



Die wichtigsten Fakten zur Köln/Bonner Nachtflugpraxis vor dem Hintergrund von Forderungen des Ärztetages, der WHO und Empfehlungen des UBA

① Nachtflugbetrieb und Nachtfluglärm

Köln/Bonn ist beim Nachtflug „Deutscher Meister“

Seit 2013 hält Köln/Bonn die Spitzenposition bei den Nachtflugaktivitäten der dt. Flughäfen und löste damit FRAPORT (Frankfurt/Main) als Nummer Eins ab, nachdem dort ein 6-stündiges Nachtflugverbot verhängt worden war.

| | |
|---|-----------------------|
| Im Jahr 2009 gab es: | ca. 32.404 Nachtflüge |
| (= 27,0% aller gewerblichen Flugbewegungen) | |
| Im Jahr 2015 gab es: | ca. 37.289 Nachtflüge |
| (= 32,4% aller gewerblichen Flugbewegungen) | |

Köln/Bonn ist im Nachtflug in der Kernruhezeit (0 - 5 Uhr) „Europameister“

In der besonders sensiblen Nachtzeit zwischen 0 und 5 Uhr fertigt Köln/Bonn europaweit die meisten Flüge ab! Dies ergab eine auf Daten von 2007 basierende Untersuchung⁽¹⁾ der europäischen Flugsicherungsbehörde EUROCONTROL, welche im Januar 2009 veröffentlicht wurde.

Zitat (in Übersetzung): „Die charakteristischen Unterschiede zwischen den Verkehrsarten Tagflug und Nachtflug sind in Köln/Bonn am stärksten ausgeprägt, da dort in der tiefen Nachtzeit die europaweit meisten Flüge abgewickelt werden, obwohl Köln/Bonn gar nicht zu den 30 größten europäischen Flughäfen zählt“.

Und so stellt sich dieser Flugbetrieb dar: Von den im Jahr 2014 stattgefundenen 36.255 Nachtflügen (= 100%) entfielen 22.467 (= 62,0%) auf die tiefe Nachtzeit (0 - 5 Uhr), darunter 6.744 (= 30,0%) Passagierflüge. Köln/Bonn mutet der Bevölkerung im Umland also in der tiefsten Nachtzeit mehr Flüge zu, als die beiden Berliner Großflughäfen (Tegel und Schönefeld) zusammen in der gesamten Nacht (22 - 6 Uhr) abfertigen; auch Düsseldorf kommt dank einer 6-stündigen Kernruhezeit nur auf weniger als die Hälfte des Köln-Bonner Flugbetriebs zwischen 0 und 5 Uhr!

⁽¹⁾ Trends in Air Traffic / Volume 5 „Dependent on the Dark: Cargo and other Night Flights in European Air-space“

Immer noch: Zu viele extrem laute Nachtflüge

Nach wie vor gibt es eine hohe Zahl extrem lauter Nachtflüge. Das sind diejenigen Flüge zwischen 22 und 6 Uhr, welche an einer oder mehreren der Flughafen-Messstellen mit einem Maximalschallpegel von 80 dB(A) oder mehr gemessen wurden. 80 dB(A) entsprechen der Lautstärke eines PKW mit 90-100 km/h am Straßenrand. Im Jahr **2013** gab es **1.553**; im darauffolgenden Jahr **1.551** und in 2015 wieder **1.609** extrem laute Nachtflüge, welche diese extrem hohen Pegel bewirken. Deshalb sind die 8 Nachstunden u. a. durch eine größere Lärmmenge belastet als die 16 Tagstunden; d. h. der Dauerschallpegel [22 - 6 Uhr] ist größer als der Dauerschallpegel [6 - 22 Uhr]

Hunderttausende betroffene Bürger im Umfeld werden von der Politik um fest zugesagte Verbesserungen seit vielen Jahren betrogen!

Im Vorfeld der Neufassung der Nachtflugregelung im Jahr 1997 beschloss der NRW-Landtag am 19. Juni 1996 ein 22-Punkte-Programm mit Maßnahmen zur Verbesserung des Lärmschutzes am Flughafen Köln/Bonn. Dessen zwei wichtigsten Details, ein generelles Verbot schwerer Frachtmaschinen der Jumboklasse (≥ 340 t Abfluggewicht) und das Verbot von Passagierflügen in der Kernruhezeit (0 - 5 Uhr) wurden vom damaligen Bundesverkehrsminister Wissmann (CDU) (heute die Nummer Eins unter den Autolobbyisten Europas) abgewürgt. Im August 2007 erneuerte der NRW-Landtag seine Forderung nach Einführung eines 5-stündigen Passagierflugverbots. Ungeachtet dessen verlängerte der damalige NRW-Verkehrsminister Wittke (CDU) im Februar 2008 die noch bis 2015 geltende Nachtflugregelung vorzeitig bis 2030, ohne jedoch gleichzeitig das Passagierflugverbot einzuführen. Schließlich bekräftigte der NRW-Landtag im März 2010 nochmals seinen bereits dreimal gefassten Beschluss! Frau Kraft hat als SPD-Oppositionsführerin dann im Wahlkampf 2010 ebenfalls versprochen, dass eine von ihr geführte SPD-Landesregierung das Passagierflugverbot einführen wird. Als später jedoch Bundesverkehrsminister Ramsauer (CSU) dem NRW-Antrag mit nicht nachvollziehbaren Argumenten widersprach, und sich dieses Procedere mit dem 2. Kabinett Kraft durch den jetzigen Landesverkehrsminister Groschek noch einmal in identischer Manier wiederholte (der derzeitige Bundesverkehrsminister Dobrindt (CSU) hatte keine neuen Argumente sondern verwies der Einfachheit halber nur auf die unverständlichen Ausführungen seines Amtsvorgängers Ramsauer), gab die SPD-Landesregierung sofort klein bei und legte Frau Krafts Wahlkampfversprechen: „**Wir machen das**“ sofort zu den Akten. Mit anderen Worten: trotz eines gegenteiligen Kabinettsbeschlusses und trotz anderslautender Rechtsprechung z.B. im Falle des Flughafens Leipzig/Halle, kniff die NRW-Landesregierung davor, sich gegen den Bund zu stellen und es auf eine juristische Konfrontation zwecks Klärung des Sachverhalts ankommen zu lassen!

Ungenügender „Passiver Schallschutz“

Das Nachtschutzgebiet von Köln/Bonn ist zu klein bemessen um den von der Politik behaupteten, ausreichenden Schutz vor nächtlichem Fluglärm auch nur annähernd sicherzustellen (zum Vergleich: das Nachtschutzgebiet von Leipzig/Halle erstreckt sich über ca. die doppelte Länge). Erschwerend kommt noch hinzu, dass die vom Flughafen garantierte Schalldämmwirkung im Innenraum von kleiner/gleich 55 dB(A) schon seit vielen Jahren als überholt zu gelten hat: **Aus der Lärmwirkungsforschung ist bekannt (und seit 2004 durch den DLR-Forschungsbericht Nr. 2004-07/D „Nachtfluglärmwirkungen Band 1 – Zusammenfassung“ auch öffentlich gemacht), dass ab einem Innenraum-Schallpegel von 33 dB(A) Aufweckreaktionen beginnen, und dass bei 45 dB(A) bereits 11% der Schläfer erwachen. Somit liegt auf der Hand, dass der**

Passive Lärmschutz - wie vom Gesetz vorgegeben - viel zu schwach konzipiert ist. Für alle bestehenden Flughäfen müssten die im Fluglärmgesetz festgeschriebenen Grenzwerte daher mindestens auf diejenigen Grenzwerte herabgesetzt werden, die gemäß FluLärmG für neu anzulegende Flughäfen gelten. Mittelfristig sind jedoch die in den WHO-Empfehlungen genannten Schwellenwerte anzustreben (siehe unten). Auch das derzeit geltende Bauschalldämmmaß muss im Sinne der Betroffenen deutlich verbessert werden.

② Was Deutscher Ärztetag, WHO und UBA zum Nachtflugbetrieb zu sagen haben...

⇒ Der Sachverständigenrat für Umweltfragen⁽¹⁾ stellt in seinem Umweltgutachten 2008 (Kapitel 9 „Lärmschutz“), folgende fest:

„Bereits ab einem Dauerschallpegel von 35 dB(A) am Ohr des Schläfers⁽²⁾ können relevante Indikatoren für die Schlafqualität gestört sein, weil Lärmwirkungen auch unterhalb der Aufwachschwelle zu einer gesteigerten Aktivität des Hypothalamus-Hypophysen-Nebennierenrinde-Systems führen und eine gesteigerte Cortisol-Ausschüttung auslösen.“

⇒ Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) geht in ihrer 2009 an alle Mitgliedsstaaten in Europa gerichteten Empfehlung („NIGHT NOISE GUIDELINES EUROPE“) sogar noch einen Schritt weiter und stellt fest: Ein **nächtlicher Dauerschallpegel (LA_{eq}) ab 42 dB(A) (außen)**⁽²⁾ ist der Schwellenwert, ab welchem medizinisch eine durch Fremdeinwirkung verursachte Schlafstörung diagnostizierbar ist.

⇒ der Deutsche Ärztetag fordert (Mai 2012) in einem Entschließungsantrag Bundesrat, Bundesregierung und Länderregierungen dazu auf, die Bevölkerung wesentlich nachhaltiger als bisher vor den Folgen des Flugverkehrs zu schützen, wozu seiner Überzeugung nach auch ein besonderer Schutz der Nachtruhe (22 - 6 Uhr) gehört.

⇒ der Staatsekretär im Bundesumweltministerium, Jochen Flasbarth, empfahl in seiner vormaligen Eigenschaft als Präsident des Umweltbundesamts (UBA), in einem vom SPIEGEL 2012 veröffentlichten Interview ein **komplettes Nachtflugverbot (22 - 6 Uhr) für alle stadtnahen Flughäfen**, und zwar unter ausdrücklicher Bezugnahme auf eine von der WHO ausgesprochene Empfehlung, wonach Erwachsene 7 - 8 Stunden Schlaf benötigten, um gesund und leistungsfähig zu bleiben (Kinder noch mehr)!

⁽¹⁾ Wissenschaftliches Beratungsgremium der Bundesregierung, bestehend aus sieben Professor/en/innen welche über umfassende Kenntnisse / Erfahrungen im Umweltschutz verfügen

⁽²⁾ Je nachdem, ob Fenster im Schlafraum geschlossen, auf Kippspalt geöffnet oder ganz geöffnet sind ergibt sich zwischen der Außenfassade und dem Innenraum eine Schalldämmwirkung von 25 - 30 (bei Schallschutzfenstern bis zu mehr als 40), 10 - 15 oder 0 dB.