der Fracht im Tagesverlauf eine entscheidende Rolle.

Beim Personenverkehr führen meist ausgelastete Flughafenkapazitäten durch den zunehmenden Wunsch der Menschen nach Urlaub und Erholung in der Ferne (und damit keine frei verfügbaren Slots am Nachmittag), sowie die deutlich günstigeren bis kostenlosen Slots vor bzw. deutlich nach den "guten Landezeiten" eine entscheidende Rolle.

Auch wenn es grundsätzlich keinen Sinn machen dürfte z.B. um 06:00 Uhr auf Mallorca zu landen, wenn das Hotel erst gegen 15:00 Uhr bezugsfertig ist, so richtet sich die Startzeit für den zusätzlichen Bedarf an Urlaubsfliegen nicht nach diesem Sinn und Verstand, sondern nach den freien und/ oder günstigeren Slots hierfür auf Mallorca.

Das immer wieder geforderte Nachtflugverbot "wenigstens für Passagierflugzeuge" geht hier jedoch leider gerade in die falsche Richtung. Zum einen würden ohne weitere Einschränkungen schon aus wirtschaftlichen Aspekten heraus die frei werdenden Startzeiten soweit möglich durch Frachtflieger aufgefüllt, welche im direkten Vergleich natürlich schon auf Grund des deutlich höheren Gewichts und der im Schnitt älteren Luftfahrzeugflotte deutlich lauter sind. Leisere Passagierflüge würden also zu "Gunsten" von lauterem Frachtflügen verboten werden. Das kann keinen Sinn machen.

Des Weiteren hat der Flugplatz eine bestehende Betriebsgenehmigung für den Nachtflug bis 2030. Und gerade in Deutschland wollen wir doch unterstreichen, dass politisch motivierte Eingriffe in bestehende Genehmigungen die Rechtssicherheit des Betreibers und damit schlechthin unsere Auffassung von Rechtsstaatsstandards in Frage stellen würden.

Hier muss vielmehr schon jetzt über entsprechende Regelungen in Bezug auf den Nachtflug ab 2030 diskutiert werden. Eine in der zu erteilenden Genehmigung festgelegte Höchstgrenze

in Form einer Maximalanzahl an Nachtstarts und -landungen wäre genauso denkbar, wie z.B. ein Lärmpunktesystem. Durch Festlegung von Luftfahrzeugmuster bezogenen Punktzahlen für Starts und Landungen, sowie einer jährlichen Maximalpunktzahl für den Flugplatz könnte z.B. ein wesentlich flexiblerer Ansatz gewählt werden, welcher die Maximalbelastung eindeutig festlegt, aber dennoch die Möglichkeit öffnet durch Jonglieren mit der Anzahl der Flüge und den verwendeten Luftfahrzeugmustern wirtschaftliche Entscheidungs- und Entwicklungsmöglichkeiten offen zu lassen.

Man darf aber auch nicht vergessen zu erwähnen, dass der Verkehr am Flughafen zwar in den letzten Jahrzehnten zugenommen hat, aber in Bezug auf Lärmschutz auch wesentliche Veränderungen zu erkennen sind. Die noch vor 20 Jahren vermeintlich leisesten Flugzeuge sind heute als "Krachmacher" fast nicht mehr am Himmel zu sehen. Die Luftfahrzeugflotten sind deutlich verjüngt und die maximale Lärmentwicklung dieser deutlich niedriger als früher. Der Flughafen hat innerhalb des Lärmschutzbereiches sehr große Investitionen in z.B. Dreifachverglasung in Privathäusern getätigt. Durch die modernen Navigationshilfsmittel, wie gerade das GPS, konnten An- und Abflüge über möglichst unbebauten oder dünn besiedelten Flächen geführt werden. Neue Anflugverfahren wie der sog. kontinuierliche Anflug aus großer Höhe haben ebenso zu einer kleinen Verbesserung geführt.

Dennoch gibt es auch heute noch fliegerische und technische Möglichkeiten, die bei unverändert bestehender Genehmigung die vorhandenen Belastungen weiter reduzieren können.

So könnte der Anflugwinkel erhöht und damit ein etwas größerer Abstand vom Erdboden erreicht werden (wie z.B. in Mönchengladbach). Das Erreichen einer Lärm mindernden Höhe "so schnell wie möglich" könnte vorgeschrieben werden, so dass die Luftfahrzeuge gezwungen wäre zu Lasten des Kraftstoffsparens schneller zu steigen. Das Ausfahren der Fahrwerke könnte zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Dies würde durch das spätere Erhöhen des Luftwiderstandes letztlich zu einer Reduzierung des Lärms führen. Und letztlich könnte die Streckenführung der An- und Abflüge weiter den technischen Möglichkeiten angepasst und optimiert werden.

Politische Ziele

Der FDP Ortsverband Hennef arbeitet daher an folgenden politischen Zielen:

- der Verkehrsflughafen Köln/ Bonn bleibt als Infrastruktur-, Wirtschafts-, Steuer- und Arbeitgeberfaktor im Rhein- Sieg- Kreis erhalten und wird durch alle politischen Ebenen hindurch hierbei begleitet und unterstützt
- Mit Verlängerung der Betriebsgenehmigung des Flughafens ab 2030 muss eine jährliche Maximalzahl für Starts- und Landungen, sowie absolute Höchstgrenzen für Lärmereignisse festgelegt werden, die kontinuierlich an den technischen Fortschritt angepasst wird.

- Zur kurzfristigen weiteren Reduzierung der Belastung werden folgende fliegerische und technische Änderungen gefordert:

- Erhöhung des Anflugwinkels der Landebahnen von 3° auf 3,5°
- Verstärkte Verteilung der Starts und Landungen auf die 3 Bahnen
- Entwicklung eines Systems an Landegebühen, welches die Luftfahrtunternehmen zur Reduzierung des Lärmpegels zwingt.
- Änderung der eingesetzten Luftfahrzeugmuster (neu vor alt, klein statt groß, Tag statt Nacht) bewegt
- Eine Luftfahrzeugmuster bezogene Festlegung von sog. Lärmpunkten für Starts und Landungen, unter gleichzeitiger Festlegung einer Gesamtpunktzahl, die nachts pro Jahr nicht überschritten werden darf, um Luftfahrtgesellschaften gleichzeitig zur Modernisierung ihrer Flugzeugflotten zu bewegen.

Anlage

Auswirkungen einer Gleitwinkelerhöhung von 3° auf $3,5^\circ$ für den Anflug:

Beispiel Erhöhung Anflugwinkel von 3° auf $3,5^\circ$ für die Querwindbahn 24

Bei Erhöhung des Anflugwinkels um $0,5^\circ$ erhöht sich die Sinkgeschwindigkeit um + 90 ft/min.
(wie bei einer Erhöhung der Anfluggeschwindigkeit um 17 kts.)

