

Ltd. KVD'in Heinze verwies auf die Resolution des Kreistages vom 30.03.2006 als Ausgangsbasis für diesen Tagesordnungspunkt. Im Rahmen des hierin enthaltenen Katalogs sei der Verwaltung aufgegeben worden, gemeinsam mit dem Flughafen zu prüfen, ob durch Schaffung eines Tagesfrachtzentrums möglicherweise eine Entlastung der Flugbewegungen in der Nacht erreicht werden könne. Hierzu solle nunmehr eine entsprechende Studie durch die Fachhochschule Bad Honnef Bonn erstellt werden. Herr Prof. Dr. Desel und Herr Prof. Dr. Leibold stellten daher heute ihr Angebot zu dieser Studie – wie vom Ausschuss gewünscht – vor. Die Kosten für die Studie könnten im Übrigen aus dem Budget des Dezernates - ohne Inanspruchnahme außer- bzw. überplanmäßiger Ausgaben – bestritten werden.

Herr Prof. Dr. Leibold stellte sodann zunächst die Entwicklung der Fachhochschule Bad Honnef Bonn mit den derzeitigen Studiengängen vor. So werde auch ein Studiengang „Luftverkehrsmanagement“ angeboten.

Anschließend erläuterte Herr Prof. Dr. Desel detailliert das Angebot zur Erarbeitung der Studie. Ausgangspunkt hierfür sei Punkt 4 der Resolution vom 30.03.2006 gewesen. Hiernach solle die Möglichkeit der Orientierung auf ein Logistik- Tagesfrachtzentrum am Flughafen Köln/Bonn mit dem Ziel der Entlastung der Flugbewegungen in der Nacht unter gleichzeitigem Erhalt bzw. der Schaffung neuer Arbeitsplätze geprüft werden. Im Rahmen der Studie sei ein Analysemodul geplant, worin der Ist-Zustand analysiert und mögliche Veränderungspotentiale abgeleitet werden sollen. Es erfolge eine genaue Betrachtung der Verkehrsstrukturen. Hierbei solle untersucht werden, welche Fluggesellschaften auf welcher Destination im Frachtbereich tätig sind, welche Flugzeugtypen hierzu heute und künftig eingesetzt und welche Frachtmengen mit welchem Typ transportiert werden. Dazu werde man sich auch die Flugpläne der Gesellschaften näher anschauen, um herausfinden zu können, wie die Maschinen in Gesamtumläufe eingebunden seien. Außerdem solle analysiert werden, welche Gesellschaften welche Volumina über welche Destination transportieren. Auch auf die künftigen Planungen der Gesellschaften wolle man eingehen, um zu möglichen Verlagerungspotentialen etwas sagen zu können. Die Verkehrsstruktur ergebe sich im Übrigen aus weltweiten Logistik-Ketten, die in die Betrachtung einbezogen werden müssten. Ganz wesentlich sei auch die Frage nach dem Einzugsgebiet des Flughafens Köln/Bonn im Frachtbereich, der detailliert untersucht werden solle. Ziel der Analyse sei es, Veränderungspotentiale vor dem Hintergrund der genannten Aufgabenstellung aufzuzeigen. Es müsse geprüft werden, welche Verkehrsarten bzw. -ströme verlagerbar seien und welche Auswirkungen das auf die Flugzeugumläufe habe.

Daneben sei zu überlegen, welche Anreizsysteme hier geschaffen werden könnten. Er gab zu bedenken, dass Nachtflüge teurer als Flugbewegungen am Tage seien. Daher sei zu hinterfragen, warum dennoch Nachtflüge erfolgten.

In die Untersuchung müsse auch einfließen, welche Auswirkungen Veränderungen auf den Wettbewerb bzw. die Marktsituation des Airports haben, ob Veränderungen der weltweiten Logistik-Ketten denkbar seien, wie sich die Struktur bei Wettbewerbern (z. B. Flughafen Frankfurt) darstelle und ob Veränderungen bei den eingesetzten Flugzeugtypen zielführend seien. Ein mögliches Ergebnis dieser Untersuchungen könne auch eine geringe zeitliche Verschiebung von Flügen aus der nächtlichen Kernzeit heraus sein, ohne das Gesamtsystem verändern zu müssen.

Zur Erarbeitung der Studie sei eine enge Kooperation mit dem Flughafen und den Leistungserbringern im Hinblick auf die Analysedaten zwingend notwendig. Alleine mit den Daten aus den offiziellen Statistiken könne eine solche Fragestellung nicht bearbeitet werden. Die zur Verfügung gestellten Daten müssten natürlich auch kritisch hinterfragt werden.

Der Vorsitzende dankte den Referenten für die aufschlussreichen Erläuterungen.

Herr Bieber/Flughafen Köln/Bonn GmbH hielt die Studie zu einem Angebotspreis von 25.000 € bei dem dargestellten Untersuchungsumfang für ein ausgesprochenes „Schnäppchen“. Er wies darauf hin, dass DHL den Flughafen 2008 in Richtung Leipzig verlassen werde. Dabei stünden 650 Arbeitsplätze zur Disposition. Man akquiriere daher bereits stark in Richtung Nachtfracht, wobei zu bedenken sei, dass die Tagfracht 25 % billiger sei.

Herr Dr. Steinmetz/Flughafen Köln/Bonn GmbH ergänzte, seine Gesellschaft unterstützte das Vorhaben. Dies habe man dem Landrat auch bereits mitgeteilt. Man werde insoweit die benötigten Daten zur Verfügung stellen.

Herr Dr. Sarikaya/Stadt Köln teilte mit, dass die Stadt Köln das Projekt für sehr sinnvoll halte und sich hieran insoweit auch finanziell beteiligen werde.

Abg. H. Becker nahm Bezug auf die Zusage des Flughafens zur Datenbereitstellung. Er wollte konkret wissen, ob man exakt sämtliche Gebührenspreizungen, nicht nur in %-Zahlen, sondern auch in absoluten Beträgen und nach Klassen, Tag/Nacht und allen sonstigen bestehenden Einteilungen, zur Verfügung stellen werde. Auch erkundigte er sich, ob der Flughafen bevollmächtigt sei, im Namen Dritter, z. B. UPS, FedEx, DHL, heute zu erklären, dass diese ihre Umläufe/strategischen Planungen tatsächlich im Detail vorlegen werden. In diesem Zusammenhang sei auch die Frage nach der Objektivität der gelieferten Daten zu stellen. Gesetzt den Fall, dass einzelne Flüge von der Nacht in die Tages- oder Nachtrandzeiten verschoben würden, könnte niemand garantieren, dass freiwerdende Slots nicht wieder „volllaufen“, soweit gleichzeitig keine Kernruhezeit definiert werde. Vielmehr hätten die Fluggesellschaften bei entsprechenden Genehmigungen einen Anspruch darauf, freie Slots zu erhalten, sofern sie bestimmte Bedingungen (z. B. Gebührenzahlung) erfüllen.

Herr Dr. Steinmetz verdeutlichte, dass er nur für den Flughafen Köln/Bonn GmbH sprechen könne. Man sei nicht bevollmächtigt, Erklärungen für Dritte abzugeben. Die Gebühren seien im Übrigen staatlich genehmigt und bis ins kleinste Detail der Homepage des Flughafens zu entnehmen. Dies müsse aus rechtlichen Gründen auch transparent dargelegt werden.

Herr Prof. Dr. Leibold wies darauf hin, dass eine Vielzahl der benötigten Daten nicht als strengvertraulich einzustufen seien. Zunächst brauche man verlässliche Informationen über die Flugpläne. Hier sehe er keine Probleme, diese Informationen auch zu erhalten.

Abg. Tendler erkundigte sich, ob es in dieser Richtung bereits Untersuchungen, Anhörungen o. ä. gebe. Im Hinblick auf die knappen Haushaltsmittel des Rhein-Sieg-Kreises müsse auch die Frage nach dem Sinn einer solchen Studie gestellt werden.

Abg. Bausch merkte an, dass es sich hier um einen „Spagat“ handle. Einerseits wolle man die Prosperität am Flughafen nicht behindern, andererseits aber auch die berechtigten Interessen der Bevölkerung im Hinblick auf den Fluglärm ernst nehmen. Er sei dem Flughafen sehr dankbar, dass dieser seine Daten für diese Studie uneingeschränkt zur Verfügung stelle. Seine Fraktion werde der Studie daher heute zustimmen, zumal die Finanzierung gesichert sei. Er verwies auch auf die morgige Vorstellung einer Fluglärmwirkungsstudie, wobei diese Thematik grundsätzlich in die Zuständigkeit des Ausschusses für soziale Angelegenheiten und soziale Beschäftigungsförderung falle. Er regte eine gemeinsame Beratung mit dem Planungs- und Verkehrsausschuss in naher Zukunft an.

Herr Bieber wies darauf hin, dass es bereits eine Anhörung im Landtag NRW zu der Frage „Kernruhezeit am Flughafen Köln/Bonn“ gegeben habe. Seinerzeit sei auf Initiative der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN das Fraunhofer Institut/Dortmund beauftragt worden, zu dieser Problematik ausführlich Stellung zu nehmen. Es sei festgestellt worden, dass es nicht möglich sei, eine Kernruhezeit am Flughafen Köln/Bonn zu identifizieren. Anderenfalls könnte es hier zu erheblichen Arbeitsplatzverlusten kommen.

Herr Prof. Dr. Leibold nahm Bezug auf die Frage des Abg. H. Becker nach den evtl. freiwerdenden Slots. Er sei der Ansicht, dass man hier nicht den zweiten Schritt vor dem ersten gehe dürfe. Zunächst müsse man untersuchen, ob es Verlagerungspotentiale gebe. Anschließend könne man über Strategien zur Verhinderung der erneuten Vergabe dieser Slots nachdenken. Dabei müsse man versuchen, zu gemeinsamen Lösungen zu gelangen.

Abg. J. Becker unterstrich die Ausführungen von Prof. Dr. Leibold. Der Gutachter könne natürlich keine Aussage dazu treffen, wie das „Volllaufen“ freigeräumter Slots verhindert werden könne. Sollten aber entsprechende Verlagerungspotentiale festgestellt werden, würde dies Argumente liefern, mit denen man im politischen Raum dafür streiten könnte, dass das, was „freigeräumt werde, auch frei bleibe“. Hierin liege der Wert dieser Studie. Er verwies auch auf die Rechtssprechung des Bundesverwaltungsgerichtes zu den Flughäfen Berlin und Leipzig/Halle. Eine deutlich verschärfende Tendenz sei hier erkennbar, die besage, dass Gesundheitsbeeinträchtigungen durch Nachtflug für die Bevölkerung dann hinzunehmen seien, wenn es sich tatsächlich um Nachtfrachtflüge handele, die notwendig sind. Die Frage der Notwendigkeit sei insoweit entscheidend. Auch hierfür sei die Studie sehr hilfreich. Zudem rege er an, in der Studie auch die Bedingungen konkret zu formulieren, unter denen Veränderungen stattfinden könnten.

Abg. Küpper teilte mit, seine Fraktion werde der Studie heute zustimmen. Allerdings stelle sich auch für ihn die Frage, wie die Neubelegung geräumter Slots verhindert werden könne.

Abg. H. Becker verdeutlichte nochmals, dass die einzuhaltenden Flugzeiten von der konkreten Genehmigung abhingen. Sei ein Slot genehmigt, müsse man diesen dem Verkehrsträger auch zur Verfügung stellen, ggfls. allerdings mit Einschränkungen. Die Genehmigungserteilung falle aber in die Zuständigkeiten von Land und Bund, wobei auch Wettbewerbsfragen von Bedeutung seien. Soweit der Nachweis geführt werden könne, dass einzelne Flüge in die Nachtrandzeiten verlagert werden könnten, so nütze dies nur etwas, wenn auch ein Instrumentarium zur Verhinderung der Neubelegung dieser freigeräumten Slots zur Verfügung stehe. Insoweit sollte zumindest über eine Kernruhezeit bzw. weitere Einschränkungen für bestimmte Zeitkorridore geredet werden.

Im Hinblick auf die strategischen Entwicklungen (z. B. Frachtzunahmeraten) verwies er auch auf die Zuwächse bei der MD 11 als lautester Maschine in der Nacht am Flughafen Köln/Bonn. Er wolle konkret wissen, welche Instrumentarien man sich im Hinblick auf die Vergabe der Slots vorstellen könne.

Prof. Dr. Desel bestätigte, dass die Problematik „Vergabe der freigeräumten Slots“ schwierig zu lösen sei. Zwischen der Frage „Kernruhezeit in der Nacht“ und der derzeitigen Betriebsnutzung gebe es seines Erachtens aber Spielräume, die es optimal zu nutzen gelte. Die Bearbeitungszeit für die Studie hänge entscheidend davon ab, wie schnell man das notwendige Material von Flughafen und Unternehmen erhalte. Er sei zuversichtlich, dass sich auch die Frachtunternehmen konstruktiv beteiligen werden. Wenn alles optimal laufe, gehe er davon aus, dass innerhalb eines Zeitraumes von drei Monaten erste Ergebnisse präsentiert werden könnten.

Der Vorsitzende verwies auf den Beschlussvorschlag, der noch im nichtöffentlichen Teil der Sitzung unter Tagesordnungspunkt 8 beraten werde. Er bedankte sich bei den Gutachtern, den Vertretern der Flughafen Köln/Bonn GmbH und der Stadt Köln für ihre Ausführungen.