



**SPD-Fraktion im Rat der Stadt Rösrath**  
**Der Vorsitzende**

**Dirk Mau**  
Lilienweg 6  
51503 Rösrath

02205.899270  
[dirk.mau@gmx.de](mailto:dirk.mau@gmx.de)  
[www.spd-roesrath.de](http://www.spd-roesrath.de)

27.11.2017

An

Herrn Bürgermeister Marcus Maria Mombauer

Herrn Dezernenten Christoph Herrmann

Herrn Wolfgang Büscher, Vorsitzender des Stadtentwicklungs-, Planungs- und Verkehrsausschusses

**Betreff: Drucks.-Nr. 649/2017**  
**Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Flughafens Köln/Bonn (CGN)**  
**Antrag der Flughafen Köln/Bonn GmbH vom 09.12.2016**  
**(AZ 26.01.01.01.PFV FKB)**

Im Namen der SPD-Fraktion beantragen wir, dass die Stadt Rösrath folgende Einwendungen in das o. g. Verfahren einbringt:

Unsere Einwendungen basieren auf dem Eindruck, den wir anhand der Planunterlagen gewonnen haben. Wegen umfangreicher anderer Verpflichtungen, der teilweise unklaren Planunterlagen und ihres Umfangs sowie der kurzen Auslegungszeit können wir nicht abschließend Stellung nehmen. Daher behalten wir uns weitere Einwendungen vor.

Rösraths Einwohner sind erheblich betroffen durch Flug- und Bodenlärm, insbesondere bei start up procedures von Maschinen der Heavy-Klasse (> 136 to MTOW), sowie bei allen Abflügen (DEP) von RWY 14L/32R.

Unsere Einwendungen und Ausführungen basieren außerdem auf einschlägigen Statistiken und Veröffentlichungen von CGN, DFS, Travis, Kölner Stadt-Anzeiger, Airbus Industries, Boeing, Fluglinien sowie der Fluglärm-Stelle des CGN und Auswertungen von DFLD-Statistiken aus 2015, 2016 und 2017.

Schon gegenwärtig (Oktober/November 2017) zeigen die veröffentlichten Statistiken von DFS, CGN und DFLD an Spitzen-Tagen zwischen 00.00 Uhr und 05.00 Uhr (bei insgesamt 115 Flugbewegungen) rd. 35 Pax-Bewegungen und 80 Frachter-Bewegungen, davon 40 Heavies und 40 Mediums, also durchschnittlich alle 2,6 Minuten eine Bewegung. Jede 3. Bewegung (7,5 Min.-Abstand) wird von Heavy-Frachtern verursacht.

Wir lehnen den beantragten Flughafenausbau ab. Er würde zu erheblicher, in den Planunterlagen nicht hinreichend ermittelter/dargestellter Mehrbelastung führen.

## Fehlendes Raumordnungsverfahren

Die Planfeststellung darf ohne vorheriges Raumordnungsverfahren nicht erteilt werden. Der Planfeststellungsantrag muss daher abgelehnt werden.

Nach den Vorgaben des Raumordnungsgesetzes und der Raumordnungsverordnung soll wesentlichen Änderungen eines Flughafens ein Raumordnungsverfahren vorangehen. Der beantragte Flughafenausbau ist definitiv eine wesentliche Änderung. Beantragt wird die Planfeststellung für neue Bauvorhaben mit Überbauung auf rund 15 Hektar (150.000 m<sup>2</sup>) Grundfläche. Dafür müssten ausweislich der Planung mehrere vorhandene Gebäude abgerissen

werden. Etwa 10 ha sollen neu versiegelt werden. Die Ausweisung eines Hotel- und Kongresszentrums mit einer Grundfläche von 7.500 m<sup>2</sup> und 9.600 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche steht im Widerspruch zu der nach dem Entwurf des Landesentwicklungsplans angestrebten Entwicklung von Unternehmen am Flughafen, die einen direkten Bezug zum Flugverkehr benötigen. Dieses Hotel- und Kongress-Zentrum stünde in direkter Konkurrenz zu städtebaulich integrierten regionalen und kommunalen Einheiten bzw. solchen Planungen.

Der beantragte Flughafenausbau ist daher nicht raumverträglich. Die Raumverträglichkeit muss in einem Raumordnungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung und Beteiligung der betroffenen Kommunen geprüft werden.

## Fehlende Lärminderungsplanung

Die Planfeststellung darf auch nicht erfolgen, weil die zuständigen Behörden entgegen der Vorgaben der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie und der EU- Betriebsbeschränkungsverordnung keine Lärminderungsplanung für CGN vorgelegt haben. Es kann daher nicht beurteilt werden, ob der beantragte Ausbau ohne lärmmindernde Maßnahmen mit der Lärminderungsplanung zu vereinbaren ist.

Nach der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie von 2002 und § 47d, Abs. 1, Bundes-Immissionsschutzgesetz, mussten die zuständigen Behörden bis zum 18. Juli 2008 Lärmaktionspläne aufstellen. Darin sind die Lärmbelastungssituation sowie die vorhandenen und geplanten Maßnahmen darzustellen inkl. der Lärmpegel L-DEN und L-NIGHT und der Anzahl der Betroffenen.

Nach der im Juni 2016 in Kraft getretenen EU-Betriebsbeschränkungsverordnung haben die Mitgliedstaaten dafür zu sorgen, dass die Lärmsituation an Großflughäfen einer Bewertung im Sinne der Umgebungs-lärmrichtlinie unterzogen wird. Bei Flughäfen mit einem Lärmproblem muss ein Lärmminderungsziel festgelegt werden, es müssen Maßnahmen zur Minderung der Lärmauswirkungen ermittelt und eine Anhörung durchgeführt sowie Maßnahmen beschlossen und durchgeführt werden. Zu den Maßnahmen gehören neben Lärmreduzierung an der Quelle, Planung und betrieblichen Lärminderungsverfahren auch Betriebsbeschränkungen aus Lärmschutz-Gründen.

Für CGN, der schon seit vielen Jahren gemäß Definition (ab 50.000 Bewegungen/Jahr) ein Großflughafen ist, haben die zuständigen Behörden ihre oben beschriebenen Pflichten bis heute nicht erfüllt. Auch mehr als 9 Jahre nach Ablauf der Umsetzungsfrist für die Lärminderungsplanung liegt noch kein wirksamer Lärmminderungsplan vor. Auch die Umsetzung der Betriebsbeschränkungsverordnung wurde bisher verweigert.

Aus der rechtswidrigen Verweigerung der Lärminderungsplanung darf weder den säumigen Stellen im Land noch dem Flughafenbetreiber als Lärmverursacher ein Vorteil entstehen. Der beantragte Flughafenausbau ist mit Lärmminderungszielen einer Lärminderungsplanung nicht zu vereinbaren, darf daher nicht zugelassen werden.

In diesem Zusammenhang weisen wir nachdrücklich auf Nachtflugverbote in anderen Deutschen Großstädten hin, z. B. Hamburg (EDDH), Düsseldorf (EDDL) und Frankfurt/Main (EDDF).

Die Überflug-Situation in diesen Städten und um sie herum ist vergleichbar mit jener im Umfeld von CGN. Leider wurde der hiesigen Bevölkerung in Köln und dem Umland das dringend nötige Nacht-Flug-Verbot bisher vorenthalten.

Erinnert sei an die problemlose Umsetzung des Verbotes auf EDDF, wo die erforderlichen Flüge für ein schon damals erheblich höheres Frachtaufkommen als auf CGN in die Tagesstunden verschoben wurden.

Ein Vergleich mit Hannover (EDDV), Leipzig/Halle (EDDP) oder München (EDDM) ginge fehl, weil dort die Haupt-ARR- und -DEP-Routen, anders als in Köln, nicht über dicht besiedeltes Wohngebiet führen. Also betrachtet man die Nachtflug-Erlaubnis dort als zumutbar.

#### Unzureichende Planungsunterlagen

Die Planunterlagen stellen die Auswirkungen der beantragten Ausbauten nicht dar. So ist die Schaffung von mindestens 10 neuen Abstellpositionen eine erhebliche Erweiterung der Kapazität. Die Optimierung der Fracht- wie auch der Pax-Abfertigung zielt ebenfalls auf eine Kapazitätserweiterung. Die Kapazitätserweiterungen sind aber nicht nachvollziehbar dargestellt.

Erforderlich ist eine realitätsnahe Prognose der in 2030 zu erwartenden Flugbewegungen ohne und mit Ausbau. Das hat auch das Oberverwaltungsgericht Münster mehrfach gefordert. Die Prognose ohne Ausbau muss dabei die mehrfach behauptete „erheblich aufwendigere Abwicklung des Flugbetriebs und vor allem der Abfertigung“ abbilden.

Erforderlich ist auch die Untersuchung der Auswirkungen eines Hotel- und Kongresszentrums auf die Nachbar-Kommunen. Ein Zentrum der geplanten Größenordnung wird erheblichen Einfluss auf ähnliche bestehende/geplante Einrichtungen im Umfeld haben.

#### Planung ist ungerechtfertigt

Der Bedarf für die umfangreichen Ausbaumaßnahmen ist nicht nachgewiesen. Allgemeine Ausführungen dazu im Planfeststellungsantrag sind weder ausreichend noch nachvollziehbar. Es wird ausgeführt, dass Abstellpositionen für 10 Flugzeuge (vermutlich sind Heavy-Maschinen gemeint !) beantragt werden. Es wird behauptet, dass diene der Verbesserung der Betriebsabläufe. Die angebliche Verbesserung der Betriebsabläufe wird nicht nachvollziehbar dargelegt.

Eine detaillierte Bedarfsbegründung für die Abstellpositionen ist auch deswegen zu fordern, weil im Antrag wiederholt behauptet wird, der im Jahr 2030 zu erwartende Flugverkehr könne auch ohne die beantragten Ausbauten abgewickelt werden.

Auch die weiteren Ausführungen zur Rechtfertigung der beantragten Ausbauten bleiben allgemein und sind nicht nachvollziehbar. Selbst die beantragten Flächen für Hotel, Kongresszentrum und Büros werden mit der „Verbesserung der Qualität der Luftverkehrsabwicklung“ begründet. Es geht augenscheinlich darum, dass sich der Flughafen weitere Geschäftsfelder außerhalb der Luftverkehrsabwicklung erschließen und seine Standortattraktivität erhöhen möchte – zum Nachteil der umliegenden Kommunen und ihrer Planungsmöglichkeiten.

Die eigene Prognose des Flughafens spricht gegen den geltend gemachten Ausbaubedarf. Mit 155.000 Bewegungen liegt die Prognose für 2030 nur wenig über den Ist-Zahlen der jüngeren Vergangenheit.

### Reale Mehrbelastung

Die Prognose, dass +44 % Passagiere nur +26 % Bewegungen erfordern, ist unglaublich unwahrscheinlich. Es fehlen Ausgangsdaten und Berechnungen, die für eine überprüfbare Prognose unabdingbar sind.

Das Plus der Flugbewegungen basiert auf der „Vermutung“, die Auslastung der Maschinen stiege um rd. 20%. Belege oder eine plausible Begründung fehlen. Eine Prognose ist aber Grundlage für die Berechnungen besonders der Lärmentwicklung. Die Grundannahmen müssen ein Worst-Case-Szenario enthalten, denn der Flughafenbetreiber begehrt die Zulassung eines Flughafenausbaus mit uneingeschränkter Nutzung aller Anlagen. Diese muss auch der Prognose zugrunde gelegt werden. Die prognostizierte Pax-Zunahme von 44% muss entweder mit größeren Maschinen oder durch entsprechenden Anstieg der Flugbewegungen bewältigt werden bzw. durch eine wirtschaftliche Kombination beider Faktoren.

Auch die Pax-Prognose ist nicht belastbar. In den Jahren 2015/2016 ist der Flugverkehr stärker gestiegen als prognostiziert. Die Fortschreibung dieses Anstiegs ist fragwürdig, da Preisverfall durch massive Anstrengungen zweier ausländischer Anbieter plus Air Berlin und Eurowings bewirkt bzw. gefördert wurde. Die Prognose ist daher bei den Passagierzahlen und damit noch stärker bei den Flugbewegungen mit großer Unsicherheit belastet.

Ein partielles oder totales Nachtflug-Verbot für Pax-Flieger und / oder Frachter fehlt ebenfalls als Prognose-Alternative.

Insgesamt ist daher mit erheblich mehr Fluglärm zu rechnen als prognostiziert. Hier sei vor allem auf die asymmetrische Lärm-Verteilung im Nacht-Frachtflug hingewiesen mit etwa 50 % Medium-Maschinen (bis rd. 360 kN Gesamtschub) und 50 % Heavy-Maschinen (rd. 400 – 1.200 kN Gesamtschub). ARR häufen sich, unabhängig von meteorol. Konditionen, in der Nachtzeit bis etwa 02.00 Uhr. Die DEP als hauptsächliche Lärm-Verursacher sind konzentriert in den Folgestunden mit entsprechendem Potential für Gesundheitsschäden, weil in den frühen Morgenstunden das erneute Einschlafen nach massiven Störungen selten gelingt. Wir verweisen auf die einschlägigen medizinischen Gutachten, die einen kausalen Zusammenhang zwischen Tiefschlafstörung durch Fluglärm und Gesundheitsschäden zweifelsfrei belegen.

Sollte beabsichtigt sein, die angenommene Pax-Zunahme mit unveränderten oder nur gering steigenden Bewegungszahlen zu bewältigen – was aus Kostengründen naheliegt –, müssen aktuell eingesetzte Medium-Pax-Flieger (MTOW ≤ 136 to) kontinuierlich durch Heavies (MTOW > 136 to) ersetzt werden. Dadurch würde die aktuelle Lärmbelastung für alle DEP- und ARR-Richtungen unter allen Wetter-Bedingungen extrem gesteigert.

### Mehr Flug-Bewegungen durch CGN-Erweiterung

Die Behauptung, der beantragte Flughafenausbau führe zu keinen zusätzlichen Belastungen, weil der prognostizierte Flugverkehr auf den vorhandenen Bahnen und Flächen abzuwickeln sei, ist falsch. Sie beruht – siehe oben – auf einer fehlerhaften Prognose. Sie berücksichtigt nicht die tatsächlichen Auswirkungen der geplanten Ausbauten bei der rechtlich gebotenen realitätsnahen Betrachtung der Entwicklung ohne und mit Ausbau.

Die beantragten (mindestens) 10 neuen Abstellpositionen sind – wie auch das geplante Cargo-Zentrum - eine deutliche Kapazitätserweiterung.

Eine realitätsnahe Worst-Case-Prognose wird voraussichtlich deutlich über 170.000 Bewegungen/Jahr ergeben.

#### Auswirkung der Bauarbeiten

Beantragt ist die Planfeststellung für neue Bauvorhaben auf einer Fläche von rund 15 ha, die überbaut werden soll. Auf vielen Flächen stehen Gebäude, die gemäß Planung abgerissen werden sollen. Weitere 10 ha sollen neu versiegelt werden. Die Ausweisung eines Hotel- und Kongresszentrums mit einer Grundfläche von 7.500 m<sup>2</sup> und einer Bruttogeschossfläche allein des Hotels von 9.600 m<sup>2</sup> ist Bestandteil der Planung. Die beantragte Planfeststellung soll Grundlage für Bauarbeiten (einschließlich Abbrucharbeiten) sein, die viele Jahre andauern und damit die Belastung der Umgebung (auch mit zusätzlichem Lärm) über lange Zeit prägen werden.

Bei länger andauernden Bauarbeiten, etwa dem Neu- und Ausbau von Autobahnen, Schienenwegen (auch U-Bahn u. S-Bahn) werden inzwischen regelmäßig Gutachten zu den während der Bauzeit zu erwartenden Belastungen und notwendigen Schutz- Maßnahmen verlangt. Diese Gutachten sind bereits im Planfeststellungsverfahren vorzulegen.

#### Umweltverträglichkeit der bisherigen Ausbauten auf CGN

CGN wurde in der Vergangenheit ohne Umweltverträglichkeitsprüfung und luftverkehrsrechtliche Planfeststellung ausgebaut. Die Umweltauswirkungen der einzelnen Ausbauten wurden nie geprüft. Der Flughafen hat mit Ausbauten von Vorfeldern, Abstellpositionen, Frachthallen, Terminals, Parkplätzen etc. in den letzten Jahrzehnten seine Kapazitäten deutlich erweitert. Nachdem der weitere Ausbau ohne Prüfung der Umweltverträglichkeit gerichtlich untersagt worden ist, sind nun auch die Umweltauswirkungen der früheren Ausbauten zu prüfen. Das betrifft folgende Maßnahmen:

Bau eines Passagier-Abfertigungsterminals, ca. 6.000 m<sup>2</sup> (Terminal West) im Jahre 1996.

Errichtung von Vorfeld C in 1996, mit Einrichtung von 5 zusätzlichen Abstellpositionen, zugelassen mit Plangenehmigung der Oberen Luftverkehrsbehörde des Landes NRW vom 15. März 1996.

Errichtung von Parkhaus 2 in 1996 – 1998.

Errichtung von Parkhaus 3 in 1998 – 1999.

Errichtung von Terminal 2, zugelassen durch Baugenehmigung der Stadt Köln in 1997, eröffnet im September 2000.

Errichtung von Vorfeld D vor dem neuen Passagierabfertigungsterminal mit einer Größe von ca. 14 ha und 20 zusätzlichen Positionen, zugelassen mit Plangenehmigung der Oberen Luftverkehrsbehörde des Landes NRW (Ministerium für Bauen und Verkehr, MBV) vom 14.5.1997.

Errichtung einer Vorfeldfläche, Größe ca. 42.300 m<sup>2</sup>, einer Bereitstellungsfläche für Büro-, Aufenthalts- und Materialcontainer sowie für Vorfeldgeräte, Größe ca. 1.900 m<sup>2</sup>, einer

Zufahrtstraße, ca. 3.870 m<sup>2</sup>, zugelassen mit „Negativattest“ der oberen Luftverkehrsbehörde des Landes NRW vom 25.Mai 1998 (Fracht West).

Errichtung einer Vorfeldfläche, Größe 31.000 m<sup>2</sup>, Verlängerung T-Way bis RWY 07/25, 34.500 m<sup>2</sup>, Errichtung einer Bereitstellungsfläche für Büro-, Aufenthalts- und Materialcontainer und Vorfeldgeräte, 2.000 m<sup>2</sup>, zugelassen von der oberen Luftverkehrsbehörde des Landes Nordrhein-Westfalen am 19.August 1999 (Fracht West, 2.BA).

Errichtung einer Vorfeldfläche, 25.000 m<sup>2</sup>, Erschließungsrollweg, 12.600 m<sup>2</sup>, Bereitstellungsfläche für Abfertigungsgeräte, 4.500 m<sup>2</sup>, zugelassen mit „Negativattest“ der oberen Luftverkehrsbehörde des Landes NRW vom 24.August 2000 (Erweiterung Vorfeld, Fracht West, 2.Abschnitt, 2.Ausbaustufe).

Errichtung einer neuen Fracht-Abfertigungshalle durch UPS, zugelassen durch Baugenehmigung der Stadt Köln vom 2.4.2003 (Aktenzeichen 63/B17/0138/2002).

Mit freundlichen Grüßen

Dirk Mau

Kay Schmahl

Dr. Klaus Rabe