



Der Minister

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen, 40190 Düsseldorf

Präsidentin des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Frau Carina Gödecke MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf



13 November 2014

Seite 1 von 6

Aktenzeichen
(bei Antwort bitte angeben)
II A 4 - 61-04

Telefon 0211 3843-2269

**Sitzung des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung
und Verkehr am 20. November 2014:**

TOP: Flughafen Köln/Bonn – Sukzessive bauliche Erweiterungen,
Bericht der Landesregierung

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

den vorliegenden Bericht erhalten Sie mit der Bitte um Weiterleitung an
die Mitglieder des Ausschusses für Bauen, Wohnen Stadtentwicklung
und Verkehr.

Die Fragen werden wie folgt beantwortet:

- 1 *Stimmt die Landesregierung der seit Jahren praktizierten baulichen Erweiterung des Flughafens Köln/Bonn zu? Ist die Landesregierung der Auffassung, dass diese Erweiterungen keiner besonderen Genehmigung bedürfen und eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich ist?*

Das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr (MBWSV) ist die für den Flughafen Köln/Bonn zuständige Luftfahrtbehörde. Die Flughafen Köln/Bonn GmbH ist verpflichtet, dem MBWSV beabsichtigte bauliche und betriebliche Erweiterungen und Änderungen rechtzeitig anzuzeigen (§ 41 Abs. 1 LuftVZO). Das MBWSV prüft daraufhin, ob das beabsichtigte Vorhaben einer luftrechtlichen Zulassung bedarf. Dies ist dann der Fall, wenn die Änderung als wesentlich anzusehen ist. Ist eine geplante bauliche Änderung/ Erweiterung als wesentliche Änderung der Flughafenanlage anzusehen, bedarf sie der Zulassung durch ein Planfeststellungsverfahren. Ist die geplante Änderung der Flughafenanlage unwesentlich, teilt die Luftfahrtbehörde dem Flughafenbetreiber mit, dass ein Planfeststellungsverfahren nicht erforderlich ist (sog. Negativattest). Handelt es sich bei der als unwesentlich erkann-

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Jürgensplatz 1
40219 Düsseldorf
Telefon 0211 3843-0
Telefax 0211 3843-9110
poststelle@mbwsv.nrw.de
www.mbwsv.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Straßenbahnlinien 704, 709,
719 bis Haltestelle
Landtag/Kniebrücke

ten Änderung um die Errichtung oder Änderung eines Hochbaus, erfolgt diese Mitteilung als verwaltungsinterne Stellungnahme gegenüber der Baugenehmigungsbehörde.

Das Start- und Landebahnsystem des Flughafens Köln/Bonn als Kern der Flughafenanlage gilt gem. § 71 Abs. 2 LuftVG als planfestgestellt. Die in der Frage nicht näher bezeichneten baulichen Erweiterungen wurden in jedem Einzelfall vom Landesverkehrsministerium daraufhin überprüft, ob sie als wesentlich und daher planfeststellungspflichtig oder unwesentlich einzustufen waren: Zur Prüfung der Wesentlichkeit oder Unwesentlichkeit gehörte jeweils auch die Frage, ob für das jeweilige Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich war. Insoweit war zu prüfen, ob das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben konnte. In diese Vorprüfung waren auch frühere Vorhaben einzubeziehen, für die keine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVPG durchgeführt worden war. Die Vorhaben waren so beschaffen, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung **nicht** erforderlich war, so dass auch die Planfeststellungspflicht verneint werden konnte. Dies ist im Übrigen von der EU-Kommission im Rahmen eines sog. Pilotverfahrens überprüft worden. Dieses Prüfverfahren wegen eventueller Verstöße gegen EU-Recht wurde eingestellt. In einem Negativattest bzw. den entsprechenden Mitteilungen an die Baugenehmigungsbehörden ist die luftrechtliche Zustimmung des Landesverkehrsministeriums und daher der Landesregierung zu den jeweiligen Vorhaben zu sehen.

In Bezug auf die Tatsache, dass die Flughafen Köln/Bonn GmbH die diversen Vorhaben sukzessiv realisiert hat, ist noch anzumerken, dass es für Flughäfen, im Unterschied etwa zu Bundesfern- und Landstraßen keine mittel- und langfristigen Bedarfspläne gibt. Planungsträger sind ausschließlich die Flughafenbetreiber, die mit ihren Projekten i.d.R. nur auf einen konkreten Bedarf reagieren. Die Luftfahrtbehörde hat keinerlei Planungsbefugnisse und ist darauf beschränkt, die bei ihr eingehenden Bauanzeigen zu bearbeiten. Ein etwaiger Vorwurf der „Salamitaktik“ ist daher unbegründet.

2. *Wie reagiert die Landesregierung auf das Urteil des Oberverwaltungsgerichts kurz- und langfristig? Wird derzeit ein Szenario erarbeitet, um den Betrieb des Flughafens und insbesondere der möglicherweise vom Urteil betroffenen Gebäude zu gewährleisten?*

Das Urteil, auf das sich die Frage bezieht, ist die Entscheidung des 20. Senats vom 14.10.2013, Az.: 20 D 7/09 AK. Es hat die Erweiterung des Vorfeldes A um 5 neue Abstellpositionen zum Gegenstand. Das Oberverwaltungsgericht hält das erteilte Negativattest zwar für rechtswidrig, hat aber die Nutzung der Vorfeldfläche **nicht** untersagt. Einen diesbe-

züglichen Antrag der Kläger hat das Oberverwaltungsgericht mangels einer tatsächlichen Betroffenheit derselben abgelehnt. Aus diesem Grund haben auch die Kläger Revision eingelegt, über die das Bundesverwaltungsgericht im Dezember verhandeln wird.

Andere Flugbetriebsflächen und Einrichtungen des Flughafens sind von dem Urteil nicht betroffen. Auch Gebäude sind von dem Urteil nicht betroffen. Somit ist nach Auffassung der Landesregierung die Funktionsfähigkeit des Flughafens Köln/Bonn nicht gefährdet. Die Landesregierung wird daher den Ausgang des Rechtsstreits abwarten.

3. *Wie verhält sich die Landesregierung zu den zunehmenden Klagen und Beschwerden von Anwohnerinnen und Anwohnern bezüglich des andauernden und tendenziell trotz besseren Fluggeräts zunehmenden Fluglärms gerade in den Nachtstunden?*

Die Entwicklung der Flugbewegungen am Flughafen Köln/Bonn innerhalb der letzten Jahre ist stetig rückläufig. Mit diesem Trend geht tendenziell eine Reduzierung der Lärmbelastung am Tage einher, die über eine Ermittlung des äquivalenten Dauerschallpegels (Leq_3 Tag) an besonders belasteten Messstellen nachvollzogen werden kann.

Der Rückgang der Flugbewegungen beschränkt sich auf die Zeit über Tage, nicht von dieser Entwicklung erfasst ist die Nachtzeit (22:00 – 06:00 Uhr). Ein Rückgang der Lärmbelastung in der Nacht ist daher bezogen auf den äquivalenten Dauerschallpegel (Leq_3 Nacht) nicht nachweisbar. Gleichwohl ist positiv festzustellen, dass die die Flughafenanwohner besonders stark belastenden, nächtlichen Flugereignisse mit einem Maximalpegel über 80 dB(A) eine rückläufige Entwicklung aufweisen.

Die Nachbarschaft des Flughafens Köln/Bonn ist zudem den vom Flugbetrieb ausgehenden Geräuschen nicht ohne Schutz ausgesetzt. Vielmehr wird mittels einer Vielzahl von Regelungen und Maßnahmen (insbes. hinsichtlich des Nachtflugbetriebs) sichergestellt, dass unzumutbare oder gar gesundheitsgefährdende Auswirkungen verhindert werden. Zu berücksichtigen sind hier u.a. folgende Aspekte:

- Novellierung des Fluglärmschutzgesetzes im Jahr 2007; Festlegung verbindlicher Grenzwerte für die Zumutbarkeit von Fluglärm am Tage und in der Nacht durch den Gesetzgeber, die sämtliche Aspekte des Gesundheitsschutzes abdecken;

- Beschränkung des nächtlichen Flugbetriebs auf lärmarme Strahlflugzeuge der sog. Bonusliste des Bundesverkehrsministeriums durch die Nachtflugregelung für den Flughafen Köln/Bonn;
- Schallschutzmaßnahmen an Schlafräumen; Aus einem freiwilligen Schallschutzprogramm der Flughafen Köln/Bonn GmbH sind rd. 76 Mio. € für Schallschutzmaßnahmen erstattet worden;
- Ansprüche von Grundstückseigentümern nach dem novellierten Fluglärmschutzgesetz bearbeitet die Bezirksregierung Köln - Dezernat 35 -.
- Berücksichtigung des Lärmschutzes in der Entgeltordnung für den Flughafen Köln/Bonn, d.h. stärkere Spreizung zugunsten lärmärmerer Flugzeugtypen und Belastung des Einsatzes von Flugzeugen in der Nachtzeit mit höheren Entgelten;
- Lärm mindernde Start- und Landeverfahren als Bestandteil eines Lärm minderungskonzepts der Flughafen Köln/Bonn GmbH.

Vor diesem Hintergrund ist der auf bestandskräftig gesicherter, rechtlicher Basis am Flughafen Köln/Bonn stattfindende (Nacht-) Flugbetrieb nicht zu beanstanden.

4. *Wie positioniert sich die Landesregierung zu den Befunden hinsichtlich der Gesundheitsbelastungen durch Lärmexposition gerade in den Nachtstunden infolge des Flugbetriebs?*

Bei der Beantwortung der Frage, ob erheblicher Fluglärm im Freien im konkreten Fall die Flughafennachbarschaft in ihrer Gesundheit gefährden kann, wird die Schutzwirkung vorhandenen baulichen Schallschutzes an Wohn- und Schlafräumen selbstverständlich berücksichtigt.

Die Tatsache, dass sich eine gesundheitsgefährdende Belastung durch nächtlichen Fluglärm durch eine entsprechende Schalldämmung der Häuser einschließlich schallisolierter Belüftungsvorrichtungen in Schlafräumen ausschließen lässt, ist in der Rechtsprechung anerkannt und Grundlage der Regelungen des im Jahr 2007 novellierten Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm.

Mit der Novellierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm vom 31.10.2007 (BGBl I 2007, S. 2250) hat der Gesetzgeber erstmals verbindliche Zumutbarkeitsgrenzwerte für Fluglärm am Tage und in der Nacht festgelegt, die sämtliche Aspekte des Gesundheitsschutzes abdecken. Den Kern der Novelle des Fluglärmschutzgesetzes bildet eine

deutliche Verschärfung der Grenzwerte für die Lärmschutzzonen, so dass angemessen große Schutzzonen um die Flugplätze zustande kommen. Die Kosten des Schallschutzes sind vom Flugplatzbetreiber zu tragen. Bei der deutlichen und durchgängigen Verschärfung der Grenzwerte von 10 bis 15 dB(A) wurde der anerkannte Stand der Lärmwirkungsforschung sowie die neuere Rechtsprechung zum Fluglärm-schutz berücksichtigt.

Anhaltspunkte dafür, dass die in § 2 Absatz 2 Fluglärm-schutzgesetz festgelegten Grenzwerte verfassungswidrig sein könnten, weil diese der Schutzpflicht der körperlichen Unversehrtheit nach Artikel 2 Absatz 2 Satz 1 Grundgesetz nicht genügen, hat das Bundesverwaltungsgericht nicht festgestellt (vgl. BVerwG Urteil v. 13.10.2011 – 4 A 4000/10, juris, Rn. 166).

5. *Wie beurteilt die Landesregierung die nächtlichen Passagierflüge?*

Trotz der vorgenannten Maßnahmen (vgl. Antwort zu Ziffer 3.) stellt der nächtliche Flugbetrieb eine nicht unerhebliche Belastung für die Flughafennachbarschaft dar. Zur Entlastung der Flughafen-anwohner hatte daher das nordrhein-westfälische Verkehrsministerium dem damaligen Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Stadtentwicklung (BMVBS) im Jahr 2012 den Entwurf einer Neuregelung der Nachtflugbeschränkungen für den Verkehrsflughafen Köln/Bonn zur Zustimmung vorgelegt. Dieser auf Einführung einer nächtlichen Kernruhezeit (00.00 Uhr bis 05.00 Uhr) im Passagierflugbetrieb gerichteten Neuregelung hat das BMVBS mit Schreiben vom 31. August 2012 seine Zustimmung versagt.

Diese Entscheidung hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit Schreiben vom 31. Januar 2014, unter Hinweis auf die unveränderte Sach- und Rechtslage, gegenüber der Vorsitzenden der Kommission nach § 32b Luftverkehrsgesetz für den Verkehrsflughafen Köln/Bonn (Fluglärmkommission) nochmals schriftlich bestätigt.

Gegen die erstgenannte, im Rahmen des Weisungsrechts innerhalb der Bundesauftragsverwaltung liegende Entscheidung sind Rechtsmittel (Bund-Länder-Streit vor dem Bundesverfassungsgericht) nach gutachterlicher Prüfung ohne Aussicht auf Erfolg.

Vor dem Hintergrund eines aktuellen Beschlusses der Fluglärmkommission für den Flughafen Köln/Bonn vom 22. Oktober 2014, mittels dessen die Einführung eines Passagiernachtflugverbots (zwischen 00.00 Uhr und 05.00 Uhr) nochmals ausdrücklich eingefordert wird, ist gleichwohl

vorgesehen, erneut an das BMVI heranzutreten und dieses um Zustimmung zur besagten Nachtflugregelung zu bitten.

Seite 6 von 6

6. *Kann die Landesregierung die volkswirtschaftlichen Kosten gesundheitlicher Beeinträchtigungen durch Lärmexposition gerade in den Nachtstunden infolge des Flugbetriebs beziffern? Wenn nicht: Wann gedenkt die Landesregierung diese Wissenslücke zu schließen?*

Wie oben zu den Ziffern 3. und 4. näher ausgeführt wurde, werden Gesundheitsbeeinträchtigungen der Flughafennachbarschaft am Flughafen Köln/Bonn verhindert.

Mit freundlichen Grüßen



Michael Groschek