

📄 **Inhalt**

Warum Politikbrief ?	2
Epidemiologische Studie	2-3
Verschärfung Gemeindefirtschaftsrecht	4
Luftverkehr kein Klimakiller	5-6
Flughafenentgelte – Bürokratie ohne Ende	7

📄 **Impressum**

Herausgeber: Flughafen Köln/Bonn GmbH –
Postfach 98 01 20
51129 Köln

Stabsstelle
Sonderaufgaben der Geschäftsführung
V.i.S.d.P.: Walter Bieber
walter.bieber@koeln-bonn-airport.de





Warum Politikbrief ?

🗨️ Sehr geehrte Damen und Herren,

seit Mai 2006 versenden wir an Sie, die Entscheidungsträger aus Politik, Wirtschaft und Verwaltung, unsere Mitarbeiterzeitung „intern“. Ziel ist es, Sie mit Hintergrundinformationen über den Köln Bonn Airport zu versorgen. Die positive Resonanz aus Ihren Reihen sowie Nachfragen zu einzelnen Themen haben uns dazu veranlasst, Ihnen nun erstmals einen „Politikbrief“ beizulegen. Er soll die interne Berichterstattung ergänzen. In ihm nehmen wir Stellung zu aktuellen Fragen und Problemen, die den Luftverkehr und die Flughafenwirtschaft betreffen. Außerdem soll er dazu beitragen, die Positionen und Probleme des für die Region so wichtigen Köln Bonn Airport für Sie transparenter zu machen.

Mit freundlichen Grüßen

Vorsitzender der Geschäftsführung
Michael Garvens

Technischer Geschäftsführer
Wolfgang Klapdor

Epidemiologische Studie

📖 Kein Kausalzusammenhang zwischen Fluglärm und Arzneiverordnungen

Bundesverwaltungsgericht hat das epidemiologische Gutachten von Prof. Greiser nicht berücksichtigt. „Der Untersuchungsbericht ... ist in seiner Aussagefähigkeit entscheidend limitiert“

Im November vergangenen Jahres erschien eine von Prof. Greiser erstellte epidemiologische Studie mit dem Titel „Beeinträchtigung durch Fluglärm: Arzneimittelverbrauch als Indikator für gesundheitliche Beeinträchtigung“. Die Studie wurde vom Umweltbundesamt, dem Rhein-Sieg-Kreis und der Ärzteinitiative für ungestörten Schlaf e.V. sowie den Gemeinden Hennef, Lohmar, Siegburg und Neunkirchen-Seelscheid finanziert und hatte zum Ziel, anhand von Routinedaten gesetzlicher Krankenkassen den Einfluss von Fluglärm des Flughafens Köln/Bonn auf das Verordnungsverhalten niedergelassener Ärzte zu untersuchen.

Der Abschlussbericht von Herrn Prof. Greiser enthält auch eine bewertende Stellungnahme einer Arbeitsgruppe zur

Qualitätssicherung (QS). Die Aufgaben dieser Arbeitsgruppe lagen in der Prüfung der vom Studienleiter erstellten Studienunterlagen, in der Abstimmung der wichtigen Arbeitsschritte zwischen QS-Gruppe und Studienleiter, in der Qualitätskontrolle der technischen Abläufe sowie in einer Stellungnahme zum Abschlussbericht.

Der Studienleiter Prof. Greiser hielt sich nicht an die mit der QS-Gruppe getroffene Vereinbarung, vor dem Abschluss der Stellungnahme keine Teilergebnisse zu präsentieren. Es war vom Flughafen ausdrücklich darum gebeten worden, die Präsentation der Ergebnisse in Zusammenarbeit mit AG QS vorzunehmen.

? Entgegen dieser Vereinbarung wurden bei einem Gerichtsverfahren zum Flughafen Leipzig/Halle vor dem Bundesverwaltungsgericht im Oktober 06 Teilergebnisse ins Verfahren eingeführt und im November 06 von Prof. Greiser auf einer Informationsveranstaltung in Siegburg vorgetragen und diskutiert. Dieses Vorgehen und Unstimmigkeiten in der QS-Arbeitsgruppe haben dazu geführt, dass die Mitarbeit der DLR in der Gruppe vorzeitig eingestellt wurde.

Die in der Studie gefundenen Indizien, nach denen fluglärmbelastete Patienten bei verschiedenen Medikamenten höhere Mengen verordnet bekämen als unbelastete, ist nicht geeignet einen Dosis- Wirkungs-Zusammenhang herzustellen. Selbst Prof. Greiser räumte in einer Zusammenfassung der Studie ein:

„Die Ergebnisse dieser Studie erlauben nicht die Feststellung eines Kausalzusammenhangs zwischen Fluglärm und Arzneiverordnungen, da wesentliche Faktoren, die zur Krankheitsentstehung und damit zu Arzneiverordnungen führen können, nicht berücksichtigt werden konnten. Dies wäre nur in einer epidemiologischen Fall-Kontroll-Studie möglich, bei der bei einzelnen Patienten und einer Vergleichsgruppe aus der Allgemeinbevölkerung diese Faktoren zusätzlich erhoben würden.“

So wurden bei der Studie weder Vorerkrankungen noch Lebensumstände (wie z.B. berufliche Exposition, Rauchgewohnheiten, Alkoholkonsum oder Fettleibigkeit) betrachtet. Ein weiterer Fakt ist, dass die Medikamentenverabreichung sehr stark von der Sozialschicht abhängt und dieser Faktor nicht auf Individualebene erhoben wurde. Darüber hinaus schließt die Studie lediglich 42 Prozent der Bevölkerung im Untersuchungsgebiet ein und dabei auch nur gesetzlich Krankenversicherte.

Diese Einschätzung teilte auch das Bundesverwaltungsgericht im Verfahren zum Planfeststellungsbeschluss zur Erweiterung des Flughafens Leipzig/Halle. Hier wurde von Klägerseite vergeblich versucht, Auszüge der Studie im Prozess zu verwerten. Wörtlich heißt es im Urteil vom 9.11.2006:

„Der Untersuchungsbericht, auf den sich Prof. Greiser beruft (.....) ist in seiner Aussagefähigkeit entscheidend limitiert. Abgesehen davon, dass er von der Qualitätssicherung noch nicht freigegeben worden ist, weist er nämlich zum einen nicht nach, inwieweit zwischen der Belastung durch Fluglärm und den beobachteten (Volks-) Krankheiten einen Ursachenzusammenhang besteht. Er verschweigt nicht eine Vielzahl von weiteren Einflussfaktoren beim Bluthochdruck, z.B. Übergewicht, Rauch- und Bewegungsverhalten und behält deren Erforschung einer weiterführenden epidemiologischen Studie vor. Er geht zum anderen nicht der Frage nach, wie lange die einzelnen Versicherten an ihrem gegenwärtigen Wohnort schon lebten. Ohne Kenntnis dieser Variablen ist eine Aussage zu den mittel- und langfristigen Wirkungen von Fluglärm nicht möglich“

Aufgrund dieser Limitierungen ist die Studie nicht geeignet daraus irgendwelche Grenz- oder Richtwerte abzuleiten.

Die Ergebnisdarstellung in der Studie ist teilweise sehr selektiv. Es wurden weder räumliche Zusammenhänge (welche Gebiete mit höherer Medikamenten-Verordnung) dargestellt, noch der städtische mit dem ländlichen Untersuchungsraum verglichen. Prof. Greiser konzentriert sich auf die Nachtzeit zwischen 3:00 und 5:00 Uhr, obwohl Schlafforscher der Auffassung sind, dass dem Schlafbeginn – etwa zwischen 23:00 und 1:00 Uhr – für Erholung und Gesundheit eine höhere Bedeutung beizumessen ist. In dieser Zeitspanne wurden aber keine signifikanten Veränderungen festgestellt. Für einige Medikamentengruppen wurden sogar in der Gruppe mit der stärksten Belastung geringere Verordnungen gefunden als in der zweitstärksten. Daher wurden bei den Ergebnissen keine stetigen Dosis-Wirkungsbeziehungen dargestellt.

Insgesamt lässt die Untersuchung eine Reihe Fragen offen und ist nicht dazu geeignet, konkrete Handlungsempfehlungen oder Schwellenwerte abzuleiten oder zu begründen.

Verschärfung Gemeindegewirtschaftsrecht

🔗 Verschärfung des Gemeindegewirtschaftsrechts innerhalb der Reform der NRW-Gemeindeordnung – Hemmschuh für die weitere Entwicklung des Köln Bonn Airport

Am 23. Januar 2007 hat die NRW-Landesregierung einen Referentenentwurf für ein "Gesetz zur Stärkung der kommunalen Selbstverwaltung – GO-Reformgesetz" beschlossen. Unter anderem wird darin das Gemeindegewirtschaftsrecht verschärft. Gemäß dem Schlagwort "Privat vor Staat" soll zu Lasten der Kommunalwirtschaft ein grundsätzlicher Vorrang der privaten Leistungserbringung festgeschrieben werden.

Dieser Entwurf wird von der Flughafen Köln/Bonn GmbH strikt abgelehnt.

In einer Stellungnahme an die Industrie- und Handelskammer zu Köln schreibt der Vorsitzende der Geschäftsführung der Flughafen Köln/Bonn GmbH, Michael Garvens, u.a.:

"Die Entwicklung der Flughafen Köln/Bonn GmbH wird durch die im Entwurf zweifache drastische Verschärfung der kommunalrechtlichen Zulässigkeitsvoraussetzungen erheblich behindert. Denn für alle kommunalwirtschaftlichen Betätigungen soll künftig statt eines öffentlichen Zwecks ein "dringender öffentlicher Zweck" erforderlich sein. Diese Anforderung gibt es in keinem anderen Bundesland.

Darüber hinaus soll die kommunalwirtschaftliche Betätigung grundsätzlich nur noch dann zulässig sein, wenn der dringende öffentliche Zweck durch andere Unternehmen "nicht ebenso gut und wirtschaftlich erfüllt werden kann". Diese strenge Subsidiaritätsklausel heißt nichts anderes, als dass die Kommunen bzw. ihre Unternehmen permanent belegen müssen, dass sie eine Aufgabe besser als jedes andere Unternehmen erbringen. Dieser Nachweis ist kaum zu führen. Dazu sind sehr aufwändige und damit kostspielige Gutachten notwendig.

Auch der Hinweis auf die Bestandsschutzklausel zieht nicht, denn der vorgesehene Bestandsschutz garantiert dem Unternehmen lediglich den Status Quo, nicht aber an-

gemessene Entwicklungsmöglichkeiten. Wie die bisherigen Erfahrungen auf den liberalisierten Märkten gezeigt haben, kommt gerade der Fähigkeit, flexibel auf sich wandelnde Gegebenheiten zu reagieren, neue Märkte zu erkennen und neue Angebote zu entwickeln, im Wettbewerb eine strategisch elementare Bedeutung zu. Dieser Befähigung wäre das Unternehmen künftig jedoch beraubt, wenn sich jede ihrer über das Kerngeschäft hinaus gehende Betätigung an der strengen Subsidiaritätsklausel messen lassen müsste. Hinzu kommt, dass eine solche Klausel das mit der Liberalisierung einzelner Märkte verfolgte Ziel konterkariert, indem sie Wettbewerb verhindert anstatt ihn zu fördern. Wettbewerb leidet nicht unter mehr Wettbewerbern, sondern lebt von einer möglichst großen Zahl von Konkurrenten.

Die geplante Änderung des Gemeindegewirtschaftsrechts könnte z.B. die Flughafen Köln/Bonn GmbH bei folgenden möglichen Unternehmensentwicklungen drastisch behindern:

- Gründung einer Gesellschaft zum Betrieb der Bodenverkehrsdienste
- Gründung einer Managementgesellschaft für Gebäude und Parkhäuser
- Gründung eines Beratungsunternehmens für Flughafenmanagement und -entwicklungen, insbesondere im Low-Cost-Bereich
- Gründung einer Vermarktungsfirma für Werbeflächen an Flughafenstandorten

Dies ist nur eine kleine Auswahl von Betätigungsfeldern, in denen sich die Flughafen Köln/Bonn GmbH in einem liberalisierten europäischen Binnenmarkt bewegen könnte. Dies sind – wie gesagt – nur Gedankenspiele, noch keine realen Planvorstellungen. Aber es sind Optionen, die sich die Flughafengesellschaft in einem hart umkämpften Luftverkehrsmarkt offen halten muss. Es darf nicht zugelassen werden, dass sich Flughäfen aus anderen Bundesländern oder dem Ausland hier betätigen dürfen, Köln/Bonn aber ausgeschlossen wird.

In diesem Sinne bitte ich, von einer Reform der Gemeindeordnung mit dem Ziel, die wirtschaftliche Betätigung noch mehr einzuschränken, abzusehen".

Luftverkehr kein Klimakiller



- Weltweiter Anteil am CO²- Ausstoß nur 2-3 %
- Arbeitsplatzverluste durch europäische „Insellösungen“



In allen Medien wird derzeit über den Klimawandel und dessen mögliche Ursachen berichtet. Dabei wird der Luftverkehr als besonders klimaschädlich dargestellt. Bei genauerer Betrachtung ist diese Behauptung allerdings nicht haltbar.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass in der Klimafor- schung noch viele Fragen offen sind und heutige Mo- dellrechnungen die klimatischen Entwicklungen weder rückwirkend (in die Vergangenheit) noch in die Zukunft exakt wiedergeben können. Es gibt darüber hinaus kei- ne genaue Angabe, wie groß der anthropogene also durch Menschen verursachte Effekt beim Klimawandel ausfällt. Über Jahrmillionen fanden erhebliche Klimaveränderungen statt, lange bevor es Menschen gab. Ernst zu nehmende Theorien besagen, dass Eiszeiten fast ausschließlich auf Schwankungen der Erdbahnparameter zurückzuführen seien, die wiederum durch die Bewegung von Gravitationsfeldern

im Sonnensystem entstehen. Diese Schwankungen schei- nen periodisch aufzutreten, da im Mittel alle 100.000 Jahre eine Eiszeit auf der Erde auftritt. Letztendlich ist diese Theorie über die Entstehung der Eiszeiten zwar nur eine von vielen. Sie lässt sich aber recht gut belegen und deckt ca. 70 % der Einflüsse auf eine Eiszeit ab. Andere Theorien konzentrieren sich stärker auf z. B. Meeresströ- mungen, geologische Verschiebungen sowie schwankende Aktivität der Sonne.

Treibhauseffekt

Der natürliche Treibhauseffekt ist zunächst die Voraus- setzung dafür, dass Leben auf der Erde möglich wurde. Der kurzwellige Anteil der Sonnenstrahlung gelangt bis zum Erdboden und wird in Wärme umgesetzt. Die daraus resultierende langwelligere Wärmestrahlung wird in den Weltraum zurückgestrahlt. Die in der Erdatmosphäre

enthaltenen klimawirksamen Gase sind für die kurzwelligen Sonnenstrahlen sehr viel durchlässiger als für die langwellige Wärmestrahlung und halten diese teilweise zurück. Dadurch beträgt die mittlere globale Temperatur 15°C, ohne diese Gase würde die Durchschnittstemperatur in Erdbodennähe bei minus 18°C liegen.

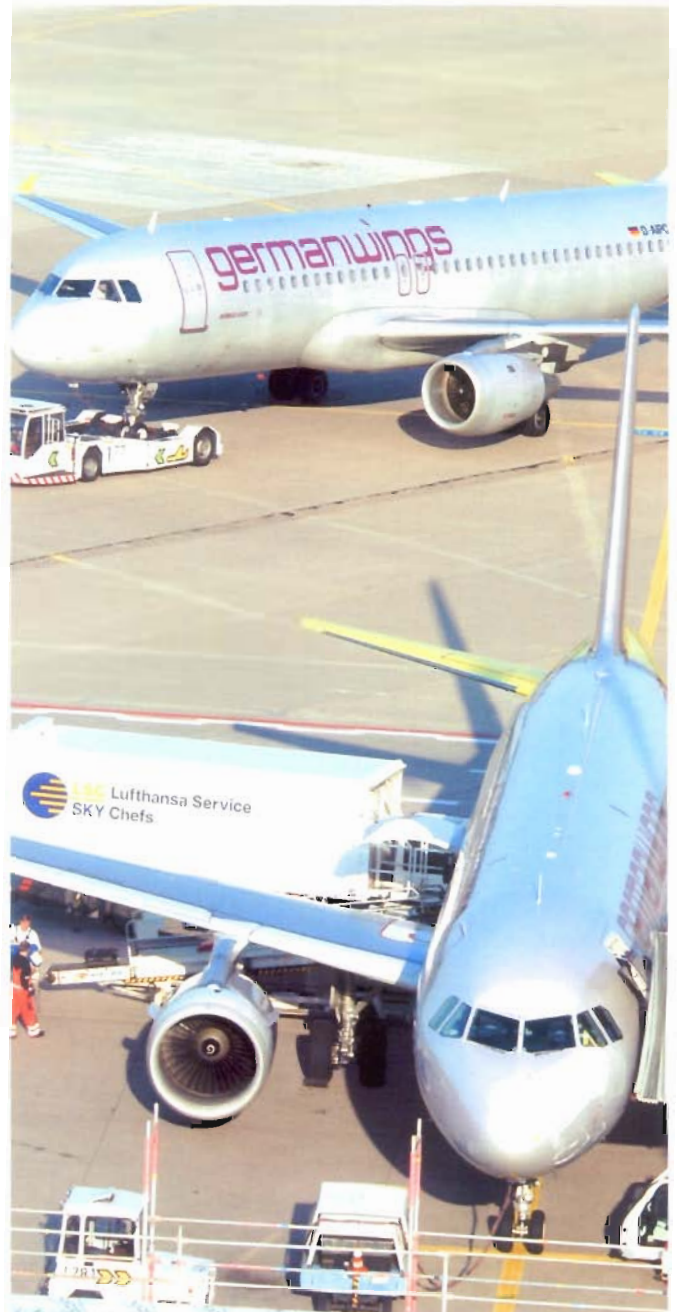
Die wichtigsten klimawirksamen Gase sind dabei Wasserdampf, Methan, Kohlendioxid sowie Fluorkohlenwasserstoffe. Diese Spurengase werden allerdings auch durch menschliche Aktivitäten freigesetzt. Durch die Verbrennung fossiler Energieträger, durch Landwirtschaft und Tierhaltung sowie die Freisetzung chemischer Produkte.

Einfluss des Luftverkehrs

Kohlendioxid, das bei Verbrennung von Kohle, Öl und Gas freigesetzt wird, ist also nur eine von vielen Komponenten, die im Klimageschehen eine Rolle spielen. Der Anteil des Weltluftverkehrs am Verbrauch dieser fossilen Energieträger liegt lediglich bei 2 – 3%.

Auch im Hinblick auf andere Verkehrsträger muss das Flugzeug den Vergleich nicht scheuen. Um eine Person 100 km weit zu befördern, verbraucht ein PKW in Deutschland derzeit im Schnitt 7 Liter Benzin. Daran hat sich auch seit einigen Jahren nicht viel geändert, da Fortschritte bei der Motortechnik mit zunehmend stärkerer Motorisierung und steigendem Fahrzeuggewicht einhergingen. Im Gegensatz dazu liegt der Flottenverbrauch der Lufthansa derzeit bei 4,4 Liter pro zurückgelegten 100 Passagierkilometern. Bei hohen Besetzungsgraden, wie sie im Charter- und Low Cost Bereich erreicht werden, verbraucht ein Airbus A 320–200 etwa 3,3 bis 3,5 Liter Kerosin je Person und 100 km. Die Treibstoffeffizienz hat sich im Luftverkehr seit 1999 um 20 bis 25 Prozent verbessert. Mit der Einführung neuer Maschinentypen wie der Boeing B 787, dem Airbus A 380 oder A 350 werden durchaus Verbrauchswerte unter 3 Liter möglich. Dies wird dazu führen, dass der Ausstoß von Luftschadstoffen zukünftiger Flugzeuge weiter abnehmen wird. Neben dem technischen Fortschritt bestehen weitere Potenziale zur Emissionsreduzierung in einer Verbesserung der flugsicherungstechnischen Abläufe, z.B. dem „Single European Sky“ bei dem das System der 58 Flugleitstellen und 22 verschiedenen Betriebssystemen erheblich verschlankt würde, um Warteschleifen und Umwege zu vermeiden. Nach Schätzungen der Lufthansa ließen sich die Kohlendioxid Emissionen der europäischen Luftfahrt allein damit um 8 – 12 % vermindern. Hier also ist die Politik gefordert.

Die von Umweltverbänden geforderte Einführung von Kerosinsteuern oder die Teilnahme am Emissionshandel würde bei singulärer Einführung in Deutschland oder Europa zu erheblichen Wettbewerbsnachteilen führen und den Abbau von Arbeitsplätzen sowie den „Export“ von Verkehrsinfrastruktur nach sich ziehen. Der Nutzen solcher „Inselösungen“ für die Umwelt wäre dabei mehr als fraglich, da die Verkehrsverlagerung ins außereuropäische Ausland wie z.B. die Golfregion die Folge wäre. Derzeit werden z.B. in Dubai Megaairports geplant, die dann als „lachende Dritte“ in jedem Fall von den einseitigen Restriktionen im europäischen Luftverkehr profitieren würden.



Flughafenentgelte – Bürokratie ohne Ende

💡 **EU-weite Regulierung der Flughafenentgelte verursacht kostspieligen und immensen bürokratischen Aufwand!**

Die EU beabsichtigt, die Flughafenentgelte an den Flughäfen der Mitgliedsstaaten zu regulieren. Dem scheint die Fehleinschätzung zu Grunde zu liegen, die Flughäfen seien Monopolisten, die ihre Entgeltstrukturen ohne Kontrolle festlegen können. Das trifft insbesondere auf die Flughafenentgelte in der Bundesrepublik Deutschland nicht zu. Die Entgelte unterliegen der Kontrolle durch die Landesregierung und die deutschen Verkehrsflughäfen stehen im Wettbewerb, so dass von Monopolentgelten keine Rede sein kann.

Die EU-Kommission hat am 24. Januar 2007 das lang erwartete „Airport-Package“ verabschiedet, das u.a. einen Richtlinienvorschlag zu den Flughafenentgelten enthält. Es wird damit gerechnet, dass dieser Richtlinienvorschlag im Jahr 2008 das Gesetzgebungsverfahren auf europäischer Ebene durchlaufen hat. Dann drohen den Verkehrsflughäfen in Deutschland neben einem unangemessenen Aufwand für die Rechtfertigung der Flughafenentgelte zahlreiche Streitigkeiten vor einer neu zu schaffenden Regulierungsbehörde.

Der Richtlinienentwurf sieht vor, dass an jedem Flughafen ein verbindliches und regelmäßig durchzuführende Verfahren für Konsultationen zwischen dem Flughafen und den Flughafennutzern hinsichtlich der Durchführung der Flughafenentgeltregelung und der Höhe der Flughafenentgelte eingerichtet wird. Diese Konsultationen sollen mindestens einmal jährlich stattfinden. Darüber hinaus sollen Konsultationsverfahren stattfinden, wenn der Flughafen eine Änderung der Flughafenentgeltregelung oder der Höhe der Entgelte beabsichtigt. Außerdem muss der Flughafen **mindestens einmal jährlich** Informationen über die Komponenten, die der Festlegung der Höhe aller am Flughafen erhobenen Entgelte zugrunde liegen, bereitstellen.

Die vorstehend aufgezählten Aufgaben erfordern einen immensen Aufwand und führen dazu, dass über das gesamte Jahr hinweg entweder Konsultationen stattfinden oder aber die Vorbereitungen dazu laufen. Dies ist mit den heute zur Verfügung stehenden Mitteln nicht zu bewerkstelligen. Bis heute sind solche Konsultationen nur dann vorgesehen, wenn der Flughafen eine Änderung der Entgelte beabsichtigt. Allein dies bereitet schon erheblichen Arbeitsaufwand und zieht lange und sehr kontrovers geführte Diskussionen zwischen dem Flughafen und den Nutzern nach sich. Allein schon vor diesem Hintergrund ist der Vorschlag, jährliche Konsultationen stattfinden zu lassen, schlicht nicht akzeptabel.

Die Flughafennutzer sollen außerdem dann konsultiert werden, wenn der Flughafen neue Infrastrukturvorhaben plant. Dem liegt die Vorstellung zugrunde, dass an den Kosten der Infrastruktur die Nutzer auch beteiligt werden. Im Ergebnis aber wird diese Regelung darauf hinauslaufen, dass sich Infrastrukturprojekte der Flughäfen, die allein aus Kapazitätsgründen dringend geboten sind, erheblich verzögern können, weil die Flughafennutzer ihr Recht auf Anhörung und Konsultation in ein Mitbestimmungsrecht umdeuten werden. Auch hier wird es erheblichen Streit zwischen dem Flughafen und den Flughafennutzern geben.

Der Richtlinienvorschlag enthält außerdem eine Verpflichtung der Mitgliedstaaten, eine unabhängige Regulierungsbehörde für die Flughafenentgelte einzurichten. Diese soll über die Einhaltung der europäischen Entgeltregelungen wachen. Diese Regulierungsbehörde ist aus Sicht der deutschen Verkehrsflughäfen nicht notwendig. Schon heute müssen bestimmte Entgelte wie die Start- und Landeentgelte durch die Landesluftfahrtbehörden genehmigt werden. Diese genehmigten Entgelte unterliegen der gerichtlichen Überprüfung. Jetzt soll an die Stelle dieses bewährten Systems eine nationale Regulierungsbehörde treten, die die überaus schwierigen Fälle der Entgeltkalkulation innerhalb von zwei Monaten entscheiden soll, was in Anbetracht der Komplexität dieser Fälle schlichtweg nicht möglich ist.

Fazit: Der Richtlinienvorschlag zu den Flughafenentgelten ist aus Sicht der Flughäfen abzulehnen. Er schafft unnötige Bürokratie und berücksichtigt in der Bundesrepublik geltende Kontrollmechanismen nicht ausreichend.