Claudia Wieja
Vorsitzende der Kommission gem. § 32b Luftverkehrsgesetz
für den Verkehrsflughafen Köln/Bonn

Sehr geehrter Herr Goetzens, sehr geehrte Damen und Herren,

ich danke für die Gelegenheit, hier als Vorsitzende der FLK einige Worte zu sagen.

Eine Bemerkung vorab: Ich werde diese Rede nahezu wörtlich ablesen und sie so zu Protokoll geben.

Lassen Sie mich zuerst kurz etwas zu meiner Person sagen:

Ich bin mit meinen Eltern im Januar 1973 nach Lohmar, nach Lohmar-Süd, gezogen, genau in das Gebiet, das heute die zweithöchsten Messwerte beim Nachtflug hat. Damals gab es nicht so viele Tagflüge, aber vor allem: Es gab nur einen Nachtpoststern mit acht Nachtflügen. Warum erwähne ich das? Weil meine Eltern wie viele andere damals niemals voraussehen konnten, dass der defizitäre Flughafen Mitte der 80-er Jahre im aufkommenden Markt der privaten Paketdienste weltweit massiv um die Ansiedlung eben dieser Dienste werben würde. Alles mit dem Argument, keine Nachtflugbeschränkung zu haben. Und so wuchs innerhalb weniger Jahre die Zahl der Nachtflüge auf Nächte mit 120 Nachtflügen. Nicht nur in den Nachtrandzeiten, sondern sehr viele in der Kernzeit der Nacht!

Aus der Sicht der Betroffenen alles hinterrücks und nicht vorhersehbar und ohne ein Planfeststellungsverfahren! Ohne eine Abwägung der Rechtsgüter, ohne Berücksichtigung der Einschränkung und Zerstörung der Nachtruhe, der Auswirkung auf die Gesundheit der Anwohnerinnen und Anwohner, der Herz-Kreislauferkrankungen, der Konzentrationsschwäche der Schülerinnen und Schüler!

Wir haben hier die meisten Nachtflüge in der Kernruhezeit europaweit und das immer ohne ein ordentliches Planfeststellungsverfahren wie bei anderen Verkehrsflughäfen. Stattdessen 1999, nach der deutschen Einheit, als die ostdeutschen Flughäfen durch den Bundestag im Rahmen eines „fiktiven Planfeststellungsverfahrens“ rechtlich den westdeutschen Flughäfen mit einem ordentlichen Planfeststellungsverfahren gleichgestellt werden sollten, tauchte plötzlich, in der 2. (!) Lesung des Gesetzes im Bundestag, auch der Flughafen Köln/Bonn auf. Er wurde, wie die Flughäfen der früheren DDR, „fiktiv planfestgestellt“. Wieder hinterrücks, kein Bürger hatte eine ernsthafte Chance, das mitzubekommen oder gar in einem ordentlichen Verfahren Einwendungen und Einspruch zu erheben.

Und heute: Das jetzt laufende Planfeststellungsverfahren ist das erste überhaupt. Und ausgerechnet dabei will der Flughafen all die Bauten der letzten Jahre, die ohne Planfeststellung gelaufen sind -teilweise sogar noch nach der fiktiven Planfeststellung - als Vorbelastung einstufen und nicht mit in die Umweltverträglichkeitsprüfung einbeziehen.

Terminals, Rollwege, Parkhäuser: Alles ist nie ordentlich planfestgestellt und jetzt, wo es endlich eine Planfeststellung gibt, soll das nicht als Ursache der tatsächlichen Belastung mit einbezogen werden?

Bis heute werden die gesundheitlichen Beeinträchtigungen, die vom Fluglärm, besonders in der Nacht, rund um den Flughafen Köln/Bonn ausgehen, nicht angemessen berücksichtigt. Weder aktive noch passive Maßnahmen zum Schallschutz reichen nach dem Stand der wissenschaftlichen Forschung aus, um Gesundheitsgefährdungen auszuschließen oder ausreichend zu minimieren. Die rund um Köln/Bonn vom Luftverkehr verursachten Lärmpegel liegen weit über dem, was gesundheitlich zumutbar ist, wenn man bspw. den Fluglärmbericht 2017 des Umweltbundesamtes - Stand und Bewertung der Lärmwirkungsforschung – heranzieht.

Umso schlimmer ist, dass selbst das seit Jahren und mehrfach zur Lärmminderung vom Landtag NRW geforderte Nachtflugverbot für Passagiermaschinen zwischen 0 und 5 Uhr bis heute wegen der Blockade des Bundesverkehrsministers und auf Betreiben des Flughafens und seiner Geschäftsführung nicht umgesetzt wurde. Währenddessen steigen von Jahr zu Jahr die Passagierflüge in der Nacht und leider ganz besonders in der Kernruhezeit zwischen 0 und 5 Uhr. In den Sommermonaten sind inzwischen 40% der Flüge Passagierflüge, bei denen es aus Kostengründen nur um den 3. oder 4. Umlauf in die Warmwasserziele geht – mit randvoll gepackten Maschinen, die entsprechend laut beim Start sind.

Und was macht der Flughafen? Weiter faktisch nichts! In den Antragsunterlagen fehlt wieder jeglicher Ansatz des Flughafens selber zur Minderung oder Reduzierung der unterschiedlichen Auswirkungen des Flugbetriebs auf die Flughafenumgebung und die Anwohnerschaft.

Im Gegenteil: In den für die Planfeststellung ausgelegten Unterlagen für das Vorhaben ‚General Cargo' fehlt sogar der Hinweis, dass der Flughafen selber in der „Projektbeschreibung für das Frachtzentrum General Cargo" vom 10. April 2014 von **2.000 zusätzlichen Flügen** gesprochen hat, die mit diesem Vorhaben verbunden seien – überwiegend in der Nacht. Inzwischen scheint er von seinen eigenen Zahlen wieder abzurücken, um seine Salamitaktik der letzten 30 Jahre fortzusetzen. Die Projektbeschreibung von 2014 gebe ich mit zu Protokoll, auf Seite 4 finden Sie den entsprechenden Passus.

In die Arbeit der Fluglärmkommission setzen viele Bürgerinnen und Bürger nach wie vor große Hoffnungen. Ich selber werde immer wieder angerufen und angeschrieben,

die anderen kommunalen VertreterInnen und Vertreter ebenso. Nach dem Luftverkehrsgesetz beraten wir die Genehmigungsbehörde. Aber, ehrlich gesagt, drängt sich nach all den Jahren seriöser und vieler Arbeit, vieler Beschlüsse und Anregungen immer mehr der Eindruck auf, dass nicht nur der Flughafen den Rat nicht hören will, sondern auch große Teile der Genehmigungsbehörde. Im Detail hätten die Bürger unsere umfangreiche Stellungnahme ja nachlesen können, wenn sie direkt mit in der Synopse aufgeführt worden wäre. War sie aber nicht - im Gegensatz zu Düsseldorf. Hier ist das leider erst auf Nachfrage und dann als Nachsendung erfolgt.

Nun, in Stichpunkten, will ich unsere Forderungen noch einmal nennen:

Alle ohne Planfeststellung erfolgten Aufbauten, Rollwege und Parkflächen der letzten 30 Jahre sind nicht als Vorbelastung zu werten, sondern in einer Umweltverträglichkeitsprüfung so zu untersuchen, als ob sie jetzt entstehen sollten.

General Cargo wäre mit erheblichen zusätzlichen Belastungen durch Flüge, insbesondere in der Nacht, verbunden und ist abzulehnen.

Und das Passagiernachtflugverbot zwischen 0 und 5 Uhr muss endlich und baldmöglichst kommen. Es muss aufhören, dass billigste Flugpreise durch nächtliche Umläufe auf Kosten der Gesundheit der Anwohnerinnen und Anwohner rund um Köln/Bonn erzielt werden.

Meine Damen und Herren, in diesen Zeiten ist viel von Vertrauen in Staat und Behörden die Rede. Bei den Entscheidungen in dieser Sache schauen viele Menschen genau hin, ob wieder alles zu Gunsten des Flughafens durchgewunken wird oder ob es WIRKLICH zu einem Ausgleich der Meinungen durch Auflagen der Behörde, also dem Landesverkehrsministerium, kommt.

Ganz besonders gilt das für einen Umstand, der heute gar nicht zur Verhandlung ansteht: Vor Abschluss des Planfeststellungsverfahrens darf das Ministerium keine Verlängerung der bis 2030 laufenden Betriebsgenehmigung vornehmen und so mögliche Auflagen wie ein Passagiernachtflugverbot erneut blockieren. Das wäre verheerend für das Vertrauen in die Seriosität der entscheidenden Behörden.