



Der Bürgermeister

Hauptstraße 229
51503 Rösrath (Hoffnungsthal)

Stadt Rösrath Postfach 1120 51492 Rösrath

Bezirksregierung
Düsseldorf
Dezernat 26
Postfach 300865

40408 Düsseldorf

Fon 02205 - 802 - 101
Fax 02205 - 802 - 130
E-Mail buergermeister@roesrath.de

Meine Sprechzeiten
Nach Vereinbarung

**Antrag der Köln-Bonn GmbH vom 09.12.2016 i.d.F. vom
14.09.2017 auf Erteilung eines Planfeststellungsbeschlusses**
Beteiligung im Verwaltungsverfahren gem. § 8 LuftVG

21.12.2017

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen der Beteiligung im Verwaltungsverfahren gem. § 8 LuftVG hat der Rat der Stadt Rösrath am 18. Dezember 2017 folgende Stellungnahme einstimmig beschlossen:

Die Stadt Rösrath ist sich der wirtschaftlichen Bedeutung und des infrastrukturellen Vorteiles des Flughafens Köln/Bonn für viele Bürgerinnen und Bürger, auch Rösrather Bürgerinnen und Bürger durchaus bewusst. Im Umkehrschluss erwartet sie aber auch vom Flughafen, dass er den berechtigten Belangen vieler Rösrather Bürgerinnen und Bürger im Hinblick auf ein verträgliches Miteinander Rechnung trägt und sich nicht nur auf formale Punkte und Verfahren beschränkt. Aus diesem Grund werden nachfolgend aufgeführte Fragen und Gesichtspunkte seitens der Stadt Rösrath in das Verfahren eingebracht:

1. Rösraths Einwohner sind erheblich betroffen von Flug- und Bodenlärm und dies in steigendem Maße. Um Rösrather Bürgerinnen und Bürger zu schützen hat der Rat in der Vergangenheit mehrfach auf verschiedenen Wegen eine Reduktion des nächtlichen Fluglärms gefordert, gegen die Verlängerung der Nachtfluggenehmigung für Passagierflüge votiert und sich in diesem Zusammenhang auch der Klage der Stadt Siegburg angeschlossen. Diese Bedenken 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 gegenwärtig (Oktober / November 2017) zeigen die veröffentlichten Statistiken von DFS, CGB und DFLD an Spitzentagen zwischen 00.00 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 weist der Rat ausdrücklich auf bestehende Nachtflugverbote in anderen deutschen Großstädten hin, z.B. in Hamburg, Düsseldorf und Frankfurt/Main.

2. Weder die Flughafen Köln-Bonn GmbH selbst, 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-Betriebsbeschränkungsverordnung erforderlich gewesen. Hiernach hätte für den Großflughafen Köln-Bonn ein Lärminderungsziel festgelegt werden müssen; es hätten konkrete Maßnahmen zur Minderung der Lärmauswirkungen ermittelt und durchgeführt werden müssen. Hierzu gehören auch Betriebsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen. 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. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist daher zu überprüfen, ob die beantragten Maßnahmen mit den Lärminderungszielen vereinbar sind. Sollte dies nicht der Fall sein, sind die betreffenden Maßnahmen nicht zuzulassen.
3. Die Auswirkungen der beantragten Ausbauten werden in den Planunterlagen nicht hinreichend genau dargestellt. Es ist zu hinterfragen, ob die Schaffung von ca. 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 Verkehrsprognose „ohne Ausbau“ muss daher vor allem die mehrfach angeführte erheblich aufwändigere Abwicklung des Flugbetriebs durch entstehende Schleppvorgänge und durch eine verzögerte Abfertigung abbilden. Der Rat fordert 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 umfängliche 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 soll dafür Sorge tragen, dass die neuen Abstellpositionen im Bereich des Vorfeldes A nicht für zusätzliche Passagierflüge während der Nacht genutzt werden.

4. Die Prognose, dass eine Zunahme des Passagierflugverkehrs von 59% und des Frachtflugverkehrs von 102% mit einem Zuwachs an Flugbewegungen von nur 25,2% im Passagierbereich bzw. von nur 27% im Cargobereich abgewickelt werden kann, ist zu hinterfragen. Diese Aussage basiert auf der nicht begründeten 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 Passagierflugverkehr 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: In den Jahren 2015/2016 ist der Flugverkehr stärker gestiegen als prognostiziert. Darüber hinaus weist der Rat auf die asymmetrische Lärmverteilung im nächtlichen Frachtflug hin. Landungen von Frachtfliegern häufen sich in der Nachtzeit bis etwa 02.00 Uhr; Abflüge konzentrieren sich in den Folgestunden als hauptsächliche Lärmverursacher mit entsprechendem Potential für Gesundheitsschäden. Die Stadt Rösrath unterstreicht hierzu, dass das derzeitige Lärmniveau in vielen Bereichen des Rösrather Stadtgebietes das erträgliche Maß bereits überschritten hat und somit eine schlichte Stabilisierung des Nachtfluggeschehens auf dem heutigen Niveau nicht akzeptabel ist.
5. In diesem Zusammenhang wird explizit auf die einschlägigen medizinischen Gutachten verwiesen, die einen kausalen Zusammenhang zwischen Tiefschlafstörungen durch Fluglärm und Gesundheitsschäden zweifelsfrei belegen. Die sog. „Lärmmedizinische Stellungnahme“ gibt nur unzureichend die in den letzten Jahren im Kontext des Flughafens Köln-Bonn diskutierten Positionen zur Lärmwirkungsforschung wider und trägt wenig zur konkret gesuchten planerischen Lösung bei. So wird unter anderem auf die im Auftrag des Umweltbundesamtes erstellten epidemiologischen Studien nur sehr beiläufig eingegangen. Der Rat der Stadt Rösrath fordert daher, das umfangreiche Datenmaterial sowie die Ergebnisse aller vorliegenden Studien entsprechend zu würdigen und in die Zulässigkeitsprüfung einfließen zu lassen.
6. 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. Der Rat bittet daher die Bezirksregierung zu prüfen, ob die Durchführung eines Planfeststellungs-verfahrens nach den Vorgaben des VwVfG für den Gesamtbetrieb und nicht nur für die zusätzlichen Ausbauten geboten ist, so wie es z.B. bei den Flughäfen Frankfurt und Düsseldorf durchgeführt wurde.

7. Der Rat bittet die Bezirksregierung Düsseldorf zu prüfen, ob der Flughafen Köln-Bonn nach Umsetzung der im Planfeststellungsverfahren beantragten umfangreichen Maßnahmen nach dem Fluglärmgesetz immer noch als „bestehender ziviler Flughafen“ anzusprechen oder ob er dann vielmehr als „wesentlich baulich erweiterter Flughafen“ einzustufen ist. Die zulässigen Lärmpegel in den einzelnen Tag- und Nachtschutzzonen würden dann um jeweils 5 dB (A) herabgesetzt. Gemäß Fluglärmgesetz dürfen in einem Lärmschutzbereich Krankenhäuser, Altenheime und ähnliche schutzbedürftige Einrichtungen nicht errichtet werden. In den Tag-Schutzzonen gilt gleiches für Schulen und Kindergärten. Die Stadt Rösrath befürchtet durch eine veränderte Einstufung des Flughafens als „neuer oder wesentlich baulich erweiterter Flughafen“ eine weitere Einschränkung ihrer kommunalen Planungshoheit.
8. Die Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung, die das Büro bosch & partner bei der Erstellung des Landschaftspflegerischen Begleitplans durchgeführt hat, kommt in der Gesamtbilanzierung zu dem Ergebnis, dass bei Umsetzung aller beantragten Maßnahmen eine Biotopfläche von 92.197 m² beansprucht wird und hierdurch ein Biotoppunktedefizit von 151.737 Punkten entsteht. Die Maßnahmen, die zur Herstellung eines in diesem Zusammenhang zu erbringenden Ausgleichs umgesetzt werden sollen, werden in den Antragsunterlagen nicht dargestellt. Es erfolgt lediglich der Hinweis, dass ein Ausgleich im Rahmen des Vertragsnaturschutzes im Bereich der Wahner Heide durchgeführt wird und dass dieser Maßnahmen zur gezielten Aufwertung von Biotopen auf der Grundlage wissenschaftlich erarbeiteter Biotoppflegepläne beinhaltet. Der Rat der Stadt Rösrath fordert daher eine konkrete Darstellung dieser Maßnahmen, ohne die eine Zulässigkeitsprüfung nicht möglich ist.

Mit freundlichen Grüßen

Marcus Mombauer
Bürgermeister