

Auszug
aus der Niederschrift der 10. Sitzung des Ausschusses für Bürgerbeteiligung,
Anregungen und Beschwerden vom 25.04.2022

öffentlich

2.3 Bürgereingabe nach § 24 GO NRW - Nachtflugverbot für den Flughafen KölnBonn und Verhinderung einer Verlängerung der Nachtfluggenehmigung 0141/2022

Herr Derichsweiler, Ausschussvorsitzender, bittet den Petenten der Eingabe zum Nachtflugverbot um Ausführung seines Anliegens.

Der Petent räumt ein, dass die Entscheidungsgewalt für die Nachtfluggenehmigung bei Land und Bund läge, da aber die Stadt Anteilseigner sei, möchte er die gegenwärtige Situation schildern, um ihre Beteiligung zur Durchsetzung eines Nachtflugverbotes zu erwirken. Er schildert, dass er 300 m entfernt von der Autobahn 3 wohne und nicht lärmempfindlich sei. Seine Tochter habe seit dem dritten Lebensjahr nicht mehr durchgeschlafen. Alle Maßnahmen des Bundes seien wirkungslos gewesen, etwa die Gebührenerhöhung für ältere Maschinen. Die steileren Abflugkurven seien von Flughafenbetreiber abgelehnt worden. Die Flugleitsysteme bewirkten, dass in bestimmten Gebieten, wo diese Strecken durchführten, jetzt alle Maschinen flögen, wo früher gelegentlich eine durchgeflogen sei. Nachts um 3.30 Uhr ginge es im Dreiminutentakt, an Schlaf und Konzentration in der Schule am nächsten Tag sei nicht zu denken. Die vom Bundesumweltministerium eingerichtete nächtliche Lärmschutzzone berücksichtige nicht die Ost-West-Abflugroute, auf der insbesondere der Frachtverkehr zwischen 1.30 und 3.30 Uhr abgewickelt werde. Die Kosten der passiven Schallschutzdämmung müsse er daher selber tragen, wofür er in den letzten Jahren 30.000 € ausgegeben habe. In den Kommentaren der Petition habe er gelesen, wie viele Menschen darunter leiden. Daher plane er, seine weiteren Investitionen in Gutachten und in Rechtsschutz zu stecken für eine Klage, die bis vor den Europäischen Gerichtshof gehe. Der Missstand sei über die Jahre durch Verschiebung der Verantwortlichkeiten entstanden. Mal sei der Bund bereit etwas zu tun, dann bremse das Land oder umgekehrt. Für diesen Lobbyismus habe er kein Verständnis mehr. Als DHL abwandern wollte, sei man in die Knie gegangen. Für ein kleines Fünfstundenfenster während der Nacht würden große gesundheitliche Probleme in Kauf genommen. Er glaube nicht, dass die wirtschaftlichen Folgen so groß würden. Man würde in der derzeitigen Ukraine Krise merken, dass die just-in-time-Lieferungen für die Wirtschaft sich teilweise um Wochen verzögerten und nicht um nächtliche fünf Stunden. Die Arbeitsplätze, die rund um den Köln Bonner Flughafen geschaffen worden seien, seien in Frankfurt und Düsseldorf abgebaut worden. Der Flughafen Köln Bonn entwickle sich zum größten europäischen Frachtdrehkreuz, was für viele die Stadt und die Region nicht mehr lebenswert mache und u. U. auch Existenzen zerstören könne.

Herr Peschen, Amt für Umwelt und Verbraucherschutz, erläutert, dass das Problem eine rechtliche Dimension habe, zum einen die des Landes NRW, dass eine Nachtfluggenehmigung bis 2030 erteilt habe und zum anderen der Versuch von 2011 auf Landesebene die Genehmigung zurückzunehmen, was auf Bundesebene durch das Verkehrsministerium abgelehnt worden sei. Derzeit gebe es keine Aktivitäten die Genehmigung zu verlängern. Das Fluglärngesetz, ein Bundesgesetz, gebe der Kommune keine Handhabe von Seiten des Gesetzgebers zu intervenieren. Das sage er als Leiter einer Immissionsschutzbehörde und als jemand, der seine Diplomarbeit über die Auswirkungen des Lärms auf Menschen geschrieben habe. Er stellt fest, dass von Seiten des Flughafens über die Gebühren versucht würde auf geräuschärmere Maschinen hinzuwirken und weist darauf hin, dass bisher alle derartigen Klagen vor dem Oberverwaltungsgericht abgewiesen worden seien. Daher sehe er eine Chance für Veränderungen erst im Jahr 2030, wenn die aktuelle Nachtfluggenehmigung auslaufe.

Herr Brust, Grüne, kann die die Ausführungen des Petenten voll und ganz unterschreiben. Seit fast 40 Jahren würde seine Partei in Köln versuchen eine Verbesserung zu erreichen. Eine Vorlage von 2007 sei letztendlich am Bundeswirtschaftsministerium gescheitert, in 2012 habe man zweimal versucht eine Kernruhezeit von 0 bis 5 Uhr zu erreichen. Deswegen wolle man auf diese Beschlüsse aus 2012 verweisen, auch wenn der Rat 2020 einen Beschluss über verschiedene Maßnahmen gefasst habe, würden die Grünen weiterhin auf eine Kernruhezeit dringen. Er liest den ergänzenden Beschlussvorschlag der Grünen vor: „Der Ausschuss betont die weitere zügige Umsetzung des Ratsbeschlusses zur Fluglärmreduzierung (AN/1495/2020) durch die Verwaltung bzw. die Stadt Köln als Gesellschafterin des Flughafens Köln/Bonn GmbH. Darüber hinaus weist der Ausschuss auf die beschlossene Resolution des Rates der Stadt Köln u.a. zu Nachtflugverboten von Passagierflugzeugen (AN/0441/2012) hin.“

Frau Bonk, SPD, verstehe sehr gut, dass Menschen ihre Nachtruhe bräuchten. Es sei sehr schwer die Interessen des Einzelnen gegen die Interessen einer Millionenstadt abzuwägen. Eben wurde erwähnt, dass DHL abwandern könne. Es sei eben nicht nur ein Unternehmen, sondern dahinter steckten viele Arbeitsplätze, an die man denken müsse. Ihre Fraktion werde mit der Verwaltungsvorlage und der eben genannten Ergänzung entscheiden.

Herr Kockerbeck, Linke, führt an, dass ihm der Beschluss im Rat schon damals nicht weit genug gegangen sei und bittet daher um Ersetzung des Satzes der Verwaltungsvorlage „Der Ausschuss nimmt das Anliegen des Petenten für die Stadt Köln zur Kenntnis.“ durch den Satz „Die Stadt Köln setzt sich als Anteilseignerin der Betreibergesellschaft im Sinne des Petenten für ein Nachtflugverbot bei Land und Bund ein.“ Maßgeblich sei, dass es in Düsseldorf ein Nachtflugverbot zwischen 23 und 6 Uhr gebe und in Frankfurt von 23 bis 5 Uhr. Es sei nicht hinzunehmen, dass der Flughafen Köln Bonn sich einen Konkurrenzvorteil verschaffe, in dem hier kein Nachtflugverbot eingesetzt würde. Die Linken seien für ein generelles Nachtflugverbot.

Martin Erkelenz, CDU, schließt sich den Ausführungen der Kollegin Bonk an. Herr Kockerbeck habe möglicherweise übersehen, dass diese Nachtfluggenehmigung ein Alleinstellungsmerkmal des Flughafens sei, der ohne diese Sondergenehmigung nicht existenzfähig sei. Das sichere viele Arbeitsplätze und Existenzen. Er begrüße die vielfachen Aktivitäten seitens der Flughafenleitung zur Lärmreduzierung. Sein Ziel sei der größtmögliche Lärmschutz, daher gehe seine Fraktion mit dem Vorschlag der Verwaltung und der Ergänzung durch die Grünen mit, lehne aber die Änderung der Linken ab.

Frau Gabrysch, Klimafreunde, weist darauf hin, dass Herr Kockerbeck diese Tatsache nicht übersehen habe, sondern das genau das seine Kritik sei, dass Köln sich aufgrund des fehlenden Nachtflugverbotes einen Konkurrenzvorteil verschaffe. Sie schließe sich dem Vorschlag der Linken an und meint nicht erwähnen zu müssen, dass aus klimapolitischen Gesichtspunkten jeder Flug weniger ein Gewinn für die Umwelt sei.

Herr Brust, Grüne, wünscht zur Absprache der Änderungsanträge mit dem Koalitionspartner eine kurze Pause. Dem Wunsch kommt der Ausschussvorsitzende nach.

Herr Derichweiler, Ausschussvorsitzender, erläutert anschließend, dass es noch inhaltlichen Abstimmungsbedarf gab und fragt, ob man bereit sei abzustimmen. Er wiederholt den Änderungsantrag der Linken, über den er zuerst abstimmen möchte, und schließlich den Verwaltungsvorschlag mit der Ergänzung der Grünen.

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Ausschuss dankt dem Petenten für seine Eingabe und erkennt auch grundsätzlich dessen Wunsch nach einer Verbesserung des Lärmschutzes für die Menschen vor Ort - insbesondere zu den Nachtzeiten - an.

Der Ausschuss nimmt das Anliegen des Petenten für die Stadt Köln zur Kenntnis. Die Umsetzung

eines Nachtflugverbotes am Flughafen Köln/Bonn sowie die Verhinderung einer Nachtfluggenehmigung bis 2050 fallen in die Zuständigkeit des Landes Nordrhein-Westfalens. Die übergeordnete Rechts- und Fachaufsicht liegt beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr.

I. Abstimmung über Änderungsantrag der Linken

Herr Kockerbeck beantragt den Satz „Der Ausschuss nimmt das Anliegen des Petenten für die Stadt Köln zur Kenntnis.“ zu ersetzen durch den Satz “Die Stadt Köln setzt sich als Anteilseignerin der Betreibergesellschaft im Sinne des Petenten für ein Nachtflugverbot bei Land und Bund ein.“

Abstimmungsergebnis:

Mehrheitlich gegen die Stimmen von Herrn Kockerbeck (Linke) und Frau Gabrysch (Klimafreunde) und bei Enthaltung der Grünen abgelehnt.

II. Ergänzungsantrag der Grünen

Der Ausschuss betont die weitere zügige Umsetzung des Ratsbeschlusses zur Fluglärmminderung (AN/1495/2020) durch die Verwaltung bzw. die Stadt Köln als Gesellschafterin des Flughafens Köln/Bonn GmbH. Darüber hinaus weist der Ausschuss auf die beschlossene Resolution des Rates der Stadt Köln u.a. zu Nachtflugverboten von Passagierflugzeugen (AN/0441/2012) hin.

Herr Derichsweiler, Ausschussvorsitzender, lässt über den Beschlussvorschlag der Verwaltung mit dem Änderungsantrag der Grünen abstimmen:

Geänderter Beschluss:

Der Ausschuss dankt dem Petenten für seine Eingabe und erkennt auch grundsätzlich dessen Wunsch nach einer Verbesserung des Lärmschutzes für die Menschen vor Ort - insbesondere zu den Nachtzeiten - an.

Der Ausschuss nimmt das Anliegen des Petenten für die Stadt Köln zur Kenntnis. Die Umsetzung eines Nachtflugverbotes am Flughafen Köln/Bonn sowie die Verhinderung einer Nachtfluggenehmigung bis 2050 fallen in die Zuständigkeit des Landes Nordrhein-Westfalens. Die übergeordnete Rechts- und Fachaufsicht liegt beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr.

Der Ausschuss betont die weitere zügige Umsetzung des Ratsbeschlusses zur Fluglärmminderung (AN/1495/2020) durch die Verwaltung bzw. die Stadt Köln als Gesellschafterin des Flughafens Köln/Bonn GmbH. Darüber hinaus weist der Ausschuss auf die beschlossene Resolution des Rates der Stadt Köln u.a. zu Nachtflugverboten von Passagierflugzeugen (AN/0441/2012) hin.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmig bei Enthaltung von Herrn Wande (FDP) beschlossen.