

# **Bürgerinformationsveranstaltung zum Planfeststellungsverfahren des Flughafens Köln/Bonn**

**Bergisch Gladbach, 16. Februar 2016**

(Beginn: 20:00 Uhr)

**Moderator Ralph Brix:** Guten Abend, meine sehr verehrten Damen und Herren! Es ist auf die Sekunde genau 20 Uhr. Wir fangen pünktlich an. Es freut mich sehr, dass Sie alle da sind, dass Sie hier ins Bürgerhaus „Bergischer Löwe“ in Bergisch Gladbach gekommen sind.

Wir haben hier im Groben zwei Gruppen von Menschen heute im Saal. Zum einen sind da die, die in der Nähe des Flughafens, rund um den Flughafen leben, wohnen und vielleicht auch arbeiten. Dann haben wir die andere Gruppe; das sind die, die auf dem Flughafen arbeiten. Das sind die, die auch die Geschicke des Flughafens lenken und steuern. Diese beiden Gruppen sind sich wahrscheinlich nicht immer unbedingt einig. Sie haben vielleicht auch verschiedene Interessen, und das schon seit nunmehr einigen Jahrzehnten.

Diese Gruppen treffen heute aufeinander und wollen versuchen – so wünsche ich es mir zumindest –, in einen Dialog zu kommen. Denn das Beste für Nachbarn ist es, miteinander zu reden – darüber zu reden, was sie beschäftigt und was sie nicht beschäftigt. Die Einladung des Flughafens Köln/Bonn heute ist eine sehr gute Gelegenheit. Auch wenn da konkrete, neue Projekte vorgestellt werden, ist es natürlich auch mal toll, dass Sie sich hier treffen können.

Mein Name ist Ralph Brix. Ich bin freier Journalist und arbeite seit über 16 Jahren für den Westdeutschen Rundfunk – Fernsehen und Hörfunk. Ich arbeite auch als Videoproduzent und habe außerdem eine Zusatzausbildung als Dialogprozessbegleiter, was ich jetzt nicht näher erläutern will. Ich glaube auch nicht, dass wir heute in einen Dialogprozess eintreten werden. Trotzdem wäre es mein erklärter Wunsch, dass wir es schaffen, heute in einen Dialog zu kommen, der vor allen Dingen auch von gegenseitigem Respekt geprägt ist.

Ich bin deswegen hier – ich habe hier Aufgaben bekommen –, unter anderem um dem Abend ein bisschen Struktur zu verleihen. Ich möchte darauf achten, dass es einen fairen Umgang miteinander gibt, wenn es in die Diskussion geht, und dass wir uns alle mit Respekt begegnen. Ich möchte sicherstellen – das ist auch mein Wunsch –, dass alle die im Saal, die Fragen haben, ihre Fragen auch loswerden können. Ich möchte vor allen Dingen sicherstellen, dass Sie diese Ihre Fragen auch von den Experten hier oben auf dem Podium beantwortet bekommen.

Zunächst möchte ich, wenn ich schon von Struktur rede, den Ablauf kurz vorstellen. Ich werde Ihnen gleich noch mal kurz erklären, warum wir heute überhaupt hier sind. Dann werde ich Ihnen selbstverständlich auch die Experten des Flughafens, die nachher für Sie zur Verfügung stehen, persönlich vorstellen. Anschließend wird Michael Garvens, Geschäftsführer der Flughafen Köln/Bonn GmbH, Ihnen erklären, um welche Projekte es denn geht – herzlich willkommen schon mal an dieser Stelle, Herr Garvens.

Wir sind hier, weil der Gesetzgeber sich das so wünscht. Denn im Zusammenhang mit dem Neubau des Stuttgarter Hauptbahnhofs – Stuttgart 21; Sie haben das da-

mals in den Medien verfolgen können – hat es viel Ungereimtheiten gegeben. Da hat es viel Wut aufseiten der Bürger gegeben. Der Gesetzgeber dachte sich im Nachhinein: Ich glaube, da ist zu wenig informiert worden; wir hätten das gerne anders. Deswegen hat er in das Verwaltungsverfahrensgesetz eingebracht, dass eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung stattfinden soll. Dieser Begriff hat – das konnte ich den Medien entnehmen – aufseiten der Bürger rund um den Flughafen schon für ein paar Missverständnisse gesorgt. Deswegen würde ich gerne noch etwas dazu sagen. Denn dieser Begriff ist ein Begriff des Gesetzgebers; den hat er da in § 25 reingeschrieben. Er schreibt dann auch dabei, dass das für ihn heißt, dass auf der einen Seite der sogenannte Vorhabenträger – in diesem Fall der Flughafen – über das informiert, was er da vorhat – so detailliert, wie es möglich ist. Ich glaube, wir werden da heute ziemlich viele Details hören. Auf der anderen Seite soll den Bürgern, den Betroffenen – in diesem Fall Ihnen – die Gelegenheit gegeben werden, sich dazu zu äußern, ihre Bedenken zu äußern, Fragen zu stellen. Das ist eine erste Beteiligung.

Wir werden nachher noch genauer in Ihrem Vortrag hören, dass es auch noch andere Beteiligungsmöglichkeiten gibt, die festgeschrieben sind; aber das dauert noch ein bisschen.

Jetzt würde ich Ihnen gerne vorstellen, wer heute für Sie zur Verfügung steht. Den Geschäftsführer Herrn Garvens habe ich Ihnen schon vorgestellt. Zu seiner Linken sitzt Volker Steingroß. Er ist der Leiter der Stabsstelle Planfeststellungsverfahren und auch sozusagen der Chefjurist. Gerade wenn es ums Rechtliche geht, ist also er ein wunderbarer Ansprechpartner. Neben ihm sitzt Martin Partsch. Er hat die Leitung Lärm- und Luftschadstoffmessung inne. Wir haben noch einen vierten Vertreter des Flughafens hier. Er sitzt im Moment nicht auf der Bühne, aber ihn dürfen Sie im Zweifelsfall auch etwas fragen. Wenn wir ihn brauchen, werden wir ihn aufrufen. Er sitzt hier vorne in der ersten Reihe. Vielleicht stehen Sie mal kurz auf: Achim Hopp. Er ist der Leiter des Bereiches Umweltschutz.

Ich habe nun genug geredet und würde jetzt sehr gerne das Wort an Herrn Garvens weitergeben.

**Michael Garvens:** Herr Brix, sehr herzlichen Dank für die Einführung. – Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich darf Sie im Namen unseres Flughafens hier im „Bergischen Löwen“ ganz herzlich willkommen heißen. Ich muss ganz offen sagen – einige von Ihnen wissen vielleicht, dass ich in Bergisch Gladbach lebe -: Ich war lange schon nicht mehr hier. Zuletzt hat meine zweitälteste Tochter hier einer Ballettauführung beigewohnt, wo ich allerdings dort saß, wo Sie heute sitzen. Es war zumindest ein sehr netter und kurzweiliger Abend.

Ich habe mich, was das Verfahren angeht oder das, was wir Ihnen heute Abend vorstellen wollen, durchaus schon etwas warmgeredet. Ich stehe hier ja als oberster Repräsentant des Flughafens, aber natürlich auch als Betroffener. Ich habe eine durchaus kritische Ehefrau, der ich, bevor ich zu Ihnen hier herübergefahren bin, auch schon mal ein bisschen die Pläne dargelegt habe. Wir haben uns darüber zwar nicht kontrovers, aber durchaus in einer gewissen Diskussion auseinandergesetzt.

Insofern hoffe ich, dass wir auch heute Abend gemeinsam einen konstruktiven Dialog über das haben, was wir Ihnen hier vorstellen wollen. Es ist – ich blicke mal zu Herrn Hoffmann hinüber, dem Vorsitzenden der Lärmschutzgemeinschaft: schönen guten Abend, Herr Hoffmann! – für uns auch ein gewisses Novum. Denn was man uns – ich glaube, Herr Hoffmann wird dazu nicken – in der Vergangenheit immer etwas

vorgehalten hat, ist ja, dass wir quasi ohne Öffentlichkeitsbeteiligung gewisse Erweiterungsmaßnahmen am Flughafen durchgeführt haben. Wir werden wahrscheinlich im späteren Verlauf darauf zu sprechen kommen.

Aber mir ist wichtig, im Vorfeld noch mal zu betonen: Die Ausgangssituation, weshalb wir hier heute Abend zusammengekommen sind, ist nicht darin begründet, dass wir im Dezember 2014 ein Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht verloren haben. Es wird ja öffentlich immer so ein bisschen kolportiert, dass das der Ausgangspunkt sei. Denn um dieses Urteil zu heilen, wäre auch ein normales luftrechtliches Zulassungsverfahren, ein sogenanntes Negativ-Attest, ausreichend gewesen. Aber wir haben uns, meine Damen und Herren, bewusst für diesen neuen Ansatz entschieden.

Walter Römer ist unser Pressesprecher und derjenige, der von uns allen am längsten am Flughafen tätig ist. Walter, wann hast du angefangen?

(Walter Römer: 1989!)

– 1989.

Es ist zum ersten Mal in der Geschichte des Flughafens, dass wir ein solches Verfahren, ein sehr offenes und transparentes Verfahren, anstreben. Insofern ist es für uns auch Neuland. Deshalb bitte ich auch darum, dass Sie ein Stück weit fair mit uns umgehen. So, wie ich Bergisch Gladbach in den letzten zehn Jahren kennengelernt habe, ist das hier überhaupt kein Problem.

(Folie 2)

Meine Damen und Herren – Herr Brix hatte es schon kurz angesprochen –, heute Abend handelt es sich um eine Veranstaltung im Rahmen einer frühen Öffentlichkeitsbeteiligung, also noch vor dem Zeitpunkt, zu dem wir den Antrag auf Planfeststellung einreichen werden.

Ich gehe mal auf die nächste Seite; da kann man das ein Stück weit transparenter darstellen.

(Folie 3)

Sie können hier sehr schön sehen: Wir sind bei der Phase 0. Diese Phase 0 – sprich: die frühe Beteiligung der Öffentlichkeit – steht sozusagen vor allen anderen Schritten. Wir haben die aus Ihrer Sicht wichtigen Punkte mal in Orange hier markiert. Das betrifft natürlich die heutige Veranstaltung, betrifft aber insbesondere auch die Prozessschritte 4 und 5, nämlich das Erheben schriftlicher Stellungnahmen und Einwendungen bei der Anhörungsbehörde und den Erörterungstermin. Das sind dann die Termine, bei denen Sie Ihre Einwendungen bei der Behörde geltend machen oder einreichen können. Diese Einwendungen oder Stellungnahmen werden dann gesichtet. Basierend auf Ihren Einwendungen werden im Anschluss entsprechende Erörterungstermine durchgeführt.

Um es noch mal sehr klar und deutlich zu machen: Das hier heute ist kein Erörterungstermin, sondern heute geht es einfach darum, Sie mit den Planungen zu einem frühestmöglichen Zeitpunkt, nämlich bevor die Antragsunterlagen überhaupt eingereicht werden, vertraut zu machen.

Wie geht es dann weiter? Da sind wir jetzt schon voll im Prozess. Das heißt, bei dem Erarbeiten der Planungsunterlagen und der externen Gutachten wird es zu einer Vielzahl von Beauftragungen an externe Gutachter kommen. Da sind so wichtige Themen wie eine belastbare Verkehrsprognose dabei, aber selbstverständlich auch

Gutachten, die sich mit den Umweltauswirkungen auseinandersetzen werden, natürlich ein Lärmgutachten, möglicherweise bis hin zu lärmmedizinischen Gutachten. Es ist ein bunter Strauß von umfangreichen Gutachten.

Wenn diese Gutachten alle erstellt und zusammengetragen sind, werden sie bei der Planfeststellungsbehörde – das ist das Landesverkehrsministerium in Düsseldorf – eingereicht. Im Anschluss daran – das ist Prozessschritt 3 – wird es eine ortsübliche Bekanntmachung und Auslegung dieser Planungsunterlagen in den Gemeinden geben. Diese Bekanntmachung wird also nicht nur über die entsprechenden Internetseiten, sondern auch in den aktuellen Tageszeitungen deutlich sichtbar publiziert. Denn das ist natürlich wichtig, weil da auch entsprechende Fristen einzuhalten sind. Das heißt, ab Auslegung dieser Unterlagen haben Sie maximal sechs Wochen Zeit, um Ihre Einwendungen bei der Planfeststellungsbehörde geltend zu machen. Das ist genau dieser vierte und fünfte Punkt, über den wir eben schon gesprochen hatten.

Wenn diese beiden Punkte abgeschlossen sind, dann werden die Ergebnisse dieser Einwendungen bzw. der Anhörung von der Anhörungsbehörde zusammengetragen und an die Planfeststellungsbehörde weitergereicht. Daran anschließend gibt es einen umfangreichen Abwägungsprozess; am Ende dieses Abwägungsprozesses steht der Planfeststellungsbeschluss durch die Planfeststellungsbehörde.

Last but not least – das ist der achte Schritt –, erfolgt darüber eine ortsübliche Bekanntmachung und wiederum auch eine Auslegung in den Gemeinden.

Wie Sie sehen können, ist das ein sehr, sehr umfangreiches Gebilde, auch auf der Zeitachse. Wir schreiben jetzt Februar 2016. Wir gehen davon aus – da gibt es natürlich immer eine Reihe von Unsicherheiten, um das genau abzuschätzen –, dass dieser gesamte Prozess, also bis zum Punkt 8, sicherlich drei, möglicherweise auch vier, Jahre dauern wird, bis alles so weit in Sack und Tüten ist.

(Folie 4)

Wie können Sie sich einbringen? Zum einen formell – das hatte ich eben schon dargelegt – über die öffentliche Auslegung der Planung und der Gutachten, in die Sie selbst vor Ort Einsicht nehmen können. Dabei werden wir – wir haben das gerade heute noch mal besprochen – die wichtigsten Unterlagen beispielsweise auch digital auf unserer Internetseite zur Verfügung stellen, sodass Sie sich auch dort informieren können. Aber wenn Sie die Unterlagen in ihrer gesamten Bandbreite in Augenschein nehmen wollen, müssen Sie dafür die Orte, an denen die öffentliche Auslegung der Unterlagen stattfindet, aufsuchen. Im Anschluss daran ist die Teilnahme am Erörterungstermin möglich.

Informell gibt es auch eine ganze Reihe von Möglichkeiten, schon hier heute Abend. Wir sind ja jetzt nicht so ein großer Kreis. Wir müssen das, Herr Brix, nachher noch mal kurz diskutieren, aber möglicherweise besteht heute Abend schon die Gelegenheit, in einem informellen, bilateralen Rahmen die eine oder andere Frage, die Ihnen am Herzen liegt, hier zu beantworten.

Wir haben auch auf unserer Webseite ein spezielles Portal nur für dieses Projekt der Planfeststellung eingerichtet, wo wir alle wichtigen und wesentlichen Informationen für Sie bereithalten, die Sie jederzeit, also Tag und Nacht, abrufen können. Darüber hinaus gibt es die Möglichkeit, über E-Mail mit unseren Experten vom Planfeststellungsteam Kontakt aufzunehmen und – ich schaue mal zu Herrn Partsch hinüber; er ist ja unser ausgewiesener Fluglärmexperte – auch zu etwaigen Aspekten des Fluglärms jederzeit Fragen zu stellen. Das Versprechen bekommen Sie heute Abend

auch. Wir werden uns immer umgehend bemühen, diese Fragen so schnell wie möglich kompetent zu beantworten.

(Folie 5)

Meine Damen und Herren, welches Ziel hat das Projekt? Was sollen die Maßnahmen bringen? Ich fange mal unten an: Was ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens? Es ist mir sehr wichtig, dies hier darzustellen. Es ist hier eben ganz anders als im Beispiel des Frankfurter Flughafens, wo vor Kurzem eine vierte Landebahn in Betrieb genommen worden ist, wo jetzt ein großes neues Terminal 3 gebaut wird. Sie kennen vielleicht auch die Diskussion aus München. Herr Seehofer hat sich ja noch nicht ganz dazu durchgerungen. Aber es steht möglicherweise an, eine neue, dritte Start- und Landebahn zu planen und zu bauen. Genau das, meine Damen und Herren, steht für Köln/Bonn nicht an. Es geht um keine neue Start- und Landebahn, es geht auch um keine Erweiterung von irgendwelchen Rollbahnen, und es geht auch um keine Erweiterung des Flughafengeländes, sondern es geht hier um eine Betriebsoptimierung.

Warum Betriebsoptimierung? Sind alle von Ihnen, die hier sitzen, schon mal bei uns am Flughafen gewesen? Oder ist jemand dabei, der noch nie da war? – Gut. Sie kennen sich ja ein bisschen aus. Vielleicht haben Sie es selbst beobachtet: Wenn Sie tagsüber zu uns an den Flughafen kommen, wird Ihnen in der Regel auffallen – bis auf wenige Ausnahmen –, dass die Frachtvorfelder relativ verwaist sind; sie sind relativ leer, während dort, wo die Passagiermaschinen positioniert sind, also terminalnah, relativ viel los ist. Dieses Bild kehrt sich in der Nacht ein Stück weit um. Wir sprechen deshalb bei uns auch von einem sogenannten Tagflughafen, der von den Passagier-Airlines, also einer Eurowings, einer Ryanair, einer TUIfly, wem auch immer, dominiert ist, und von einem Nachtflughafen, der prioritär den Frachtcarriern vorbehalten ist. Wenn Sie sich da die Leitwerke anschauen, sehen Sie eine UPS, eine FedEx oder auch eine DHL.

Es ist überhaupt keine Frage der Kapazität, denn wir könnten theoretisch natürlich während des Tages, wenn die Passagiervorfelder erschöpft sind, auch die ganzen Frachtvorfelder für die Passagiermaschinen mit nutzen und umgekehrt natürlich in gleicher Weise auch Passagiervorfelder für Frachtmaschinen nutzen. Aber das ist natürlich betriebswirtschaftlich und vor allen Dingen auch von den Prozessen her relativ unsinnig. Denn wir beherbergen mit UPS, DHL und FedEx drei große Expressfrachtunternehmen, und da zählt in der Nacht im Frachtumschlag jede Sekunde. Das heißt, Sie müssen im Grunde genommen sehen, dass dort, wo Fracht, also Pakete und Dokumente, entladen wird, in die Sortierung geht und irgendwann aus der Sortierung wieder heraus in die Maschinen geht, die Prozesslaufzeit so kurz wie möglich ist. Denn es steckt ja schon im Wort „Expressfracht“, dass es Fracht ist, die hoch dringlich, hoch eilig ist und so schnell wie möglich von A nach B befördert werden muss.

Deshalb könnte man grundsätzlich auch sagen: Es ist völlig egal, wo ich beispielsweise nachts ein Frachtflugzeug abparke. Ich könnte genauso auch sagen: Es ist am Tag völlig wurscht, wo ich ein Passagierflugzeug abparke. Aber für die Passagiermaschinen gilt es mittlerweile in ähnlicher Weise. Da haben wir in den letzten Jahren auch eine neue Entwicklung gehabt, in der Köln/Bonn eine der tragenden Rollen in der deutschen Flughafenlandschaft getragen hat. Wir waren ja der erste größere Flughafen, der die Low-Cost-Carrier zu sich geholt hat. Auch da haben wir teilweise nur noch Bodenzeiten von 25, vielleicht mal 30 Minuten zur Verfügung. Da gilt ähnlich wie bei der Fracht die Zielsetzung, dass Sie die Passagiere aus dem Terminal so

schnell wie möglich, auch über kurze Wege, in die Maschine hineinbringen oder aus der Maschine wieder herausbringen.

Das bekommen Sie aber natürlich nur hin, wenn Sie die Flugzeuge relativ gebäudenah abparken können. Wenn Sie sie also irgendwo jwd auf den Frachtvorfeldern abparken, wo Sie erst mal mit dem Bus die Passagiere abholen müssen und das 10 bis 15 Minuten dauert, geht das natürlich auch nicht. Ich erinnere mich – ich war sechs Jahre bei der Lufthansa in Frankfurt –: Da habe ich mich immer darüber aufgeregt. Denn mit dem Bus, wenn man ganz unten an der Fracht im Westen geparkt hat und ins Terminal 1 musste, war man mit dem Bus teilweise 30 Minuten unterwegs. Scherzhaft gesagt, war man mit dem Bus teilweise länger unterwegs, als die gesamte Flugzeit in Anspruch genommen hat, zumindest wenn es ein innerdeutscher Kurzstreckenflug war.

Ich habe durchaus ein bisschen weiter ausgeholt, weil ich nicht genau weiß, wie Sie sich mit den Betriebsabläufen bei uns auskennen. Ich habe auch versucht, es möglichst einfach und nicht in angloamerikanischem Fachchinesisch zu erklären.

Ich bin jetzt seit über 30 Jahren in dieser Branche tätig. Da gewöhnt man sich einfach ein gewisses Fachchinesisch an; das ist ähnlich wie bei den Ärzten und den Rechtsanwälten. Insofern ist es immer gut, wenn man jemanden hat, der nicht aus diesem Feld kommt und erst mal sagt: Herr Garvens, dies verstehe ich nicht, und das verstehe ich nicht; jetzt reden Sie doch mal vernünftig Deutsch. So war das auch, als ich das erste Kennenlernen mit Herrn Brix hatte. Insofern: Ich bemühe mich heute Abend auch. Aber wenn Sie irgendetwas nicht verstanden haben, heben Sie bitte einfach die Hand, und dann klären wir das.

Die Grundproblematik, die ich Ihnen zu erläutern versucht habe, findet sich auch in den Begrifflichkeiten wieder: Betriebsoptimierung, Anpassung an aktuelle Anforderungen, Steigerung des Komforts, Steigerung der Wirtschaftlichkeit. Ein Flugzeug kann nur dann Geld verdienen, wenn es in der Luft ist. Jede Airline versucht natürlich, die Bodenzeit auf ein Minimum zu reduzieren. Das ist anders als früher. Früher hatte eine Lufthansa-Maschine eine Bodenzeit von 45 Minuten. Das können Sie vergessen. Eine Passagier-Airline, die heute ihre Maschinen im Turnaround oder in der Bodenabfertigung so lange am Boden hat, wird nicht lange überleben.

Das bedeutet eben auch Anpassung der Infrastruktur an sich wandelnde Mobilitätsansprüche, natürlich Sicherung des Standortes und, ganz wichtig, eben auch Rechtssicherheit. Denn Sie müssen immer bedenken, dass die Unternehmen bei uns am Flughafen teilweise, wenn ich UPS nehme, viele Hundert Millionen Euro in den Standort investieren. Es sind aber nicht nur die Investitionen in Frachthallen oder Ähnliches, sondern es betrifft jede Fluggesellschaft, die auch eine Maschine bei uns fest stationiert. Nehmen Sie mal einen Frachter, eine 777; die kostet 300 Millionen Dollar in der Anschaffung. Das ist natürlich ein sehr, sehr teures Investitionsgut. Man kann so ein Flugzeug nicht einfach von A nach B verlagern. Wenn man eine Maschine beispielsweise in Köln/Bonn stationiert, ist man auch darauf angewiesen, dass diese Maschine dort uneingeschränkt über einen langen Zeitraum problemlos operieren kann. Denn eine solche 300-Millionen-Investition schreibt man auch nicht nur über fünf Jahre ab, sondern eher über 20 Jahre. Deshalb spielt aus der Sicht unserer Kunden und natürlich auch aus der Sicht unserer Mitarbeiter gerade das Thema Investitionssicherheit eine ganz wichtige und tragende Rolle.

(Folie 6)

Jetzt komme ich zu den konkreten Maßnahmen, die wir umsetzen wollen. Nochmals: Es handelt sich hierbei um Ausbauvorhaben. Das Vorfeld A zum Beispiel ist bereits 2008 in Betrieb gegangen. Man sieht rechts die Situation vor dem Baubeginn dieser Fläche. Sie sehen hier unten noch eine Trasse. Darunter verläuft der Tunnel der im Jahr 2004 fertiggestellten ICE-Trasse. Nachdem sie wieder geschlossen war, ist oberhalb dieses Tunnels der entsprechende Bereich betoniert respektive versiegelt worden. Sie können es hier unten ganz gut sehen, weil sich der Beton von der Farbe her etwas abhebt. Der ältere Teil ist der dunkel gekennzeichnete Bereich, und der hellere Teil ist der, der später, 2008, entstanden ist.

Wenn wir jetzt ein aktuelles Bild dagegenstellen würden, würden Sie auch erkennen, dass genau dieser Teil heute abgesperrt ist, also derzeit nicht genutzt werden soll, aber im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens wieder reaktiviert werden soll. Insbesondere – da bin ich wieder bei meinem Ausgangspunkt: in der Passage immer kürzere Bodenzeiten, gebäudenaher Positionen; hier kann man es sehen: hier haben wir die Gebäudekante vom Terminal 1 – benötigen wir heute aufgrund der kurzen Bodenzeiten viel mehr gebäudenaher Positionen, als es noch früher der Fall war. Daher sollen prioritär auf diesem erweiterten Vorfeld A auch Passagiermaschinen, also A320, 737, positioniert und abgestellt werden.

(Folie 7)

Sie sehen hier auf dem Foto noch eine alte provisorische Gepäckhalle. Sie ist Ende der 80er-Jahre entstanden. Wer von Ihnen noch ein bisschen historisch unterwegs ist, weiß: Das war damals kurz vor dem Mauerfall. Die Lufthansa hatte damals entschieden, in Köln/Bonn ein neues Europadrehkreuz aufzuziehen – nicht mit Jetflugzeugen, sondern mit der auch schon damals gut betagten Fokker 50, also mit reinen Propellermaschinen. Diese Pläne wurden durch den Mauerfall durchkreuzt, sodass der damalige Vorstandsvorsitzende, Herr Ruhnau, sagte: Mich interessiert jetzt nicht mehr der Westen, sondern „we go Ost“; Berlin ist für uns viel wichtiger. Wir müssen sehen, dass wir so schnell wie möglich unsere zukünftige Hauptstadt als Deutsche Lufthansa wieder vernünftig bedienen. Es ist also ein Relikt aus grauer Vorzeit, das den heutigen Ansprüchen an eine moderne Gepäckförder- und -sortieranlage nicht mehr genügt, ganz abgesehen davon, dass in diesem Bereich früher ein Vorfeld war, was wir damit jetzt gerne wieder reaktivieren möchten. Das möchten wir auch deshalb tun, weil wir uns in Zukunft – das ist noch ein weiterer Punkt, wenn wir zum T-Walk kommen – von einem sogenannten Punkt-zu-Punkt-Flughafen, wo man also von Köln irgendwohin innerhalb Europas und wieder zurück fliegt, bedingt durch die Ansiedlung der neuen Eurowings-Langstreckenflüge, jetzt mehr zu einem Hub hin entwickeln, also ähnlich wie Frankfurt und München; natürlich in gebührendem Abstand. Da brauchen Sie auch keine Sorge zu haben, dass wir irgendwann mal so viele Flugbewegungen wie in Frankfurt oder München hier in Köln haben – bestimmt nicht.

Aber es ist natürlich wichtig, für den dann deutlich höheren Anteil von sogenannten Umsteigepassagieren den Gepäcktransport auch schnell zu organisieren. Wenn ich heute – ich sage das nur mal als Beispiel; das kann man hier schön darstellen – im Terminal 1, also hier im Stern oder im Star-Walk ankomme, wird mein Gepäckstück in diese relativ provisorische oder mittelalterliche Gepäckhalle verbracht. Wenn ich dann aus dem Terminal 2 weiterfliege, muss das Gepäckstück von hier – da gibt es keine entsprechende Förderstrecke – händisch um das ganze Terminal herum in die Gepäckförder- und -sortieranlage für Terminal 2 verbracht werden; die ist hier unterhalb, mittig unten im Keller des Terminals 2 untergebracht. Das sind natürlich Wahn-sinnswege. Sie können sich vorstellen: Bei einer Minimum Connecting Time von un-

gefähr 30, 35 Minuten ist das heute natürlich viel zu lang. Deshalb wollen wir auch perspektivisch diesen Gepäckkeller mit dem da unten zusammenlegen. Wie wir das genau im Detail machen, untersuchen wir gerade, um im Zuge des immer wichtiger werdenden Hubverkehrs oder Umsteigeverkehrs auch einen schnellen Gepäcktransfer zu ermöglichen. Denn wenn das nicht funktioniert – das hat jeder von Ihnen auch schon mal erlebt, insbesondere, wenn er mal über einen Hub geflogen ist –, dann sind Sie vielleicht noch mitgekommen, aber Ihr Gepäck ist leider zurückgeblieben. Besonders ärgerlich ist das dann – da hat mich letztens ein guter Freund angerufen, der über München nach Florida geflogen ist und dort schön aufs Schiff gegangen ist; Schiffe warten leider nicht aufs Gepäck –, wenn man bis zur Anfahrt des nächsten Hafens ohne Koffer auf dem Schiff sitzt. Da kann ich Ihnen ganz offen sagen: Mir ist das auch einmal passiert. Das ist weiß Gott kein Spaß.

(Folie 8)

Jetzt sind wir wieder im Bereich der Frachtvorfelder. Sie sehen hier auf dem Bild unsere ehemalige Frachtsimulationskammer, die auch schon vor einiger Zeit abgerissen worden ist. Für diejenigen, die es interessiert: Warum benötigt man so etwas heute nicht mehr? Das ist ganz einfach. Früher gab es noch keine entsprechende Röntgentechnologie. Das heißt, das galt natürlich für Koffer, die in den Bauch von Passagiermaschinen verladen wurden, aber beispielsweise auch für Fracht, die auf Frachter verladen wurde. Dafür gab es nur diese Simulationskammern. Das heißt, man hat das Gepäck in eine solche Simulationskammer verbracht und hat dort einen Unterdruck aufgebaut, und zwar entsprechend der Atmosphäre, die Sie auch an Bord der Maschine in 10.000 Meter Höhe haben. Man hat also quasi einen Flug simuliert. Wenn die Fracht- oder Gepäckstücke nicht in die Luft gegangen sind – insofern war dieses Gebäude aus sehr massiven Materialien gebaut –, dann waren sie sicher und konnten auf Frachtflugzeuge oder Passagiermaschinen verladen werden.

Dazu nutzt man heute eine andere Technologie. Deshalb haben wir diese Halle vor einiger Zeit auch schon abgerissen. An deren Stelle ist dieser Lückenschluss, ein weiteres Vorfeld, entstanden, das wir natürlich auch nutzen wollen – auch wieder, wie gesagt, nicht, um Kapazitäten zu erhöhen, sondern um einen kurzen Weg zur Frachtsortierung zu ermöglichen. Denn was Sie hier hinten sehen, ist die Sortierung der UPS, die Hallen 4 bis 7. Wenn Sie sich vorstellen, dass die Maschine nicht hier steht, sondern ganz hinten auf A, haben Sie eine zusätzliche Wegezeit von möglicherweise 10, 15 Minuten. Denn das weitere Problem ist – für diejenigen, die sich bei uns ein bisschen auskennen –: Wenn Sie eine Frachtmaschine auf A abgeparkt haben und in die Sortierung hinüberwollen, müssen Sie auch noch einen Rollweg kreuzen; das ist der sogenannte Rollweg B. Wenn da gerade eine Maschine entlangrollt, was durchaus häufiger vorkommt, können Sie mit den entsprechenden Frachtdollies, also Paletten, auf denen Sie die Frachtcontainer oder Paletten verladen, nicht rüber.

Das ist wie an einer roten Ampel: Da müssen Sie erst mal abwarten. Es ist so ähnlich, wie wenn Sie vor einer Schranke an einem Bahnübergang stehen und warten müssen, bis die Schranke wieder aufgeht; dann können Sie durchfahren. Das ist gerade für die Expressfrachtunternehmen – ich grüße auch ganz herzlich Herrn Heitmann von UPS; der weiß das alles noch viel besser als ich – vom Prozess her natürlich mehr als hinderlich. Deshalb planen wir die Nutzung dieses zusätzlichen Vorfeldes in unmittelbarer Nähe der Frachtsortierhallen der UPS.

Dann sind wir mit den Tiefbaumaßnahmen auch schon durch. Jetzt geht es noch um eine Reihe von Hochbaumaßnahmen. Da möchte ich sehr offen und deutlich sagen, dass wir im Bereich der Hochbauten eigentlich gar nicht die Notwendigkeit haben, in

ein Planfeststellungsverfahren zu gehen. Das machen wir aber bewusst deshalb, um hier auch für unsere wichtigen Kunden wie UPS, FedEx oder DHL eine absolute Planungssicherheit zu bekommen, weil es in den letzten Jahren vermehrt – nicht bei uns am Flughafen, aber an anderen Häfen – entsprechende Klagen gegeben hat, was solche Hochbauvorhaben angeht.

(Folie 9)

Für uns ist es wichtig, hier einen grundsätzlichen Bebauungsplan aufzustellen und sich auch genehmigen zu lassen, weil wir es in diesem Bereich teilweise mit sehr alter Infrastruktur zu tun haben, das heißt Hallen, die über 40 Jahre auf dem Buckel haben, die natürlich auch nicht mehr, was die lichte Gebäudehöhe oder den Abstand der Säulen innerhalb des Gebäudes angeht, modernen Anforderungen entsprechen, weil man heute natürlich mit einer ganz anderen Sortiertechnik arbeitet als vor 40 Jahren. Die ist teilweise, bezogen auf diese alten Gebäude, nicht mehr passfähig, ganz abgesehen davon, dass wir natürlich auch energetische Probleme haben. Heute baut man ja ganz anders als noch vor 40 Jahren. Deshalb gibt es in den nächsten Jahren hier für uns die Notwendigkeit, die eine oder andere Halle abzureißen und durch eine neue zu ersetzen.

Ich darf übrigens auch sehr herzlich Frau Wieja begrüßen; sie ist die Vorsitzende unserer Fluglärmkommission. Schön, dass Sie da sind.

(Folie 10)

Dann haben wir noch den Bebauungsplan General Cargo. Da muss man zwischen Expressfracht und allgemeiner Luftfracht differenzieren. Dabei ist etwas ganz interessant, was vielleicht nicht alle von Ihnen wissen: Man denkt vordergründig, dass all das, was Expressfracht ist, auch von Köln/Bonn aus geflogen wird. Dem ist aber gar nicht so, sondern – Herr Heitmann, bitte korrigieren Sie mich gegebenenfalls – meines Wissens werden etwa 40 Prozent der gesamten Fracht, die seitens UPS Nacht für Nacht durch den Sort läuft, gar nicht geflogen, sondern per Lkw oder Sprinter, das heißt auf dem Boden, angefahren oder abgefahren. Das ist übrigens auch der große Vorteil aus der Sicht der Expressfrachtunternehmen. Wenn Sie nämlich in Leipzig sind, ist das ganz anders. Da müssen Sie den Großteil der Frachten rein- und rausfliegen, weil der gesamte industrielle Kern nach wie vor im Westen Deutschlands oder auch in den anliegenden europäischen Ländern wie Benelux beheimatet ist und nicht im Osten.

Deshalb ist Folgendes wichtig: Für zusätzliche Frachtvolumina kommt es nicht zwangsweise zu zusätzlichen Flugbewegungen. Das gilt insbesondere auch für den Bereich General Cargo. Denn ein nicht unerheblicher Teil des General-Cargo-Geschäftes findet auf dem Landwege statt. Es wird zwar in diesem schönen Frachtzentrum, das Sie hier sehen, Luftfracht konsolidiert und auf Paletten geladen und verzurrt; es wird aber nicht von Köln/Bonn abgeflogen, sondern es wird – man nennt das RFS, Road Feeder Service – per Lkw – das sind speziell ausgestattete Lkws, auch mit Roller-Decks; die hat sicherlich der eine oder andere von Ihnen auch schon auf der Autobahn gesehen – nach Frankfurt, Paris oder Amsterdam verbracht und erst dort auf Frachtmaschinen oder als sogenannte Belly-Fracht in den Bauch von Passagiermaschinen verladen.

Im Übrigen wird auch der größte Teil der allgemeinen Luftfracht nicht in der Nacht von Köln/Bonn abgeflogen, sondern am Tage. Was im Besonderen noch dazu kommt, ist die neue Eurowings-Langstreckenoperation, also A330, die bei uns jetzt fest stationiert sind und wo im Zuge dieser neuen Langstreckenoperation verstärkt

Fracht im Bauch dieser Passagiermaschinen – und das natürlich entsprechend am Tage – abgeflogen wird oder hier ankommt. Wir sehen deshalb hier perspektivisch auch die Notwendigkeit. Wir sind mit der Kapazität des sogenannten Cologne/Bonn Cargo Centers – CBCC, wie wir es kurz bei uns im Fachjargon nennen – relativ am Ende der Fahnenstange angekommen und wollen sie perspektivisch erweitern. Das sehen Sie hier an dem gestrichelten Bereich. Wir wollen vor die bestehende Frachthalle noch einen weiteren Riegel setzen.

(Folie 11)

Zum Bebauungsplan T-Walk. Das hatte ich auch schon dargelegt. Sie sehen hier den rot gestrichelten Bereich. Wir wollen luftseitig die beiden Terminals miteinander verbinden, Terminal 1 und Terminal 2, und diesen T-Walk insbesondere dafür nutzen, um sämtliche Umsteigeverkehre auch über beide Terminals hinweg, wie wir sagen, „seamless“, also ohne Barrieren, durchführen zu können. Denn heute ist das Problem: Wenn ein Gast beispielsweise von Berlin aus mit Ryanair im Terminal 2 ankommt und mit Eurowings, die hier aus dem B-Stern in Terminal 1 heraus operiert, beispielsweise nach Miami, Bangkok oder Phuket weiterfliegen möchte und es keine direkte Verbindung gibt, er also per Bus luftseitig zum Terminal 1 verbracht werden müsste, ist das sehr aufwendig und kostet Zeit. Es ist natürlich auch vom Produkt alles andere als akzeptabel im Vergleich zu Hub-Flughäfen wie Frankfurt, Amsterdam oder München.

Zu diesem Projekt ist auch noch zu bemerken, wenn wir gerade über Vorfeldkapazitäten sprechen, dass durch diese Baumaßnahme schätzungsweise zwei Vorfeldpositionen wegfallen würden.

(Andreas Klein-Walbeck: Was heißt „luftseitig“?)

– Man kann das an diesem Bild auch schön erkennen: Wir sprechen hier – dort, wo die Flugzeuge rollen oder auch parken – über die Luftseite. Die Grenze zwischen Land- und Luftseite verläuft mitten durch das Gebäude, und zwar dort, wo Sie sich der Sicherheitskontrolle unterziehen, also dort, wo Sie sich durchsuchen lassen müssen, Ihr Gepäck durchleuchten lassen müssen, durch die Torsonde oder durch den Körperscanner gehen. Da ist die Schnittstelle zwischen Land- und Luftseite. Wenn Sie einmal auf der Luftseite sind – das wissen Sie auch –, dürfen Sie nicht wieder zurück; oder Sie müssen sich wieder neu durchsuchen lassen. So definiert man das.

(Folie 12)

Dann haben wir noch zwei weitere Hochbauten. Das betrifft unser Parkhaus 1, das sehr in die Jahre gekommen ist. Es ist damals zeitgleich, Ende der 60er-Jahre, mit dem Terminal 1, das 1970 in Betrieb ging oder eingeweiht wurde, entstanden. Das genügt auch nicht mehr modernen Ansprüchen, ganz abgesehen davon, dass wir in die Sanierung so viel Geld stecken müssten, dass sich das betriebswirtschaftlich schon nicht lohnt. Deshalb möchten wir dieses Parkhaus abreißen und durch ein neues ersetzen – übrigens mit ganz neuen Features.

Vielleicht machen wir einen kleinen, aber hoch spannenden Exkurs: autonomes Fahren. Die neue Mercedes-E-Klasse wird die erste sein, die Sie komplett autonom bewegen können. Wir sehen die Zukunft so, dass Sie in ein paar Jahren, wenn Sie über ein solch modernes Auto verfügen, nicht mehr ins Parkhaus fahren müssen. Gerade wenn die Auslastung sehr hoch ist und man die berühmte Nadel im Heuhaufen sucht, den gewissen Parkplatz – jeder von uns kennt das –, ist das relativ ärgerlich. Das wird alles entfallen. Sie fahren da unten ins Parkhaus hinein, ziehen den Schlüssel ab, und Ihr Auto parkt dann völlig autonom und selbstständig ein. Wenn

Sie es abholen – das ist mir in großen Parkhäusern auch schon ein paarmal passiert –, wenn man 14 Tage im Urlaub war und nicht mehr weiß, wo das Auto steht – das wird es auch nicht mehr geben –, kommt das Auto auf Knopfdruck vorgefahren. Das sind alles neue Features, die wir in das neue Parkhaus integrieren werden. Da geht es um moderne Technologie. Ich nenne es in Anlehnung an den Begriff Industrie 4.0 gerne Airport 4.0.

Das Hotel ist mir persönlich auch ein ganz, ganz wichtiges Anliegen, weil wir da völlig unterrepräsentiert sind. Es gibt viele Gäste, die, gerade wenn sie ab Köln Langstrecke fliegen, am Abend vorher anreisen, um in Ruhe den Flug zu erreichen und keine Sorge haben zu müssen, auf dem notorisch überlasteten Kölner Autobahnring zu verenden und den Flug nicht mehr zu erreichen. Es ist mir auch eine sehr große Herzensangelegenheit, da das frühere „Holiday Inn“ bzw. das heutige „Leonardo“ fast immer ausgebucht ist und unsere Gäste im weiten Umfeld des Flughafens oder in der Innenstadt Hotels aufsuchen müssen. Das ist natürlich vom Produkt her sehr nachteilig. Wenn man betrachtet, dass ein Flughafen wie Hannover, der gerade mal auf die Hälfte der Fluggäste kommt wie wir in Köln, über zwei große Hotels verfügt, haben wir da wirklich großen Nachholbedarf.

(Folie 13)

Was sind die Folgen dessen, was ich Ihnen hier dargestellt habe? Nun, der Zweck dieses Planfeststellungsverfahrens ist es, all die Fragen zu untersuchen und zu beantworten – sprich: die der Auswirkungen. Ich sage Ihnen an dieser Stelle auch ganz offen: Das ist ein ergebnisoffenes Verfahren. Wir wissen selbst heute noch nicht genau, was am Ende dabei herkommt. Wir sind uns relativ sicher – so beurteilen wir es zumindest aus der heutigen Perspektive –, dass es zu keinen wesentlichen nachteiligen Auswirkungen kommt, was die von mir hier vorgestellten Maßnahmen angeht. Aber nochmals: Dazu dient das Verfahren. Vielleicht sind wir am Ende dieses Verfahrens ein Stück weit schlauer. Das werden wir sehen.

Ich sage an dieser Stelle nur auch: Das würde auch keine Behörde und auch kein Gutachter mitmachen, dass hier irgendwie ein Ergebnis schon vorgegeben wäre. Das ist eine absolut ergebnisoffene Angelegenheit. Ich sage an dieser Stelle auch ganz offen – das ist kein Aufruf zum Widerstand oder was auch immer –: Glücklicherweise leben wir in einem Rechtsstaat, anders als das in China oder in den Emiraten ist, wo es, auf gut Deutsch gesagt, keine Sau interessiert; da wird einfach ein neuer Flughafen irgendwo hingesetzt, und dann werden teilweise Tausende von Menschen zwangsumgesiedelt. Ich reise gerne um die ganze Welt; ich habe auch schon die ganze Welt bereist. Aber ich bin immer wieder froh, wenn ich zurück in Deutschland bin. Ich bin auch, offen gesagt, heilfroh, dass es so etwas in Deutschland nicht gibt, dass wir in einem Rechtsstaat leben. Daher wird es natürlich auch in Abhängigkeit von Ihren Einwendungen zu sehen sein, von Ihren Bedenken, die Sie gegenüber den Behörden vortragen. Das ist also ein absolut offenes Verfahren.

Wie wird das beurteilt? Darauf bin ich schon eingegangen. Es wird eine Vielzahl von Gutachten geben: Umweltverträglichkeitgutachten, lärmphysikalische Gutachten, Luftschadstoffgutachten bzw. auch höchstwahrscheinlich ein lärmmedizinisches Gutachten. Das ist sehr, sehr umfangreich. Sie sehen es auch schon an der Länge des Verfahrens. Das wird doch über mehrere Jahre gehen. Bei der Fülle von Dingen, die dabei zu berücksichtigen sind, die auch in den Abwägungsprozess zu implementieren sind, ist das sehr gut nachvollziehbar.

(Folie 14)

Was mir auch noch wichtig ist, ist: Ja, das Ganze kostet natürlich Geld, auch nicht wenig. Diese Maßnahmen werden aber komplett von uns selbst finanziert. Es fließt kein einziger müder Euro an Steuergeld für dieses Verfahren.

(Folie 15)

Meine Damen und Herren, damit bin ich am Ende meiner Ausführungen und bedanke mich erst mal für Ihre Geduld und auch Aufmerksamkeit. Selbstverständlich stehen mein Team und ich Ihnen jetzt im Anschluss für Ihre Fragen zur Verfügung. Aber an dieser Stelle erst mal vielen Dank.

(Beifall)

**Moderator Ralph Brix:** Vielen Dank, Herr Garvens. Nehmen Sie erst mal einen Schluck Wasser. Ich habe selbst schon festgestellt: Die Luft hier im Raum ist etwas trocken. Wenn man so lange redet, braucht man erst mal einen Schluck.

Bevor wir tatsächlich zu Ihren Fragen kommen, möchte ich noch etwas sagen. Eine Sache habe ich gerade schon vergessen. Ich war schon ein bisschen in Sorge, dass zwischendurch irgendein Einwand kommt; der ist aber nicht gekommen.

Wir haben ja gesagt, Sie sollen im Rahmen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung Äußerungen tätigen können: Fragen, Sorgen etc. hier äußern können. Diese Äußerungen sollen natürlich auch zum Entscheidungsträger, in diesem Fall zum Verkehrsministerium, kommen. Deswegen ist es vorgeschrieben, diese Veranstaltung per Wortprotokoll mit zu begleiten. Hier vorne sitzt Frau Dischinger. Sie stenografiert mit; gleichzeitig läuft hier auch ein Aufnahmegerät, das alles Gesagte hier aufzeichnet. Das Ganze wird in lesbare Form gebracht und an das Ministerium gegeben. Es wird nach den drei Veranstaltungen, die wir haben – wir sind ja auch noch in Porz und in Lohmar –, auch auf der Internetseite des Flughafens veröffentlicht. Das wollte ich Ihnen noch sagen, damit Sie sich bewusst sind: Was Sie heute hier sagen, wird dokumentiert.

Dann wollte ich noch gerne vorstellen, dass hier vorne – das haben Sie vielleicht schon gesehen – ein Fotograf ab und zu mal das Blitzlicht aufleuchten lässt. Das ist ein Mitarbeiter des Flughafens. Das ist eine interne Dokumentation. Wer absolut nicht auf den Bildern zu sehen sein möchte, der müsste sich jetzt oder später an ihn wenden und ihn bitten, das zu unterlassen. Es wird aber nicht irgendwo gepostet und mit Sicherheit nicht mit bösen Kommentaren versehen. Trotzdem müssen wir aus rechtlichen Gründen darauf hinweisen.

Mir ist wichtig, dass es, wenn Sie jetzt gleich Ihre Fragen stellen, wenn wir vielleicht in einen Dialog kommen, fair abläuft und dass es respektvoll abläuft. Alle, die etwas sagen wollen, sollen zu Wort kommen. Ich wünsche mir sehr – und ich hoffe, das wünschen Sie sich auch –, dass alle, die reden, auch ausreden können. Es ist vielleicht zu selbstverständlich, aber trotzdem betone ich es sehr gerne: Noch schöner ist, wenn demjenigen, der gerade redet, auch zugehört wird. Denn ich glaube, das kann hier dem Dialog nur zuträglich sein.

Eine Bitte habe ich für den Fall der Fälle – daher sage ich es lieber vorher schon mal, bevor man auf einzelne Personen eingehen müsste –: Bei mir im Dialogprozess geben wir gerne die Empfehlung: Fasse dich kurz. „Fasse dich kurz“ hat etwas damit zu tun, dass man die Aufmerksamkeit des Zuhörers nicht überstrapaziert; es bleibt also mehr von dem hängen, was ich sage. In unserem Fall, weil wir nur eine begrenzte

Zeit, nämlich eine Stunde, haben, bietet das auch die Möglichkeit, dass möglichst viele zu Wort kommen.

Wenn Sie jetzt gleich etwas sagen wollen, bitte ich Sie – Sie sehen hier vielleicht zwei Stative mit Mikrofonen –, an eines der Mikrofone zu gehen. Ich weiß, dass das etwas unbequem ist. Es hat aber auch einen ganz praktischen Grund, nämlich: Das Aufnahmegerät, das hier vorne auf dem Tisch liegt, zeichnet nur das auf, was über die Lautsprecher kommt. Wenn Sie also Zwischenrufe machen, wird das nicht aufgezeichnet. Deswegen wäre es aus diesem Grund schon ganz gut. Und so können Sie auch alle hören, nicht nur das Aufnahmegerät.

Dann bitten wir Sie, sich, da Sie ja nun die Experten namentlich kennen und sehen können, sich jeweils namentlich selbst vorzustellen und, damit man einordnen kann, in welchem räumlichen Verhältnis Sie zum Flughafen leben, uns auch kurz zu sagen, woher Sie kommen.

Jetzt eröffne ich die Fragerunde. Gibt es direkt jemanden, der einsteigen möchte, weil ihm eine Frage auf der Seele liegt? – Da haben wir schon jemanden. Würden Sie sich zum Mikrofon begeben? Das wäre nett.

**Peter Widdenhöfer:** Mein Name ist Peter Widdenhöfer. Ich bin hier bei der Stadtverwaltung beschäftigt. Herr Garvens und ich kennen uns schon ganz gut. Ich bin auch stellvertretendes Mitglied in der Fluglärmkommission. Ich versuche, mich kurz zu fassen.

Ich finde den Vortrag bisher sehr gut strukturiert, auch sehr gut vorbereitet. Aber ich bin trotzdem – das muss ich sagen – überrascht und finde es auch sehr schade, dass nur so wenige Zuhörer hierhergekommen sind. Ich habe in den letzten Tagen die Presseartikel verfolgt, und es gab keine gute Bekanntmachung. Es stand am 11.02. in der *Rundschau*, im *Kölner Stadtanzeiger*. Ich habe auch eben mit Herrn Franken darüber gesprochen. Es war kein Datum angegeben. Es war auch keine Uhrzeit in diesem Bericht angegeben. Die Einladung des Flughafens, Herr Garvens – das habe ich nur gehört – muss vor ca. drei Wochen gewesen sein, am 24. Januar, aber auch in einer Stelle in der Zeitung, die man nicht so schnell finden konnte.

Diese Veranstaltung ist ja nicht nur für die Stadt Bergisch Gladbach, sondern für den gesamten Rheinisch-Bergischen Kreis. Ich könnte mir vorstellen: Wenn das richtig öffentlich bekannt gemacht worden wäre, wäre der Saal halbvoll oder sogar ganz voll. Es ist einfach schade, dass dieses wichtige Thema jetzt vor einem so kleinen Auditorium hier stattfindet. Wenn die Stadt bei der Aufstellung eines B-Planes so etwas machen würde, könnte es sein, dass das OVG in Münster das schon rügen würde. Aber das lasse ich mal dahingestellt sein.

Zu meinen Fragen. Die erste Frage ist: Sie hatten, Herr Garvens, eben in der Übersicht zwei Behörden erwähnt, eine Anhörungsbehörde und eine Planfeststellungsbehörde. Da interessiert mich der Unterschied. Vielleicht ist er auch den anderen nicht so bekannt. Was sind das für Behörden, die darüber zu entscheiden haben?

Die zweite Frage: Es sind, wenn ich richtig mitgezählt habe, insgesamt acht Punkte, acht Sachen, die hier geschehen sollen. Es ist zwar keine Ausweitung des Flughafengeländes, aber es ist doch wohl eine Verdichtung auf dem Gelände: Erweiterung des Vorfeldes, Verbindung von Vorfeldern, Erweiterung des Cargo Centers, Ersatzneubau des Parkhauses, Flughafenhotel. Da sagen Sie, Herr Garvens: All das hat aber keine relevanten Auswirkungen.

Wenn ich versuche, das aus der Ferne objektiv zu betrachten, würde ich sagen: Das hat wohl erhebliche Auswirkungen. Das wird doch dazu führen, dass der Flugbetrieb wahrscheinlich ansteigen wird, dass wir zum Beispiel mehr Nachtflüge haben werden. Wie kommen Sie dazu, jetzt plakativ zu sagen, das hat alles keine relevanten Auswirkungen?

(Beifall)

**Moderator Ralph Brix:** Danke schön. Dann arbeiten wir das mal eben ab. Ich glaube, sagen zu können, da ich die Pressemitteilung selbst gelesen haben – Herr Römer wird das bestätigen können –: Wenn irgendwo Daten nicht veröffentlicht worden sind, dann nicht, weil der Flughafen sie nicht angegeben hat. In der Pressemitteilung, die ich las, standen die Daten drin.

(Walter Römer: Natürlich!)

Es ist natürlich immer noch die Frage des Mediums, ob es sie übernimmt. – Das können Sie bestätigen: Veröffentlicht worden sind die Daten.

Dann würde ich die Frage nach den beiden Behörden stellen.

**Michael Garvens:** Ich würde gerne mit der letzten Frage anfangen und dann zu der ersten gestellten Frage auf Herrn Steingroß verweisen.

Herr Widdenhöfer, das ist eine sehr berechtigte Frage. Es ist auch gut, dass Sie sie gestellt haben. Können wir mal Folie 20 einblenden?

(Folie 20)

Hier haben wir die Anzahl der Verkehrseinheiten in Relation zur Anzahl der Flugbewegungen seit 1995 abgetragen. Für all diejenigen, die nicht so genau im Thema sind: Eine Verkehrseinheit entspricht einem Passagier oder 100 Kilogramm an Luftfracht. Hier sind erst mal die gesamten Verkehrseinheiten, das heißt, Passagiere und Fracht. Wir haben gleich noch weitere Charts, wo man das ganz gut verdeutlichen kann.

Der Trend, den Sie hier sehr schön sehen, ist, dass das Ganze deutlich auseinandergeht. Das heißt, seit 1995 – da sprechen wir grundsätzlich über die letzten 20 Jahre – ist die Anzahl der Flugbewegungen leicht rückläufig, während sich die Verkehrseinheiten, wenn das so weitergeht, bald verdreifacht haben. Ich schätze, dass sie sich etwa um den Faktor 2,5 erweitert haben.

Das hat eine Vielzahl von Gründen. Ich differenziere das nach Passage und Fracht; fangen wir mit der Fracht an. Als ich vor 14 Jahren in Köln/Bonn gestartet bin, war das Rückgrat der Europafrachterflotte der UPS die 727-100. Heute ist das Rückgrat der UPS-Europafrachterflotte eine 767-200, teilweise auch 767-300, also ein Widebody. Herr Heitmann; Sie wissen das Ladungsvolumen besser: Wie viele 727-100 bekommen Sie auf eine 767-300? Ich schätze, die hat ungefähr das dreifache Volumen. Sie ersetzen also drei kleinere Maschinen durch einen größeren Frachter.

Es war auch die gemeinsam zwischen uns und UPS verabredete Strategie, dass wir gesagt haben: Wir wollen bei steigenden Volumina die Bevölkerung im Umfeld des Flughafens nicht über Gebühr belasten, das heißt speziell nicht durch zusätzliche Flugbewegungen, sondern durch ein kontinuierliches Upsizing, das heißt Abtausch von kleinerem Fluggerät durch größeres.

Es gibt noch einen zweiten, nicht unwichtigen Faktor, den wir durch unsere Gebührenordnung entsprechend zu steuern versuchen, nämlich besonders lautes Fluggerät durch höhere Lärmrentgelte ein Stück weit zu bestrafen und Fluggerät, das besonders lärmarm ist, zu begünstigen. Da haben wir als Beispiel vor einigen Jahren dieses neue Incentive-Modell, das relativ einmalig in Deutschland ist, auf den Markt gebracht, wo man zum Beispiel durch den Abtausch einer MD11 – das ist ein dreimotoriges Muster – durch eine 777 – das ist heute der modernste zweistrahlige Großraumfrachter – auf Basis von fünf wöchentlichen nächtlichen Abflügen über einen Dreijahreszeitraum etwa eine Million Euro an Gebühren einsparen kann.

Ich weiß nicht, ob wir die entsprechende Statistik hier haben: die Entwicklung der MD11-Flüge zur 777.

(Folie 29)

Da sieht man das sehr schön. Wenn Sie sich seit 2012 die Entwicklung der MD11-Flüge anschauen, sehen Sie einen Rückgang. Von ehemals 3.750 Bewegungen ist das deutlich reduziert, um 35 Prozent, auf 2.445. Hier sehen Sie die Entwicklung der 777, eines besonders lärmarmen Flugzeugs, das bei den Bewegungen einen Zuwachs von 65 Prozent hat.

Das Schöne an der 777 ist beispielsweise, dass diese Maschine nicht nur sehr viel leiser ist, sondern dass sie ein deutlich höheres Ladungsvolumen hat. Sie können auf dieser Maschine fast 90 Tonnen an Luftfracht befördern, um die 86 Tonnen. Das ist das Ladungsvolumen, das früher eine deutlich lautere 747-100, also ein vierstrahliger Jumbo, aufnehmen konnte.

Genau diese Effekte sind es, die dazu führen, dass wir trotz einem deutlich gesteigerten Frachtvolumen unterm Strich weniger Flugbewegungen, auch Nachtflugbewegungen, haben. Und das Gerät, das in der Nacht operiert, ist auch deutlich leiser.

In der Passage haben wir einen ähnlichen Trend, der natürlich insbesondere durch den Siegeszug der Low-Cost-Carrier hervorgerufen worden ist. In den früheren Jahren hatten wir noch viel kleineres Gerät – Boeing 737-500 der Lufthansa mit 110 Sitzen; die waren meist auch nur zu 50, 60 Prozent ausgelastet, weil man früher auch ein ganz anderes Preisniveau hatte. Da musste man nicht so viele Passagiere an Bord haben. Wenn man einen Ladefaktor von 60 Prozent hatte, war das schon auskömmlich. Sie sind also mit 70, vielleicht auch mal 80 Passagieren durch die Gegend geflogen.

Wenn Sie heute eine Eurowings oder aktuell auch eine Ryanair mit einer 737-800 nehmen, hat sie eine Sitzplatzkapazität von knapp 190 Sitzen. Die fliegen bei uns durchweg mit einer Auslastung von etwa 85 Prozent, haben also im Schnitt 160 Passagiere an Bord. Im Vergleich zur Lufthansa 737-500 vor 15 oder 20 Jahren ist das fast die dreifache Passagiermenge. Aber trotzdem bleibt es nur bei einer Flugbewegung. Das führt auch in der Passage dazu, dass es trotz einer deutlichen Steigerung der Passagierzahlen nicht zu einem Mehr an Flugbewegungen gekommen ist.

Ich prognostiziere Ihnen, dass dieser Trend auch noch anhalten wird, weil der Siegeszug der Low-Cost-Carrier erst angefangen hat. Es ist eine Frage von wenigen Jahren – das garantiere ich Ihnen –, und wir werden in Europa in der Fläche, also abseits der großen Drehkreuze wie München, London, Paris oder Frankfurt, nur noch das Angebot der Low-Cost-Carrier haben: Ryanair, Easyjet, Norwegian, Vueling, Eurowings. Das heißt, dieser Trend wird sich eher noch verstetigen.

Deshalb sind wir im Zuge dieses Planfeststellungsverfahrens aufgerufen, eine Verkehrsprognose abzugeben, bezogen auf das Jahr 2030. Aufgrund dieses weitergehenden Trends, den wir in den letzten Jahren schon beobachten konnten, unterstellen wir, dass wir es in den nächsten Jahren auch mit weiteren – glücklicherweise, muss man sagen – Zuwächsen hier am Flughafen Köln/Bonn zu tun haben oder sie realisieren können; aber daraus wird sich kein signifikanter Anstieg der Flugbewegungen ergeben.

Zweitens werden wir sehr viel Gewicht darauf legen, dass wir möglichst lärmarmes Fluggerät hier nach Köln bekommen. Das ist wiederum das Gute an den Low-Cost-Carriern – das ist auch ganz interessant –, dass gerade sie es sind, die mit dem modernsten Fluggerät durch die Gegend fliegen. Vergleichen Sie mal das durchschnittliche Flottenalter einer Ryanair oder Easyjet mit dem durchschnittlichen Flottenalter einer Lufthansa. Lufthansa fängt zwar jetzt an, ihre Flotte zu modernisieren; aber ich schätze, dass sie heute bei einem durchschnittlichen Lebensalter ihrer Flotte von zwölf Jahren stehen. Wenn Sie das mit Ryanair und Easyjet vergleichen, liegen die vielleicht irgendwo bei drei, vier Jahren. Sie sind also mit dem deutlich modernen Fluggerät unterwegs.

**Moderator Ralph Brix:** Ich hake da mal eben nach. Jetzt haben Sie gesagt, Sie rechnen nicht damit, dass es mehr Flugbewegungen gibt – allerdings mit der Begründung: Die Flugzeuge sind größer geworden. Werden sie denn immer weiter größer? Was macht Sie so sicher, dass Ihre Maßnahmen eben nicht doch zu einem Mehr an Flugbewegungen führen? Denn endlos groß können die Flugzeuge ja auch nicht werden.

**Michael Garvens:** Ich habe gesagt: Wir erwarten keinen signifikanten Anstieg der Flugbewegungen. Wir erwarten natürlich einen gewissen Anstieg. Aber da haben wir natürlich die andere Komponente, an der wir sehr intensiv arbeiten. Ich bringe immer dieses schöne Beispiel eines Vergleichs eines Lärmprints einer Boeing 707 im Vergleich zu dem einer modernen A320. Da beträgt der Lärmprint einer A320 etwa noch 10 Prozent der Fläche einer 707.

Man muss sagen: Es gibt keinen Verkehrsträger, der in den letzten 40 Jahren im Bereich der Lärmreduktion so exorbitante, gute Ergebnisse erreicht hat wie der Luftverkehr. Ich will nichts beschönigen, und ich sage auch in aller Offenheit und Ehrlichkeit: Es wird nicht irgendwann den Flugverkehr geben, der geräuschlos durch die Gegend schwirrt. Das gibt es zwar auch: Über viele Jahre war ich aktiver Segelflieger; da habe ich das erleben können. Aber im Bereich der Verkehrsfluffahrt werden wir nicht irgendwann mit Segelflugzeugen unterwegs sein. Das muss man in aller Offenheit und Ehrlichkeit auch sagen. Aber da gibt es vielfältige Forschungsvorhaben.

Lufthansa hat gerade vor zwei Wochen die neue A320neo ausgeliefert bekommen. Das Wettbewerbsflugzeug von Boeing ist die 737 MAX, die auch in Kürze ausgeliefert wird. Das ist die nächste Generation, die auch noch mal um einiges leiser unterwegs sein wird als die bestehende Generation.

Da werden wir auch sehr hinterher sein. Diese beiden Effekte, die ich genannt habe – sprich: weiterhin der Trend zu größeren Flugzeugeinheiten sowohl im Bereich der Passage als auch im Bereich der Fracht und der Einsatz immer moderneren und geräuschärmeren Gerätes –, werden aus unserer Sicht zu einer besseren Lärmkontur führen. Das ist eigentlich das Entscheidende; die Anzahl der Flugbewegungen

spielt da auch eine gewisse Rolle. Aber die Lärmkontur ergibt sich ja aus der Anzahl der Flugbewegungen mal dem Einzellärmereignis. Ich habe hier sozusagen zwei Stellschrauben. Es ist natürlich vollkommen klar: Je mehr ich den Lärm an der Quelle durch Einbau modernerer Triebwerke etc. pp. reduzieren kann, desto mehr Bewegungen kann ich durchführen, ohne dass es nachteilige oder negative Wirkungen auf die Lärmemissionen oder auf die Lärmkontur hat.

**Moderator Ralph Brix:** Verstehe ich Sie richtig? Ein paar Flugbewegungen mehr – nicht signifikant, wie Sie sagten, aber mehr –, aber nicht lauter. Reicht Ihnen diese Antwort an dieser Stelle?

(Zurufe: Nein!)

– Dann fragen Sie gleich noch mal nach. Kommen Sie nach vorne.

Dann machen wir das mit der Behörde gleich noch; ich habe es notiert.

**Wolfgang Hoffmann:** Mein Name ist Wolfgang Hoffmann. Ich bin stellvertretender Vorsitzender der Lärmschutzgemeinschaft und im Vorstand der Bundesvereinigung gegen Fluglärm und seit 1977 in der Fluglärmkommission am Flughafen Köln/Bonn. Ich habe also etliche Leute kommen und gehen gesehen. Deswegen muss ich Ihnen, Herr Garvens, direkt widersprechen bei der Lärmsynopse, die Sie gerade hier vorge-tragen haben.

Wir bemühen uns seit Jahren, die lauten Maschinen aus der Nacht herauszubekommen; das sind insbesondere MD11 und 744. Das funktioniert bei UPS nicht, weil UPS sagt: Wir haben eine moderne Flotte, und wir haben die Dinger erst zehn Jahre im Betrieb. Wir werden noch weitere 10 oder 15 Jahre mit diesen Flugzeugen fliegen. Das haben Sie ja gerade dadurch unterstrichen, dass Sie sagen: Die Amortisation des Einsatzes an Geld ist bei den Flugzeugen nach 20 bis 25 Jahren.

Also, wir bekommen nicht das, was Sie gerade propagiert haben, dass die Gesellschaften, wenn Sie mit ihnen verhandeln, auch mit dem modernsten Gerät kommen und den Lärm dadurch reduzieren.

Ich habe inzwischen nachgewiesen, dass die 737-800, die von Ryanair geflogen wird, aber auch von TUI und Air Berlin, insbesondere im Verkehr in die Warmwas-sergebiete, und die dann auch in der Nacht zwischen 0 und 5 Uhr am Himmel ist, zum Teil lauter ist als die Frachtmaschinen vom Typ B763, die von UPS geflogen werden. Woher kommt das? Wenn diese Maschinen, die auf lange Urlaubsstrecken gehen, voll geladen sind, ist die Steigfähigkeit dieser Maschinen begrenzt. Sie sind deutlich niedriger als diese Frachtflugzeuge und machen deswegen mehr Lärm als die Frachtmaschinen.

Die größeren Frachtmaschinen, die im Europaverkehr eingesetzt werden, sind in der Last nicht voll ausgelastet und haben weniger Kerosin an Bord. Sie können deswegen besser steigen, sind höher und machen weniger Lärm als die Passagierflüge.

(Beifall)

**Moderator Ralph Brix:** Wollen Sie dazu etwas sagen? – Wir gehen jetzt schon sehr ins Detail.

(Wolfgang Hoffmann: Es geht ja nicht anders! Man muss doch da widersprechen!)

– Das ist richtig.

**Michael Garvens:** Ich möchte etwas Grundsätzliches dazu sagen; die spezielle Frage der 737-800 würde ich an Herrn Partsch weiterleiten.

Es ist natürlich völlig richtig, Herr Hoffmann – ich habe ja den Preis für so eine 777 genannt –, dass da eine gewisse Nutzungsdauer hinterlegt ist, weil alles andere völlig unwirtschaftlich wäre. In der Tat gibt es immer ein besonders lautes Flugzeug. Sie wissen das, weil Sie so lange dabei sind, noch viel länger als ich, aber ich erinnere mich noch sehr gut: Als ich 2002 an den Flughafen gekommen bin, gab es auch ein besonders lautes Flugzeug, und das war noch die 747-100, die von UPS im Einsatz war. Wir haben damals gemeinsam sehr dafür gekämpft, dass wir dieses Flugzeug ersetzt bekommen; das ist dann auch ersetzt worden: durch die MD11. Wir haben es damals – so offen, ehrlich und fair sollten wir sein – beide sehr miteinander beklatscht, dass wir diese damals doch relativ laute 747-100 durch eine MD11 ersetzen konnten.

Das war vor ungefähr zwölf Jahren. Da bin ich natürlich an dem Punkt. Natürlich versuchen wir in vielfältigen Gesprächen – Herr Heitmann weiß das; da muss ich mich auch von niemandem drängen lassen; es ist für mich einfach eine Selbstverständlichkeit, dass ich mit unseren wichtigen Kunden da kontinuierlich im Gespräch bin –, darauf hinzuarbeiten, dass es irgendwann zum Ersatz eines solchen Flugzeugtyps kommt. Ich kann jetzt hier schwerlich für UPS sprechen. Aber ich sage an dieser Stelle auch ganz offen: Ich glaube nicht, dass das noch 15 Jahre oder was auch immer dauern wird. Die Entscheidung liegt natürlich bei UPS. Aber Sie sehen es hier auch bei FedEx. Die haben es entsprechend vorgemacht. Insofern – das sollten Sie auch mal ein Stück weit lobend anerkennen – sind wir da schon ein gutes Stück weit vorangekommen. Die Ergebnisse, die wir dargestellt haben, sind ja ausgesprochen positiv.

Herr Hoffmann, bei der UPS bekommen wir das auch noch hin. Rom ist auch nicht an einem Tag erbaut worden.

(Wolfgang Hoffmann: Ich habe nur Ihren positiven Darstellungen widersprochen!)

**Moderator Ralph Brix:** Jetzt frage ich als Nicht-Experte mal nach: Was bedeutet das jetzt? Sie haben gerade die Zahl 15 Jahre genannt. Wie können wir uns das jetzt vorstellen? Das heißt also, es kann mit mehr Flugbewegungen durchaus auch noch eine Zeit laut bleiben?

(Wolfgang Hoffmann: Natürlich!)

Ich weiß nicht, wie weit Sie da eine Prognose abgeben können oder wollen. Aber es passiert.

**Michael Garvens:** Moment! Dann möchte ich doch zur Erklärung hier noch etwas darlegen, weil vielleicht ein bisschen der Eindruck entstanden ist, wir könnten hier so viel Lärm produzieren, wie wir wollen. Das können wir selbstverständlich nicht. Da gibt es noch eine ganz andere wichtige Stellschraube in unserer Genehmigung. Für

diejenigen, die damit nicht so vertraut sind: Wir müssen alle fünf Jahre den Nachweis erbringen, dass es, bezogen auf das Referenzjahr 1997, nicht lauter geworden ist; im Gegenteil: Wir müssen sogar den Nachweis erbringen, dass es leiser geworden ist. Im letzten Jahr ist – die Ergebnisse liegen noch nicht vor – diese Erhebung wieder durchgeführt worden. Wir müssen unter Beweis stellen, dass es, bezogen auf 1997, leiser geworden ist.

Das heißt, dass über uns ein – ich sage das ruhig – knallharter Lärmdeckel schwebt, den wir nicht durchstoßen dürfen. Für den Fall, dass wir ihn durchstoßen, kann uns die Behörde sofort zusätzliche Auflagen zum Lärmschutz machen. Wir haben seit 1997 diese alle fünf Jahre wiederkehrenden Überprüfungen immer ohne Probleme bestanden. Das ist auch unser Anspruch. Das ist ja vollkommen klar. Wir wären ja mit dem Klammerbeutel gepudert, wenn wir hier nach dem Motto „Was kostet die Welt?“ losmarschieren und alles akquirieren würden, was bei drei nicht auf dem Baum ist, und die Menschen im Umfeld des Flughafens sind uns da egal.

Es ist immer – auch für mich – ein täglicher Abwägungsprozess zwischen den ökonomischen Anforderungen einerseits und den ökologischen oder Lärmauswirkungen andererseits. Das ist auch deshalb so – das sage ich Ihnen an dieser Stelle auch ganz offen –, weil ich im Abflugbereich der Bahn 32 Rechts lebe, auch mit einer Familie, auch mit einer kleinen Tochter. Wir schlafen nachts auch bei offenem Fenster; das sage ich in aller Deutlichkeit auch.

Also, ich erlebe das, was vom Flughafen an Lärmwirkung ausgeht, jeden Tag oder vielmehr jede Nacht auch selbst; ich bekomme das mit, und ich gehe damit schon auch kritisch um und verschließe nicht die Augen davor. Das können Sie mir persönlich abnehmen.

**Wolfgang Hoffmann:** Ich muss dazu unbedingt etwas sagen. Dieses Kriterium der Lärmabnahme ist so etwas von ungeeignet wie nur etwas. Dann streiten wir uns jedes Mal in der Fluglärmkommission darum – das haben wir in den letzten beiden Fünfer-Perioden jeweils gemacht –, was denn „signifikant“ heißt. Es steht nämlich in der Verordnung: Der Lärm soll signifikant abnehmen, bzw. die Fläche, auf die der Lärm heruntergeht, soll signifikant abnehmen. Dann geht die Fläche von 62 Quadratkilometern auf 60 Quadratkilometer herunter, und dann heißt es, das ist nicht signifikant.

**Moderator Ralph Brix:** Jetzt würde ich gerne mal einschreiten, Herr Hoffmann. Ich verstehe die Frage; ich notiere sie mir auch. Hintergrund ist nur, dass wir im Moment bitte über die konkreten Vorhaben reden. Ich habe Ihre Frage notiert. Für die allgemeinen Fragen wollen wir unbedingt nachher auch noch Zeit zur Verfügung stellen. Ich möchte nur nicht, dass wir uns jetzt schon in eine kleine Diskussion verheddern, die mit den konkreten Baumaßnahmen vielleicht nicht unbedingt etwas zu tun hat. Ich habe also Ihre Frage notiert; wir kommen darauf zurück.

Die Behördenfrage von Herrn Widdenhöfer war noch offen.

**Volker Steingroß:** Die Planfeststellungsbehörde ist die, die den Beschluss fassen würde. Das ist das Landesverkehrsministerium in Düsseldorf am Jürgensplatz.

Die Anhörungsbehörde ist diejenige Behörde, die den Erörterungstermin durchführen wird, die dazu einladen wird, die die Einwendungen sammeln wird, zu uns geben wird. Wir werden eine Stellungnahme dazu verfassen. Das wird in einem Erörterungstermin besprochen. Das ist die sogenannte Anhörungsbehörde. Das ist die Bezirksregierung.

Jetzt haben wir aber eine Besonderheit. Luftrechtlich gibt es nur eine Bezirksregierung, die für die Verkehrsflughäfen zuständig ist, und das ist die in Düsseldorf. Wir haben es hier also nicht mit unseren Kölnern zu tun, sondern mit der Bezirksregierung in Düsseldorf. Die wird da mal auf fremdes Land kommen.

**Moderator Ralph Brix:** Sind Ihre beiden Fragen damit beantwortet? – Gut.

Herr Partsch möchte auch noch etwas sagen.

**Martin Partsch:** Zur Thematik 737: Die 737-800 ist ein modernes Fluggerät, heutiger Stand der Technik. Sie wird von vielen Passagiergesellschaften eingesetzt und hat moderate Lärmwerte für ein Flugzeug dieser Größe.

Die 767, die Sie angesprochen haben, ist ein besonderes Fluggerät und in einem besonderen Verfahren geflogen. Sie haben den Grund eben schon selbst angeführt: Sie ist sehr leicht – es ist ein Langstreckenflugzeug, das hier europäisch operiert wird – und infolgedessen extrem gut steigen kann. Das führt dazu, dass man, wenn man diese Maschine rechenstechnisch behandelt – das haben wir in dem Forschungsvorhaben beispielsweise gemacht –, 5 bis 6 dB lautere Werte für dieses Flugzeug errechnen würde, als es tatsächlich in der Praxis bringt. Deswegen haben wir hier eine Sondersituation. Die 737 ist eben normal, Stand der Technik.

**Moderator Ralph Brix:** Die Frage mit der Signifikanz ist immer noch offen. Die klären wir gleich noch; wir kommen darauf zurück.

Jetzt kommen wir zu den anderen Fragen. Wir gehen das durch. Dann kommen Sie erst mal; Sie bitte ich, direkt im Anschluss nach vorne zu kommen. – Stellen Sie sich kurz vor, und sagen Sie uns, wo Sie herkommen.

**Manfred Prante:** Mein Name ist Manfred Prante; ich komme vom Bürgerverein Köln-Neubrück. Ich bedaure auch, dass sehr wenige hier sind. Wahrscheinlich liegt es daran, dass hier mehr ein Schlaraffenland ist bezüglich Lärmberuhigung usw. Ich kann mir nicht vorstellen, dass es hier lauter sein soll als zum Beispiel in Neubrück oder Merheim – aber das sei nur einleitend gesagt; ich bin auch sehr enttäuscht.

Sie haben eben von einem Bauvorhaben gesprochen. Da würden mich mal die gesamten Kosten interessieren. Sind die schon irgendwie auskalkuliert? Kann man schon etwas darüber sagen, was dieser gesamte Umbau, Aufbau usw. kostet? Das wäre mal eine Frage. Oder ist das zu neugierig?

**Moderator Ralph Brix:** Die Frage ist wohl an Herrn Garvens gerichtet; der sollte ja die Zahlen im Blick haben.

**Manfred Prante:** Ja. Das ist ein Punkt. – Der zweite Punkt ist: Sie haben auch von Gutachten gesprochen, die Sie einsetzen. Geben Sie die Gutachten in Auftrag, oder sind das neutrale oder aus anderen Ländern hinzugezogene Gutachter?

Dann habe ich von meinem Bürgerverein den Auftrag, die Frage zu stellen: Mit welchen Auswirkungen müssen die im Flughafenbereich lebenden Anwohner rechnen, wenn die angekündigten baulichen und sonstigen Vorhaben beendet sind? Da muss es ja irgendwelche Überlegungen geben. Ich habe eben auch von Ihnen gehört, dass es sehr wohl um die Steigerung der Wirtschaftlichkeit geht. Da steckt viel drin, dieses Ziel zu verfolgen. Da hängt viel dran: Umweltfragen und was weiß ich alles. – Das war es, vielen Dank.

**Moderator Ralph Brix:** Danke schön für diese drei Fragen. Fangen mir mit den Kosten an, Herr Garvens?

**Michael Garvens:** Ich fange mal mit der Frage der Auswirkungen an. Das ist ja genau das, was dieses Verfahren letzten Endes auch klären soll. Ich hatte am Anfang deutlich gemacht: Das ist absolut ergebnisoffen. Ich kann auch nicht ausschließen, dass wir gegebenenfalls zum Abschluss des Verfahrens mit Ergebnissen konfrontiert werden, die wir heute noch nicht so sehen und die uns möglicherweise dazu veranlassen könnten, das eine oder andere Projekt anders aufzuziehen, fallen zu lassen oder was auch immer – I don't know.

Deshalb möchte ich dem auch nicht vorgreifen. Wie gesagt: Wir glauben, dass es hier zu keinen wesentlichen Auswirkungen kommen wird. Aber sicher wissen wir es erst dann, wenn alle Gutachten vorliegen, die Anhörung gelaufen ist und die Ergebnisse auf dem Tisch liegen.

**Moderator Ralph Brix:** Da möchte ich noch mal kurz ergänzen: Es ist ja genau der Sinn des Planfeststellungsverfahrens, öffentliche und private Interessen abzuwägen und im Zweifelsfall auch zu sagen: Nein, die privaten Interessen überwiegen hier. Das ist das Ergebnisoffene. Das wird dort entschieden.

**Michael Garvens:** Oder es kann sein, dass zusätzliche Schutzmaßnahmen ergriffen werden müssen oder was auch immer. Da gibt es eine Riesenbandbreite von Möglichkeiten und Maßnahmen. Aber das müssen wir einfach in Ruhe abwarten.

Zu den Kosten: Die sind natürlich immer schwierig zu quantifizieren. Aber was Gebäudeinvestitionen angeht – T-Walk, Hotel –, sind sie schon in einer Größenordnung zwischen 30 und 40 Millionen; vielleicht geht das auch bis 50 Millionen hoch. Das hängt natürlich immer sehr mit der technischen Gebäudeausstattung zusammen. Die Gepäckförder- und -sortieranlage ist natürlich etwas, was richtig Geld kostet.

Was die bisher durchgeführten Tiefbaumaßnahmen angeht, Vorfeld A und die S-Kammer-Fläche – da schaue ich mal rüber zu Herrn Steingroß –, habe ich jetzt keine genaue Zahl hier vorliegen.

**Volker Steingroß:** Das können wir nachreichen.

**Michael Garvens:** Das können wir nachreichen. Aber ich schätze, dass sich das Vorfeld A irgendwo in der Größenordnung von 10 Millionen abspielen wird, die S-Kammer-Fläche eher etwas weniger.

Zu den Gutachten sagt Herr Steingroß noch etwas.

**Volker Steingroß:** Die Gutachter werden von uns beauftragt. Gegenstand des Auftrags ist natürlich, dass sie ein wertfreies Urteil abgeben. Natürlich steht immer im Raum: Wes Brot ich ess', des Lied ich sing'. Das ist der Einwand, den man erwartet. Das gilt auch für die Gutachter, die Sie beauftragen.

Aber unser schlimmster Feind ist unser Controller. Wir geben kein Geld aus für Gutachten, die uns hinterher vor Gericht um die Ohren fliegen. Wir legen größten Wert darauf, dass sie eine Neutralität an den Tag legen.

Man muss dazu vielleicht auch eines sagen: Ich habe die Verfahren ausgeschrieben. Ich habe jetzt keine Gutachten gezielt an bestimmte Gutachter freihändig vergeben, sondern wir haben immer mehrere Gutachter angefragt, und wer das wirtschaftlichste Angebot abgegeben hat, hat den Zuschlag bekommen, ob uns die Nase da passte oder nicht passte. Ich bin hier insofern an das Vergaberecht gebunden und habe mich da auch entsprechend verhalten.

**Moderator Ralph Brix:** Da habe ich eine kurze Frage. Sie hatten vorhin im Vortrag, Herr Garvens, schon von den Umwelt- und Lärmgutachten gesprochen. Was, glauben Sie, können solche Gutachten noch mehr an Wissen bringen als das, was zum Beispiel Herr Partsch oder auch Sie durch Ihre Lärmschutzberichte und Umweltberichte sowieso schon erarbeiten? Also, was kommt dabei Neues rum?

**Michael Garvens:** Das Wesentliche daran ist, dass wir im Zuge eines solchen Planfeststellungsverfahrens in die Zukunft schauen. Das heißt, wir schauen nicht auf das, was in der Vergangenheit war oder zum heutigen Tag Status quo ist. Deshalb lassen wir auch diese Verkehrsprognose bis 2030 erstellen. Das machen wir auch sehr, sehr dezidiert.

Ich habe selbst auch schon an so einer Diskussionsrunde teilgenommen und glaube, ich bin einer derjenigen in der deutschen Flughafenlandschaft, der mit die besten, profundesten Marktkenntnisse hat. Da haben wir genau durchdiskutiert, und zwar bezogen auf unsere wesentlichen Akteure im Passagier- und Frachtbereich, wie sich jeder einzelne Kunde in den nächsten Jahren entwickeln wird, mit welcher Flugzeugtechnologie und mit welcher Anzahl von Umläufen. Es ist also nicht ganz grob Pi mal Daumen; da ist auch unsere Marktforscherin dabei. Das wird alles sehr dezidiert runterdekliniert.

Diese Marktprognose ist der wesentliche Aufsetzpunkt. Auf der Basis dieser Prognose werden alle anderen Gutachten aufgesetzt. Wenn ich genau weiß, welcher Flugzeugtyp in welcher Zeitenlage wie viele Umläufe in Köln/Bonn absolvieren wird, kann ich daraus natürlich die ganzen Lärmauswirkungen, auch lärmphysikalischen Auswirkungen, ableiten, sodass ich dann, bezogen auf diesen Prognosezeitpunkt, einen sehr genauen Blick auf das bekomme, was, von heute an gerechnet, in den nächsten 14 Jahren bei uns am Flughafen an Auswirkungen, aber natürlich nicht nur direkt am

Flughafen, sondern selbstverständlich im ganzen Umfeld des Flughafens, zu erwarten ist.

**Moderator Ralph Brix:** Herr Prante, sind Ihre Fragen damit beantwortet? – Wunderbar.

Jetzt der Herr aus der vierten Reihe.

**Dr. Heiner Mersmann:** Guten Abend! Mein Name ist Heiner Mersmann. Ich bin gebürtiger Rösrather und wohne dort seit über 65 Jahren und erlebe die Veränderungen in den Lärmbelastungen seit dieser Zeit. Ich kann nur subjektiv sagen: Es hat weiterhin zugenommen.

Ich spreche hier als Nachtfluglärm betroffener – ich betone das „Nacht“ – und in der Eigenschaft als Mediziner. Ich bin Gründungsmitglied der Ärzteinitiative für ungestörten Schlaf in Troisdorf. Wir haben einige Gutachter herangezogen, die die ersten großen Gutachten zur Fluglärmbelastung und zu den Auswirkungen auf die Gesundheit der Nachtfluglärm betroffenen gemacht haben.

Mich entsetzt ein wenig, dass ich – das ist auch irgendwie nachvollziehbar – hier höre, welche Ziele das Projekt hat: natürlich die Steigerung der Wirtschaftlichkeit, die Steigerung von Komfort und Betriebsoptimierung. Es wird nebenbei erwähnt, dass es keine zusätzlichen Landebahnen gibt. Das hätten wir sicher auch anders erfahren; dann wäre der Saal voller.

Was mich wundert und was ich mich immer frage, ist: Warum kann der Flughafen nicht auch noch mehr Interessen in den Blick nehmen, die sich eine Steigerung der Umweltverträglichkeit zum Ziel setzen, eine Lärmreduktion zum Ziel setzen und insbesondere das Ziel, den Nachtfluglärm zu reduzieren? Denn das ist das, was die Menschen betrifft.

(Beifall)

Unter Logistik verstehe ich nicht, zu jeder Tag- und Nachtzeit landen und starten zu können, sondern unter Logistik verstehe ich, mit Rücksicht auf den Menschen mehr Flüge aus der Nacht herauszunehmen, anstatt immer noch mehr Passagierflüge in die Nacht hineinzupacken. Niemand muss nachts um 3 Uhr nach Mallorca fliegen. Wenn das Angebot hergestellt wird, ist das eigentlich ein Frevel des Anbieters.

Meine Vorstellung wäre, dass der Flughafen nicht nur auf die wirtschaftlichen, sondern auch mehr auf die gesundheitlichen Belange der Betroffenen Rücksicht nähme und sich auch überlegt: Wie kann ich logistisch etwas ändern, dass weniger Nachtflüge, insbesondere weniger Passagiernachtflüge, durchgeführt werden? Da haben wir eben gehört, dass sie mittlerweile sogar die lautereren sind. Wenn ich Herrn Hoffmann und seine Zahlen richtig verstehe, nehmen sie weiterhin zu. Wir haben inzwischen wohl einen Anteil von nahe 50 Prozent.

(Wolfgang Hoffmann: Zwischen 0 und 5 Uhr sind im letzten Jahr 6.145 Passagierflüge gewesen!)

– Da frage ich: Muss das wirklich so sein? Um uns herum werden Nachtflugverbote eingeführt, und Köln/Bonn deklassifiziert sich meiner Meinung nach damit, dass es hier immer mehr werden. Ich finde das sehr traurig.

(Beifall)

**Moderator Ralph Brix:** Danke schön. Wenn ich das richtig verstehe, sind in dieser Frage zwei Aspekte enthalten. Der eine ist: Sie sagen, es werden keine Maßnahmen unternommen. Das ist etwas, was ich an Herrn Hopp bzw. an Herrn Partsch weitergeben würde. Der Aspekt ist: Warum wird nicht mehr gemacht?

Herr Partsch, ist das so? Können wir das so sagen? Unternehmen Sie nicht mehr?

**Martin Partsch:** Wir haben ein Lärminderungskonzept, das auf einer ganzen Reihe von Maßnahmen basiert. Der passive Schallschutz ist ein Thema, das wir seit 1992 verfolgen. Wir setzen aber im Rahmen der Optimierung von Flugverfahren natürlich auch bei der aktiven Lärminderung an. Wir haben eigens dazu eine Arbeitsgruppe, in der Luftfahrtgesellschaften, DLR und auch Flugsicherung sitzen und in der wir versuchen, möglichst optimale Flugverfahren sowohl bei Start als auch bei Landung herzustellen.

Die Flottenoptimierung ist vorhin schon angesprochen worden. Über unsere Entgeltordnung fördern wir das ganz massiv über Incentives für leisere Maschinen. Die Auswirkungen haben wir vorhin auch schon anhand der Grafik gesehen. Der Ausmusterungsprozess geht weiter. Er ist noch nicht abgeschlossen; auch aus unserer Sicht gibt es noch eine Reihe von Maschinen, die nicht so lärmarm sind, wie wir uns das wünschen. Aber das schreitet weiter fort.

**Moderator Ralph Brix:** Ich habe die Frage von Herrn Mersmann so verstanden: Mensch, ihr investiert Millionen in diese neuen Maßnahmen – warum nicht auch mal mehr da hinein?

Ist das überhaupt möglich? Wie viel Luft ist nach oben?

**Martin Partsch:** Das tun wir auch im Rahmen unserer Entgeltordnung. Herr Garvens hat vorhin ausgeführt, dass wir ganz massive Anreize geben, moderne Maschinen einzuführen. Das Geld, das in der Größenordnung von über 70 Millionen Euro in passiven Schallschutz investiert worden ist, ist ja nun auch kein Pappenstiel.

**Michael Garvens:** Nochmals – nicht, dass Sie denken, dass es das tägliche Brot eines Flughafenchefs ist, so viel wie möglich an Verkehr an diesen Flughafen zu bringen: Ja, das ist es natürlich auf der einen Seite. Aber Sie können nochmals versichert sein, dass ich sehr wohl auch die Anliegen der Menschen, schon aus der eigenen Erfahrung heraus, im Blick habe. Das ist natürlich immer ein gewisser Abwägungsprozess.

Man muss auch sagen – ich habe mit vielen Menschen, auch aus meinem Umfeld, darüber gesprochen –: Lärm ist etwas sehr Subjektives. Das heißt, jeder nimmt den Lärm anders wahr. Der eine schläft nachts völlig ruhig, und der andere fühlt sich sehr, sehr gestört. Es muss natürlich unser Ansatz sein – wir diskutieren und reden wirklich jeden Tag im Unternehmen darüber; Herr Partsch weiß das –, dass wir hier nicht lockerlassen dürfen.

(Folie 31)

Hier habe ich Ihnen die Entwicklung nächtlicher hoher Einzelschallpegel, bezogen auf drei besonders fluglärmbelastete Lärmmessstellen dargestellt. Darauf sind wir auch ein Stück weit stolz, wenn ich das mal so sagen darf. Das sind häufig überflogene Lärmmessstellen: Rath/Heumar, Lohmar und Siegburg/Stallberg. Hier ist der Vergleich von 2000 zu 2005 und 2010. Das sind hier vorne Einzelschallpegel über 75 dB(A). Sie sehen, wie rasant sich das zwischen 2000 und 2010 reduziert hat. Das Bild wiederholt sich mehr oder weniger bei allen drei Lärmmessstellen. Ich sage Ihnen ganz offen: Das ist etwas, was ich persönlich auch so wahrgenommen habe.

Das Beispiel, das ich Ihnen eingangs gebracht hatte: Früher, als ich hier anfang, gab es die 727-100-Flotte oder auch noch die lauten DHL-727-200-Maschinen mit Hush Kits. All das fliegt nicht mehr, ist bei uns auf dem Flughafen nicht mehr vorzufinden.

Was das Thema mit den Passagiernachtflügen angeht, möchte ich sagen: Es gibt dafür nach wie vor einen großen Bedarf. Ich sage Ihnen mal an dieser Stelle, wüber ich auch nicht so richtig glücklich bin. Man könnte ja vermuten, dass ich sagen könnte, wenn in Frankfurt oder in Berlin, wenn der neue BER öffnet, ein Nachtflugverbot greift: Wunderbar, dann ist Köln/Bonn neben Leipzig/Halle irgendwann vielleicht der einzige Flughafen in der Republik, der noch nachtoffen ist, und dann kommt der ganze Verkehr zu uns. Da sage ich Ihnen ganz offen: So ticke ich überhaupt nicht, ganz im Gegenteil. Ich bin ja auch viel in den Verbänden unterwegs. Ich setze mich dafür ein, dass wir uns an möglichst vielen Standorten in Deutschland die Nachtflugmöglichkeit erhalten, damit nicht das passiert, was ich überhaupt nicht möchte: dass sich der Verkehr, was die Fracht, aber gerade auch die Passage angeht, irgendwann nur noch auf ganz wenige Flughäfen in Deutschland konzentriert.

Das ist unser Anliegen. Nochmals: Wir haben diesen sehr harten Lärmdeckel über uns. Das heißt, wir können, selbst wenn wir es wollten, gar nicht die Anzahl der Flugbewegungen oder Lärmereignisse in die Höhe treiben, weil wir dann diesen Vergleich nicht mehr bestehen würden. Deshalb greifen wir, wie Herr Partsch schon gesagt hat, da auch mehr und mehr regulierend in die Gebührentabellen ein. Das ist auch aus einem wirtschaftlichen Interesse heraus, denn – das sage ich Ihnen auch ganz offen – ich möchte natürlich, ökonomisch gesehen, möglichst viele Flugbewegungen mit möglichst leisen Mustern haben. Das ist eine klassische Win-win-Situation; das ist für die Bevölkerung die angenehmste Situation, aber auch für uns. Denn je mehr Bewegungen wir abwickeln, desto mehr Geld ist in der Kasse. Also haben wir auch wirtschaftlich gesehen, nicht nur im Hinblick auf die im Umfeld des Flughafens wohnende Bevölkerung, den absoluten Anspruch, möglichst lärmarmes Fluggerät hier am Flughafen operieren zu haben. Deshalb werden wir da auch nicht nachlassen.

Dazu kommen die ganzen anderen Dinge. Herr Hoffmann, da arbeiten wir auch sehr, sehr gut zusammen, was den Technischen Arbeitskreis angeht.

(Folien 25 und 26)

Hier sehen Sie zum Beispiel eine Anpassung von Abflugrouten, wo man durch eine Anpassung in der Software der Flugzeuge im Flight Management System dafür Sorge trägt, dass die Abweichungen von der Ideallinie möglichst nur sehr geringfügig sind.

(Folie 24)

Es sind aber auch Dinge wie Continuous Descent Approach, wo Sie im Anflug länger in einer größeren Höhe operieren und dann die Triebwerksleistung auf „idle“, also auf Leerlauf, nehmen und quasi wie ein Segelflugzeug auf dem Gleitpfad Richtung

Flughafen hinuntersegeln. Damit können Sie in den Anflugbereichen eine deutliche Lärmreduzierung erreichen, in der Größenordnung von bis zu 3 dB(A).

Es sind noch viele andere Dinge; auf die will ich jetzt nicht alle im Detail eingehen. Aber ich denke, dass der Technische Arbeitskreis, Herr Hoffmann, da eine sehr gute Arbeit leistet. Wir sind dran.

Da muss man natürlich auch ein Stück weit aufpassen; das sage ich in aller Offenheit, gerade denjenigen, die immer so vehement fordern, die Passagierflüge aus der Nacht heraus zu verbannen. Da habe ich die Besorgnis – darauf haben wir als Flughafen überhaupt keinen Einfluss –, dass dann die freiwerdenden Slots von zusätzlichen Frachterflügen genutzt werden, vielleicht auch von Flugzeugen, die ein Stück weit lauter sind als die Passagiermaschinen. Ihr Beispiel, bezogen auf die 737-800, Herr Hoffmann, gilt eigentlich nur da, wo sie wirklich voll beladen auf die Kanaren brummt. Aber keiner fliegt – mir ist jedenfalls kein Flug mit einer 737-700 bekannt, der nach halb elf oder elf tief in der Nacht auf die Kanaren fliegt. Das haben wir eigentlich nicht.

(Wolfgang Hofmann: 3 Uhr morgens!)

– Aber nicht auf die Kanaren.

(Zuruf: Um 1 Uhr!)

– Aber nicht um 1 Uhr auf die Kanaren.

Daher muss man auch höllisch aufpassen, dass man nicht genau das Gegenteil davon erreicht, wenn wir solche Maschinen aus der Nacht verbannen und sie möglicherweise durch deutlich lautere Frachtmaschinen substituieren, also das Kind mit dem Bade ausschütten.

Wir haben die Dinge im Auge. Perspektivisch werden wir weiterhin die lärmabhängigen Entgelte in der Nacht erhöhen, auch für Passagierflüge; das werden wir tun. Da wird es nicht bei dem einen Step, den wir da gemacht haben, bleiben. Aber wir müssen es auch mit Augenmaß machen. Man muss immer höllisch aufpassen, wenn man an der einen Schraube dreht, dass dann nicht eine andere anfängt, sich zu drehen, deren Wirkungen vielleicht noch unerwünschter sind als die Auswirkungen der Schraube, an der man gerade dreht.

**Moderator Ralph Brix:** Herr Mersmann, ich befürchte ein bisschen: Das war nicht die befriedigende Antwort für Sie. Aber war es eine? Sind Sie mit dieser Antwort erst mal zufrieden?

(Dr. Heiner Mersmann: In zwei Punkten war es nicht befriedigend!)

– Würden Sie dann dafür bitte noch mal nach vorne kommen?

**Dr. Heiner Mersmann:** Die Diagramme, die gezeigt wurden, hörten bei 2010 auf, und sie waren wahrscheinlich über Tag und Nacht zusammengefasst.

(Martin Partsch: Nein, Nacht ausschließlich!)

– Das war nur Nacht? – Dann habe ich das nicht gelesen.

Der zweite Punkt: Herr Garvens hat es meiner Meinung nach nicht geschafft, hier überzeugend auszudrücken, dass es mit den Stellschrauben logistisch nicht möglich wäre, die meisten Nachtflüge – das sind wahrscheinlich die Türkeiflüge, wie auch

immer – aus der Nacht herauszuhalten und dem nahezukommen, dass wir nicht demnächst neben Leipzig dieser isolierte Flughafen in der Republik sind, der nachts befliegen werden darf, wie er will.

Ich glaube nicht, dass die Bevölkerung das weiterhin ertragen will. Ich finde es schade, dass Sie diesen Willen nicht deutlicher rüberbringen, da wirklich logistisch daran zu arbeiten. Denn es wäre sicher möglich. Der Tag ist nicht ausgelastet, so wie ich das sehe.

(Beifall)

**Michael Garvens:** Man muss ja immer differenzieren und auch zwischen Fracht und Passage unterscheiden. Was die Fracht angeht, ist es ein Geschäftsmodell. Das Expressfrachtgeschäft – das ist übrigens in Leipzig nicht anders als in Köln – können Sie nur prioritär während der Nachtzeit abwickeln, gerade was das UPS-Geschäftsmodell angeht, was diesen Europa-Hub angeht. Sie können ein solches Geschäftsmodell so nicht am Tage abwickeln; das ist nicht möglich. Wenn wir – ich sage das in aller Offenheit – der UPS sagen würden: Liebe UPS, ihr dürft ab morgen oder wann auch immer hier nachts in Köln/Bonn nicht mehr fliegen, dann hätte das zur Folge, dass UPS sich komplett vom Standort Köln/Bonn verabschieden müsste, mit unübersehbaren – –

(Dr. Heiner Mersmann: Ich meinte die Passagierflüge!)

– Ich sage es nur, weil Sie eben auch von Logistik sprachen.

Aber ich bin ein Stück weit stolz – wir hatten hier über die Entwicklung der MD11 gesprochen –, dass es in Bezug auf die Großraumfrachter gelungen ist, mittlerweile 60 Prozent aller Flugbewegungen mit Großraumfrachtergerät, also 747, MD11, 777, immerhin schon in der Tagzeit abzuwickeln.

Da kann man natürlich wiederum sagen: Das ist uns nicht genug. Ich will nur damit auch unseren ernsthaften Willen unterstreichen, dass wir alle Möglichkeiten suchen, um solche Flüge aus der Nacht herauszubringen.

Ich sage Ihnen an dieser Stelle mal ein ganz offenes Bekenntnis. Wenn wir mit UPS ein Geschäftsmodell finden würden, wo UPS zu uns sagen würde: „Lieber Flughafen Köln/Bonn, das, was wir an Flugbewegungen pro Jahr bei euch abwickeln, können wir statt in der Nacht auch am Tage abwickeln“, dann wäre ich der Letzte, der sagen würde: Nein, liebe UPS, ich will euch aber lieber in der Nacht haben. Das sage ich Ihnen an dieser Stelle ganz offen.

Die Notwendigkeit dieser Nachtflüge leitet sich eben aus den Geschäftsmodellen der einzelnen Airlines ab; die sind so, wie sie sind. Wenn wir sagen würden, nein, wir wollen das nicht so, dann sind diese Airlines morgen nicht mehr da. Das ist auch historisch zu sehen. UPS ist 1986 in Köln/Bonn mit diesem Geschäftsmodell gestartet. Da muss ich dann ganz offen sagen: Wer A sagt, muss auch B sagen.

(Zuruf: *Wir* müssen B sagen!)

Denn wenn man sich von diesem Geschäftsmodell verabschieden würde, könnten wir unseren Flughafen dichtmachen. So muss man das ganz einfach sehen. An dieser Stelle will ich ganz offen und ehrlich sein.

**Moderator Ralph Brix:** Wahrscheinlich wäre nicht jedermann unglücklich darüber. Aber so sind die unterschiedlichen Interessen; das ist es eben.

**Michael Garvens:** Es bringt ja nichts, um den heißen Brei herumzureden.

**Moderator Ralph Brix:** Der Herr im Schal war der Nächste, der etwas fragen wollte. – Bitte kommen Sie zum Mikrofon.

**Dieter Stephan:** Guten Abend! Mein Name ist Dieter Stephan. Ich bin Vorsitzender des Bürgervereins Fluglärmschutz in Forsbach und daher auch mit meinen Mitgliedern unmittelbar Betroffener.

Ich bin ein wenig enttäuscht über die Veranstaltung. Ich fühle mich sehr gut über das informiert, was der Flughafen beabsichtigt. Aber vielleicht können wir uns die Folie 1 in Erinnerung rufen und noch einmal auf die Projektionsleinwand bringen, nämlich § 25 VwVfG. Herr Garvens, Sie haben die Entstehung dieses Paragraphen kurz gestreift.

In Stuttgart war es so, dass sogar die Planfeststellung schon komplett durch war, als der Bevölkerung das Licht aufging, was da überhaupt passieren soll. In diesem Sinne haben Sie heute Abend diesen Paragraphen bei Weitem nicht erfüllt. Er fordert ausdrücklich, auch auf die Auswirkungen dessen einzugehen, was Sie hier planen. Das haben Sie nicht getan. Nur der Hinweis darauf, dass Sie weitere Erkenntnisse im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens generieren werden, genügt mir nicht. Vor allen Dingen genügt es § 25 nicht. Ich hätte erwartet, dass Sie heute Abend hier klar die Auswirkungen darlegen, die sich aus Ihren Maßnahmen ergeben.

Ich fordere nicht die Vorwegnahme aller Gutachten und eine individuelle Erörterung zwischen den Forderungen des Einzelnen und des Gesamtwohls, also das, was die Planfeststellung will – weiß Gott nicht. Aber eine Darstellung der Auswirkungen dessen, was Sie vorhaben, erwarte ich schon.

In diesem Sinne sage ich, dass ich glaube, dass das Ziel des § 25 heute Abend nicht erreicht wurde. Unter diesem Titel haben Sie heute Abend auch eingeladen.

(Beifall)

**Moderator Ralph Brix:** Ich danke Ihnen, Herr Stephan. Erst mal danke, dass Sie gesagt haben: Sie meinen, dass das so ist. Das gibt nämlich ein bisschen Spielraum.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung ist empfohlen; da steht ganz viel „soll“ drin. Das ist schon mal das eine.

Das Zweite: Unter anderem war ja vorhin die Frage im Raum, welche Folgen und welche Auswirkungen das hat. Es wurde versucht, darauf zu antworten, und zwar in dem Maße, wie es eben ist. Das Planfeststellungsverfahren wird endgültig feststellen, und die Gutachten werden vermuten, welche Auswirkungen es hat. Der Rest ist ein bisschen Wunschkonzert, vielleicht auch vom Flughafen: Wir möchten gerne dies, und wir möchten gerne das. Ob das so kommt, wird man sehen.

Aber ich gebe die Frage trotzdem gerne mal weiter. – Herr Steingroß.

**Volker Steingroß:** Ich habe auch mit Herrn Hoffmann darüber schon diskutiert. In einem sind wir uns ziemlich einig: Diese Vorschrift ist etwas unglücklich.

(Wolfgang Hoffmann: Die Überschrift ist unglücklich, nicht die Vorschrift!)

Wir befinden uns da in einem gewissen Dilemma. Einerseits sollen wir frühzeitig informieren. Wenn wir frühzeitig informieren, bekommen wir nicht das zusammen, was Sie an konkreten Auswirkungen eigentlich erfahren möchten. Wenn wir diese konkreten Auswirkungen bewertet haben, ist der Planfeststellungsantrag schon so gut wie geschrieben, und dann besteht die Möglichkeit der Diskussion nicht.

Aber ich möchte noch eines sagen: Heute Abend ist der Anfang der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung. Wir gehen hier nicht nach Hause, und damit ist die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung beendet, sondern das ist ein Prozess, in den wir eingetreten sind – ein Prozess, bei dem wir einer der ersten Vorhabenträger sind, die so etwas überhaupt durchführen. Das Gesetz ist neu; die Behörde lernt, wir lernen, Sie lernen dabei. Das ist einfach so, wenn ein Gesetz neu ist.

Wir bieten an – wir haben unsere E-Mail-Adresse angegeben; die finden Sie auf unserem Prospekt –: Wir werden fortlaufend Fragen, die Sie haben, beantworten. Wir werden auch die wesentlichen Verfahrensunterlagen auf unserer Internetseite zur Verfügung stellen, oder wir werden sie, wenn Sie das möchten, Ihnen zuschicken. Das ist für uns auch Teil der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung. Heute Abend ist nicht Schluss, sondern es ist der erste Anfang. In diesem Sinne werden wir auch weiter über die Auswirkungen, wenn wir denn Näheres wissen, selbstverständlich informieren.

**Moderator Ralph Brix:** Danke, Herr Steingroß. – Ich nehme an, auch das befriedigt Sie nicht ganz, Herr Stephan. Aber es ist eine Antwort.

Möchte noch jemand etwas zu den Vorhaben fragen? – Ansonsten sind Sie dran, Herr Hoffmann. Sie wollten eh noch die Frage beantwortet haben, inwieweit eine signifikante Lärmabnahme stattfindet.

**Wolfgang Hoffmann:** Ich habe gesagt: Dieses Verfahren, das in der Nachtflugregelung steht, ist absolut nicht geeignet, um festzustellen, ob der Lärm tatsächlich abgenommen hat. Wenn man sich auf die Fläche bezieht – – Außerdem sind das gerechnete Werte, die da zugrunde liegen, und keine gemessenen. Das Ding ist also fragwürdig.

Ich habe dem Flughafen vor etwa einem reichlichen Jahr den Vorschlag gemacht, dass wir ein Lärmkontingent am Flughafen einführen, und zwar nach Maßgabe der Skala, die der Flughafen für seine Lärmentgelte entwickelt hat. Er hat elf Klassen eingerichtet, um danach die Gebühren zu berechnen.

Wenn man dieses Instrument nimmt und jeder Klasse einen bestimmten Punkt zuordnet – beginnend mit 0,5 Punkten, weiter mit 1 Punkt, 2 Punkten, 4 Punkten usw., also pro Klasse jeweils eine Verdopplung vornimmt –, wenn man das in den Flugbetrieb einordnet, der im vergangenen Jahr am Flughafen stattgefunden hat, und das mit dem nächsten Jahr vergleicht, dann sieht man sofort, ob sich die Summe der Punkte gehalten hat oder ob die Punkte ab- oder zugenommen haben.

Das wäre für mich ein Beweis dafür, dass am Flughafen sich effektiv etwas getan hat.

**Moderator Ralph Brix:** Verstehe ich das richtig? Sie stellen die Methode infrage.

**Wolfgang Hoffmann:** Ich stelle die Methode infrage, die Lärmabnahme nachzuweisen. Vor allen Dingen steht da drin: Es muss eine signifikante Abnahme sein, damit das zu bewerten ist.

**Moderator Ralph Brix:** Da haben Sie eine andere Vorstellung.

**Wolfgang Hoffmann:** Wir streiten uns jedes Mal darüber, was eigentlich signifikant ist.

Aber ich wollte auch noch etwas zu der Nacht sagen. Es ist eine Tatsache, Herr Garvens, dass die Nacht lauter ist als der Tag. Wenn Sie sich die Dauerschallpegel ansehen, die im Jahr an den Messstellen zustande kommen, und sie miteinander vergleichen, und zwar den Tagdauerschallpegel und den Nachtdauerschallpegel über die Jahre vergleichen, sehen Sie: Die Nächte sind im Wesentlichen an fast allen Messstellen lauter als die Tage. Die 16 Tagstunden haben einen geringeren Dauerschallpegel als die acht Nachtstunden.

Herr Partsch hat mir auch schon zugestanden: Der Nachtverkehr ist intensiver; vor allen Dingen sind da auch die wesentlich lautereren Maschinen drin.

(Beifall)

Wir haben acht Nachtstunden, die von der Lärmmenge, die dort entsteht, lauter sind als die Tage. Das ist eine Tatsache. Ich habe die Diagramme da; Sie können sie gleich haben.

**Michael Garvens:** Es gibt viele Gründe, warum das so ist. Aber es gibt einen wesentlichen Grund, den man an dieser Stelle auch nennen sollte: weil sich am Tage der Verkehr auch anders verteilt, weil nämlich in der Nacht, und zwar auch aus Lärmschutzgründen, bestimmte Bahnen bzw.

(Wolfgang Hoffmann: Nein, nein!)

auch An- und Abflugrichtung, beispielsweise die Querwindbahn, überhaupt nicht geöffnet sind. Das heißt, dass sich der verbleibende Verkehr natürlich dann anders konzentriert.

**Wolfgang Hoffmann:** Ja. Aber wir untersuchen ja dafür auch nur die Messstellen, die immer Lärm haben, die im Prinzip unter der großen Bahn liegen.

**Moderator Ralph Brix:** Sie haben zwei komplexe Fragen gestellt; auf die würde ich gerne kurz eingehen wollen und Herrn Partsch fragen. Die Methode wird infrage gestellt. Welche Möglichkeiten haben Sie da? Ist aus Ihrer Sicht der Vorschlag von Herrn Hoffmann praktikabel?

**Martin Partsch:** Die Methode ist keine, die wir uns ausgedacht haben, sondern die Genehmigungsbehörde, als 1997 die neue Nachtflugregelung aufgelegt wurde. Es gab seinerzeit die Pflicht, ältere Maschinen, die nicht auf der Bonusliste stehen, auszumustern. Wir haben 1997 einen Deckel bekommen, was diese lauten Maschinen angeht; sie waren vorhin von den Typen schon angesprochen: alte 727, alte 747. Die mussten bis 31.10.2002 ausgemustert sein.

Diese Ausmusterung ist erfolgt. Diese Ausmusterung hat sich auch in deutlich rückläufigen Maximalpegelereignissen in der Nachtzeit widergespiegelt; das haben wir vorhin auf der Folie gesehen.

**Moderator Ralph Brix:** Nach dieser Methode?

**Martin Partsch:** Nein, das hat mit dieser Methode nichts zu tun. Das ist der gemessene Lärm, den Herr Hoffmann angesprochen hat. Es basiert ja auf zwei Säulen. Das eine ist die rechnerische Überprüfung; das hat sich das Verkehrsministerium seinerzeit ausgedacht. Man mag diese Methode kritisieren oder nicht; aber es ist die Methode, die aktuell vorliegt.

(Herr Hoffmann übergibt Herrn Garvens Unterlagen.)

Der zweite Punkt sind die gemessenen Werte. Das war auch die Diskussion in der Fluglärmkommission, die von Herrn Hoffmann angesprochen wurde, wo man sich über die Signifikanz gestritten hat. Das Ministerium war der Meinung, es sei signifikant, auch vor dem Hintergrund der gemessenen Pegel, die wir vorhin zu Nacht ereignissen gezeigt haben.

Wenn man eine Fläche hoch- und runterrechnet, ein, zwei Quadratkilometer, mag man das bezweifeln oder nicht; aber das ist das Verfahren, wie es halt im Augenblick der Fall ist.

**Moderator Ralph Brix:** Herr Garvens hat es auch schon angedeutet: Die Wahrnehmung von Lärm ist immer sehr subjektiv. Das heißt, allein da haben wir natürlich, was Signifikanz betrifft, einen Spielraum.

Dann gab es die Frage nach dem Unterschied der Dauerschallpegel nachts und tags. War das überhaupt eine Frage? – Ich glaube, es war eine Feststellung. Sie haben gerade auch die Belege vorgelegt.

(Wolfgang Hoffmann: Das war eine Feststellung, keine Frage!)

– Genau. So habe ich es auch verstanden.

**Martin Partsch:** Das ist für manche Messstellen so – das ist richtig –, eben aufgrund der Verdichtung auf einzelne Bahnen.

Mitunter zieht ein einzelnes Ereignis, wenn eine 747 oder eine MD11 fliegt und vom Pegel etwas höher ist, den ganzen Dauerschallpegel hoch. Das ist der Effekt, den wir hier sehen; das ist schon richtig.

(Zuruf: Mir ist nicht klar, wie das bei dem Dauerschallpegel ist, ob das tatsächlich immer nur die Spitzen sind!)

**Moderator Ralph Brix:** Würden Sie das bitte noch mal erklären: Was ist der Dauerschallpegel?

**Martin Partsch:** Man unterscheidet Dauerschallpegel und Einzelschallpegel. Was wir vorhin auf der Grafik gesehen haben, waren einzelne Ereignisse an den Messstellen. Da wird pro Nacht wirklich gezählt: soundso viel über 80 dB. Zu dem Vergleich, den Herr Hoffmann gerade noch anbrachte: Der Dauerschallpegel ist ein gemittelter Pegel, der sich über die Anzahl der Pegel und die Lautstärke der einzelnen Ereignisse definiert. Das heißt, man addiert auf und mittelt es über die Zeit. Deswegen heißt das Dauerschallpegel.

Wir arbeiten bei uns bei der Fluglärmbeurteilung mit beiden Maßen. Was die Nachtzeit angeht, spielen die Einzelschallereignisse eine Rolle. Man zählt wirklich Einzelschallereignisse. Auch das Fluglärmschutzgesetz stellt auf solche Einzelschallereignisse ab, aber zusätzlich eben auch auf den Dauerschallpegel, sodass man beide Maße im Auge behält, um Nachtschutzzonen auszuweisen oder auch den passiven Schallschutz auszuweisen.

**Moderator Ralph Brix:** Danke für die Expertenerklärung.

**Wolfgang Hoffmann:** Eine Ergänzung dazu: Der Dauerschallpegel ist wirklich nur eine Rechengröße. Den kann man nicht hören. Das ist eine Rechengröße, die sich aus den Einzelschallwerten ergibt. Man kann nur sagen: In diesem Gebiet ist es lauter als in jenem Gebiet. Das wird durch den Dauerschallpegel belegt.

**Moderator Ralph Brix:** Danke schön, auch für die Ergänzung. – Der Nächste, bitte.

**Andreas Klein-Walbeck:** Guten Abend! Mein Name ist Andreas Klein-Walbeck. Ich wohne hier in Bergisch Gladbach und vertrete niemanden außer mich selbst.

Herr Garvens, in der Presse habe ich gelesen, wie Sie den Köln/Bonner Flughafen in den letzten Jahren nach vorne gebracht haben. Ich bin begeistert; ich freue mich darüber auch. Das ist die eine Seite.

Die andere Seite: Wir sind heute hier, um zu erfahren, was Sie vorhaben, und insbesondere auch etwas über die Auswirkungen zu hören. Da hätte ich mehr erwartet, anderes erwartet. Wir reden hier eine ganze Menge über Details, wie zum Beispiel auch die Geräuschbelastung. Ich hätte anderes erwartet. Ich hätte erwartet, dass Sie sagen: Okay, wir machen jetzt soundso viel Millionen Umsatz; wir werden demnächst soundso viel machen – vorausgesetzt, die Baumaßnahmen, die wir jetzt geplant haben, können wir durchsetzen bzw. umsetzen.

Ich hätte erwartet, dass Sie sagen: Wenn wir diese Verbindung machen, dann bauen wir da einige Geschäfte ein und machen weiteren Umsatz; das steigert dies. Wenn wir das neue Logistikzentrum bauen, diesen großen Komplex, erwarten wir diese und jene Auswirkungen, einmal ökonomisch hinsichtlich Gewinn, und zum anderen, was das für den Einsatz von Mitarbeitern bedeutet: Brauchen wir sehr viel mehr Mitarbeiter? Brauchen wir sehr viel mehr Fahrzeuge, Sonstiges?

Sie haben über Investitionen nur ganz kurz geredet: 20 bis 50 Millionen. Da hätte ich erwartet, dass Sie das nicht erst auf Fragen hin angeben, sondern dass Sie sagen: Wir setzen soundso viel Millionen ein, wenn alle Baumaßnahmen funktionieren, und das bringt dieses und jenes für euch, für Deutschland.

Ich gehe davon aus, dass der Flughafen auch Steuerzahler ist und insofern auch einen Beitrag für Europa, für Deutschland bringt. Das sind Auswirkungen, zu denen ich Ausführungen erwartet hätte.

Sie setzen vermutlich mehr Personal ein, mehr Sonstiges setzen Sie ein. Da hätte ich gerne von Ihnen gewusst, was da kommt.

Eine andere Sache ist: Wenn wir hier über Fluglärm reden, ist das nur die eine Seite. Die andere Seite ist doch mit Sicherheit, dass wir da CO<sub>2</sub>-Ausstoß haben, dass wir Luftverwirbelungen haben, dass wir noch eine Menge mehr Auswirkungen durch die Bewegungen der Flugzeuge in der Luft haben. Davon habe ich wenig gehört. Ich gehe davon aus, da gibt es noch einiges; das hätte ich ganz gerne gehört.

Sie sagen: Wir bauen da auch ein Hotel hin, neue Parkplätze. – Okay. Wie viele Autos mehr kommen denn da an? Wie viel mehr sonstige Belastung haben wir denn da? Wie steht es mit den Profits und den Konferenzen? Was bringt das eigentlich alles? Das hätte ich ganz gerne auch beantwortet und als Information von Ihnen erwartet. Ich denke mir: Das wissen Sie alles ganz genau.

(Beifall)

**Moderator Ralph Brix:** Da wird geschmunzelt.

**Andreas Klein-Walbeck:** Aber Sie haben sich natürlich auf das Wesentliche konzentriert. Ich danke Ihnen.

**Moderator Ralph Brix:** Danke schön, Herr Klein-Walbeck. Vielleicht ist das sogar mit das Wesentliche, wenn man das macht.

Ich übersetze Ihre Frage einmal so: Sie investieren; das werden Sie wahrscheinlich nicht machen, um das Geld einfach nur zu verschleudern. Sie wollen auch ein bisschen Profit machen. Ich habe das mal in die Auswirkungen bzw. die Wirkungen dieser Maßnahmen aus Ihrer Sicht, sowohl monetär als auch zum Beispiel Arbeitsplätze, aufgeteilt. Gibt es da aus Ihrer Sicht Planungen oder Prognosen, und wollen Sie dazu etwas sagen?

**Michael Garvens:** Ich kann sehr gerne etwas dazu sagen. Vielleicht ist es auch ganz interessant, das mal rückwirkend zu betrachten. Sie wissen: Wir waren der erste größere Flughafen, der in das Low-Cost-Geschäft eingestiegen ist, wobei wir uns in der Luftfracht auch sehr erfolgreich entwickelt haben.

Wir sind hier in der gesamten Region eines der größten Wirtschaftsunternehmen. Bei uns am Flughafen arbeiten zurzeit etwa 13.000 Menschen; das ist eine Kleinstadt. Dabei sehe ich das, gerade weil wir in der letzten Zeit auch viel über Flüchtlinge geredet haben, nicht nur quantitativ, sondern auch qualitativ. Es gibt fast kein Unternehmen in der Region, das eine solche Bandbreite von unterschiedlichen Berufs- oder Qualifikationsbildern aufweist. Das ist der hoch spezialisierte Anwalt, Techniker

oder Pilot; aber es sind auch einfache Menschen. Köln ist immerhin die Stadt in Deutschland mit prozentual dem höchsten Anteil von Menschen mit Migrationshintergrund. Wenn Sie sich mal bei uns auf den Vorfeldern für die einfachen Tätigkeiten oder in der Sortierung bei den Expressfrachtunternehmen umschaun, wie viele dieser Menschen Sie dort antreffen, dann bin ich auch ein Stück weit stolz darauf. Diese Menschen können, obwohl sie teilweise über keine abgeschlossene Schulausbildung oder keinen Berufsabschluss verfügen, bei uns gutes Geld verdienen, und zwar so viel gutes Geld, dass Sie damit auch in der Lage sind, eine Familie zu ernähren, und nicht noch ein Zweit- oder Drittbeschäftigungsverhältnis eingehen müssen.

Schauen Sie mal rüber nach Frankreich, wo man sehr schön erkennen kann, welche unabsehbaren Folgen es für ein Land hat, wenn so eine Wirtschaftsgesellschaft den Bach runtergeht.

Ich glaube, dass das gerade für diese Region gar nicht hoch genug einzuschätzen ist: Über die letzten 14 Jahre sind allein 2.500 zusätzliche Arbeitsplätze bei uns am Flughafen entstanden. Wir sind gerade dabei, unseren Jahresabschluss vorzubereiten. So viel kann ich an dieser Stelle schon sagen: Als ich hier gestartet bin, hatten wir einen Jahresumsatz von 180 Millionen; wir haben im letzten Jahr zum ersten Mal die 300-Millionen-Grenze geknackt, also in ungefähr 14 Jahren den Umsatz knapp verdoppelt. Es ist natürlich vollkommen klar, dass daraus in erheblichem Umfang zusätzliche Steuerzahlungen generiert werden, und zwar hier an die Kommunen, an das Land, an den Bund. Wir haben das nur mal für den Low-Cost-Sektor kalkulieren lassen. Da war das allein an das Land pro Jahr ein zusätzliches Steueraufkommen von 110 Millionen Euro.

Ich kann Ihnen an dieser Stelle nur sagen: Ohne diesen Flughafen würde es in dieser Region wirtschaftlich und beschäftigungspolitisch wirklich ganz anders aussehen. Es ist auch statisch erwiesen, dass Regionen, die über einen Flughafen verfügen, vom Wirtschaftswachstum her deutlich schneller wachsen. Es gibt sogenannte Pimal-Daumen-Werte. Man kann davon ausgehen, dass man pro eine Million zusätzlich abgefertigter Fluggäste etwa 1.000 zusätzliche Arbeitsplätze generiert. In der Fracht bezieht sich das in der Regel auf 100.000 zusätzlich generierte Tonnen an Frachtaufkommen, wenn ich mich nicht täusche. Pro 100.000 Tonnen an zusätzlicher Luftfracht gibt es also in etwa 1.000 zusätzliche Arbeitsplätze.

Wir sind gerade dabei, diese Werte auf den Prüfstand zu stellen, weil sich die Geschäftsmodelle der Carrier etwas geändert haben. Ich vermute, es tendiert vielleicht ein bisschen nach unten; es ist nicht mehr ganz bei 1.000, sondern vielleicht bei 700 bis 800 zusätzlichen Arbeitsplätzen.

(Wolfgang Hoffmann: Bei unter 500, Herr Garvens!)

– Nein, nein, nein. Definitiv nicht.

**Moderator Ralph Brix:** Die Frage war auch: Welche Wirkungen wird das zeigen?

**Volker Steingroß:** Ich habe hier noch mal die Folie an die Wand werfen lassen, wo wir sind: bei Stufe 0, dem vorgeschalteten Verfahren.

(Folie 3)

Wir fangen jetzt an, die Umweltauswirkungen zu bewerten. Diese Punkte, die Sie genannt haben, werden betrachtet. Wir werden uns in der Umweltverträglichkeitsstu-

die mit CO<sub>2</sub>-Emissionen auseinanderzusetzen haben; wir werden uns mit den Auswirkungen auf die unmittelbar angrenzende Wahner Heide – das Gebiet erfüllt eine der höchsten Kategorien des europäischen Naturschutzes; es ist ein FFH-Gebiet – auseinandersetzen müssen.

Wir werden uns auch nicht nur mit dem auseinandersetzen, was luftseitig – das Wort hat sich hier wohl eingepreßt – geschieht. Wir werden uns also nicht nur allein auf die Luftfahrzeuge beziehen, sondern wir betrachten auch den sogenannten landseitigen Verkehr, nämlich: Was kommt an Lkw-Verkehren an? Wie kommen sie weg? Was für zusätzliche Pkw-Verkehre werden generiert?

Ich bin heute Abend hierhergefahren und habe gesehen: Unsere Verkehrszählung hat heute begonnen – es sind jetzt Personen im Einsatz, die den Verkehr zählen und erfassen ihn –, damit wir ein Bild haben, dass wir den Status quo ermitteln, um daraus die Prognose abzuleiten und dann die Auswirkungen, die für 2030 prognostiziert werden, zu bewerten. Je nachdem, wie diese Bewertung ist, wird man unterschiedliche Maßnahmen ergreifen müssen oder auch nicht – je nachdem, wie es ausgeht.

**Michael Garvens:** Noch als Ergänzung: Wir haben auch den interessanten Trend, dass sich das Bahnangebot am Flughafen immer weiter verbessert; auch der neue RXX wird direkt den Flughafenbahnhof anfahren. Dadurch sind wir relativ sicher, dass wir noch mehr Verkehr von der Straße Richtung Schiene abziehen können. Es gibt auch den Fernlinienbusbahnhof, der insbesondere auch von unseren Passagieren sehr intensiv genutzt wird.

**Moderator Ralph Brix:** Wir überziehen jetzt zeitlich schon etwas. Trotzdem möchte ich mein Versprechen einlösen, dass jede Frage beantwortet wird oder zumindest der Versuch gemacht wird.

Deswegen konkretisiere ich die Frage noch mal: Sie investieren. Was bringt das dem Flughafen Ihrer Einschätzung nach monetär? Werden Arbeitsplätze entstehen? Können Sie dazu etwas sagen?

**Michael Garvens:** Ja, selbstverständlich. Ich habe ja eben versucht, es zu beschreiben. Wir haben im letzten Jahr 900.000 zusätzliche Passagiere generiert, in diesem Jahr noch mal. Wir werden dieses Jahr über 11 Millionen Passagiere an unserem Flughafen begrüßen können. Ich habe Ihnen diese Pi-mal-Daumen-Werte gegeben. Wenn Sie einfach mal diese beiden Jahre kumulativ betrachten, das letzte und dieses Jahr, dann sprechen wir allein schon über etwa 1.500 zusätzliche Arbeitsplätze.

**Moderator Ralph Brix:** Sind das Reaktionen darauf, damit Sie den ansteigenden Passagierstrom auch besser bewältigen können? Oder dienen die Maßnahmen dazu, dass das in Zukunft noch besser wird?

Wie hat man die Maßnahmen, die Sie vorgestellt haben, einzuordnen? Denn offenbar wächst es ja schon ohne Baumaßnahmen.

**Michael Garvens:** Ja, natürlich. Nur, wir haben – das hatte ich auch versucht zu beschreiben – jetzt ganz andere Anforderungen durch den Langstreckenverkehr, durch

die ganzen Umsteiger. Wenn wir unseren Flughafen jetzt nicht baulich ertüchtigen, kommen wir irgendwann in Probleme hinein, dass wir den Umsteigeprozess oder die Gepäcklogistik nicht mehr vernünftig darstellen können. Dann laufen wir auch Gefahr, dass der eine oder andere Carrier sagt: Nein, liebe Köln/Bonner, ihr kriegt das nicht mehr richtig hin; wir gehen woandershin.

Wir haben jetzt hier eine neue Rolle übernommen; das muss man auch an dieser Stelle mal sagen. Bis dato hatte die Lufthansa ihre Langstreckenflotte ja in Düsseldorf stationiert. Wenn mir jemand vor zwei Jahren auf den Kopf zugesagt hätte, dass die Lufthansa sich mit der Langstrecke mal komplett aus Düsseldorf zurückzieht – bis auf einen täglichen New-York-Flug – und alles nach Köln hinüberzieht, hätte ich ihn für verrückt erklärt.

Aber wir sind sage und schreibe jetzt hinter Frankfurt und München der dritte Lufthansa-Langstrecken-Hub in Deutschland. Das hätte ich mir vor zwei Jahren überhaupt nicht träumen lassen. Das bedeutet aber auch, dass wir uns infrastrukturell anders dafür aufstellen müssen, insbesondere qualitativ und von der Technik her, als es in der Vergangenheit der Fall war. Das hat weniger etwas mit zusätzlichen Kapazitäten zu tun.

**Moderator Ralph Brix:** Herr Steingroß, Sie wollen auch noch etwas dazu sagen.

**Volker Steingroß:** Ich muss jetzt mal zum leidigen Formaljuristen werden. Bei der Bewertung der Auswirkungen werden wir uns auf die Umweltauswirkungen konzentrieren – bei aller Freude über Arbeitsplätze und Wachstum. Es wird keine Abwägung zwischen Arbeitsplätzen und Umweltauswirkungen geben, um das ganz klar zu sagen, sondern man setzt sich mit den Umweltauswirkungen auseinander. Wenn da etwas zu tun, ist das zu tun – koste es, was es wolle.

(Wolfgang Hoffmann: Okay!)

**Moderator Ralph Brix:** Ich sage mal kurz etwas zum Verfahren. Eigentlich hatten wir gedacht, wir machen eine Stunde öffentliche Diskussion; danach könnte man noch in bilateralen Gesprächen eine halbe Stunde sein. Wir sind jetzt schon darüber. Wir hätten jetzt noch insgesamt zehn Minuten für die ganze Veranstaltung. Ich sehe, es ist noch Bedarf. Ich glaube, wir behalten es erst mal noch in dieser Runde bei. Sie können nach vorne kommen.

Dann würden wir langsam mit den Fragen und Antworten zum Ende des heutigen Tages kommen – danke.

**Jürgen Höck:** Mein Name ist Jürgen Höck. Ich wohne in Köln-Dellbrück in der Siedlung Mielenforst, 3 Kilometer östlich von der A 3.

**Michael Garvens:** Wo wohnen Sie da, in welcher Straße? Da habe ich auch mal gewohnt.

**Jürgen Höck:** Hochwinkel.

**Michael Garvens:** Da waren wir fast mal Nachbarn.

**Jürgen Höck:** Dann haben Sie ja auch mitbekommen, dass man da nachts nicht mehr schlafen kann.

Ich bin von Beruf Bauingenieur. Wir haben in den 80er- und 90er-Jahren für die Industrie hier in Nordrhein-Westfalen und auch übergeordnet Hochregallager gebaut. Das ist reine Organisation. Irgendwelche Leute, die ein dubioses Studium absolvieren und daraufhin einen Masterbrief oder sonst irgendetwas bekommen, machen nur noch just in time.

Ich möchte Sie bitten, dass Sie sich mal mehr darauf konzentrieren, ob es überhaupt erforderlich ist, nachts Dinge in die USA oder sonst irgendwohin zu schicken, und zu überlegen, weshalb die Amerikaner nicht einen Tag warten können. Bei einer vernünftigen Organisation bedarf das eines Tages, dann ist das umgestellt, und dann funktioniert das.

Ich habe als Bauingenieur auch Einblicke in die Produktion von großen Stahlwerken, von Autowerken etc. Es ist überhaupt erforderlich, dass irgendetwas, was am Tag fertig wird, was mit hohem Lkw-Aufwand zu Ihnen gebracht wird, nachts in die USA verschickt wird, damit die da ihre Autos just in time produzieren; das ist totaler Quatsch.

**Moderator Ralph Brix:** Herr Höck, ich sehe: Es erregt Sie sehr, dieses Thema.

**Jürgen Höck:** Ja, natürlich.

**Moderator Ralph Brix:** Aber ich glaube, dass das die falschen Ansprechpartner für dieses Problem sind.

**Jürgen Höck:** Nein. Das sind die Organisatoren; die organisieren das.

**Moderator Ralph Brix:** Das sind die Anbieter.

**Jürgen Höck:** Sie solidarisieren sich mit einer dubiosen Politik. Sie wissen ja ganz genau, dass jemand aus meiner Partei Ihnen 15 Jahre lang Nachtflug ohne jeden Zwang genehmigt hat. Mich wundert, dass dieser Typ immer noch bei uns in der CDU ist. Wenn ich etwas zu sagen hätte, würde der fristlos entlassen werden. Das ist meine Meinung.

Ich habe Großprojekte geleitet. Man kann das organisieren. Wenn Sie nicht bereit sind, das zu machen, dann sind Sie schuldig an Tausenden Leuten, die vorzeitig an Herzinfarkt sterben.

Ich bin kein Mediziner oder sonst irgendetwas. Sie haben eben in Ihrem Beitrag gesagt, wir würden in einem Rechtsstaat leben. Das bezweifle ich, gerade was die Aufsicht bzw. die Bezirksregierung Düsseldorf anbelangt, hinsichtlich Kalkberg, die-

sem dubiosen Hubschrauberlandeplatz. Ich war an den zwei Tagen da; das ist kurios.

**Moderator Ralph Brix:** Herr Höck, jetzt sind wir schon bei der Bezirksregierung.

**Jürgen Höck:** Natürlich.

**Moderator Ralph Brix:** Damit haben die Herren wirklich nichts zu tun.

**Jürgen Höck:** Das ist eine politische Verkettung. Und wir werden als Bürger hier völlig verarscht.

**Moderator Ralph Brix:** Nein. Jetzt kommt hier ein bisschen etwas durcheinander. Ich kann gerne die Frage weitergeben, ob Sie glauben, dass Sie irgendetwas an dieser Problematik lösen können. Ich vermute, die Antwort zu kennen. Trotzdem bitte ein Wort dazu.

**Michael Garvens:** Ich sage mal Folgendes dazu: Der eine oder andere von Ihnen wird sich vielleicht noch an die Aschewolke erinnern, die den Flugverkehr über halb Europa über mehrere Tage komplett zum Erliegen gebracht hat. Ich kann Ihnen dazu nur sagen: Hätten die Auswirkungen der Aschewolke noch zwei oder drei Tage länger andauert, hätten bei allen großen Automobilherstellern in Deutschland – egal, ob BMW, VW, Mercedes Benz; you name it – die Bänder stillgestanden.

Wir leben in einer modernen Industriegesellschaft; das ist so. Das kann man beklagen, wie auch immer. Das ist jedem unbenommen. Aber im Zuge der Globalisierung hat sich auch die Wirtschaft in ihrer Arbeitsteilung global entwickelt. Ohne einen schnellen Nachsprung durch die Luft oder mittels der entsprechenden Expressprodukte, wie sie über Köln/Bonn abgewickelt werden – das kann man durchaus auch so plakativ sagen –, wäre die Weltwirtschaft in ihrer heutigen Form nicht nur nicht mehr leistungsfähig, sondern sie würde zusammenbrechen. Das hätte auch Auswirkungen auf unseren ganzen Wohlstand, von dem wir gerade auch in unserem Land Tag für Tag sehr profitieren.

Ich muss Ihnen sagen: Ich bin auch während meiner Lufthansa-Zeit um die ganze Welt gereist; ich habe mir auch die Slums in Bombay oder sonst irgendwo angeschaut. Ich war in vielen Ländern, wo ich gesagt habe: Da möchte ich ums Verrecken nicht leben. Ich kann die Menschen in diesen Ländern nur aufs Tiefste bedauern.

Es ist so – das muss man grundsätzlich sagen –: Wo Licht ist, ist natürlich auch Schatten. Ich will auch in aller Offenheit und Ehrlichkeit sagen: Natürlich hat so eine Industriegesellschaft auch ihre gewissen Schattenseiten, ohne Frage; das will ich hier auch überhaupt nicht beschönigen. Aber es muss jeder für sich selbst bestimmen, ob er in so einem Land leben will oder nicht.

Wenn ich mir die Umweltstandards in unserem Land im Vergleich zu vielen anderen Ländern auf unserer Erde anschau, dann können wir auf das, was wir hier in den letzten Jahrzehnten erreicht haben, sehr, sehr stolz sein.

Ich sage Ihnen an dieser Stelle auch ganz offen: Wir werden unser Möglichstes tun – vielleicht nicht immer das, was Sie im Einzelfall von uns erwarten; das ist vollkommen klar – und in unserem Bemühen nicht nachlassen und versuchen, die Auswirkungen des täglichen oder auch nächtlichen Flugbetriebs auf ein Minimum zu reduzieren – nicht immer so, dass Ihnen das gefällt und Sie sagen: „Wunderbar, das ist für uns so okay“; das ist auch klar. Aber wir haben das ganz fest im Blick.

Nochmals: Die Ergebnisse, die wir da in Teilen erreicht haben, sind meiner Auffassung nach selbstredend; auf die sind auch ein Stück weit stolz – ohne dass wir da am Ende der Fahnenstange angelangt sind; ohne Frage. Wir lehnen uns hier nicht in Selbstzufriedenheit zurück oder was auch immer. Herr Hoffmann weiß das aus den permanenten Diskussionen in der Fluglärnkommision oder im Technischen Arbeitskreis: Wir lassen da nicht locker.

**Moderator Ralph Brix:** Ist es eine kurze Frage, die eine kurze Beantwortung möglich macht?

(Dieter Stephan: Es ist ein kurzes Statement!)

– Dann machen Sie das.

**Dieter Stephan:** Herr Garvens, Sie haben den Flughafen in den letzten Jahren hervorragend nach vorne gebracht. Dass Sie als Geschäftsführer der Wirtschaftlichkeit die allerhöchste Priorität einräumen müssen, ist auch klar. Aber: Wirtschaftlichkeit kann auch eingeschränkt werden durch das negative Handeln in einem kleinen Segment, nämlich in der Nacht.

Ich glaube, wir alle, die wir hier sind, stören uns nicht am Flughafen an sich, auch nicht daran, dass er tagsüber enorme Zuwachsraten hat, sondern an dem Lärm in der Nacht, der nur hier in Köln und vielleicht noch in Leipzig ist.

Es sollte für die Bevölkerung erkennbar sein, dass Sie massiv versuchen, jene, die in der Nacht fliegen, zu benachteiligen, und zwar durch Auflagen, durch mehr Kosten; dann wird sich das automatisch reduzieren.

Dann hätten Sie auch viel mehr Freunde jetzt im Planfeststellungsverfahren. So haben Sie vielleicht für die nächsten vier Jahre viel, viel Ärger, vielleicht sogar noch länger – von jedem Einzelnen, der hier sitzt, auch von mir –, den Sie nicht hätten, wenn erkennbar wäre, dass Sie massiv versuchen, den Nachtfluglärm einzuschränken.

Auch das sollten Sie vielleicht mal als Auswirkung ausrechnen. Das haben viele andere vor Ihnen auch nicht getan.

(Beifall)

**Moderator Ralph Brix:** Danke schön. Dann lasse ich mal das Schlusswort bei Ihnen. Wir haben dank der letzten beiden Beiträge die beiden Seiten noch mal ganz gut gehört. Wir haben auch gehört, wo das Dilemma liegt. Vielleicht ist die Lösung sogar, eines Tages über das Dilemma hinauszuschauen.

Jetzt haben wir erst mal das Planfeststellungsverfahren und sehen, wo es wirkt. Da haben Sie einen Grund mehr, miteinander zu reden. Dazu gibt es auch noch weitere Möglichkeiten, wenn Ihnen heute noch etwas gefehlt hat, wenn Sie vielleicht noch

andere Fragen anderer Bürger hören wollen. Der Flughafen ist ja morgen mit einer Veranstaltung in Porz und übermorgen in Lohmar. Übrigens: Morgen sind wir im Bürgerzentrum „Engelshof“, allerdings schon um 18 Uhr; wenn Sie da um 20 Uhr kommen, ist das Ganze schon so gut wie vorbei. Wenn Sie Interesse haben, auch daran teilzunehmen, ist das durchaus möglich.

Ich bin dankbar dafür, dass die Diskussion so verlaufen ist, wie sie gelaufen ist. Dafür, dass hier weitaus mehr Feuer im Inhalt sein könnte, zum Teil auch große inhaltliche Gräben existieren, fand ich es wirklich toll, wie Sie miteinander umgegangen sind. Vielen Dank dafür; das hat mich schon mal sehr beruhigt.

Wenn Sie noch Ideen haben, wenn Sie Fragen haben, wenn Sie Einwendungen haben – Sie haben es gerade gehört –, gibt es dafür eine Internetseite. Ich glaube, es ist die, die auch hier hinten draufsteht. Es gibt diesen Flyer, der draußen liegt. Nehmen Sie ihn mit. Denn da steht auch die E-Mail-Adresse drauf, an die Sie Ihre Fragen stellen können.

Ich habe vorhin ein Versprechen von Herrn Garvens gehört; das lautete: Stellen Sie Ihre Fragen online, und sie werden schnell beantwortet, auf jeden Fall. Wollen wir ihn also mal an diesem Versprechen messen; das können Sie tun. Sie können Informationen, Zusammenfassungen und Entwicklungen auf der Internetseite, die auch hier draufsteht, entnehmen.

Ich danke Ihnen recht herzlich für Ihre Aufmerksamkeit und Ihre Geduld. Ich danke den Experten, Herrn Garvens, Herrn Steingroß, Herrn Partsch. Auch wenn Herr Hopp heute nichts gesagt hat, danke ich ihm trotzdem dafür, dass er da ist.

Ich wünsche Ihnen einen schönen Abend und eine gute Heimfahrt. Machen Sie es gut! – Danke schön.

(Beifall)

(Ende: 22:30 Uhr)