



► Sommer 2021

Köln Bonn Airport | POLITIKBRIEF

...für Entscheider in Politik und Verwaltung



Sehr geehrte Damen und Herren,

es geht wieder aufwärts. Der Sommer steht vor der Tür, die Menschen sitzen nach dieser langen Zeit des Verzichts auf gepackten Koffern. Sinkende Inzidenzzahlen und die steigende Impfquote erleichtern das Reisen. Unsere Branche ist startklar, diese Zuversicht hat auch die 2. Nationale Luftfahrtkonferenz in Berlin ausgestrahlt. Alle Partner unternehmen größte Anstrengungen, um die gesunde Reise vom Start bis zum Ziel zu organisieren. Gleichzeitig stand die Konferenz im Zeichen der ökologischen Transformation der Branche. Wir Flughäfen leisten einen wichtigen Beitrag zur Decarbonisierung des Luftverkehrs. So wollen wir unseren ökologischen Fußabdruck verringern und unsere CO₂-Emissionen bis 2030 halbieren. Bis 2035 sollen bei uns am Köln Bonn Airport nur noch E-Autos oder wasserstoffbetriebene Fahrzeuge übers Vorfeld rollen. Das kostet Geld, das wir vorher verdienen müssen. Dafür brauchen wir die passenden Rahmenbedingungen. Ökologie und Ökonomie müssen Hand in Hand gehen, um langfristig das Ziel der Klimaneutralität zu erreichen. Unsere Airline-Partner sind auch auf diesem Weg und setzen bei uns zunehmend mehr leisere und spritsparende Flugzeugmuster wie die A 320 neo im Passagierverkehr und die B 777 im Frachtverkehr ein. In unserem unternehmensweiten Sustainability Board bündeln wir all unsere Aktivitäten und treiben nachhaltige Projekte am Flughafen voran. Wir können dabei schon auf eine erstaunliche Historie und viele erfolgreiche Maßnahmen schauen, wie Sie im Politikbrief lesen können.

Es gibt viel zu tun, wir sind bereit und freuen uns auf unsere Fluggäste!
Bleiben Sie gesund!

Johan Vanneste und Torsten Schrank

Unser Start aus der Krise - kostenbewusst und nachhaltig



Fünf neue Einweiserfahrzeuge mit Hybridfunktion sind am Köln Bonn Airport im Einsatz. Der Benzinmotor lädt die Batterie des Elektromotors auf, je nach Last und Geschwindigkeit wechselt die Antriebsart automatisch.

Die weltweite Pandemie hat den Flughafen Köln/Bonn in eine tiefe Krise gestürzt, die immer noch anhält. Die deutschen Flughäfen sind besonders hart getroffen, jeder vierte Arbeitsplatz ist bedroht. Auch der Flughafen Köln/Bonn wird beim Passagierverkehr voraussichtlich erst Mitte des Jahrzehnts wieder die Nachfrage von 2019 erreichen. Daraus resultieren hohe Einnahmeverluste und eine ernsthafte Schieflage des Unternehmens.

Umso dankbarer sind wir für das Engagement unserer Gesellschafter Bund, Land NRW, der Städte Köln und Bonn sowie des Rheinisch-Bergischen Kreises, die mit ihrer Erhöhung der Eigenkapitalrücklage die Zukunft des Flughafens und damit 15.000 Arbeitsplätze am Standort gesichert haben. Auch das Infrastrukturdarlehen des Landes NRW trägt dazu bei.

Ein wichtiger Rettungsanker für den Köln Bonn Airport war und ist der Frachtverkehr. Als wichtigste Logistik-Drehzscheibe für Nordrhein-Westfalen und darüber hinaus hat der Flughafen seine Ausnahmestellung bei der Versorgung der Menschen und der heimischen Wirtschaft unter Beweis gestellt. Neben Industriegütern und Waren des täglichen Bedarfs wurden am Airport vor allem medizinische Versorgungsgüter und Ausrüstung für Krankenhäuser umgeschlagen.

Grundvoraussetzung dafür ist die bestehende Nachtflugerlaubnis (Seite 4), mit der Köln/Bonn die Anbindung des Exportstandortes an die globalen Warenströme sichert. Der Flughafen ist damit von überregionaler Bedeutung, der Rhein-Ruhr-

Raum nach den Metropolregionen London und Paris der drittgrößte Luftverkehrsmarkt Europas.

Die Unterstützung der Gesellschafter geht mit Forderungen nach mehr Lärm- und Klimaschutz einher. Beides genießt am Flughafen Köln/Bonn höchste Priorität. Vor allem beim Thema Lärmschutz (Seite 2) engagiert sich der Flughafen schon seit Jahrzehnten und hat einige Erfolge vorzuweisen. So konnten wir bei den alle fünf Jahre vorgeschriebenen Lärmüberprüfungen immer nachweisen, dass wir im Vergleich zum Referenzjahr 1997 signifikant leiser geworden sind.

Und auch der Klimaschutz ist fest in der DNA des Flughafens verankert. So haben wir unser Klimaschutzziel 2020 erreicht, indem wir im Vergleich zu 2005 klimaneutral gewachsen sind. Eine große Elektrofahrzeugflotte auf dem Vorfeld, riesige Solarflächen auf den Frachthallen, unser umweltschonendes Blockheizkraftwerk reduzieren Emissionen und wirken positiv aufs Klima. Bereits seit zehn Jahren kompensieren wir den CO₂-Ausstoß unserer Dienstreisen und haben so bereits rund 45.000 Euro für Klimaschutzprojekte an die Stiftung MyClimate gespendet. Die Unternehmen der deutschen Luftverkehrswirtschaft haben sich im Masterplan Klimaschutz auf das Ziel eines CO₂-neutralen Flughafen- und Flugbetriebs verpflichtet. Mehr über unsere Klimaschutzmaßnahmen lesen Sie auf Seite 3.



LÄRMSCHUTZ



unter

3 %

beträgt der Anteil
des Luftverkehrs an
den weltweiten CO₂-
Emissionen

nur

0,3 %

innerhalb
Deutschlands

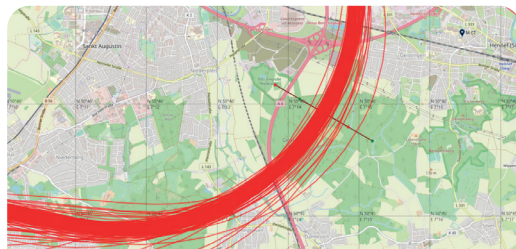
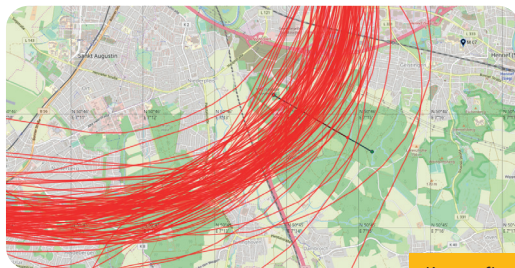
um

28 %

Verkleinerung der
Nachtzone

Lärmschutz - eine Daueraufgabe für den Köln Bonn Airport

Der Flughafen Köln/Bonn unterliegt im Rahmen seiner Nachtbetriebsbeschränkung einer Lärmkontingentierung. Die Nachtflugregelung von 1997 sieht vor, dass der Flughafen alle fünf Jahre – beginnend im Jahr 2000 – nachweisen muss, dass sich der Nachtfluglärm gegenüber 1997 signifikant vermindert hat. Bei der letzten turnusmäßigen Überprüfung auf Basis des Jahres 2019 konnte der Flughafen eine nächtliche Lärmreduzierung von 28 Prozent erreichen, siehe ausführlicher Seite 4.



Kurvenflug viel präziser beim Radius-to-Fix-Abflugverfahren am CGN

Das Lärminderungskonzept basiert auf vier Säulen:

1. Flugbetriebliche Maßnahmen

Bei den lärmindernden Flugverfahren nimmt der Flughafen mit seinem Technischen Arbeitskreis eine Vorreiterrolle ein. Seit 2013 forscht der Arbeitsausschuss der Fluglärmkommission zur Optimierung von An- und Abflugverfahren. Unter anderem wurden Versuche mit steileren Anflügen durchgeführt, für Flugzeuge vom Typ MD 11 gesonderte Abflugrouten etabliert und eine Reihe von Radius-to-Fix-Verfahren eingeführt. Bei diesen Verfahren werden Kurven im Abflug mit besonders hoher Präzision abgefliegen. Damit ist es möglich, die Wohnbebauung rechts und links der Route von Lärm zu entlasten.

Das lärmarme CDA-Anflugverfahren (Continuous Descent Approach) wurde für die Nacht mit großem Erfolg sogar schon 2009 eingeführt. Aktuell nimmt der Flughafen teil an einem Forschungsvorhaben in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt, der RWTH Aachen und Eurowings zur Einführung von LNAS, einem Pilotenassistenzsystem zur Lärmreduzierung auf den letzten Meilen. Das Projekt wird gefördert vom NRW-Umweltministerium.

2. Lärmbezogene Differenzierung der Entgelte

Der Flughafen Köln/Bonn sieht in der lärmbezogenen Differenzierung der Entgelte ein wichtiges Instrument, um den Einsatz lärmarmer Flugzeuge zu fördern. Bei der Entgeltgestaltung ist er aber europarechtlichen Restriktionen unterworfen (RL 2009/12/EG). Entgeltdifferenzierungen müssen diskriminierungsfrei und kostenorientiert sein. In diesem rechtlich gesetzten Rahmen schafft der Flughafen Anreize, damit möglichst emissionsarme Luftfahrzeuge eingesetzt werden. Neben der Lärmabhängigkeit wird auch die Emission von Luftschadstoffen (NO_x) bei der Berechnung der Entgelte berücksichtigt.

In den letzten Jahren wurden die Nachttarife mehrfach angehoben und auch ein Incentive-Verfahren etabliert, bei dem moderne Frachtflugzeuge rabattiert werden. So kann eine Airline durch den Austausch einer lautereren MD 11 gegen eine moderne Boeing B 777 bei regelmäßigem Einsatz über drei Jahre bis zu 1 Million Euro sparen.

Die Entgeltordnung des Köln Bonn Airport sieht über die in 11 Lärmklassen gestaffelten Lärmzuschläge hinaus eine Tag-/Nachtspreizung sowie eine Rabattierung von Tagesfracht und modernen Maschinen vor – insgesamt verschiedene Komponenten, die eine deutliche Steuerungswirkung entfalten.





Köln Bonn Airport

LÄRMSCHUTZ



mehr als

77 Mio. €

für passiven
Schallschutz

genau

17

flughafeneigene
Lärmessstellen

3. Passiver Schallschutz

Außer den Maßnahmen zur Lärminderung an der Quelle spielt der passive Schallschutz für Schlafräume eine wichtige Rolle. Seit fast 30 Jahren wickelt der Flughafen unbürokratisch und kundennah sein Programm zur Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen ab. Inzwischen wurden hier über 40.000 Schlafräume geschützt und vom Flughafen dafür mehr als 77 Millionen Euro aufgewendet.

4. Information, Transparenz und Dialog

Der Köln Bonn Airport informiert die interessierte Öffentlichkeit umfassend. Auf der Unternehmenswebsite gibt es Zahlen- und Datenmaterial, Downloads sowie Live-Informationen über die jeweilige

An- und Abflugrichtung. Einmal monatlich veröffentlicht der Airport die Ergebnisse aus den Fluglärmmessungen in einem Report. Außerdem können die Flugspuren des an- und abfliegenden Verkehrs beobachtet und zeitnahe Werte der 17 flughafeneigenen Lärmessstellen eingesehen werden. Die Entfernung einzelner Flüge zu Ortslagen lässt sich ebenfalls metergenau darstellen.

Ein geplantes digitales Nachbarschaftsportal soll das Umland künftig noch gezielter mit relevanten und modern aufbereiteten Inhalten über aktuelle Entwicklungen am Flughafen informieren. Die Wünsche und Bedürfnisse der Anrainer*innen hat der Flughafen in einer Umfrage gesammelt.

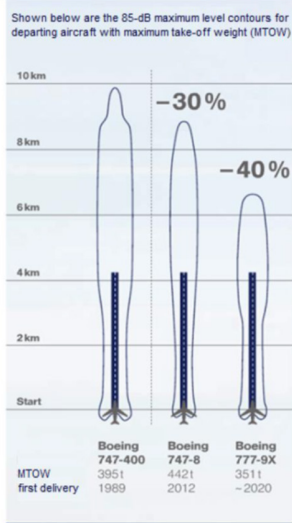
Flottenmodernisierung und Fly Quiet Award

Der größte Frachtkunde UPS hat in den letzten zwölf Monaten den regulären Einsatz der MD-11 in Köln/Bonn immer weiter reduziert und setzt die Maschine nur noch unregelmäßig ein. UPS implementiert neue, leisere Boeing B747-8 Frachter in die Unternehmens-Flotte, die verstärkt in Köln zum Einsatz kommen. Auch FedEx und DHL haben weitere Boeing B 777 bestellt. Der Listenpreis für eins dieser modernen Flugzeugmuster liegt zwischen 300 und 400 Millionen Euro.

Neben den Frachtflugzeugen erneuern auch die Passagierairlines am Flughafen Köln/Bonn seit 2018 ihre Flotten. Neben der Boeing B 737-Max, die deutlich leiser, treibstoffärmer und größer ist, hat auch Hersteller Airbus mit seinem A 320 Neo ein modernes hocheffizientes Flugzeug auf dem Markt, das in Köln bereits regelmäßig im Einsatz ist. Somit kann zukünftig mit einer weiteren Reduzierung der Lärmemission gerechnet werden.

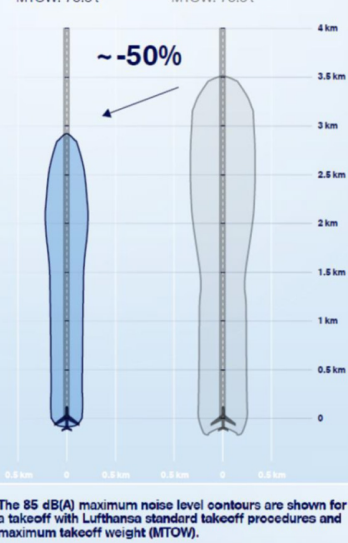
Noch in diesem Jahr wird die Flughafengesellschaft einen „Fly Quiet Award“ etablieren. Dabei wird die möglichst exakte Einhaltung der Idealrouten beim Abflug sowie die Nutzung der verfügbaren Radius to Fix (RNP1)-Verfahren mit einem finanziellen Anreiz belohnt.

Comparison of Noise Contours
(B747-400 vs. B747-8I and B777-9X)



Contours provided by Boeing

Airbus A320neo
MTOW: 73.5t



Contours provided by Airbus

Die neuen Flugzeuggenerationen sind bis zu 50 Prozent leiser.



KLIMASCHUTZMAßNAHMEN



mehr als

12.000

Solarmodule auf
den Dächern der
Frachthallen

mehr als

2.000 t

CO₂ durch innovative
Klimatechnik
eingespart



Klimaschutz am Köln Bonn Airport ist Chefsache

Der CO₂-neutrale Flughafenbetrieb bis spätestens 2050 ist das langfristige Ziel des Köln Bonn Airport. Bis 2035 soll bereits der Fuhrpark auf dem Vorfeld CO₂-frei sein. Schon heute gibt es viele technische Innovationen, die dieses Ziel Schritt für Schritt in greifbare Nähe rücken. Zur Bündelung der konkreten Maßnahmen für mehr Klimaschutz hat der Flughafen das abteilungsübergreifende Sustainability Board gegründet. Das Board unter Vorsitz des Flughafenchefs Johan Vanneste treibt neue Klimaschutzprojekte

voran und fördert den Austausch darüber mit der Geschäftsführung.

Der Flughafen hat bereits in der Vergangenheit konkrete Maßnahmen ergriffen, um das Bedürfnis nach Mobilität mit einem aktiven Klimaschutz zu verbinden. Die einzigartige Lage des Flughafens inmitten des wertvollen Natur- und Artenschutzgebietes Wahner Heide gebietet einen verantwortungsvollen Umgang mit der Umwelt und ihren Ressourcen.

Für den Flughafen Köln/Bonn eröffnen sich vier große Handlungsfelder beim Thema Klimaschutz:

Einsatz erneuerbarer Energien

Mit mehr als 12.000 Modulen gehören die Solaranlagen auf den Dächern der Frachthallen zu den größten an deutschen Flughäfen. Sie produzieren jährlich circa 2,9 Millionen Kilowattstunden, genug Strom für mehr als 600 Haushalte. Zusätzliche PV-Anlagen sind in Planung, um Strom aus regenerativen Quellen für die Wasserstoffherzeugung zu gewinnen. Das flughafeneigene Blockheizkraftwerk wird aktuell modernisiert. Bis Ende 2021 werden die vier BHKW-Module ersetzt. Der Wirkungsgrad der Anlage kann so erhöht und 1.300 Tonnen CO₂ können jährlich eingespart werden. Der Bau eines Holzhackschnitzel-Kraftwerks, in dem mit eigenen Holzabfällen Wärme erzeugt und damit der Verbrauch an Erdgas reduziert werden kann, wird aktuell geplant.



Auf allen Dächern der Frachthallen am Flughafen sind Solarmodule installiert.

Quelle: UPS



KLIMASCHUTZMAßNAHMEN



mehr als

100

Fahrzeuge und Geräte
auf dem Vorfeld mit
Elektromotor



mehr als

50%

weniger Energie-
verbrauch durch
LED-Einsatz

Ausbau alternativer Antriebe

Auf dem Vorfeld nutzt der Airport bereits mehr als 100 Fahrzeuge und Geräte mit Elektromotor wie Pkw, Fluggastreppen und Elektro-Pusher – Tendenz steigend. Der Flughafen fährt zweigleisig und fördert außerdem Wasserstoff, betreibt seit 2017 eine Wasserstofftankstelle am Flughafen und ist Mitglied in der Wasserstoffinitiative Rheinland. Zusammen mit mehreren Projektpartnern gibt es aktuell drei Förderanträge zur Entwicklung von Vorfeldfahrzeugen mit Wasserstoffantrieb und der erforderlichen Infrastruktur zur Betankung mit Wasserstoff.



Die erste Wasserstofftankstelle Kölns wurde 2017 am Flughafen eröffnet.

Innovative Gebäudetechnik

Als erster deutscher Flughafen hat Köln/Bonn die innovative Bauer-System-Technologie zur effizienten Klimatisierung seiner Terminals eingeführt. Der Verbrauch von Wärme, Kälte und Strom sank um 30 Prozent, 2.000 Tonnen CO₂ werden so jährlich eingespart.

Ein Vorzeigeprojekt für nachhaltiges Bauen ist das 2019 entstandene 15.000 qm große Logistikzentrum am Flughafen, das mit einem innovativen Eisspeicher im Erdreich emissionsfrei und autark versorgt wird. Im Zusammenspiel mit Solarabsorbieren und Wärmepumpentechnologie kann der Airport so den Einsatz fossiler Energieträger und damit seinen CO₂-Footprint reduzieren.

Optimierung flughafenspezifischer Anlagen

Der Flughafen setzt konsequent auf LED-Technik in Gebäuden und Anlagen, seit 2018 auch auf der

großen Start- und Landebahn. Die beiden Terminals, die Fluggastbrücken, die Übergänge in die Sterne und der landseitige Verbindungsgang zwischen den Terminals wurden bereits auf LED umgestellt. Der Energieverbrauch sank um 50 Prozent im Vergleich zur Halogen-Beleuchtung. Bei der Modernisierung von Bestandsgebäuden und bei Neubauprojekten treibt der Flughafen die energetische Optimierung voran.

Das Vermeiden, Reduzieren und Kompensieren von Emissionen sind die nächsten Schritte auf dem Weg zum langfristigen Ziel des CO₂-neutralen Fliegens. Ein wichtiges Instrument dafür ist die Zertifizierung der CO₂-Bilanz der Flughafengesellschaft mittels Airport Carbon Accreditation ab diesem Jahr. Mit diesem weltweiten Prüfverfahren soll der CO₂-Fußabdruck ermittelt und dokumentiert werden.



NACHTFLUGGENEHMIGUNG



§ § §

unser

24/7

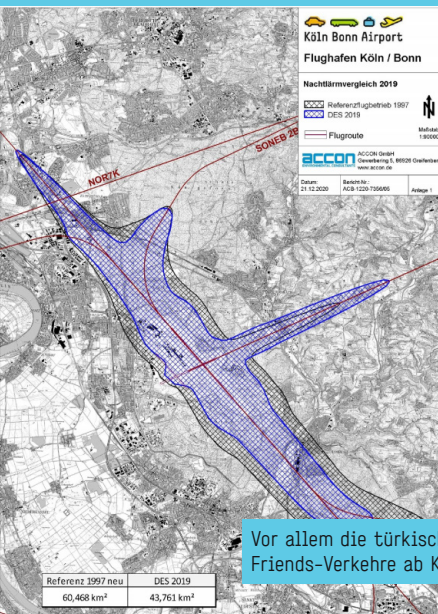
Betrieb existentiell
für CGN



alle

5

Jahre
Lärmüberprüfung



Vor allem die türkische Community nutzt die Family & Friends-Verkehre ab Köln/Bonn.

24/7-Betrieb des Flughafens sichert den Standort und Arbeitsplätze

Der Flughafen Köln/Bonn verfügt seit 1958 über eine unbefristet geltende Betriebsgenehmigung. Sie erlaubt einen 24-Stunden-Betrieb für Fracht- und Passagierflüge. Allerdings ist dieser Nachtflugbetrieb zwischen 22 und 6 Uhr mit befristeten Auflagen beschränkt. Diese befristeten Auflagen wurden 1997 dem Flughafen auferlegt, da es damals noch keine gesetzlichen Regelungen zum nächtlichen Fluglärmschutz gab. So wurden dem Flughafen Köln/Bonn in einem Mehrpunktprogramm verschiedene Maßnahmen mit dem Ziel der Lärmreduzierung auferlegt; beispielsweise dürfen Flugzeuge nachts nicht aus allen Richtungen starten und landen und in der Nachtzeit mussten alle Flugzeuge, die nicht auf der Bonusliste für besonders lärmarme Kapitel-3 Flugzeuge verzeichnet sind, bis spätestens Oktober 2002 ausgemustert sein.

Faktischer Lärmdeckel

Den Schwerpunkt der Auflagen bildet die Verpflichtung des Flughafens, alle 5 Jahre nachzuweisen, dass die Lärmemissionen signifikant abgenommen haben. Gelingt dieser Vergleich nicht, hat sich die Behörde die Anordnung weiterer passiver – aber auch aktiver-Schallschutzmaßnahmen vorbehalten. Dies kommt faktisch einem Lärmdeckel gleich. Diese Auflagen waren zunächst auf das Jahr 2015 befristet, wurden 2008 auf das Jahr 2030 verlängert. Diese Verlängerung, aber auch die Nachtfluggenehmigung an sich waren Gegenstand mehrfacher Gerichtsverfahren, bis hin zum Bundesverfassungsgericht. Die Genehmigung hielt durch alle Instanzen.

Warum gibt es den Passagiernachtflug am CGN?

Family and Friends-Verkehre und saisonale Nachfrage

Neben dem Frachtverkehr waren 2019 rund 37 Prozent der nächtlichen Flugbewegungen dem Passagierverkehr zuzurechnen. Das entspricht rund 2,4 Millionen Passagieren. Die Gründe hierfür sind verschieden: Nachtflüge sind wichtig für Mittelstrecken, die im normalen täglichen Programm keine Berücksichtigung finden können, da sie die Kapazitäten der Flugzeuge lange binden. Sie tragen zur Angebotsvielfalt bei und verbinden vor allem weiter entfernte Destinationen mit der

Region Köln/Bonn. Dies betrifft gerade die Gruppe von Reisenden, die Familien oder Freunde in ihrem Heimatland besuchen möchten, wie zum Beispiel die türkische Community. Nächtliche Passagierflüge decken vor allem Nachfragespitzen im Sommerflugplan ab. Sie haben eine deutlich höhere Auslastung als Tagesflüge.

Wartung, Ausweichflughafen und Einbindung ins Drehkreuzsystem

Auch die Rückführung von Flugzeugen der in Köln/Bonn beheimateten Airlines erfolgt häufiger am späten Abend oder in der Nacht, damit die Wartung bis zum frühen Morgen abgeschlossen werden kann. Köln/Bonn ist außerdem wichtiger Ausweichflughafen für Verspätungsflüge vor allem aus Frankfurt und Düsseldorf, die nachts nicht angefliegen werden dürfen. Die Einbindung des Flughafens in das europäische Drehkreuzsystem machen ebenfalls nächtliche Starts und Landungen erforderlich.

6.800 Beschäftigte in der Nacht – mehr als 20 Millionen Euro Verlust bei Verbot

Ein Passagiernachtflugverbot hätte gravierende Folgen für den Köln Bonn Airport. Ziele würden eingestellt, Passagiere blieben aus und tausende Arbeitsplätze würden vernichtet. Derzeit arbeiten nachts am Köln Bonn Airport rund 6.800 Mitarbeiter. Bei einem Wegfall des Passagierverkehrs in der Kern-Nacht (Basis 2019) würde der Ergebnisverlust bei mehr als 20 Millionen Euro am Flughafen liegen. Eine Summe, die dringend benötigt wird, um den Anlagenbestand und die Infrastruktur zu erhalten und weiterzuentwickeln. Dies wäre existenzgefährdend für den Köln Bonn Airport.





NACHTFLUGGENEHMIGUNG



jeder

4.

Arbeitsplatz in
NRW abhängig vom
Außenhandel



sogar

4

globale
Expressfracht-Player
am CGN

Frachtnachtflug systemrelevant für NRW



Frachtmitarbeiter beim Beladen im Rumpf einer Maschine

In einer Welt, in der die Märkte globalisiert und die Produktion internationalisiert sind, braucht Nordrhein-Westfalen den Flughafen Köln/Bonn mit seiner voll belastbaren Interkontinentalbahn und einem 24-Stunden-Betrieb an allen Tagen des Jahres. Jeder 4. Arbeitsplatz hängt im riesigen Ballungsraum Nordrhein-Westfalen vom Außenhandel ab. Am Flughafen Köln/Bonn arbeiten nachts rund 6.800 Beschäftigte. Neben dem Export von Waren und Gütern in die ganze Welt ist in der Pandemiekrise auch deutlich geworden, dass der Köln Bonn Airport umgekehrt die Versorgung der heimischen Bevölkerung sichergestellt hat, während nationale Grenzen vorübergehend geschlossen waren.

Mit UPS, FedEx, DHL und Amazon operieren vier der globalen Expressfracht-Player an unserem Airport. Sie nutzen den Nachtsprung, damit Ersatzteile, medizinische Güter, Autoteile, E-Commerce-Produkte und wichtige Dokumente bereits am nächsten Morgen bei Kunden in Deutschland, Europa und dem Rest der Welt sind.

Vor einigen Jahren wurde im Auftrag des Rhein-Sieg-Kreises gutachterlich untersucht, in wie weit Frachtflüge am Flughafen Köln/Bonn in die Tageszeit verlegt werden könnten. Das Ergebnis war, dass das Potential aufgrund der einzuhaltenden logistischen Ketten nur minimal ist. Die Fluggesellschaften haben aufgrund deutlich geringerer Kosten am Tag (Landeentgelten, Nachtzuschläge für Mitarbeiter etc.) ein großes Interesse, Frachtflüge am Tag abzuwickeln. Bei den meisten Expressfrachtflügen ist dies aber leider nicht möglich, da die Logistikketten mit einer Zustellung innerhalb von 24 Stunden zu gewährleisten sind. Ein generelles Nachtflugverbot würde die Frachtfirmen ins nahegelegene Ausland vertreiben, tausende Arbeitsplätze vernichten und die wirtschaftliche Existenz des Flughafens gefährden.

Ein Verbot von nächtlichen Passagierflugzeugen entlastet die Anwohner nicht spürbar, da die hier beheimateten Expressfrachtunternehmen weiter nachts fliegen müssen, damit Nordrhein-Westfalen und der Industrie- und Exportstandort Deutschland an die globalen Warenströme angebunden bleibt. Es ist zu erwarten, dass die Zeitfenster, die von lärmarmen Passagierflugzeugen genutzt werden, ggf. von größeren Frachtmaschinen besetzt werden. Faktisch gibt es seit einem Jahr kaum Passagierverkehr am Flughafen Köln/Bonn.



LOCAL TIME



rund
100

Sommerziele im Juli
ab CGN



Platz
2

für den Köln Bonn
Airport für höchste
Reputation

Der Sommer kann kommen am Köln Bonn Airport

Für die nächsten Wochen erwartet der Flughafen wieder mehr als 10.000 Passagiere am Tag. Im Sommer fliegen 20 Airlines von und nach Köln/Bonn. (u.a. Eurowings, Pegasus, Ryanair, Turkish Airlines, Corendon, SunExpress, Freebird, Wizz Air, S7). Rund 100 Ziele stehen im Juli auf dem Flugplan. Hauptreise-länder sind die Türkei, Spanien, Griechenland und die gesamte Mittelmeerregion (Ägypten, Südosteuropa, Italien, Portugal). Angeboten werden auch beliebte Städteziele wie Wien, London und Zürich.

Der Schutz der Reisenden und aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Reiskette hat nach wie

vor oberste Priorität. Reisende sollen von Köln/Bonn aus sicher in den Urlaub starten und sich bei ihrer Ankunft am Flughafen wohlfühlen. Im gesamten Flughafen besteht deshalb für Reisende und Besucherinnen und Besucher ab sechs Jahren die Pflicht, eine medizinische Schutzmaske zu tragen.

Zusätzlich gelten die bekannten Abstands- und Hygieneregeln. Passagiere sollten sich vor Reiseantritt bei ihren Reiseveranstaltern oder Airlines genau über die spezifisch am Urlaubsort geltenden Regelungen informieren.



Studie bescheinigt Köln/Bonn „höchste Reputation“

Der Köln Bonn Airport gehört zu den Unternehmen mit der höchsten Reputation in Deutschland. Zu diesem Ergebnis kommt eine Studie des Instituts für Management- und Wirtschaftsforschung (IMWF), das für den Deutschlandtest des Magazins „FOCUS“ die 7.000 größten Unternehmen Deutschlands hinsichtlich ihres Ansehens in der Öffentlichkeit untersucht hat. In der

Kategorie „Flughäfen“ landete Köln/Bonn auf Platz 2 und wurde als einer von vier Airports mit dem Prädikat „herausragend“ ausgezeichnet. Für die Studie wurden insgesamt 9,6 Millionen Nennungen und Erwähnungen im Internet der 7.000 größten Unternehmen in Deutschland erfasst, darunter Kundenurteile und Beiträge in sozialen Netzwerken.



LOCAL TIME



bis zu

170

Züge halten
am Flughafenbahnhof

Impressum

Herausgeber:

Flughafen Köln/Bonn GmbH
Postfach 98 01 20
51129 Köln
www.koeln-bonn-airport.de

Zentralbereich

Recht & Politik

V.i.S.d.P.:

Volker Steingroß
✉ volker.steingross@cgnet.de

Redaktion:

Anja van Melis
✉ anja.vanmelis@cgnet.de

Gestaltung/Grafik:

Karena Naphoff

Stand: Juni 2021

Zum Schluss noch ein Wort zu Kurzstreckenflügen...

...um die es aktuell in den Medien Diskussionen gibt: Die Erfahrung hat gezeigt, dass Flugverbindungen auf Kurz- oder Inlandsstrecken wegfallen, sobald eine wettbewerbsfähige Bahnverbindung existiert. In Köln/Bonn gilt das zum Beispiel für die Strecken nach Frankfurt und Stuttgart oder auch nach Brüssel und Paris, wo es schon lange kein Flugangebot mehr gibt. Wenn es möglich ist, bestimmte

Verkehre auf die Schiene zu verlagern, ist das sicherlich ein guter Ansatz. Hier hat sich die Luftverkehrsbranche klar positioniert und einen gemeinsamen Aktionsplan verabschiedet, um die Intermodalität zu stärken. Als Flughafen, der über einen ICE-Bahnhof direkt unter den Terminals verfügt, setzen wir uns schon länger dafür ein, dass das Bahnangebot zum Airport attraktiver gestaltet wird.



Intermodale Vernetzung am CGN: Seit 2004 gibt es den Flughafenbahnhof unter dem Terminal 2

Ihre Ansprechpartner für politische Fragen in CGN

Volker Steingroß

Leiter Zentralbereich Recht & Politik

☎ 0 22 03 . 40 40 55

✉ volker.steingross@cgnet.de

Martin Partsch

Fluglärmbeauftragter

☎ 0 22 03 . 40 47 18

✉ martin.partsch@cgnet.de

Anja van Melis

Referentin Politik

☎ 0 22 03 . 40 41 65

✉ anja.vanmelis@cgnet.de



© Peter Boettcher

von links: Steingroß, van Melis, Partsch