

Bürgerinformationsveranstaltung zum Planfeststellungsverfahren des Flughafens Köln/Bonn

Köln-Porz, 17. Februar 2016

(Beginn: 18:00 Uhr)

Moderator Ralph Brix: Herzlich willkommen hier im Bürgerzentrum Engelshof in Köln-Porz! Ich begrüße Sie recht herzlich, und ich freue mich, dass Sie sich auf den Weg gemacht haben, heute hier an der Informationsveranstaltung des Flughafens Köln/Bonn teilzunehmen.

Hier treffen heute Nachbarn aufeinander. Es sind Nachbarn, die allerdings – so viel habe ich schon vorher mitbekommen, recherchiert und in Unterhaltungen auch erfahren – zum Teil ein gespanntes Verhältnis haben und die sich in ihren Bedürfnissen, in ihren Zielen, in ihren Wünschen nicht immer einig sind – vorsichtig formuliert.

Da kommt es immer wieder zu Unstimmigkeiten, wenn die einen rund um den Flughafen leben und die anderen vom Flughafen leben und die Geschicke dieses Flughafens leiten und zu verantworten haben.

Deswegen ist es besonders wichtig, dass es zwischendurch immer mal wieder zum Dialog zwischen diesen Nachbarschaftsgruppen kommt. Eine Gelegenheit, so hoffe ich zumindest, ist diese heutige Veranstaltung, in der ich mir wünsche, dass es zu einem konstruktiven Austausch auf Augenhöhe kommen wird.

Zu mir: Mein Name ist Ralph Brix; ich bin freier Journalist und arbeite schwerpunktmäßig seit 16 Jahren für den Westdeutschen Rundfunk, arbeite aber auch als Video- und Filmproduzent und bin auch Dialogprozess-Begleiter. Das wird Ihnen vielleicht nichts sagen, wird heute auch nicht so sehr Thema sein. Trotzdem kommt aus dem Dialogprozess, dass man sich mit Respekt im Gespräch behandelt, und das würde ich mir wünschen. Dazu sage ich später aber noch etwas mehr.

Ich habe hier eine klare Aufgabe, einen Auftrag. Unter anderem Sorge ich für die Struktur diesen Abends. Das ist das eine: dafür zu sorgen, dass der Umgang fair und voller Respekt ist und – das ist mir auch ganz wichtig – dass Sie Ihre Fragen nachher, die Ihnen unter den Nägeln brennen, zum einen auch wirklich stellen können; zum anderen möchte ich darauf achten, dass Sie auf alle Fragen Antworten bekommen. Das verspreche ich Ihnen. Erinnern Sie mich am Ende der Veranstaltung daran, wenn ich das nicht gemacht haben sollte.

Zur Struktur des Abends gehört natürlich auch der Ablauf. Zunächst werde ich noch kurz etwas dazu sagen, warum wir heute überhaupt hier sind. Dann werde ich Ihnen die Experten, die vom Flughafen für Sie heute hierhergekommen sind, persönlich vorstellen. Dann wird Herr Michael Garvens, der Vorsitzende der Geschäftsführung der Flughafen Köln/Bonn GmbH, Ihnen die Projekte, um die es geht, genauer vorstellen.

Wir sind hier – es ist mir wirklich wichtig, das noch einmal zu sagen –, weil der Gesetzgeber das so will. 2013 wurde in das Verwaltungsverfahrensgesetz hineingeschrieben – nach den Erfahrungen von Stuttgart 21, diesem umstrittenen Bahnhofprojekt in Baden-Württemberg –, dass künftig die Bevölkerung, so sie denn wahrscheinlich von größeren Bauvorhaben betroffen ist, frühzeitig informiert wird. Das soll zum Beispiel in Form einer solchen Veranstaltung stattfinden. Auf dieser

Veranstaltung sollen zudem die Bürger, die letztendlich hören, was der Vorhabenträger, in diesem Fall der Flughafen, vorhat, sich äußern können. Das heißt, Sie können Fragen stellen, sich beschweren und Ihr Anliegen vortragen.

Dazu steht in § 25 – oder es ist dazu im Nachhinein noch festgelegt worden –, dass das Ganze dokumentiert wird, damit diejenigen, die später die Entscheidung treffen – in unserem Fall das Verkehrsministerium –, genau wissen, was für Einwendungen das waren und wo die Bürger Bedenken sehen. Deswegen wird hier heute Abend ein Wortprotokoll erstellt. Hier zu meiner Rechten sitzt Frau Dischinger. Sie schreibt einmal stenografisch mit, und gleichzeitig läuft ein kleines Aufnahmegerät und nimmt jedes Wort, das hier gesprochen wird, auf, damit es gut dokumentiert werden kann und nichts von Ihren Einwendungen verloren geht.

(Wolfgang Hoffmann: Ich möchte Sie korrigieren!)

– Herr Hoffmann, ich komme mal kurz mit dem Mikrofon zu Ihnen: Wenn Sie etwas korrigieren wollen, dann machen Sie das jetzt.

Wolfgang Hoffmann: Diese Veranstaltung ist nicht die Anhörung und die Begutachtung dessen, was über uns hereinbricht, sondern eine Information, was der Flughafen vorhat und was er in die Planfeststellung einbringen will.

Wenn die Planfeststellung in den Kommunen veröffentlicht wird, dann können Sie dort Ihre Stellungnahme zu Ihrer eigenen Betroffenheit abgeben. Das ist nicht heute.

Moderator Ralph Brix: Das stimmt. Jetzt haben Sie schon etwas vorweggenommen, was auch gleich Herr Garvens noch mal ausdrücklich erwähnen wird. Aber danke für den Hinweis. Es ist eine Informationsveranstaltung. Genau das soll es aber auch sein. Sie sollen überhaupt erst mal wissen, was der Flughafen vorhat, und wie wollen Sie es wissen, wenn man es Ihnen nicht mitteilt?

Wir haben nachher für Ihre Fragen vier Experten. Drei davon sehen Sie jetzt schon hier oben sitzen. Herrn Garvens habe ich Ihnen schon vorgestellt. Zu seiner Linken sitzt Volker Steingroß; er ist der Leiter der Stabsstelle Planfeststellungsverfahren und der Chefjurist des Unternehmens. Zu seiner Linken sitzt Martin Partsch; er ist Leiter des Bereichs Lärm- und Luftschadstoffmessungen. Dann sitzt hier unten in der ersten Reihe – vielleicht stehen Sie kurz auf – Herr Achim Hopp. Er ist zuständig für Umwelt und Umweltschutz am Flughafen und steht nachher für Fragen bei Bedarf auch zur Verfügung.

Ich habe für den Moment genug geredet und würde jetzt sehr gerne das Mikrofon an Herrn Garvens weitergeben, damit er endlich zum Punkt kommen kann. – Danke.

Michael Garvens: Herr Brix, vielen Dank. – Meine sehr geehrten Damen und Herren, auch von meiner Seite aus einen schönen guten Abend und vielen Dank, dass Sie unserer Einladung gefolgt sind.

Für uns ist das ein Stück weit, auch für mich persönlich, Neuland, denn es ist überhaupt das erste Planfeststellungsverfahren in der Geschichte dieses Flughafens. Herr Hoffmann nickt zustimmend. Ich sage an dieser Stelle aber auch noch mal ganz offen, weil das in der Medienberichterstattung nicht ganz richtig rübergekommen ist, dass wir im Nachgang des Urteils des Bundesverwaltungsgerichtes aus dem Dezember 2014 jetzt dazu gezwungen sind, in dieses Planfeststellungsverfahren zu

gehen. Ich möchte im Vorfeld noch mal klarstellen, dass es nicht so ist, dass das Bundesverwaltungsgericht im Nachgang der Nutzungsuntersagung insbesondere für das erweiterte Vorfeld A ein Planfeststellungsverfahren vorgeschrieben hatte. Wir hätten durchaus ein normales luftfahrtrechtliches Zulassungsverfahren beantragen können und über ein sogenanntes Negativattest, wie in der Vergangenheit auch schon oft geschehen, diese stillgelegten Flächen wieder in Betrieb nehmen können. Aber wir haben uns jetzt ganz bewusst für einen anderen Weg entschieden – Herr Hoffmann nickt wieder zustimmend –, weil man uns immer vorgehalten hatte, dass wir quasi salamischeibentaktisch unseren Flughafen in den letzten Jahrzehnten ausgebaut hätten.

Wir haben das intern intensiv diskutiert und gesagt: Dann stellen wir uns nicht nur der Öffentlichkeit, sondern auch diesem Planfeststellungsverfahren. Deswegen ist dies und die heutige Veranstaltung Neuland, bzw. wir konnten gestern schon ein bisschen üben, als wir im „Bergischen Löwen“ waren. Es war aus meiner Sicht eine sehr gute Veranstaltung und eine sehr sachliche Diskussion, und das wünsche ich mir auch für den heutigen Abend.

Ich brauche das, was Herr Hoffmann und Herr Brix vorgestellt haben, nicht noch einmal zu wiederholen. Es ist eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, und es ist eine Informationsveranstaltung. Sie sollen sich hier informieren und einen Überblick über das bekommen, was wir vorhaben. Ich bitte um Verständnis, gerade weil wir uns noch an einem sehr frühen Zeitpunkt des Verfahrens befinden; das gesamte Verfahren wird höchstwahrscheinlich einen Zeitraum von drei bis vier Jahren umfassen. Es gibt eine Reihe von Fragestellungen, zu denen ich Ihnen heute vielleicht keine verbindliche Antwort geben kann. Eine ganze Reihe von Fragestellungen muss noch näher untersucht werden, und es wird auch eine Fülle von Gutachten in Auftrag gegeben, sodass man das eine oder andere sicherlich erst dann wird beantworten können, wenn entsprechende Gutachten vorliegen.

(Folie 3)

Wie läuft das Verfahren ab? Sie sehen hier insgesamt acht Schritte, hier oben den Schritt 0: frühe Beteiligung der Öffentlichkeit; das manifestiert die heutige Veranstaltung. Da sind wir heute. Im nächsten Schritt geht es um die Erarbeitung der Planungsunterlagen und der vielfältigen externen Gutachten. Die werden schlussendlich mit allen Planungsunterlagen bei der Planfeststellungsbehörde eingereicht. Das ist das Landesverkehrsministerium in Düsseldorf. Im Anschluss daran wird es zu einer ortsüblichen Bekanntmachung und Auslegung aller Unterlagen in den betroffenen Gemeinden kommen, wobei – diese Zusage können wir Ihnen auch schon machen – wesentliche Antragsunterlagen auch digitalisiert über unsere Homepage zur Verfügung gestellt werden und dort entsprechend abgerufen werden können.

Dann kommen die Schritte 4 und 5, genauso wie der Schritt 0 in Orange gekennzeichnet, weil das jeweils die Prozessschritte sind, bei denen Sie im wahrsten Sinne des Wortes reinrutschen können. Bei Punkt 4 geht es um das Erheben schriftlicher Stellungnahmen und Einwendungen bei der Anhörungsbehörde. Da sind übrigens Fristen zu beachten. Das heißt, ab Beginn der Auslegung der Unterlagen in den Gemeinden haben Sie genau sechs Wochen Zeit, um Ihre Einwendungen bei der Planfeststellungsbehörde einzureichen. Das ist wichtig, und das sollten Sie sich notieren.

Im Anschluss – das ist hier Prozessschritt 5 – gibt es einen Erörterungstermin, der von der Anhörungsbehörde mit allen Behörden und den Einwendern durchgeführt wird. Im Anschluss daran werden die Ergebnisse dieser Erörterung bzw. der Einwendungen durch die Anhörungsbehörde in einem Ergebnis zusammengestellt und an

die Planfeststellungsbehörde weitergeleitet. Die Anhörungsbehörde ist die Bezirksregierung Düsseldorf – nicht Köln, sondern Düsseldorf.

Anschließend findet durch die Planfeststellungsbehörde ein sehr komplexer Abwägungsvorgang statt, und danach mündet das Ganze in einen Erlass der Planfeststellungsbehörde. Dieser Planfeststellungsbeschluss wird veröffentlicht bzw. ortsüblich bekannt gemacht.

Die gesamte Verfahrensdauer hängt vom Verlauf des ganzen Verfahrens ab, aber wir rechnen mit einem Zeitraum von drei bis vier Jahren, bis wir an Punkt 8 angelangt sind. So weit zum Verfahrensablauf.

(Folie 4)

Wie können Sie sich nun in dieses Verfahren einbringen? Zum einen formell; das waren die orange gekennzeichneten Prozessschritte. Sie können sich schon heute Abend informieren; der eine oder andere hat sich ja schon informiert. Alle Unterlagen bzw. wesentlichen Pläne sind dort hinten ausgelegt. Es gibt die Möglichkeit zur schriftlichen Stellungnahme – das ist die sogenannte Erörterung oder der Prozessschritt im Vorfeld der Erörterung – und natürlich selbstverständlich auch die Teilnahme am Erörterungstermin.

Es gibt darüber hinaus auf informeller Ebene entsprechende Möglichkeiten der Kommunikation, auch schon heute. Im Anschluss an meine Ausführungen können Sie Ihre Fragen stellen. Es gibt jeweils aktuelle Informationen und Kontaktmöglichkeiten auf einer Webseite des Flughafens, die speziell für dieses Planfeststellungsverfahren eingerichtet worden ist und wo auch alle wesentlichen Antragsunterlagen digitalisiert hinterlegt sind. Sie können dort auch weiterhin Ihre Fragen per E-Mail an uns richten, beispielsweise spezielle Fragen zum Thema Lärmschutz an das Expertenteam um Herrn Partsch; dafür gibt es eine separate E-Mail-Adresse. Und – die Zusage habe ich gestern auch schon gegeben – es werden selbstverständlich die Fragen, die Sie stellen werden, sehr schnell und unmittelbar beantwortet, sodass Sie nicht wochenlang auf eine Antwort werden warten müssen.

(Folie 5)

Welches Ziel hat das Projekt? Ich fange mit dem unteren Punkt an: was nicht Gegenstand dieses Verfahrens ist. Das ist sehr, sehr wesentlich, denn es gab in der jüngeren Vergangenheit an anderen Flughäfen Verfahren, wo es um deutliche kapazitätsmäßige Erweiterungen von Flugbetriebsflächen, Terminals etc. pp. ging. Das ist im Fall von Köln/Bonn gerade nicht der Fall. Das heißt, es geht nicht um die Planung oder den Bau von neuen Start- und Landebahnen; es geht auch nicht um die Erweiterung von Rollbahnen, sogenannten Taxiways, und es geht auch nicht um die Erweiterung des Flughafengeländes. Es geht vielmehr um Betriebsoptimierung, Anpassung an betriebliche Anforderungen, Steigerung des Komforts und der Wirtschaftlichkeit, sich ändernde Mobilitätsansprüche, Sicherung des Standortes und Rechtssicherheit.

Damit können Sie vielleicht noch nicht so viel anfangen, aber ich versuche, es einfach mal plakativ zu beschreiben. Die meisten von Ihnen – aufgrund der unmittelbaren Nähe – waren sicher schon bei uns am Flughafen. Wir haben es grundsätzlich mit einem Tagflughafen und einem Nachtflughafen zu tun. Der Tagflughafen wird in erster Linie von den Passagiermaschinen und der Nachtflughafen prioritär von den Frachtmaschinen dominiert. Wenn Sie tagsüber auf unserer Aussichtsterrasse stehen, dann werden Sie feststellen, dass die Passagevorfelder relativ gut gefüllt sind, aber wenn sie hinüber auf die Frachtvorfelder schauen, ist da gähnende Leere.

Es wäre für uns rein theoretisch kapazitiv überhaupt kein Problem, die Passagiermaschinen tagsüber durchaus auf den Frachtfeldern abzaparken und dort die Passagiere zu- oder aussteigen zu lassen. In der Theorie könnte das funktionieren, in der Praxis eher nicht. Der Siegeszug der Low-Cost-Carrier ist ja unübersehbar. Wir haben hier auch einige Experten und Mitarbeiter vom Flughafen sitzen, die Tag für Tag bestätigen können, dass die sogenannte Bodenzeit – die Zeit, an der die Maschine am Boden ist, die Passagiere ein- und aussteigen und die Koffer ein- und ausgeladen werden müssen – immer kürzer wird. Diese kurzen Bodenzeiten können Sie nur garantieren, wenn Sie die Maschine unmittelbar und sehr nah am Terminal, also an einer Gebäudeposition, abparken können. Deshalb ist es wichtig, möglichst viele gebäudenahen Positionen zur Verfügung zu haben – warum das so ist, werde ich Ihnen anhand der Pläne gleich noch zeigen – und den Weg vom Terminal hin zur parkenden Maschine möglichst kurz zu halten.

Es kann bei uns nicht wie in Frankfurt sein, dass Sie, wenn die Maschine unten an der Fracht abgeparkt ist, teilweise mit dem Bus noch 15 Minuten benötigen, um im Terminal anzukommen. Das ist bei uns nicht umsetzbar.

Bei der Fracht haben wir genau das Gleiche. Auch da ist es wichtig – es sind vornehmlich Expressfrachtmaschinen, die nachts abzufertigen sind –, dass Sie eine gebäudenahen Position haben – natürlich nicht am Terminal, aber entsprechend vor der Frachtsortieranlage. Denn das, was auf den Maschinen an Paketen und Dokumenten verladen wird, muss möglichst schnell in die Sortierung hinein und dann wieder möglichst schnell aus der Sortierung wieder in die Maschine verladen werden, weil die Europa-Hub-Operation der UPS in kürzester Zeit, innerhalb von viereinhalb Stunden, über die Bühne gehen muss. Wenn dort innerhalb von wenigen Stunden bis zu 400.000 Pakete und Dokumente umgeschlagen werden, können Sie sich vorstellen, dass das wie ein Riesengetriebe ist, wo ein Rad ins nächste greifen muss und wo es auch nicht vorstellbar ist, dass ein Frachter auf dem Passagevorfeld abgeparkt ist und man riesenlange Fahrwege hat, um die ausgeladene Fracht von dort in den Sort hineinzutransportieren oder umgekehrt.

Außerdem ist es uns gelungen – das haben Sie auch mitbekommen, und darauf sind wir sehr stolz –, Eurowings mit der Low-Cost-Langstrecke nach Köln zu holen. Wir sind damit hinter Frankfurt und München der dritte Lufthansa-Langstrecken-Hub in Deutschland. Wenn mir das einer vor zwei Jahren auf den Kopf zugesagt hätte, hätte ich ihn für verrückt erklärt.

Das bedeutet aber auch, dass sich daraus neue Anforderungen ergeben. Das heißt, dass wir wesentlich mehr Umsteigepassagiere haben und nicht wie in der Vergangenheit Passagiere, die von Punkt zu Punkt fliegen, also von Köln nach Palma oder nach Rom und wieder zurück, sondern wir haben zum Beispiel Gäste, die von Hamburg, Berlin, Zürich, Wien erst mal nach Köln fliegen und dann auf die Langstrecken Richtung Bangkok, Phuket, Varadero, Barbados – you name it – umsteigen, und das nicht nur innerhalb eines Terminals. Vielmehr gibt es auch Gäste, die mit Ryanair von Berlin nach Köln fliegen, im Terminal 2 ankommen, aber dann beispielsweise mit Eurowings über das Terminal 1 nach Bangkok weiterfliegen. Da haben wir heute noch keine Verbindung. Das ist sehr nachteilig, auch, was die Gepäcklogistik angeht. Es gibt keine zentrale Gepäcksortieranlage. Das muss alles angepasst werden. Das ist ein großer Teil der Pläne, die ich Ihnen jetzt vorstelle und bei denen es, wie gesagt, überhaupt nicht um Kapazitätssteigerung geht, sondern einfach um Produkt, um Komfort, um Betriebsoptimierung und verbesserte Wirtschaftlichkeit.

(Folie 6)

Ich habe eine kleine Übersicht mitgebracht, wozu ich die Projekte noch einmal im Detail vorstellen werde. Es ist einfacher, wenn Sie jetzt kurz einen Blick auf die Übersicht werfen und sehen, wo wir gerade unterwegs sind.

Es geht zum einen um eine Vorfeldfläche im Osten direkt vor der UPS-Sortierung. Hier schräg gegenüber ist übriges der Tower, der immer eine markante „landmark“ ist. Dann geht es – ich bleibe erst mal bei den Betriebsflächen – um das erweiterte Vorfeld A, das zurzeit stillgelegt ist und wieder reaktiviert werden soll. Dann geht es um die Gepäckhalle A, die perspektivisch dort verschwinden und an anderer Stelle angesiedelt werden soll – Stichwort: zentrale Gepäcksortierlogistik. Hier soll dann die Vorfeldfläche auch wieder reaktiviert werden.

Im Weiteren geht es um sogenannte Hochbaumaßnahmen: einmal um den ganzen inneren Frachtriegel, der FedEx, DHL und UPS beheimatet, aber beispielsweise auch unser Verwaltungsgebäude. Da wollen wir eine Art Bebauungsplan aufstellen. Im Weiteren geht es um ein neues Parkhaus, um den sogenannten T-Walk – die Verbindung zwischen Terminal 1 und 2, Stichwort: Langstrecke, Hub-Funktion –, um ein neues Hotel und eine Erweiterung des Frachtzentrums für General Cargo.

(Folie 7)

Dazu jetzt im Einzelnen: Sie sehen hier die Fläche im Bereich Vorfeld A, bevor sie erweitert worden ist. Sie sehen hier noch eine Art Trasse, wo übrigens die neue ICE-Trasse verläuft, die dann mit der zusätzlichen Vorfeldfläche überbaut worden ist. Hier drüben sieht man es noch einmal schematisch. Diese Fläche umfasst insgesamt knapp 30.000 Quadratmeter. Man kann dort in etwa – je nach Positionierung – fünf bis sechs Passagierflugzeuge in der Größenordnung 737 oder A320 abstellen. Natürlich geht es hier auch um die Thematik gebäudenaher Abfertigungspositionen.

(Folie 8)

Den Rückbau der Gepäckhalle hatte ich kurz schon angeschnitten. Die alte Gepäckhalle sehen Sie hier. Sie ist Ende der 80er-Jahre entstanden. Der eine oder andere erinnert sich vielleicht noch daran; es war kurz vor dem Mauerfall. Die Lufthansa hatte damals den Plan, in Köln/Bonn ein großes Europadrehkreuz, allerdings mit Propellermaschinen, Fokker 50, zu etablieren. Dann kam aber die Maueröffnung dazwischen, und der damalige Vorstandsvorsitzende, Herr Ruhnau, sagte: Nein, jetzt alles Go East; wir müssen sehen, dass wir unsere ehemalige Hauptstadt Berlin wieder vernünftig in das Lufthansa-Streckennetz integrieren. – Damit hat man dann diese Pläne fallen gelassen.

Aber genau diese Frachthalle ist noch ein Relikt aus dieser Zeit und diesem Projekt. Sie macht so an dieser Stelle keinen Sinn mehr, vor allen Dingen im Umsteigeprozess. Wenn ein Gast mit der Langstrecke hier im B-Stern hereinkommt – dort werden unsere Langstreckenmaschinen abgefertigt – und dann mit Ryanair nach Berlin zurückfliegen möchte, wird der Koffer erst einmal in die Gepäckhalle A verbracht und muss dann den ganzen Weg in die Gepäcksortieranlage T2 verbracht werden.

Was auch wichtig ist, ist die sogenannte Minimum Connecting Time, die Mindestübergangszeit zwischen Ankunft der Langstreckenmaschine und Weiterflug des Zubringers oder Abbringers. Da ist man in der Regel auch schon bei 30 bis 35 Minuten. Bei so langen Gepäckprozesszeiten oder -wegen können Sie eine solche Zeit natürlich überhaupt nicht einhalten. Deshalb müssen wir auch perspektivisch diesen Keller abreißen und den Bereich, wo der Gepäckkeller Terminal 2 angesiedelt ist, entsprechend erweitern und dort den gesamten Gepäckumschlag zukünftig konzentrieren.

(Folie 9)

Den Vorfeldlückenschluss E/F hatte ich eben schon dargelegt. Dies ist ein Lückenschluss, der baulich schon umgesetzt ist, aber derzeit operativ noch nicht genutzt wird. Sie sehen hier auf dem Bild noch die alte Simulationskammer. In früheren Jahren verfügte man noch über keine hochmoderne Röntgentechnik wie heute, wo jedes Frachtstück, das verladen wird – im Übrigen auch jeder Koffer –, vor Verladung durchleuchtet wird. Das gab es damals nicht, sondern man hatte nur die Möglichkeit, Fracht, die man als kritisch eingestuft hat, in eine Simulationskammer zu verbringen. Dort wurden die gleichen atmosphärischen Bedingungen hergestellt wie im Reiseflug. Dort haben Sie eine atmosphärische Höhe um 2.500 Meter, und diese Höhe wurde in dieser Simulationskammer quasi hergestellt. Die damaligen Zünder für Bomben waren nämlich so ausgelegt, dass sie dann, wenn eine gewisse atmosphärische Höhe erreicht war – damals zum Beispiel geschehen beim Absturz der PanAm über Lockerbie –, aktiviert wurden. Über so eine Simulationskammer hat man versucht, das zu verhindern. Deshalb war sie auch sehr massiv gebaut, für den Fall, dass dort wirklich eine Bombe versteckt war, die dann hätte losgehen können.

Diese Notwendigkeit hat man nicht mehr. Die Simulationskammer ist abgerissen. Dort ist eine neue Vorfeldfläche hergestellt worden, auf der man zwei mittelgroße Frachter abstellen kann. Auch da geht es nicht um zusätzliche Kapazität, sondern um die Nähe zum UPS-Sort, den Sie direkt dahinter sehen. Die Maschinen stehen dann in unmittelbarer Nähe der Sortiereinrichtungen.

(Folie 10)

Nun sind wir beim Frachtriegel, der heute – Sie können das hier sehr schön sehen – schon sehr, sehr eng bebaut ist. Da gibt es im Grunde genommen kein freies Baufeld mehr. Hier in diesem Bereich haben wir es teilweise mit Frachthallen zu tun, die über 40 Jahre auf dem Buckel haben und die natürlich den heutigen modernen Sortieranlagen nicht mehr entsprechen. Das heißt, wenn da neue Sortieranlagen eingebaut werden müssen, stimmt die lichte Höhe der Halle nicht mehr, der Säulenabstand entspricht nicht neueren Erfordernissen, und die energetischen Voraussetzungen bei diesen Hallen sind nicht mehr gegeben. Das heißt, wir werden sie perspektivisch abreißen müssen und im Kundenauftrag dort neue Hallen hochziehen. Auch da wollen wir eine entsprechende Planungssicherheit haben. Das ist insbesondere für unsere Kunden sehr wichtig.

(Folie 11)

Dann sind wir bei General Cargo. Das ist unser General Cargo Center, das 2008 in Betrieb genommen worden ist. Hier vorne sehen Sie noch mal das neue Vorfeld A. Es hebt sich sehr gut vom alten Vorfeld ab, weil der Beton noch deutlich heller ist. Dahinter ist das heutige CBCC, das perspektivisch erweitert werden soll. Auch da geht es nicht um zusätzliche Flugbewegungen. Man muss dazu wissen – das ist bei General Cargo ein bisschen anders als bei der Expressfracht –, dass ein Großteil keine geflogene, sondern getruckte Fracht ist. Das heißt, dass die Luftfracht zwar in diesem Cargo Center konsolidiert wird, auch auf entsprechenden Flugzeugpaletten, von dort aber nicht in den Flieger verbracht wird, sondern auf spezielle Lkws – sogenannte Tieflader, die mit Roller-Decks ausgestattet sind – verbracht wird. Von dort aus wird sie zu den großen Fracht-Gateways – das kann Frankfurt, Paris, Amsterdam oder Brüssel sein – verbracht. Also wird nur der kleinere Teil der Fracht, die hier konsolidiert wird, auf Frachter verladen.

Da kommt noch hinzu – deshalb sehen wir diese wichtige Erweiterung –, dass durch die neuen Low-Cost-Langstrecken der Eurowings dort zusätzliche Kapazitäten entstanden sind, sogenannte Belly-Kapazitäten. Das heißt, das sind Frachten, die sonst im Bauch von Frachtmaschinen transportiert werden. Wenn Sie zum Beispiel einen Airbus A330 nehmen, der von Eurowings in Köln im Einsatz ist, können Sie ohne Weiteres noch 10 bis maximal 15 Tonnen an Fracht zuladen. Diese Frachten müssen hier konsolidiert und zusammengestellt werden.

(Folie 12)

Dann geht es noch um einen Bebauungsplan für den T-Walk. Das ist auch ein ganz wichtiges Projekt, wobei man hierzu noch bemerken muss, dass durch den Bau des T-Walks zwei Positionen verloren gehen. Unter dem Strich hebt sich das eigentlich wieder auf. Das heißt, durch den Abriss des Gepäckkellers A gewinnen wir zwei Positionen, aber durch den T-Walk verlieren wir zwei Positionen. Das heißt, diese beiden Maßnahmen heben sich von der Vorfeldkapazität her gegeneinander auf.

Die Idee ist hier, eine Seamless-Travel-Situation herzustellen, wie wir im Fachjargon sagen, sodass Sie auf der Luftseite barrierefrei von einem Terminal ins andere wechseln können. Dies ist insbesondere für die Umsteiger wichtig. Im Zusammenhang mit dem T-Walk wollen wir auch eine zentrale Gepäcklogistik realisieren.

(Folie 13)

Zum Abschluss haben wir noch den Bebauungsplan für das Hotel und das Parkhaus. Das hat auch keine kapazitären Auswirkungen. Das Parkhaus P1 ist unser ältestes Parkhaus, das mit dem Bau des Terminals 1 Ende der 60er-Jahre entstanden ist. Dieses Parkhaus ist sehr in die Jahre gekommen; wir müssten, wenn wir es jetzt nicht abreißen und neu hochziehen würden, einen zweistelligen Millionenbetrag zur Sanierung dieses Parkhauses investieren. Das macht betriebswirtschaftlich überhaupt keinen Sinn. Deshalb haben wir gesagt: Na ja, dann reißen wir es gleich ab.

Was uns auch wichtig ist – Thema Airport 4.0 –: Wir sind sehr an neuen Technologien interessiert, beispielsweise am autonomen Fahren. Ich habe das gestern auch schon erzählt: Die neue E-Klasse, die auf den Markt kommt, wird das erste Fahrzeug sein, das komplett autonom bewegt werden kann.

Wir sehen es langfristig so – die entsprechende Technologie soll schon in diesem Parkhaus 1 implementiert werden –, dass man nicht mehr selbst in das Parkhaus hineinfährt. Gerade wenn die Auslastung sehr hoch ist, ist es wie mit der berühmten Nadel, die man im Heuhaufen sucht: Es gibt bis zu 6.000 Stellplätze in einem Parkhaus; wenn dann noch 300 Parkplätze frei sind, fahren Sie sich teilweise schon einen Wolf. Die Zukunft wird ganz anders aussehen. Das heißt, Sie stellen Ihr Fahrzeug unten ab, und es wird alleine den Weg zum freien Parkplatz finden. Mit diesem neuen Parkhaus gehen auch ganz neue Technologien einher.

Das Hotel ist mir auch ein persönliches Anliegen, weil wir über Jahre dafür gekämpft haben, ein zweites Hotel an den Standort zu bekommen. Das war uns aufgrund einer Zusage aus dem Bau des „Holiday Inn“ verwehrt, das Anfang der 70er-Jahre entstanden ist. Da hatte man den damaligen Investoren oder Betreibern eine Exklusivität ad infinitum eingeräumt. Das heißt, wir durften quasi auf unbestimmte Zeit kein weiteres Hotel auf dem Flughafengelände planen oder bauen. Ich habe eine solche Vereinbarung davor auch noch nie gesehen.

Wir sind letzten Endes damit vor Gericht gezogen, haben uns über alle Instanzen bis zum BGH hochgeklagt, und der hat uns final recht gegeben, dass diese Klausel

glücklicherweise nichtig ist. Daher haben wir jetzt auch die Möglichkeit, dieses Hotel auf den Weg zu bringen. Am Flughafen Hannover, der gerade über halb mal so viele Passagiere verfügt wie Köln/Bonn, sind zwei große Hotels, „Maritim“ und „Leonardo“, angesiedelt, aber wir haben nur dieses kleine „Leonardo“. Ein Hotel ist auch gerade für unsere Langstreckenpassagiere wichtig, die von weit her nach Köln kommen und von denen viele gerne schon abends einreisen, damit sie am nächsten Morgen in Ruhe ihren Flug bekommen.

(Folie 14)

Was sind die Folgen der hier dargestellten Maßnahmen? Zweck dieses Planfeststellungsverfahrens ist es, die Auswirkungen dieser Maßnahmen zu untersuchen und auch Fragen dazu zu beantworten. Ich sage Ihnen an dieser Stelle ganz offen – das ist auch ein klares Commitment –, dass dies wirklich ergebnisoffen geprüft wird. Wir sind uns relativ sicher – wir könnten es Ihnen nachher im Detail noch einmal darstellen, aber ich will es an dieser Stelle noch nicht tun, weil es an dieser Stelle zu weit führen würde –, dass die hier dargestellten Maßnahmen zu keinen relevanten Auswirkungen für die Umgebung und für die Menschen hier in der Region führen werden. Final wissen wir das natürlich erst, wenn alle Gutachten abgearbeitet sind, die Ergebnisse dieser Gutachten vorliegen und die ganzen Erörterungstermine gelaufen sind.

Ich will an dieser Stelle auch nicht ausschließen, dass wir zu anderen Erkenntnissen kommen als denen, die wir vor Augen haben, und dass sich daraus noch gewisse Änderungen in Bezug auf diese Planung ergeben könnten. Das will ich nicht ausschließen. Wir sind uns relativ sicher, dass es zu keinen negativen Auswirkungen kommen wird. Aber wir machen auch deshalb dieses Planfeststellungsverfahren.

Ich sage an dieser Stelle ganz offen, auch weil die Frage gestern Abend schon einmal gestellt worden ist: Das Ergebnis dieses Planfeststellungsverfahrens wird nicht vorgegeben und kann auch gar nicht vorgegeben werden. Das ist ergebnisoffen. Wir werden das, was am Ende dabei herauskommt, selbstverständlich akzeptieren. Das müssen wir auch akzeptieren, aber unabhängig davon werden wir es auch akzeptieren.

Wie sind die Auswirkungen zu beurteilen? Sie sehen hier schon eine Fülle von Gutachten: Umweltverträglichkeitsgutachten, lärmphysikalisches Gutachten, Luftschadstoffgutachten, lärmmedizinisches Gutachten. Es ist sehr, sehr komplex und sehr, sehr umfangreich. Es wird eine Fülle von Daten erhoben, die dann zu beurteilen sein werden.

(Folie 15)

Welche Mittel stehen zur Verfügung? Ganz wichtig: Diese Verfahren kosten die öffentliche Hand keinen Cent. Das heißt – das ist auch selbstverständlich –, dass wir die Kosten für dieses Planfeststellungsverfahren – sie sind schon relativ erheblich – selbst tragen bzw. aus eigenen Mitteln investieren.

Meine Damen und Herren, damit bin ich so weit durch. Ich hoffe, dass ich Ihnen einen kleinen Einblick in das, was wir hier vorhaben, geben konnte. Wir stehen jetzt sehr gerne für Ihre Fragen zur Verfügung. Ich darf mich an dieser Stelle erst einmal recht herzlich für Ihre Aufmerksamkeit bedanken. – Vielen Dank.

(Beifall)

Moderator Ralph Brix: Danke schön, Herr Garvens, für Ihre Ausführungen und Informationen. Bevor ich tatsächlich hier den Frageteil eröffne, möchte ich noch etwas loswerden, was mir ganz wichtig ist: wie das Ganze hier ablaufen könnte und nach meinen Wünschen auch ablaufen soll.

Ich habe es schon gesagt: Ich wünsche mir einen fairen und respektvollen Umgang. Das bedeutet für mich, dass jeder hier zu Wort kommt, der zu Wort kommen möchte. Es bedeutet, dass jeder, der zu Wort kommt, ausreden darf – das ist mir ganz wichtig – und – manchmal ist das vielleicht zu selbstverständlich, als dass es noch betont wird; aber gerade deswegen mache ich es – dass man demjenigen, der gerade spricht, auch aufmerksam zuhört. Nur wenn wir einander aufmerksam zuhören, bemühen wir uns zumindest, einander zu verstehen. Das wäre schön.

Eine Sache habe ich noch; die kommt aus meiner Ausbildung im Dialogprozess. Da gibt es einen Seitensatz, den ich hier in den Vordergrund stelle: Bitte fasse dich kurz – oder in unserem Fall: Fassen Sie sich kurz. Das sage ich nicht, weil ich Angst habe, dass Sie den Rahmen sprengen, sondern einem kurzen Statement kann man besser folgen, und das kann man besser verstehen. Das ist der ganzen Diskussion zuträglich. Die ganze Aufmerksamkeit bleibt oben. Und wir haben letztendlich mehr Zeit für verschiedene Redebeiträge. Das wäre toll.

Wenn Sie nun gleich Ihre Fragen stellen, bitte ich Sie, an eines der beiden Mikrofone, die im Mittelgang stehen, zu treten. Das hat einmal den Grund, dass wir alle im Saal Ihre Fragen, Einwendungen und Äußerungen besser verstehen. Zum Zweiten – ich habe vorhin schon gesagt, dass hier vorne mitgeschnitten wird –: Wenn Sie von Ihrem Platz aus etwas rufen, dann mag vielleicht sogar noch etwas hier vorne ankommen, aber es kommt nicht bei diesem kleinen Aufnahmegerät an. Um der Dokumentation willen wäre es also sehr schön, wenn Sie dann ans Mikrofon treten und sich dort bitte – da Sie Ihre Ansprechpartner nun persönlich kennen oder zumindest mit Namen kennen – kurz vorstellen. Sagen Sie bitte vor allen Dingen, wo Sie wohnen, damit wir einordnen können, in welcher örtlichen, räumlichen Beziehung Sie zum Flughafen stehen.

In der Regel – so haben wir es gestern gemacht, und so würden wir es auch heute machen – werden wir nicht lange Fragen sammeln, sondern jeder, der ans Mikrofon kommt, bekommt seine Fragen direkt beantwortet. Somit freue ich mich auf eine lebhaftere, faire, respektvolle, achtsame Diskussion.

Bitte schön, eröffnen Sie die Fragerunde.

Herr Heinicke: Mein Name ist Heinicke; ich wohne seit über 50 Jahren hier in Westhoven und habe davon 33 Jahre auf dem Flughafen verbracht. Ich muss sagen: All das, was man hier vorgestellt hat, würde lärmmäßig oder umweltbelastend für Westhoven/Ensen überhaupt nicht in Betracht kommen, also dass wir uns überhaupt nicht daran stören könnten. Das Einzige, was mich stört, sind Flugzeuge, die von der Route Rodenkirchener Brücke abweichen und dann direkt über unseren Ort kommen. Was mich noch mehr stört, sind die Hubschrauber vom ADAC und von der Polizei. – Das war es.

Moderator Ralph Brix: Danke. Das war jetzt keine Frage. – Möchte trotzdem jemand etwas dazu sagen?

Michael Garvens: Ich will etwas zu den Hubschraubern sagen. Sie haben ja auch mitbekommen, dass die Hubschrauber – es sind bei uns zwei Hubschrauber stationiert – schon seit längerer Zeit auf den Kalkberg verlagert werden sollen. Das Drama, das sich auf dem Kalkberg abgespielt hat, kann man fast tagtäglich der Presse entnehmen. Wir sind darüber nicht besonders glücklich. Ich selbst bin auch davon betroffen. Ich wohne in Bergisch Gladbach und dort direkt an einer der Sichtausflugpunkte des Flughafens, wo dieser Hubschrauberbetrieb sich sehr deutlich bemerkbar macht.

Ich kann Ihnen da perspektivisch leider erst einmal keine Entwarnung geben, weil das Abenteuer Kalkberg unkalkulierbar geworden ist. Wenn Sie meine Meinung dazu hören wollen: Nach dem, was ich gelesen habe, glaube ich nicht, dass man den Kalkberg irgendwann wirklich betriebsbereit bekommt; das wird eine Bauruine bleiben. Man wird sich dort anders orientieren müssen. Es sind auch schon verschiedene Standorte in der Diskussion, wohl auch dieser Flughafen. Aber das müssen wir uns genau anschauen.

Ich bin grundsätzlich der Ansicht, dass ein Rettungshubschrauber nach Möglichkeit an einem Krankenhaus stationiert sein sollte. Unser Flughafen ist dafür eher die zweitbeste Lösung. Da ist die Politik am Zuge, und das können wir jetzt leider nicht beeinflussen.

Moderator Ralph Brix: Danke schön. – Der Herr mit Schal, bitte.

Jörg Hancke: Guten Tag! Jörg Hancke ist mein Name, von den Porzer Grünen. Ich wohne unmittelbar am Grengeler Mauspfad, Ecke Hermann-Löns-Straße, am Tanklager.

Mich interessiert das Frachtzentrum 2 und was die Planung dort angeht. Inwieweit kommt da verkehrstechnisch im Grengel etwas auf uns zu? Wir haben doch erheblichen Lkw-Verkehr. Wo fahren die da hin? Geht das außen herum über den Cargo-Bereich oder auch über den Grengeler Mauspfad, wie es jetzt auch der Fall ist?

Moderator Ralph Brix: Sehe ich das richtig, dass Sie, Herr Partsch, dazu etwas sagen könnten? Oder doch Herr Garvens? – Entscheiden Sie; Sie sind die Experten.

Volker Steingroß: Ich sage etwas dazu. Die Andienung des CBCC 2, General Cargo, wird über die bereits vorhandenen Strecken erfolgen, das heißt über die Autobahn. Über das Autobahnkreuz werden sie abfahren, am „Holiday Inn“ vorbei – das heute „Leonardo“ heißt – und dann über den Kreisverkehr dort hineinfahren. Das ist im Moment angedacht.

Im Rahmen der Planfeststellung und der Umweltverträglichkeitsstudie, die erstellt wird, werden diese Verkehre alle mit betrachtet und bewertet. Wenn sich daraus das Erfordernis irgendwelcher Schutzmaßnahmen ergibt, werden sie auch ergriffen. Wir haben gestern angefangen, hierfür den Verkehr zu zählen. Wir werden den Verkehr bewerten, eine Prognose des Verkehrs bis in das Jahr 2030 erstellen und, wie gesagt, die Auswirkungen ermitteln und bewerten. Wenn Schutzmaßnahmen erforderlich sind, werden sie ergriffen.

Moderator Ralph Brix: Jetzt frage ich mal nach. Wir haben gerade gehört, dass bei dem CBCC eine Besonderheit ist, dass viel Fracht über Lkw weitertransportiert wird. Würde eine Vergrößerung des Zentrums auch gleichzeitig bedeuten, dass mehr Lkws auf die Straße kommen? Haben Sie da eine Ahnung?

Michael Garvens: Das ist nicht ganz auszuschließen, wobei man auch ganz offen sagen muss, dass der Verkehr, der zum Frachtzentrum verkehrt – im Vergleich zu den Lkw-Verkehren, die die Expresssortierung der Expressfrachtunternehmen, also von UPS, FedEx oder DHL, anfahren –, zwar nicht zu vernachlässigen ist – das will ich damit nicht sagen –, aber sehr marginal ist.

Was man auch wissen muss, aber was vielleicht gar nicht so bekannt ist, ist, dass ein Großteil, ungefähr 40 Prozent, der Fracht, die beispielsweise über den nächtlichen Air-Hub der UPS abgewickelt wird, keine geflogene, sondern getruckte Fracht ist. Getruckte Fracht ist Fracht, die per Lkw in den Sort hineingefahren und auch wieder herausgefahren wird. Das ist übrigens auch der große Vorteil von Köln/Bonn gegenüber Leipzig/Halle, weil die ganzen industriellen Kerne nach wie vor im Westen und nicht im Osten liegen, weshalb auch ein Großteil der Fracht nach Leipzig/Halle hineingeflogen werden muss. Die Fracht kann dort nicht per Lkw reingefüttert werden, was zur Folge hat, dass die Anzahl der Nachtflugbewegungen in Leipzig/Halle entsprechend höher ist als bei uns.

Das ist auch ein wirtschaftlicher, ökonomischer Vorteil für die Expressfrachtunternehmen, weil es vollkommen klar ist, dass die Transportkette Flugzeug mit Abstand immer die teuerste ist, gerade im Vergleich zum Lkw oder zur Bahn.

Auch wenn der Verkehr dort etwas zunimmt, ist das in Relation zu den anderen Lkw-Verkehren, die in die Expressfrachtsortierung hineinfahren, relativ zu vernachlässigen.

Volker Steingroß: Noch zwei Zahlen dazu: Die generelle Fracht macht etwa 10 Prozent des gesamten Frachtvolumens am Flughafen Köln/Bonn aus, und diese allgemeine Fracht findet überwiegend tagsüber statt.

Moderator Ralph Brix: Danke erst einmal dafür. – Herr Hancke, ist Ihre Frage beantwortet worden? – Gut.

Wer will etwas sagen oder fragen? – Da kommt jemand.

Michael Bösing: Guten Abend! Mein Name ist Michael Bösing; ich wohne in Siegburg. Ich habe eine Frage zu den Aktivitäten im Frachtbereich. Inwieweit verändern sich die Umschlagkapazitäten durch Ihre Maßnahmen im Frachtbereich? Welche Auswirkungen hat das auf den nächtlichen Frachtflugverkehr? Können Sie zusätzliche Kapazitäten anbieten, sodass vielleicht eine Rückkehr der DHL nach Köln/Bonn möglich ist, um dort deutlich mehr Nachtflugverkehr zu initiieren?

Moderator Ralph Brix: Vielen Dank, Herr Bösing. Die Frage ist nachvollziehbar. – Wer möchte sie beantworten?

Michael Garvens: Wir rufen dazu mal ein Chart auf.

(Folie 28)

Was wir hier dargestellt haben, ist die Entwicklung des Luftfrachtaufkommens in Tonnen seit 1995. Sie sehen hier, dass wir 1995 bei 281.000 Tonnen pro Jahr waren. Dann ist es deutlich angestiegen.

Sie sehen 2008/09 eine deutliche Delle. Die war dem Umstand geschuldet – Sie haben es eben schon angesprochen –, dass damals DHL und Lufthansa Cargo sich größtenteils in Richtung Leipzig verabschiedet haben. Dann haben wir als Substitut FedEx nach Köln geholt, und dann ist wieder mehr Fracht angefallen.

Was hieran ganz interessant ist, ist, dass – hier unten sind die entsprechenden Frachtflugbewegungen dargestellt – die Zahl der Frachtflugbewegungen seit 1995 in ihrer Gesamtzahl nicht unerheblich rückläufig war. Wir waren 1995 bei 34.000 Bewegungen und sind 2015 – das ist die aktuelle Zahl – bei 30.580 Bewegungen angelangt, obwohl sich im gleichen Zeitraum die Tonnage mehr als verdoppelt oder sogar fast verdreifacht hat.

Warum ist das so? Das hängt damit zusammen – das war auch eine Absprache, ein Agreement mit der UPS, um die Lärmauswirkungen dieses Wachstums wirklich sehr in Grenzen zu halten –, dass die zusätzliche Tonnage nicht über zusätzliche Flüge oder Flugbewegungen abgewickelt wurde, sondern über größeres Gerät.

(Folie 29)

Als ich vor 14 Jahren in Köln/Bonn eingestiegen bin, bestand das Rückgrat der UPS-Europafrachterflotte aus Boeing 727-100. Da hatten Sie ein Ladungsvolumen pro Maschine von maximal 20 Tonnen. Heute besteht das Rückgrat der Europafrachterflotte der UPS aus Widebody-Flugzeugen, also aus Großraumfrachtern, Boeing 767-200, 767-300. Sie bekommen auf diese Maschinen ungefähr das dreifache Volumen dessen, was Sie früher mal auf eine 727-100 gepackt bekamen.

(Folie 28)

Was an dieser Übersicht ganz interessant ist: Wir haben hier unten die wesentlichen Vorfelderweiterungsmaßnahmen, aber auch die Erweiterung der UPS-Sortierung, bezogen auf die einzelnen Jahre, aufgeführt. 1998/1999/2000 gab es Vorfelderweiterungen von Frachtfeldern im westlichen Bereich. Dann gab es 2003 die Eröffnung der großen neuen Sortieranlage Fracht West. Sie können sehen, dass in der Folge zwar das Volumen deutlich weiter angestiegen ist, aber die Kapazitätserweiterung im Bereich der Flugbetriebsflächen und der Sortierung zu keinem Anstieg der Frachtflugbewegungen geführt hat. Das Gegenteil ist der Fall: Die Zahl der Bewegungen war sogar weiter rückläufig.

Es gibt im Übrigen noch einen zweiten Effekt. Wenn wir über die Auswirkungen sprechen, müssen wir zwei Dinge betrachten. Wesentlich sind ja die zusätzlichen Lärmauswirkungen. Lärm ist immer das Produkt aus Flugbewegung mal Lärmereignis oder Lärmquelle. Es gibt noch einen weiteren wesentlichen Effekt: Über die Jahre ist das eingesetzte Fluggerät deutlich leiser geworden. Das heißt, selbst wenn wir hier einen anderen Verlauf unterstellen würden – eine deutlichere Steigerung der Flugbewegungen –, würde das nicht automatisch bedeuten, dass es lauter wird.

Wir versuchen – darauf achten wir sehr, und das steuern wir beispielsweise über unsere Gebührenlisten –, sehr lautes Fluggerät über sehr hohe Lärmzuschläge ein Stück weit zu ächten. Für Flugzeuge, die besonders leise sind, haben wir ein Pro-

gramm, das einmalig in Deutschland ist: Wenn ein Integrator, etwa FedEx, relativ laute MD11 durch deutlich leisere Boeing 777 ersetzt – unterstellen wir mal fünf wöchentliche Nachtflüge –, dann kann der betreffende Carrier über einen Dreijahreszeitraum etwa 1 Million Euro an Gebühren einsparen. Das ist schon signifikant.

(Folie 36)

Hier haben wir ein Chart, das die Entwicklung der MD11-Flüge und den Aufbau der 777-Flüge im Nachgang zu unseren neuen Gebührentabellen zeigt. Da können Sie sehr schön sehen: Die Anzahl der MD11-Flugbewegungen ist von 3.750 im Jahr 2012 auf 2.445 im Jahr 2015 zurückgegangen. Das ist ein Rückgang von 35 Prozent, während die Anzahl der 777-Flüge um 65 Prozent zugenommen hat. Das ist genau der Trend, an dem wir weiterhin arbeiten werden.

Das heißt, wir versuchen, möglichst leises Fluggerät in die Nacht hineinzubekommen. Ich weiß – Herr Hoffmann, wir hatten gestern in Bergisch Gladbach darüber auch eine Diskussion –, dass Ihnen das in Teilen nicht schnell genug geht, auch bei UPS. Das kann ich nachvollziehen.

Aber da muss man auch ganz offen und ehrlich sagen: Eine neue Boeing 777 kostet mal eben 300 Millionen US-Dollar. Dafür muss eine alte Frau schon lange stricken. Es ist natürlich vollkommen klar, dass solche Flugzeuge nicht innerhalb von fünf oder sechs Jahren abgeschrieben werden können. Die wirtschaftliche Nutzungsdauer beträgt um die 20 Jahre, aber ich bin sehr zuversichtlich, dass wir irgendwann bei UPS das entsprechende Signal bekommen, dass die nächste Flugzeuggeneration hier in Köln eingeflottet wird.

Ich habe gerade von Herrn Partsch die neuen Erkenntnisse über den Einsatz des ersten A320neo bekommen. Der ist gerade von Lufthansa übernommen worden. Da sind die Reduzierungen im Lärmpegel wirklich sehr, sehr ermutigend. Es sind erste Messreihen erstellt worden. Herr Partsch, sagen Sie bitte mal kurz etwas dazu.

Martin Partsch: Es sind in der Fläche bestimmt 40 Prozent weniger als mit vergleichbaren neuen Maschinen, die wir jetzt im Verkehr haben. Dieses Getriebe, dieses Fan-Triebwerk, ist wirklich noch einmal ein Quantensprung. Das ist keine „far-away future“, sondern das, was aktuell schon in den Markt kommt.

Michael Garvens: Das Schöne an unserer Kundenstruktur – jetzt haben wir noch nicht über Passagiernachtflüge gesprochen, aber darauf werden wir vielleicht noch kommen – ist, dass wir einen sehr hohen Anteil an Low-Cost-Airlines haben. Diese Low-Cost-Airlines fliegen bekannterweise mit dem mit Abstand modernsten Gerät durch die Gegend. Bei Ryanair beträgt das durchschnittliche Alter der Flotte um die vier, fünf Jahre. Wenn Sie die Flotte einer Lufthansa nehmen, sind Sie eher in einer Größenordnung von 12, 13 Jahren. Das alles wird unserem Flughafen und damit auch den Anwohnern in den nächsten Jahren sehr zugute kommen.

An dieser Stelle möchte ich ein Dankeschön an Frau Wieja sagen, die die Fluglärmkommission bei uns leitet – dort ist ja auch Herr Hoffman sehr aktiv –, auch an unseren Technischen Arbeitskreis, wo wir an vielfältigen Möglichkeiten arbeiten – ob das den Continuous Descent Approach betrifft oder ob das die Anpassung der Software im Flight-Management-System angeht, sodass man gewisse Abflugkorridore besser einhalten kann, als es bisher der Fall war, also die Abflüge besser zentrieren kann. Wir arbeiten an vielen, vielen Projekten gemeinsam, und es ist eine sehr, sehr gute

Zusammenarbeit, die es so nicht an jedem anderen Flughafen gibt. Dafür ein herzliches Dankeschön.

Ich sage an dieser Stelle ganz offen: Den lautlosen Flugverkehr wird es bei uns nie geben – den gibt es auf dem Segelfluggelände; ich war auch über viele Jahre Segelflieger –, aber Sie können versichert sein, dass wir alles Menschenmögliche dafür tun werden, um die Auswirkungen dieses Flugbetriebes wirklich auf ein Minimum zu reduzieren.

Moderator Ralph Brix: Ich hake jetzt noch einmal nach, weil ich glaube, dass die eine oder andere Frage noch offen ist.

Das eine ist: Es kann – wenn ich Sie richtig verstanden habe – durchaus sein, dass es zu mehr Nachtflugbewegungen kommt. Da sagen Sie: Die werden sich in der Lautstärke nicht so relevant bemerkbar machen.

Die andere Frage ist – ich überspitze die Frage mal –: Machen Sie gerade Köln/Bonn so attraktiv, dass DHL Leipzig wieder den Rücken kehrt?

Michael Garvens: Davon gehen wir nicht aus. DHL hat ihren zentralen Europa-Hub in Leipzig. Man könnte die gleiche Frage auch in Richtung FedEx stellen: Vielleicht hat FedEx noch vor, wie UPS einen weiteren Nacht-Hub in Köln aufzubauen. Das wird nicht passieren, weil dafür gar nicht die Kapazität vorhanden ist.

Das, was FedEx und DHL hier betreiben, sind sogenannte Sub-Hubs, also kleinere Operationen. Das heißt, die wesentliche Operation für DHL wird immer in Leipzig bleiben. Darüber hinaus gibt es neben Köln noch weitere Satellitenstandorte der DHL, die viel bedeutender sind. Das ist neben Köln der Standort Brüssel, der zurzeit deutlich stärker ausgebaut wird, oder auch der Standort Kopenhagen.

Bei FedEx haben wir noch eine Sondersituation, weil sie gerade TNT übernommen haben. TNT hatte bisher seinen zentralen Hub in Lüttich, in Liège. Damit gewinnt FedEx neben Paris noch einen weiteren bedeutenden Standort hinzu, wo sie auch entsprechende Verpflichtungen gegenüber den Mitarbeitern und den Gewerkschaften haben.

Daher schließe ich ganz klar aus, dass DHL auf die Idee kommen könnte, in Köln noch eine größere Operation aufzubauen.

Moderator Ralph Brix: Herr Bösing, sehen Sie Ihre Frage als beantwortet an? – Kommen Sie vor zum Mikrofon. – Bitte, Herr Bösing.

Michael Bösing: Wunderbar, die Welt ist toll. Aber was fangen Sie mit den erweiterten Kapazitäten an, wenn Sie Ihre Frachtkapazitäten ausbauen oder verändern und Ihre Effizienz steigern? Letzten Endes geht es um das Geschäft, und das heißt: zusätzliche Flüge.

Moderator Ralph Brix: Danke für die Frage.

Michael Garvens: Ich will da noch mal sehr deutlich werden – ich habe es Ihnen auch entsprechend an den historischen Entwicklungen gezeigt –: Wir haben in den letzten 15 bis 20 Jahren trotz einer deutlichen Verdoppelung der Frachtonnage die Anzahl der Flugbewegungen sogar noch reduziert.

Ich sage an dieser Stelle auch ganz offen, dass ich weiterhin den Trend zu größerem Fluggerät sehe, und zwar nicht nur in der Passage, sondern auch in der Fracht. Ich kann jetzt hier nicht allzu viel aus dem Nähkästchen plaudern, aber wir gehen davon aus, dass die 767-200-Flotte der UPS perspektivisch in eine 767-300-Flotte, also eine gestreckte oder verlängerte 767-Flotte, mit mehr Kapazität umgewandelt wird.

In der Passage haben wir genau den gleichen Trend. Das habe ich gestern auch kurz dargestellt. Vor 15 Jahren hatten wir als Standardgerät von Lufthansa und anderen Airlines eine 737-500 mit einem Ladefaktor von 60 Prozent. Da saßen pro Flug im Schnitt vielleicht 60, maximal 70 Passagiere drauf, wenn überhaupt.

Heute haben wir eine Ryanair und eine Eurowings. Eine Ryanair fliegt im Schnitt mit knapp 160 Passagieren pro Flug. Das heißt: Wenn Sie die 60 in Relation zu den 160 setzen, entspricht das fast einer Verdreifachung der im Schnitt beförderten Passagiere pro Flug.

Diesen Trend gibt es übrigens nicht nur in Köln. Wenn Sie sich insgesamt die Statistik der deutschen Verkehrsflughäfen anschauen, werden Sie sehen, dass auch andere Flughäfen in den letzten Jahren ein sehr starkes Wachstum vollzogen haben. Aber wenn Sie das Passagierwachstum zu den Flugbewegungen in Relation setzen, werden Sie feststellen, dass die Flugbewegungen nur ganz unwesentlich zugenommen haben.

Ganz wichtig ist nicht nur die Anzahl der Flugereignisse, auch wenn man da vielleicht mal eine gewisse Zunahme hat, sondern auch die Frage, welche Flugzeugtypen das waren. Da sind wir bei der technologischen Entwicklung: Die Flugzeuge sind immer leiser geworden und werden auch in Zukunft – das jüngste Beispiel A302neo haben wir gerade dargestellt – leiser werden.

Ich muss sagen, dass dies – auch wenn man es mit anderen Verkehrsträgern vergleicht – absolut ein sehr, sehr positives Momentum ist. Wenn Sie sich das bei der Bahn anschauen, wo man noch mit rollendem Material, das 40 Jahre auf dem Buckel hat, durchs Rheintal fährt, sind wir dem im Luftverkehr Quantensprünge voraus.

Ich kann Ihnen an dieser Stelle versprechen, dass das, was jetzt an neuen Flugzeugen hereinkommt, noch mal deutlich leiser sein wird als das, was wir schon kennen. Daher sehe ich das, was die Fluglärmentwicklung in Köln/Bonn perspektivisch angeht, ausgesprochen positiv.

Das ist auch Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Vielleicht eine ganz kurze Schleife dazu: Wir müssen im Zuge dieses Planfeststellungsverfahrens eine Verkehrsprognose erstellen. Diese Verkehrsprognose umfasst die weitere Zukunft bis zum Jahr 2030. Wir werden uns also perspektivisch genau anschauen, wie sich der Verkehr mit Passage und Fracht mit welchen Flugzeugtypen bis zum Jahr 2030 entwickelt. Daraus wird die entsprechende Lärmkontur abgeleitet. Wenn wir diese Ergebnisse vorliegen haben, können wir relativ genau und klar beurteilen, wie sich die Lärmkontur in den nächsten 14 Jahren entwickeln wird. Darauf aufbauend, werden wir Klarheit darüber haben, ob die zusätzlichen Maßnahmen, die wir vorgestellt haben, überhaupt zu einem Anstieg der Lärmkontur führen werden. Wir sind, wie gesagt – ohne das Ergebnis vorwegnehmen zu wollen –, davon überzeugt, dass dies nicht der Fall ist.

Ein Weiteres, was man an dieser Stelle anfügen sollte, ist, dass wir heute schon in unseren Genehmigungen einen sehr harten Lärmdeckel haben. Das ist die sogenannte Lärmüberprüfung, die alle fünf Jahre durchzuführen ist und im Übrigen jetzt gerade im Jahr 2015 durchgeführt worden ist. Dort müssen wir alle fünf Jahre den Nachweis erbringen – das ist uns immer ohne Probleme gelungen –, dass es in Bezug auf das Referenzjahr 1997 signifikant leiser geworden ist. – Ja, Herr Hoffmann, wir haben gestern auch schon über die Berechnungsmethoden gestritten. Das kann man natürlich tun.

(Folie 21)

Dieses Chart ist auch ganz interessant. Hier sehen Sie die Entwicklung der Maximalärmpegel an besonders belasteten Fluglärmmessstellen seit 2000; wir haben links Rath/Heumar, rechts Lohmar und unten Siegburg/Stallberg. Ich finde, das ist schon sehr, sehr signifikant, gerade die Einzelschallpegel. Zum Beispiel sehen Sie links im Bild orangefarben die Messereignisse ≥ 75 dB: Im Jahr 2000 waren es 4.500 Ereignisse; im Jahr 2010 waren es gerade noch 1.225 Ereignisse.

Ich sage an dieser Stelle ganz offen, dass wir uns nicht in Zufriedenheit zurücklehnen und sagen: Wunderbar, signifikant reduziert, und das war es. Nein, der sportliche Anreiz und Ehrgeiz gebietet, dass wir diese Pegel noch weiter herunterbringen. Aber diese Erfassung der Lärmereignisse korreliert ganz klar mit den Ergebnissen der alle fünf Jahre durchzuführenden Lärmüberprüfung.

Auch deshalb sind wir gezwungen, die Anzahl der Flugbewegungen in Grenzen zu halten und insbesondere dafür Sorge zu tragen, dass möglichst lärmarmes Gerät zum Einsatz kommt. Denn wenn wir diesen Lärmdeckel durchstoßen, meine Damen und Herren, dann haben wir ganz andere Probleme. Dann ist die Genehmigungsbehörde sofort befugt, uns ganz andere Auflagen zu machen, die dann auch richtig teuer werden und richtig schmerzen. Insofern sind wir nicht nur aus Lärmgründen, sondern auch aus wirtschaftlichen Gründen sehr dahinter her, dass diese Lärmkontur eingehalten wird.

Moderator Ralph Brix: Ich fasse einmal zusammen: Wenn ich es richtig verstanden habe, gibt es mehr Kapazitäten; es geht darum, den Flughafen attraktiver zu machen, die Möglichkeiten zu optimieren und wahrscheinlich auch mehr Geld zu verdienen. Aber die Bürger werden kaum etwas davon mitbekommen. Das ist das, was Sie gesagt haben.

Michael Garvens: Richtig, ja.

Moderator Ralph Brix: Herr Bösing, ist Ihre Frage zumindest beantwortet? Ob sie zufriedenstellend beantwortet ist, sei dahingestellt. – Gut.

Herr Hoffmann, bitte.

Wolfgang Hoffmann: Ich hoffe, dass ich jetzt noch alles zusammenbekomme.

Moderator Ralph Brix: Ich auch.

Wolfgang Hoffmann: Die letzte Geschichte mit dem Lärmdeckel haben wir auch gestern schon auf der Pflanze gehabt. Dieses Verfahren, das uns in die Nachtflugregelung hineingeschrieben worden ist, dass mit der Verkleinerung der Fläche der Lärm abnimmt, ist sehr umstritten. Es ist in der Fluglärmkommission immer wieder diskutiert worden. Es geht im Endeffekt darum, ob signifikante Veränderungen stattgefunden haben oder nicht. Dieses „signifikant“ ist der Knüppel in dieser Sache. Das Ministerium hat bisher das überwiegende, also mit Mehrheit gefasste, Urteil der Fluglärmkommission, dass die Veränderungen, die da stattgefunden haben, signifikant waren, jeweils abgelehnt. Dieses Verfahren sollten wir besser ganz klein halten.

Dann ging es um die Veränderung der Lärmwerte. Könnten Sie noch einmal dieses Diagramm mit der MD11 aufzeigen?

Martin Partsch: Geht es um den Rückgang der MD11-Zahlen gegenüber der 777?

Wolfgang Hoffmann: Ja, richtig.

(Folie 36)

Da sieht man natürlich, dass sich zwischen 2012 und 2014 anständig etwas getan hat. Das war darauf zurückzuführen, dass 2012 FedEx mit der B777 angefangen hat. Aber seit 2014 tut sich nichts mehr. Außerdem muss man dazu sagen – ich will das nicht schlechtreden –, dass sie in der Nacht nicht mehr so häufig mit der 777 kommen. Sie kommen vor 22 Uhr und gehen nach 6 Uhr raus. Auf jeden Fall ist es mit dieser Maschine kein intensiver Frachtflug in der Nacht mehr. Wir haben dadurch die Nacht nicht in dem Sinne beruhigt, wie es wäre, wenn die Maschine ständig wieder, wie vorher die MD11, in der Nacht fliegen würde.

Jetzt zu der Kapazitätsgeschichte: Auf der einen Seite sagen Sie, dass Sie einen schnelleren Durchsatz gewährleisten müssen. Was bedeutet der schnellere Durchsatz? Das bedeutet sowohl im Passagier- als auch im Frachtbereich, dass man mehr Flugzeuge umschichtig betreiben kann. Deswegen ist es gar nicht auszuschließen, dass der Flugverkehr zunehmen wird. Darüber müssten wir uns eigentlich einig sein.

Ich darf Herrn Titonis zitieren, der immer wieder sagt: Von mir können Sie nicht verlangen, dass wir die Flugbewegungen nicht erweitern; wir wollen mehr Verkehr haben. – Das ist seine Prämisse, die ich immer wieder höre.

Wenn Sie sagen, dass Sie nicht mehr Verkehr haben wollen, dann verstehe ich die Welt nicht mehr. Wozu investieren Sie, um bessere Abfertigungen zu erhalten, wenn Sie nicht mehr Verkehr haben wollen?

Was das CBCC, also das Köln/Bonn Cargo Center, betrifft: Das ist nicht hauptsächlich eine Geschichte für Lastwagen und Landfahrzeuge. Sie wollen einfach ohne großen Aufwand für die, die die Fracht anliefern, einen Durchgang auf die sogenannte Luftseite haben. Wenn in Ihrem Bauantrag für dieses Cargo Center, der schon einmal gestellt worden ist, steht, dass damit etwa 2.000 zusätzliche Flugbewegungen verbunden sind, dann haben wir doch mehr Flugverkehr. Wir sollten wirklich bei der Wahrheit und bei den Dingen bleiben, die real sind.

(Beifall)

Moderator Ralph Brix: Danke schön, Herr Hoffmann. Auch Sie haben jetzt eine ganze Menge aufs Tapet gebracht. Ich versuche mal, das durchzugehen. In den ersten beiden Äußerungen – danke dafür noch mal – war keine Frage; deswegen werde ich sie jetzt erst mal so stehen lassen. Das war das Thema „signifikant“.

(Wolfgang Hoffmann: Ich habe nur Stellung genommen!)

– Absolut. Es geht um das Problem: Was heißt „signifikant“? Aber Sie möchten gleich noch etwas dazu sagen, okay.

Dann arbeiten wir es mal ab.

Michael Garvens: Ich würde gerne noch etwas zur Kapazität sagen, damit das vielleicht ein bisschen deutlicher wird.

Ich möchte noch mal auf den Punkt bringen, dass wir mit den Maßnahmen, die wir Ihnen hier vorgestellt haben, keine Engpässe in unserer Infrastruktur beseitigen. Das heute vorhandene Bahnsystem und auch die vorhandenen Vorfelder würden eine deutlich höhere Kapazität zulassen; das ist überhaupt kein Problem. Das habe ich auch versucht Ihnen zu erläutern. Das ist überhaupt kein Thema. Das könnten wir auch ohne diese Maßnahmen.

Aber – das hatte ich auch versucht Ihnen zu erläutern – es macht halt nicht unbedingt Sinn, bei den kurzen Umkehrzeiten eine Passagiermaschine irgendwo auf den Vorfeldern abzufertigen. In Frankfurt passiert das übrigens. Ich habe schon häufiger erlebt, dass irgendwo unten am Lufthansa Cargo Center der Flieger abgeparkt wird. Aber dann hat man das Problem, dass man 10, 15 Minuten mit dem Bus unterwegs ist. Da wir nun mal von unserer Ausrichtung ein Low-Cost-Airport sind, ist das vom Produkt her nicht darstellbar.

Ich habe nicht das Commitment abgegeben, dass es auch perspektivisch in Zukunft – das wird sicherlich die Verkehrsprognose aufzeigen – zu gar keinem Mehr an Flugbewegungen kommen wird. Aber – das ist sozusagen unser Commitment an die Region – wir versuchen natürlich, die zusätzlichen Lärmemissionen durch zusätzliche Flüge dadurch auszugleichen, dass wir in Zukunft perspektivisch deutlich moderneres Fluggerät oder die nächste Generation von deutlich lärmärmeren Flugzeugen hier an den Hafen bekommen, sodass sich dieses Mehr an Flugbewegungen nicht in zusätzlichen Lärmauswirkungen realisiert, sondern dass das sozusagen der Gegenpol ist und unter dem Strich die Lärmkontur mehr oder weniger gleich bleibt oder nur insignifikant erhöht wird.

Das ist im Grunde genommen die Zielsetzung, die wir auch in den letzten Jahren angewandt haben – deshalb habe ich Ihnen auch diese Statistiken mal dargelegt –, zum Beispiel in der Vereinbarung mit UPS. Wir wachsen nicht über zusätzliche Flugbewegungen, sondern über Einsatz größeren Gerätes.

Das hat – da kann ich Ihnen alle Statistiken zeigen – immer so funktioniert, und das wird auch in Zukunft, über die nächsten 10, 15 Jahre, ohne Probleme funktionieren. Wie es dann aussieht, muss man sehen. Aber die Luftverkehrsindustrie ist so etwas von volatil, und ich bin mit Langfristprognosen immer sehr vorsichtig. Wer weiß, was in 15 Jahren ist! Aber für die weitere Zukunft, auch bis 2030 – bis dahin geht ja unser Prognosezeitraum –, sehe ich auch im Verhältnis zu dem, was in den letzten 20 Jahren passiert ist, keine signifikanten Veränderungen.

Moderator Ralph Brix: Herr Steingroß, Herr Hoffmann hat ja gerade eine Zahl rein-
geworfen und gesagt, die Vereinfachung der Abfertigung am CBCC – so Zahlen des
Flughafens – würde zu 2.000 Fliegern mehr führen. Sind so Ihre Planungen?

Volker Steingroß: Ich würde vielleicht mal anders anfangen wollen. Wir sitzen ja
heute zusammen – das wird auch Gegenstand des Verfahrens sein –, um zu beweren,
welche Auswirkungen von den Baumaßnahmen an sich ausgehen. Wir haben
versucht darzustellen, dass es einen unmittelbaren Zusammenhang, jedenfalls in den
letzten 15 Jahren, zwischen doch sehr respektablen Baumaßnahmen und einer Er-
höhung der Flugbewegungen nicht gibt. Das haben wir hier, glaube ich, dargestellt.
Wir können es natürlich nicht ausschließen. Dafür wird die Prognose erstellt, und wir
werden uns dann mit den Umweltauswirkungen, die sich daraus ergeben, auseinan-
dersetzen müssen. Wenn sich Schutzauflagen ergeben, werden wir sie berücksichtigen.

Gestatten Sie mir noch eine Anmerkung zur Signifikanz. Die Behörde stellt das fest.
Aber in einem werden Sie uns doch recht geben: Wir hatten im Jahr 2002 meines
Wissens 155.000 Flugbewegungen. Heute sind es etwa 128.000 Flugbewegungen.
Die Lärmkontur, die wir haben, ist doch nicht größer geworden. Wir unterhalten uns
über eine Verkleinerung und darüber, um wie viel kleiner sie ist oder ob sie signifikant
ist. Das hängt natürlich davon ab, was die Behörde darunter versteht; sie hat hier
einen Einschätzungsspielraum. Aber größer ist es nicht geworden.

Moderator Ralph Brix: Ich weiß nicht, ob alle im Saal wissen, was eine Lärmkontur
ist. Können wir das noch ganz kurz ergänzen?

Martin Partsch: Die Regelung von 1997 basiert auf einer Berechnung für den Nacht-
flug. Das heißt, man hat den Mix der sechs verkehrsreichsten Monate hergenommen
und Einzelschallpegel im Freien errechnet, und zwar eine Fläche, auf der sechs Er-
eignisse über 75 dB vorkommen. Die drückt sich in Quadratkilometern aus; das ist
die Vergleichsgröße, mit der wir uns alle fünf Jahre messen müssen.

Ob man diesen Vergleich glücklich findet oder nicht, da sind wir mit Herrn Hoffmann
durchaus nicht uneinig über das Verfahren. Aber es ist halt so; die Behörde hat es so
festgelegt. Deswegen müssen wir uns an diesen Maßstab halten.

Moderator Ralph Brix: Trotzdem frage ich noch einmal: Was ist die Lärmkontur?

Martin Partsch: Die Kontur ist eine Fläche auf dem Boden, die in einer Nacht von
sechs Einzelschallereignissen über 75 dB betroffen ist.

Moderator Ralph Brix: Ich hake trotzdem kurz nach, Herr Steingroß. Sie werden
Planungsunterlagen einreichen. Natürlich werden Sie sie so einreichen, dass Sie in-
tern davon ausgehen, dass sie nicht abgelehnt werden.

Ich will noch mal auf diese 2.000 Flieger hinaus. Ist das eine realistische Einschät-
zung, oder widersprechen Sie dem?

(Wolfgang Hoffmann: Die Zahl kommt nicht von mir!)

Volker Steingroß: Ja, die Zahl kommt von uns, weil sie natürlich bei der Bewertung der Umweltauswirkungen bei der Vorprüfung, ob eine Umweltverträglichkeitsprüfung stattfinden muss oder nicht, mit einzufließen hat. Wir haben uns ja jetzt entschieden, wir machen eine Umweltverträglichkeitsprüfung, auf der Grundlage der prognostizierten Flieger.

Wir müssen bedenken: Wir hatten 155.000 Flieger. Wenn Sie fragen, wo denn für uns die Schwelle ist, dass wir irgendwann mal drankommen und weitere Maßnahmen ergreifen müssen, antworte ich: Die liegt jedenfalls nicht unter 155.000 Flugbewegungen, jedenfalls nach meiner ganz nüchternen juristischen Einschätzung.

Martin Partsch: Vielleicht noch eine Ergänzung zu diesen in Rede stehenden 2.000 Fliegern: Das Speditions-Cargo-Zentrum wird mit Fracht vielfach tags angedient. Das würde jetzt nicht heißen, dass, wenn diese 2.000 Bewegungen realisiert würden, sie automatisch in der Nachtzeit stattfinden würden.

(Wolfgang Hoffmann: Das habe ich auch nicht behauptet!)

– Nein, das haben Sie nicht gesagt. Aber es war vielleicht noch mal wichtig, das festzustellen. Denn wenn wir von den 2.000 reden, meint der eine oder andere hier im Saal vielleicht, wir reden dann von 2.000 Nachtbewegungen mehr. Das muss nicht zwangsläufig so sein.

Michael Garvens: Ich möchte noch einmal klarstellen, dass sich diese Lärmüberprüfung natürlich nur auf die Nachtzeit bezieht, also auf alle Flüge zwischen 22 Uhr und 6 Uhr. Das heißt, wenn über den Tag zusätzliche Flüge – auch Frachterflüge – stattfinden, gehen sie natürlich dann in diese nächtliche Lärmüberprüfung nicht mit ein.

Moderator Ralph Brix: Sie können gleich nachfragen. Ich sehe: Wir haben noch eine Frage offen, die aber nicht mehr ganz direkt die Neubaumaßnahmen betrifft.

(Wolfgang Hoffmann: Ich möchte noch etwas zu den Konturen sagen!)

– Ja, dann sagen Sie das noch.

Wolfgang Hoffmann: Das Lärmschutzgesetz von 2007 hat uns eine Berechnung aufgrund von zurückgesetzten Grenzwerten gegeben. Die Kontur, die dabei als Nachtschutzzone hier am Flughafen Köln/Bonn herausgekommen ist, ist kleiner, obwohl 6-mal 72 dB pro Nacht und mehr zugrunde liegt; vorher waren es 6-mal 75 dB. Die Zone ist jetzt kleiner als das, was der Flughafen vorher im freiwilligen Verfahren bedient hat. Das muss man mal ganz deutlich sagen. Das Gesetz hat uns also zurückgeworfen.

Michael Garvens: Dann darf ich aber noch ergänzen, dass wir trotzdem nach wie vor auch in den Gebieten, die im Zuge des neuen Fluglärmschutzgesetzes aus dem passiven Schallschutz herausgefallen sind, auf freiwilliger Basis Schallschutzmaßnahmen anbieten.

Moderator Ralph Brix: Danke.

Martin Partsch: Vielleicht noch eine Ergänzung dazu. Die Grafik ist gerade hier schon mal aufgerufen.

(Folie 22)

Es ist nicht so, dass wir nur hinter den freiwilligen Bereich zurückgefallen sind, sondern wir haben auch ein paar Spitzen in der Länge dazubekommen: im Bereich Hennef und im Bereich Köln-Mülheim und im Bereich Bergisch Gladbach.

Aber vielleicht noch mal zur Erklärung, warum die alte 6-mal-75-Kontur flächenmäßig etwas größer ist als die gesetzliche: Wir haben seinerzeit mit mehreren Faktoren auf der sicheren Seite kalkuliert. Wir haben eine 100-Prozent-Betrachtung gemacht, insbesondere bezogen auf die Anflüge. Wir haben also unseren Verkehr über den Bereich, der wirklich stattgefunden hat, hinaus künstlich erhöht. Wir haben mit 152 Bewegungen pro Nacht kalkuliert und jeden Anflug in Volllast gesetzt, um wirklich die Bereiche zu 100 Prozent abzudecken, wo 6-mal 75 dB auftreten könnten.

Der Gesetzgeber hat ein etwas anderes Berechnungsverfahren, zum einen die 6-mal-72-Kontur, aber auch eine realistische Verkehrsverteilung, die dem zugrunde liegt. Das führt in der Summe dazu, dass unsere alte freiwillige Kontur an einigen Stellen größer war, als es heute der gesetzliche Bereich ist.

Moderator Ralph Brix: Danke schön. – Jetzt bitte ich die Dame, die sich gemeldet hat, ans Mikrofon.

Dr. Petra Hemptenmacher: Mein Name ist Petra Hemptenmacher. Ich wohne in Troisdorf, und ich verfolge die Entwicklung des Flughafens seit etwa 20 Jahren sehr aufmerksam. Ich erinnere mich, dass es damals, als ich anfang, mich über Fluglärm zu beschweren, hieß, der Flughafen habe eine große wirtschaftliche Bedeutung für die Region: Zulieferung, Abtransport von Waren.

Inzwischen ist ein Hub-Unternehmen nach dem anderen angesiedelt worden. Der Flughafen ist ein Drehkreuz, dessen Bedeutung für die Region im Vergleich zu den Mengen von Waren, die einfach nur umgeschlagen werden, wirtschaftlich untergeordnet ist.

Es gab auch damals kaum Nachtflug für Passagiermaschinen. Inzwischen sind im Sommerhalbjahr mehr als ein Drittel der Starts und Landungen Passagiermaschinen.

Jetzt soll der Flughafen auch noch ein Umsteigeflughafen für auswärtige Passagiere werden, nachdem er schon für auswärtige Fracht, von der die Region gar nichts hat, genutzt wird.

Sie machen die betriebswirtschaftliche Rechnung auf. Ich bin steuerzahlende Bürgerin dieses Landes. Ich frage mich: Wieso muss ein solcher Umschlag- und Umsteigeflughafen in einer der dichtestbesiedelten Regionen Europas liegen, wo für 1 Million Gewinn, den Sie machen, volkswirtschaftliche Kosten von 3 Millionen durch Gesundheitsschäden, Lärm und Abgase, Umweltschäden, Klimaschäden anfallen, die alle durch den Flugverkehr erzeugt werden?

Wenn Sie jetzt den sportlichen Ehrgeiz haben, den Fluglärm zu verringern, dann wüsste ich gerne mal: Was für Schallschutzfenster werden bei dem Hotel, das Sie jetzt direkt am Flughafen planen zu bauen, eingebaut, im Vergleich zu den Schallschutzfenstern, die die Menschen im Umfeld des Flughafens erhalten?

Moderator Ralph Brix: Danke schön, Frau Hemptenmacher. Ich habe jetzt einige Zahlen gehört, zu denen ich leider nichts sagen kann. Sie stellen den volkswirtschaftlichen Schaden dem betriebswirtschaftlichen Gewinn gegenüber. Ich weiß nicht, inwieweit die Herren etwas dazu sagen können.

Sicherlich steht hier auch im Zentrum, was eine Erweiterung des Flughafens der Region außer mehr Lärm und mehr Problemen bringt. Habe ich Sie so richtig verstanden? – Ja, was bringt es? Wer möchte dazu etwas sagen?

Michael Garvens: Das bringt dem Flughafen und der gesamten Region natürlich sehr viel. Ich glaube, dazu zählen auch gerade Troisdorf und Porz, wenn ich mir mal die Statistik anschau, die aufzeigt, wo unsere Mitarbeiter wohnen, wo sie herkommen.

Am Flughafen selbst arbeiten 14.000 Menschen; das ist eine Kleinstadt. Damit Sie die Zahl einfach mal gehört haben: Die Gesamtlohnsumme, die an diese 14.000 Menschen ausgezahlt wird, liegt bei rund 550 Millionen Euro pro Jahr.

Auch das Steueraufkommen haben wir mal berechnen lassen. Allein das zusätzliche Steueraufkommen, das der Flughafen generiert, und zwar nur für das Land NRW, liegt bei 110 Millionen Euro pro Jahr. Ich sage das an dieser Stelle ganz offen, weil Köln ja die Stadt in Deutschland ist, wo wir prozentual gesehen – in absoluten Zahlen ist es Berlin – die höchste Anzahl von Menschen mit Migrationshintergrund haben.

Wir sind gerade mit der Flüchtlingskrise konfrontiert. Da bin ich ein Stück weit sehr stolz darauf, dass es uns gelungen ist, innerhalb von drei Tagen hier eine große Flüchtlingsdreh Scheibe auf die Beine gestellt zu bekommen. Das muss uns auch erst mal einer nachmachen.

Darüber hinaus ist der Flughafen einer der größten Arbeitgeber in der Region und vor allen Dingen auch einer derjenigen, die die größte Bandbreite an Berufsbildern aufzubieten haben. Das ist nicht nur der hochqualifizierte Pilot oder Rechtsanwalt oder Techniker, sondern es sind auch viele Menschen, die über keinen Schulabschluss oder Berufsabschluss verfügen und trotzdem bei uns in Lohn und Brot kommen und die so gutes Geld verdienen, dass sie immer noch in der Lage sind, ihre Familie zu ernähren, und nicht ein Zweit- oder Drittbeschäftigungsverhältnis eingehen müssen.

Sie sehen sehr schön in unserem Nachbarland Frankreich, was passiert, wenn eine ganze Industriegesellschaft den Bach runtergeht, und was da an Randale auf den Straßen los ist: junge Menschen, die keine Perspektive mehr auf einen Job haben. Ich bin heilfroh, dass wir das in unserem Land nicht haben. Ich sage Ihnen an dieser Stelle ganz offen: Auch wenn es um diese Dinge geht, spielt dieser Flughafen eine ganz gewichtige und immense Rolle.

Lassen Sie mich noch kurz eine abschließende Bemerkung zur Thematik Umsteige-flughafen machen. Es ist sicherlich richtig – das gilt sowohl für Passagiere als auch Fracht –, im Zuge einer solchen Hub-Operation, dass nicht all das, was an Passagieren und Fracht nach Köln hereingeflogen wird, Köln als Bestimmungsort oder Endziel

hat. Aber man muss auch wissen: Wenn Sie das globale Fracht Netzwerk Richtung Amerika und Richtung Asien nehmen, würden Sie einen MD11- oder 747-Frachter alleine nur mit Fracht, die hier im Großraum Köln zur Versendung ansteht, nie und nimmer gefüllt bekommen. Das würde bedeuten, dass Sie eine solche globale schnelle Logistikkette aus Köln/Bonn heraus oder aus NRW heraus überhaupt nicht realisieren können. Das geht erst dadurch, dass man zusätzliche Frachten aus Madrid, aus Lissabon, aus Moskau, aus Mailand oder Rom, wie auch immer, zufüttert, um damit diese Flugzeuge gefüllt zu bekommen.

Das ist im Übrigen in der Passage ganz genauso. Dabei ergeben sich, bezogen auf die Passage, durch das Zufüttern dieser neuen Langstreckenflüge keine zusätzlichen Flugbewegungen – bis natürlich auf die Langstreckenflüge selbst, aber nicht durch die Zubringer und Abbringer, weil dieses Flugverkehrsnetz sowieso schon da ist. Das heißt, die Flüge für die Gäste, die aus Hamburg, aus Berlin, aus Zürich oder Wien hier angereist kommen, um über Köln/Bonn Richtung Bangkok umzusteigen, existieren schon. Die Maschinen sind natürlich dann ein bisschen besser ausgelastet, weil da neben den Gästen, die nur nach Köln wollen, auch noch solche sitzen, die hier umsteigen. Aber das führt, zumindest bezogen auf Köln/Bonn, zu keinen zusätzlichen Zubringerflügen.

Moderator Ralph Brix: Ich befürchte, dass das jetzt eine klassische Situation eines Dilemmas war. Auf der einen Seite sehe ich ein Interesse der Bürgerschaft an Wohlfühlen, Gesundheit und Zufriedenheit und auf der anderen Seite sehr harte wirtschaftliche Fakten und betriebswirtschaftliche Erfordernisse. Da werden wir in der Masse wahrscheinlich nicht auf einen gemeinsamen Nenner kommen.

Dann hatten Sie aber zu dem Hotel noch etwas angedeutet. Sie suchen zurzeit einen Investor; das wird gar nicht ein Hotel sein, das Sie selbst bauen wollen. Trotzdem gebe ich die Frage – sie ist ein bisschen polemisch gewesen – weiter, an Herrn Partsch zum Beispiel: Ist es vorstellbar, dass da wirklich schlechtere Fenster eingebaut werden? Anders gefragt: Gibt es bessere als die, die Sie bei den betroffenen Bewohnern einbauen?

Martin Partsch: Bei den betroffenen Bewohnern, bei denen wir den Schallschutz im näheren Bereich gemacht haben, sind überwiegend Klasse-3-Schallschutzfenster eingebaut, womit man eine Pegelminderung in der Größenordnung zwischen 35 und 40 dB – je nach Bausubstanz – realisiert. Die Leute, bei denen der Schallschutz von uns gemacht wurde, sind zufrieden; da funktioniert das auch.

Wir haben in unserem Programm jeweils Fragebögen versandt, wie zufrieden die Leute waren, sowohl mit der Abwicklung als auch mit der eingetretenen Wirkung. Da haben wir einen sehr positiven Rücklauf: Es sind weit über 90 Prozent, die mit den Maßnahmen zufrieden bzw. sehr zufrieden sind.

Moderator Ralph Brix: Danke. – Sind Sie zufrieden mit den Antworten, Frau Hempfenmacher? Was heißt „zufrieden“? Waren das Antworten? – Es waren welche, nicht wahr?

Dr. Petra Hemptenmacher: Ich hätte noch eine Nachfrage zur Modernisierung der Flotte. Soweit ich weiß, ist die Lebensdauer von Flugzeugen auch 30 Jahre. Wenn jetzt ein ganz hochmodernes, wirklich deutlich leiseres Flugzeug hier stationiert wird, wird es 30 Jahre dauern, bis die alte Flotte ersetzt ist.

Michael Garvens: Nein, da muss ich Ihnen widersprechen. Das muss man natürlich immer von Airline zu Airline unterschiedlich betrachten. Wenn Sie sich mal anschauen, wie jung das Flottenalter bei den ganzen Low-Cost-Airlines ist – ob das Ryanair ist, ob das Easyjet ist, ob das Eurowings ist –, ist da keine Maschine über 30 Jahre in Betrieb, was im Übrigen auch ein Thema des Produktes ist. Denn der Wettbewerb entsteht ja nicht nur über den günstigsten Preis, sondern er entsteht selbstverständlich auch über das Produkt. Auch da stehen die Airlines in einem knallharten Wettbewerb.

Wenn die anderen alle mit Flugzeugen durch die Gegend fliegen, die vielleicht vier, fünf Jahre auf dem Buckel haben, und dann ist einer darunter, der mit 30 Jahre alten Mühlen durch die Gegend fliegt, werden Sie aber schnell sehen, was da passiert: Da werden sich die Gäste nämlich alle dorthin orientieren, wo mit den modernsten Fluggeräten geflogen wird. Das hat nämlich irgendwo auch einen Sicherheitsaspekt; das muss man auch sehen. Dabei sind auch 30 Jahre alte Maschinen eigentlich immer noch genauso sicher wie moderne. Aber ich sage mal ein bisschen scherzhaft: Im Flieger wird mehr gebetet als in der Kirche. Viele, viele Menschen haben Flugangst. Da spielt das beim Produkt auch eine ganz gewichtige Rolle.

Im Übrigen kommt noch ein Weiteres hinzu. Im Moment ist zwar der Ölpreis sehr gesunken, aus bestimmten Gründen. Aber auf der anderen Seite ist Öl natürlich ein endliches Gut. Das hat auch wirtschaftliche Aspekte. Da bin ich wieder beim A320neo: Da sind die neuesten Erkenntnisse, was den Treibstoffverbrauch angeht, deutlich erfreulicher als die Angaben vom Hersteller. Lufthansa hat gerade ermittelt, dass die A320neo gegenüber der alten A320 einen um 17 Prozent reduzierten Treibstoffverbrauch aufweist.

Wenn Sie sich eine Gewinn-und-Verlustrechnung einer Airline anschauen, sind etwa 35 Prozent aller Kosten für Personal aufzubringen, und der zweitgrößte Aufwandsblock in einer Gewinn-und-Verlust-Rechnung einer Airline ist dann schon der Treibstoffblock. Um die 30 Prozent aller Gesamtkosten müssen für Treibstoff aufgewandt werden.

Wenn Sie in Amerika, Afrika oder Südamerika unterwegs sind, sehen Sie noch viele dieser alten Maschinen herumfliegen, die aus Europa in diese Drittländer verkauft werden, weil es sich die dortigen Airlines nicht leisten können, alle fünf bis zehn Jahre ein neues Flugzeug zu kaufen. Aber die Exoten, die Sie dort sehen – alte MD80 oder was auch immer –, sehen Sie eigentlich auf keinem europäischen Flughafen mehr.

Michael Garvens: Herr Steingroß wollte auch noch etwas dazu sagen.

Volker Steingroß: Ich wollte etwas ergänzen. Es ist natürlich unwahrscheinlich schwer, den Schalter von heute auf morgen umzulegen. Wenn die Hypothese richtig wäre, müsste es heute so laut sein wie vor 29 Jahren; das ist es mit Sicherheit nicht. Wir haben hier einen fortlaufenden Prozess, und die Luftfahrzeuge werden auch fort-

laufend ersetzt. Da fällt immer eines heraus und wird durch ein leiseres ersetzt. Daher geht es einfach kontinuierlich zurück.

Wir haben hier noch eine ziemlich absurde Situation, weil wir ein Vorfeld der Planfeststellung zuführen, das wir bereits gebaut hatten und das auch in Betrieb war. Jeder kann sich fragen, ob sich irgendetwas in seiner Wahrnehmung geändert hat, als wir die Erweiterungsfläche in Betrieb genommen haben und als wir sie wieder außer Betrieb genommen haben. Die Lärmstellen, die wir in der unmittelbaren Nähe stehen haben, können jedenfalls keinen unmittelbaren Zusammenhang herstellen.

Nichtsdestotrotz ist es ein permanentes Leiserwerden. Wenn wir wüssten, wie man den Hebel von heute auf morgen umlegen kann, würden wir das mit Sicherheit auch tun. Aber es geht halt nicht so einfach.

Moderator Ralph Brix: Sie haben gerade gesagt, die alten Maschinen – ich will jetzt nicht über die ganz alten reden – fliegen, wenn sie ausgetauscht werden, hier nicht mehr. Dabei habe ich mal gehört, dass durchaus der eine oder andere Frachtflieger ein umfunktionierter Passagierflieger ist, der eben etwas lauter ist.

Deswegen die Frage in diese Richtung: Können Sie rein technisch davon ausgehen, dass die Entwicklung, die wir gerade schön auf dem Chart gesehen haben – zwar mehr Passagiere, aber nicht zwingend mehr Flugbewegungen und damit einhergehend auch noch weniger Lärm –, weitergeht? Oder ist irgendwann die Kapazität der Lärminderung so erreicht, dass es doch mit jeder zusätzlichen Maschine lauter wird? In welchen zeitlichen Dimensionen arbeiten Sie da?

Michael Garvens: Die wesentlichste Lärmquelle an einem Flugzeug ist nach wie vor das Triebwerk. Deshalb konzentriert sich natürlich auch die Forschung sehr auf eine Modernisierung der Triebwerke, und zwar im Hinblick auf zwei Zielsetzungen: zum einen, den spezifischen Treibstoffverbrauch dieses Triebwerks weiter zu reduzieren, und zum anderen, den Lärm des Triebwerks weiter zu reduzieren.

Ich bringe immer diesen schönen Vergleich zwischen dem Lärmprint einer 707 und einer 320, aber noch nicht mal der modernsten 320, über die wir gerade gesprochen haben: Eine 320 beschallt 10 Prozent der Fläche einer 707. Ich weiß das noch sehr gut aus meinen Hamburger Zeiten, weil ich eine Freundin hatte, die nahe des Flughafens Fuhlsbüttel wohnte; bei der habe ich manchmal übernachtet. Da gab es damals die New-York-Verbindung mit Lufthansa. Wenn die 707 morgens rausgegangen ist, bebten die Fensterscheiben, und wir haben alle senkrecht im Bett gestanden.

Nochmals: Ich glaube, dass die Entwicklung da noch lange nicht zu Ende ist. Es gibt auch die sogenannten ACARE-Ziele, nach denen bis 2050 eine Halbierung des heute durchschnittlich gemessenen Fluglärms erreicht werden soll. Ob man das ganz schafft, muss man sehen; da bin ich noch ein bisschen skeptisch. Aber ich gehe davon aus – da wird, wie gesagt, sehr intensiv geforscht –, dass man bei der Lärmquelle Flugzeug in den nächsten Jahrzehnten noch signifikante Fortschritte erreichen wird.

Was man natürlich offen und ehrlich sagen muss, ist, dass diese Forschungsergebnisse erst mal in die Produktion von neuen Flugzeugen und neuen Triebwerken umgesetzt werden müssen. Die müssen dann gebaut werden; das geht relativ schnell heute. Die müssen dann von den Airlines bestellt werden; die müssen dann eingeflottet werden. Das führt natürlich immer zu einem gewissen zeitlichen Nachlauf.

Das heißt, das, was heute an neuer Triebwerkstechnologie gerade in der Entwicklung ist, wird sich erst in den nächsten 15 Jahren deutlicher verbreitet haben.

Aber das, was vor zehn Jahren neu technologisch entwickelt worden ist – Stichwort A320neo, 737 MAX oder auch 787, die wir jetzt auch schon ein paarmal zu Gast hatten, die neue A350, der neue A380 sowieso –, sind alles schon Maschinen, die gegenüber den heute im Einsatz befindlichen Flugzeugen wirklich signifikant leiser sind.

Worüber ich ein bisschen traurig bin, ist der Umstand, dass die Frachtversion der A380 nicht weiterverfolgt worden ist. Sowohl UPS als auch FedEx hatten in erheblicher Größenordnung diesen Frachter bestellt. Er wäre natürlich auch in Köln/Bonn zum Einsatz gekommen. Das wäre eine Maschine gewesen, die eine Kapazität von – ich weiß nicht – 150 bis 180 Tonnen Ladevolumen bei deutlich reduzierten Lärmwerten aufgewiesen hätte. Dazu ist es noch nicht gekommen. Ich könnte mir aber durchaus vorstellen, dass der 380-Frachter irgendwann vielleicht doch noch mal kommen wird.

Sie sehen schon: Es gibt eine Vielzahl von Perspektiven und Ansätzen. Daher bin ich, was die weitere Lärmreduzierung im Bereich der Luftfahrt angeht, eigentlich recht optimistisch.

Moderator Ralph Brix: Danke schön. – Jetzt haben wir in der dritten Reihe einen Herrn, der auch kurz etwas sagen möchte.

Alfred Wuttke: Mein Name ist Alfred Wuttke. Es stimmt zwar, dass die Flugzeuge deutlich leiser geworden sind, auch die 707, Herr Garvens, wie Sie sagten. Nur, vor vielen, vielen Jahren kam davon eine am Tag, und heute kommt jeden Moment ein Flugzeug. Auch wenn sie leiser sind: Wenn ich einmal nachts wach bin, höre ich sie im Rhythmus beim Einschlafen. So kann man das nicht ganz abdecken.

Moderator Ralph Brix: Hier haben wir ein typisches Beispiel dafür, dass das eine die reinen Zahlen sind, wo man sagen kann: Flieger sind leiser geworden; das andere ist das subjektive Empfinden und vor allen Dingen das subjektive Erleben. Ich glaube, das ist wieder so ein Dilemma, in dem wir da stecken.

Da haben wir noch eine Wortmeldung. – Bitte.

Manfred Prante: Mein Name ist Manfred Prante; ich komme aus Köln-Neubrück. – Ich komme auf Ihr Kapazitätserweiterungsprogramm zurück, nämlich das Bauvorhaben dort. Herr Garvens, Sie haben gesagt, es sei Ihnen gelungen, Eurowings nach Bonn zu holen. Das heißt also: Da sind harte Verhandlungen vorausgegangen. Ich stelle mir die Verhandlungen so vor, dass Sie auch fragen, mit welchem Fluggerät bei der Eurowings dann gearbeitet wird, wenn sie sich hier so stark bemühen, tatsächlich zu kommen. Wird das auch verhandelt? Wissen Sie bei den Verhandlungen, mit welchem Gerät Sie hier rechnen müssen? Haben Sie Einfluss darauf?

Michael Garvens: Da muss man natürlich ein bisschen differenzieren. Grundsätzlich entscheidet natürlich die Airline das immer selbst; im Fall der Eurowings war das sehr klar, weil das ja eine Neugründung ist, die nur mit einem Flugzeugtyp, sprich:

der A330, angetreten ist. Da gibt es nur dieses eine Fluggerät und keine Alternative dazu.

Aber wenn Sie mit einer großen Airline verhandeln, die über eine Vielzahl von unterschiedlichen Flugzeugtypen verfügt, kann man schon darüber reden, wobei natürlich in erster Linie immer die Frage ist: Wie viel gibt der Markt her? Denn beispielsweise im Bereich der Langstrecke haben Sie es mit ganz unterschiedlichen Maschinen zu tun, also von der großen A380 bis herunter zur 330 oder zur kleinen 787.

Die wichtigste Frage ist natürlich immer, ob das, was das Flugzeug an Sitzplatzkapazität hergibt, überhaupt aus der Region oder vom Flughafen aus zu füllen ist. Das ist zum Beispiel auch der Grund dafür, dass man normalerweise eine A380, die eine sehr, sehr große Kapazität hat, nur aus Frankfurt, London oder Paris heraus gefüllt bekommt – oder über Dubai.

Moderator Ralph Brix: Also, richtig Einfluss haben Sie nicht darauf?

Michael Garvens: Das ist schwierig. Wenn man – aber das kommt für uns eigentlich gar nicht infrage – mit irgendeiner exotischen Airline verhandeln würde, die noch mit ganz altem Gerät durch die Gegend fliegt, –

Manfred Prante: Das wäre die nächste Frage.

Michael Garvens: – würden wir uns das schon überlegen, aber jetzt nicht nur aus Sicht der Lärmemissionen, sondern auch vom Produkt her. Denn damit steht und fällt auch so ein bisschen das Image von Köln/Bonn. Ich überspitze es jetzt mal: Wenn wir anfangen würden, irgendwelche „Seelenverkäufer“ zu akquirieren, würde das unserem Image als Köln/Bonn auch nicht guttun. Insofern achten wir schon darauf, mit sehr soliden und guten Airlines zusammenzuarbeiten, die auch eine gute Reputation haben.

Ich sage das auch deshalb – das wissen Sie vielleicht nicht –: Ich habe als kleiner Bub im Alter von zehn Jahren meinen Vater bei einem Flugzeugabsturz in einer Verkehrsmaschine verloren; deshalb gehe ich mit einem solchen Thema, wie Sie vielleicht nachvollziehen können, mit einer besonderen Sensibilität um.

Manfred Prante: Danke schön. – Ich habe abschließend noch eine Frage zur Beschreibung des Bauvorhabens. Da erwähnen Sie keine Lärminderungsmaßnahme, auch nicht im entferntesten Sinn. Sie erwähnen auch nicht, dass der Status quo beibehalten werden soll oder kann.

Moderator Ralph Brix: Der Status quo wovon?

Manfred Prante: Von dem jetzigen Lärmzustand.

Moderator Ralph Brix: Die Frage ist, warum das so ist?

Manfred Prante: Warum das so ist, ja.

Martin Partsch: Die Überprüfungs Klausel in unserer aktuellen Nachtbetriebsregelung, die vorhin schon angesprochen war, bleibt unverändert. Das heißt, diese Obergrenze von 1997 existiert nach wie vor, unabhängig davon, welche Maßnahmen im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens umgesetzt werden.

Volker Steingroß: Wir haben hier eine bestimmte technische Kapazität, die eine bestimmte Möglichkeit der Anzahl von Flügen vorgibt. Wenn ich den Flughafen ändere, was jetzt zweifellos der Fall ist, wenn ich ein Stück Vorfeld anflansche, muss man sich anschauen, ob die Auswirkungen derart stark sind, dass ich mein gesamtes Lärmschutzkonzept, das auch Gegenstand der Genehmigung ist, anpassen muss oder nicht.

Dafür wird man eine Prognose erstellen; diese Prognose wird sehen, wie viel Flugverkehr kommt: Kommt mehr Flugverkehr bedingt durch die Bauvorhaben? Wie wird sich das ändern? Wenn sich da etwas zu stark ändert, sind weitere Maßnahmen entweder vorzusehen, oder der Vorhabenträger, der Flughafen, überlegt sich dann vielleicht, die Maßnahmen etwas zu reduzieren.

Aber so, wie wir das im Moment einschätzen, gehen wir davon aus, dass die Maßnahmen nicht so erheblich sein werden, dass sich irgendetwas groß ändern wird.

Moderator Ralph Brix: Ich verstehe: Sollte es zu mehr Lärm kommen, würde genau das im Planfeststellungsverfahren festgestellt werden, und es würde zu Reaktionen und Forderungen kommen.

Hat noch jemand eine Frage? Das wäre dann vom normalen Zeitablauf die letzte. – Ja, bitte kommen Sie nach vorne.

Dieter Sonnenberg: Mein Name ist Dieter Sonnenberg, Waldstraße/Ecke Grengeler Mauspfad. – Ich habe eine Frage zum Bodenlärm. Je nach Windrichtung werden wir stark mit Bodenlärm belastet. Herr Partsch, würde eine Lärmschutzwand von der Einfahrt Nordtor bis zur Querspange vom Autobahnzubringer etwas bringen? In Höhe Kriegerstraße, wenn man sie unten reinsetzt, bringt es nichts. Die Kriegerstraße liegt ein bisschen höher. Mit einer Schallschutzwand würde der Grengel von Bodenlärm bestimmt abgeschirmt.

Martin Partsch: Das Thema Bodenlärm ist umfangreich in einem großen Gutachten einmal untersucht worden, wo wir planerisch eine ganze Reihe von Schallschutzschirmen und Schallschutzwänden an verschiedenen Stellen eingezeichnet hatten und rechnerisch überprüft haben.

Das Problem ist, dass unsere Vorfeldflächen sehr weiträumig verteilt sind. Schauen Sie sich die Anlage an: Frachtvorfelder, die weit in den Süden hinuntergehen, und die ganzen Passagiervorfelder. Das Problem ist, dass man diese Schallschutzschirme oder -wände nicht so nah oder nicht so vollumfänglich an die Vorfeldflächen dranstellen kann, dass man dadurch einen nennenswerten Effekt erreicht.

(Dieter Sonnenberg: Es wäre ja in Höhe Kriegerstraße!)

– Ja. Auch in diesem Bereich ist planerisch eine 10-Meter-Wand vorgesehen und rechnerisch abgeprüft worden. Aber das hat allenfalls in der zweiten Nachkommastelle etwas geändert.

Wenn Sie das interessiert, können wir uns gerne mal treffen. Ich zeige Ihnen mal die Untersuchung, die wir seinerzeit gemacht haben; das ist kein Problem.

Moderator Ralph Brix: Danke schön. Dann haben wir heute sogar noch eine persönliche Einladung ausgesprochen bekommen.

Ich würde gerne die große Diskussions-, Frage- und Antwortrunde hiermit beenden. Die vier Experten des Flughafens stehen Ihnen bei Bedarf jetzt auch noch eine halbe Stunde für Vier-Augen-Gespräche – da dürfen auch andere dazukommen und zuhören – zur Verfügung.

Ich bedanke mich recht herzlich. Denn vor allen Dingen ist mein wichtigster Wunsch, dass das Ganze respektvoll und gesittet abgeht, auf jeden Fall hier wieder mal – nach den Erfahrungen von gestern zum zweiten Mal – erfüllt worden. Ich danke Ihnen für Ihre Teilnahme; ich danke Ihnen für Ihre Fragen. Denn die haben es erst möglich gemacht, dass diese Veranstaltung zu dem geworden ist, was sie ist.

Ich danke natürlich unseren Experten, dem Geschäftsführer, Herrn Michael Garvens, Herrn Steingroß, Herrn Partsch und Herrn Hopp, der einen ruhigen Abend unten in der ersten Reihe erleben durfte. Ich danke Ihnen noch mal recht herzlich.

Ich möchte noch auf eines hinweisen. Es wurde vorhin erwähnt, dass es eine E-Mail-Adresse gibt, die Sie nutzen können, wenn Sie jetzt im Nachgang noch Fragen haben oder einen Bekannten haben, mit dem Sie darüber reden und der noch etwas sagen möchte. Diese E-Mail-Adresse finden Sie hinten auf diesem Flyer, der überall hier ausliegt.

Direkt über der E-Mail-Adresse finden Sie auch eine Internetadresse. Auch das ist heute ein Angebot gewesen, das über das übliche Planfeststellungsverfahren hinausgeht. Wir haben ein Versprechen bekommen, dass der Flughafen so frühzeitig, wie es geht, immer wieder relevante Daten und relevante Informationen und Unterlagen dort schon sichtbar macht. Das heißt, Sie sind bei einigen Unterlagen gar nicht auf die vier Wochen Einsichtszeit, die das Planfeststellungsverfahren offiziell vorsieht, angewiesen, sondern können sich vorher schon in Ruhe darum kümmern. Auch diese Adresse steht hier hinten drauf.

Und Sie haben ein Versprechen bekommen, dass Anfragen bei der E-Mail-Adresse schnell beantwortet werden. Dazu eine ganz kurze Frage: Die Veranstaltung hier wird ja dokumentiert. Aber werden auch Fragen per E-Mail offiziell verarbeitet und gehen ans Verkehrsministerium? Oder ist das quasi eine interne Kommunikation?

Volker Steingroß: Das wird unsere interne Kommunikation sein. Wir werden aber, wenn sich Fragen wiederholen, auch generelle Textbeiträge dazu generieren.

Moderator Ralph Brix: Das ist hilfreich. Danke schön.

Dann danke ich allen. Ich wünsche Ihnen allen einen schönen Restabend, eine schöne Heimfahrt, einen schönen Heimweg – je nachdem, wie Sie gekommen sind.

Wenn Sie noch Interesse haben, wenn Sie noch Fragen haben, wenn Sie gar nicht genug bekommen können vom Thema Flughafen: Morgen Abend gibt es die dritte Informationsveranstaltung, und zwar in Lohmar. Dort sind wir im Bürgerzentrum Birk, eine Stunde später als heute: Beginn ist um 19 Uhr.

Ich danke Ihnen. Einen schönen Abend!

(Beifall)

(Ende: 20:00 Uhr)