



Fluglärm im Kölner Süden

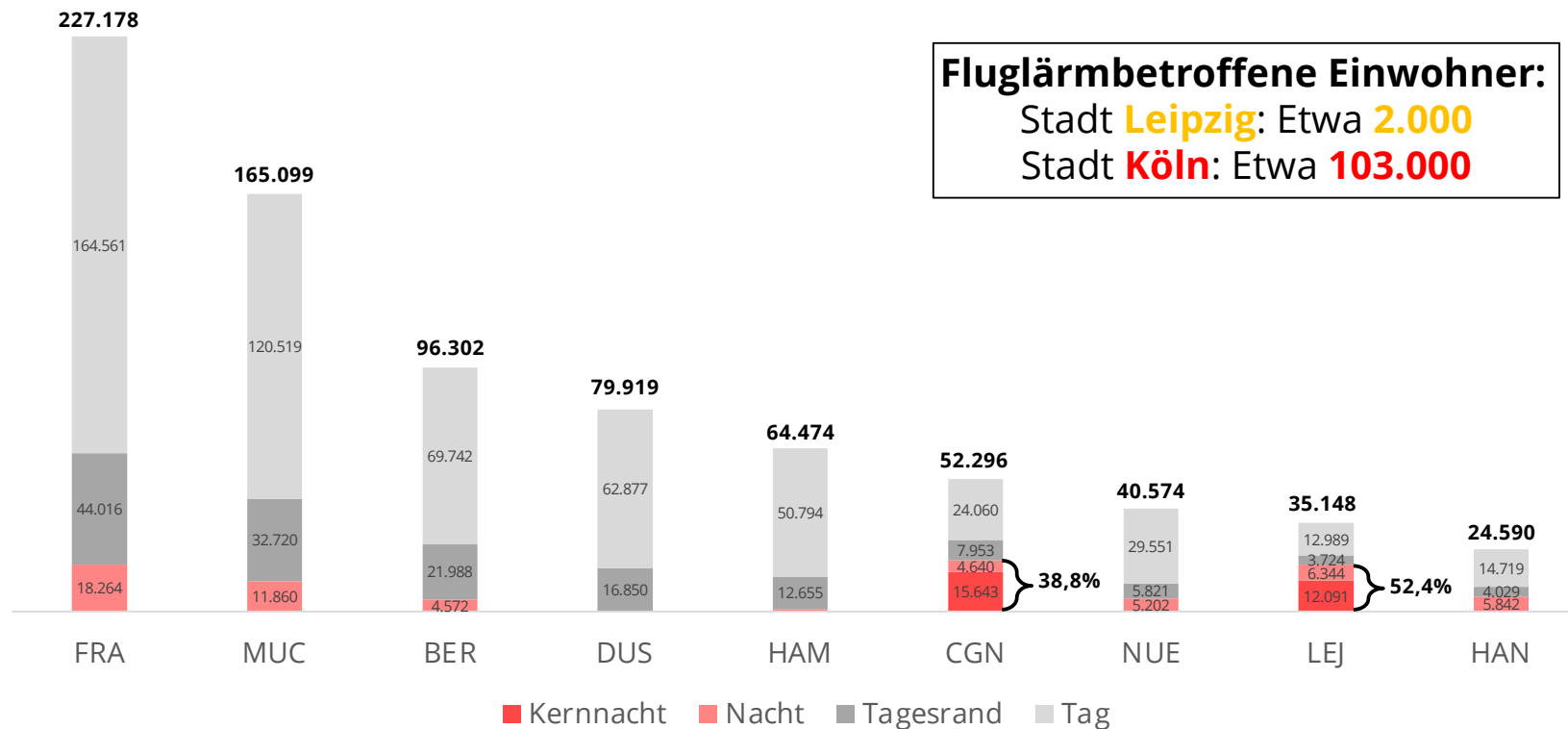
29. Juli 2026

Zusammenfassung

- **Nur Köln/Bonn und Leipzig belasten ihre Anwohner mit Lärm in der Kernnacht.** In **Leipzig** sind in den dicht besiedelten städtischen Gebieten aber **nur 1/50 der Einwohner betroffen wie in Köln.**
- Im Durchschnitt finden **36% der Starts in Köln/Bonn zwischen 22 und 6 Uhr** statt; dieser **Anteil** hat sich von 2018 bis 2025 **um 10%-Punkte erhöht.**
- **Über Marienburg und Bayenthal** finden **sogar 50% der Starts zwischen 22 und 6 Uhr** statt.
- **Besonders belastend** ist, dass **weit über 2/3** aller **großen, schweren (und damit besonders lauten) Flugzeuge nachts von 22 bis 6 Uhr** starten.
- **Köln/ Bonn erzielt** trotz der lärmbelastenden 24-Stunden-Infrastrukturnutzung **im Vergleich wenig Gewinn.** Einen **Gewinnbeitrag** des Flughafens **zum städtischen Haushalt** gibt es **schon seit Jahren nicht mehr:** Obwohl die **Bürger Kölns** dem Flughafen die zu **ertragende Lärmbelastung kostenlos gewähren (müssen), gibt der Flughafen nichts zurück**
- **Der Bürgerverein Köln Bayenthal-Marienburg fordert vor allem:**
 - Eine **stärker lärmbezogene Differenzierung** der Flughafenentgelte
 - Die **Untersagung der Landerechte** für besonders lärmbelastende Flugzeugtypen
 - Eine **unabhängige Untersuchung** zur Möglichkeit lärmarmer Flugverfahren
 - Ein komplettes **Nachtflugverbot für Passagierflugzeuge**
 - Ein **klar definiertes Ruhezeitfenster** in der Kernnacht (0h. bis 5h.) und Nacht
 - Auf jeden Fall die **Befristung** einer evtl. Verlängerung **der Nachtflugerlaubnis**

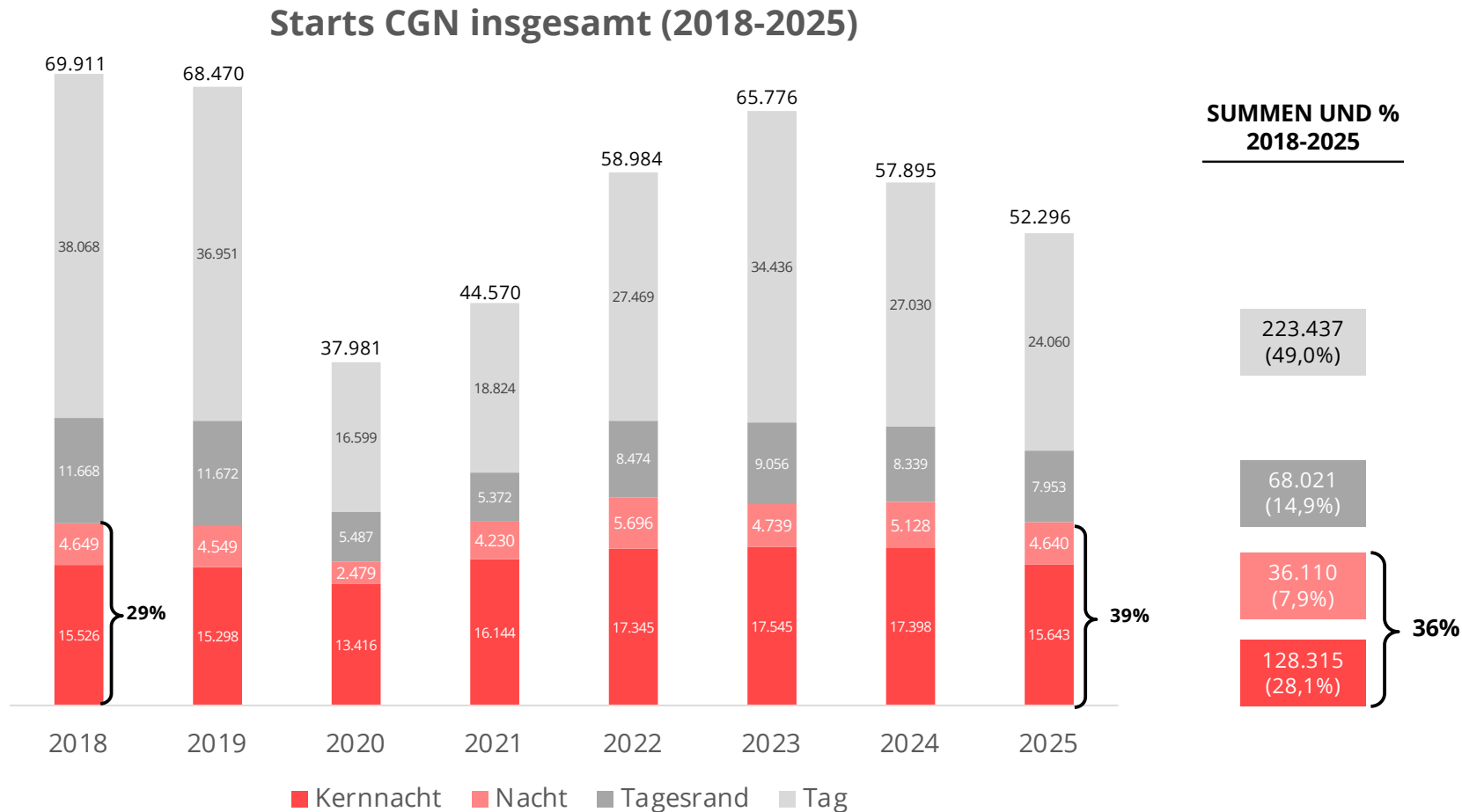
Nur CGN und LEJ belasten ihre Anwohner mit Lärm in der Kernnacht; städtische Gebiete bei LEJ weit weniger betroffen

Starts an deutschen Verkehrsflughäfen nach Tageszeit (2025)



Kernnacht 0h. bis 5h.; Nacht: 22h. bis 24h. und 5h. bis 6h.; Tagesrand 18h. bis 21h.; Tag 6h. bis 18h.
Anmerkung: Für Stuttgart (STR) keine Daten vorhanden
Quelle: Deutscher Fluglärmdienst e.V., LANUF, LVZ

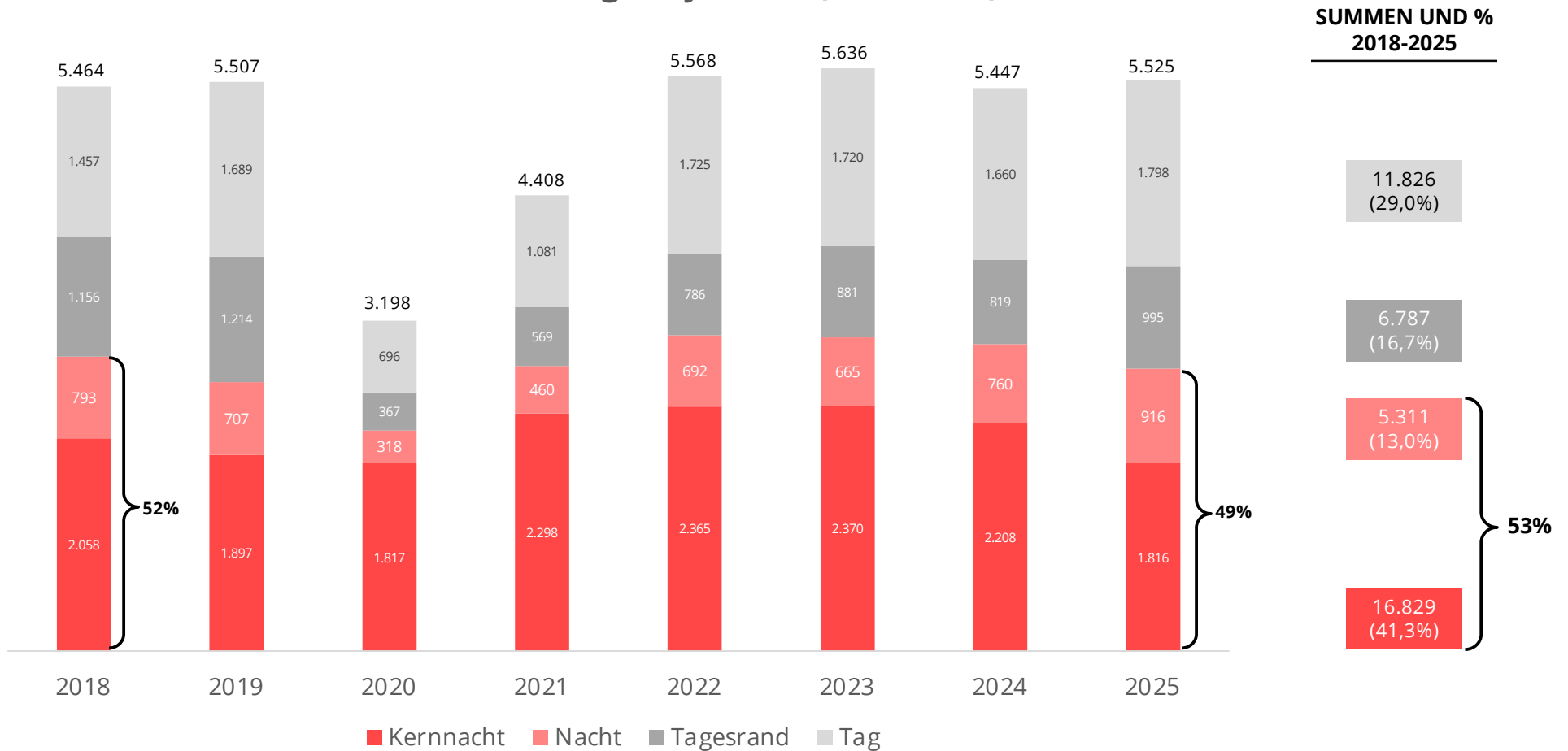
In CGN finden durchschnittlich 36% der Starts zwischen 22 und 6 Uhr statt; dieser Anteil hat sich seit 2018 um 10%-Punkte erhöht



Kernnacht 0h. bis 5h.; Nacht: 22h. bis 24h. und 5h. bis 6h.; Tagesrand 18h. bis 21h.; Tag 6h. bis 18h.
 Quelle: Deutscher Fluglärmdienst e.V.

Über Marienburg und Bayenthal finden sogar über die Hälfte der Starts zwischen 22 und 6 Uhr statt

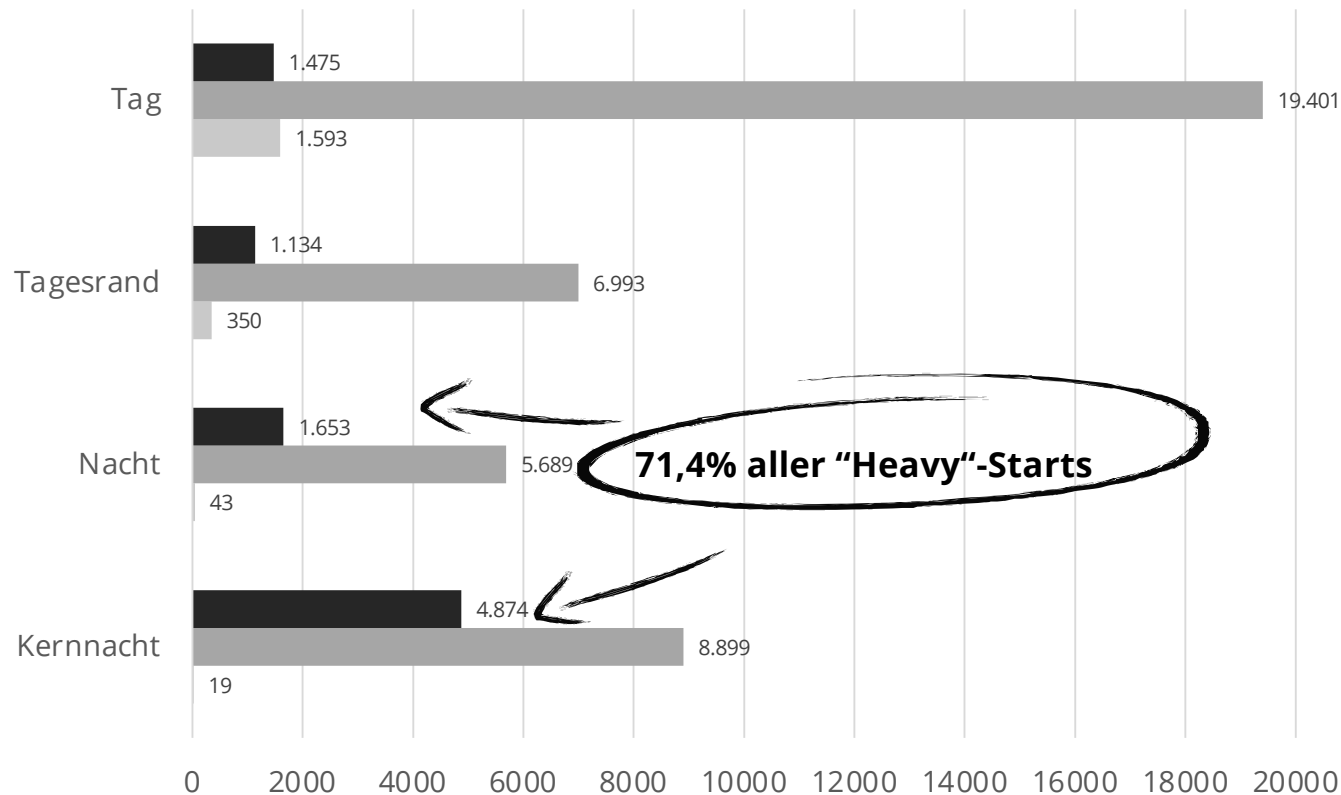
Starts über Marienburg/ Bayenthal (2018-2025)



Kernnacht 0h. bis 5h.; Nacht: 22h. bis 24h. und 5h. bis 6h.; Tagesrand 18h. bis 21h.; Tag 6h. bis 18h.
Quelle: Deutscher Fluglärmdienst e.V.

Weit über 2/3 aller großen, schweren (und damit besonders lauten) Flugzeuge starten nachts von 22 bis 6 Uhr

Starts am CGN nach Größenklassen (2025)



Heavy: Maximales Abfluggewicht (MTOW) von mindestens 136.000 kg (z.B. Boeing 747, Airbus A350)

Medium: MTOW von mehr als 7.000 kg bis unter 136.000 kg (z.B. mittelgroße Verkehrs- und Regionalflugzeuge wie der Airbus A320, die Boeing 737 oder die ATR 72)

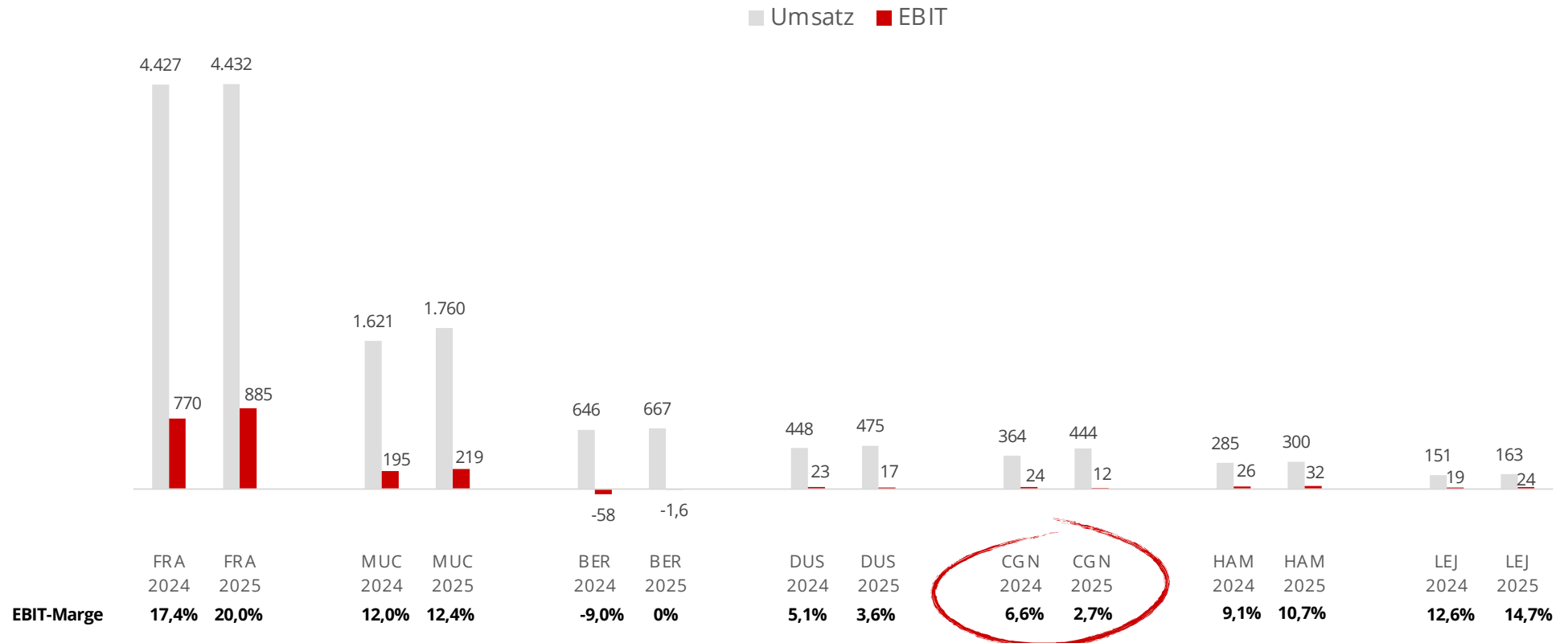
Light: MTOW bis zu 7.000 kg (z. B. kleine Propellermaschinen)

Foto: iStock.com/Eliyahu Parypa

Kernnacht 0h. bis 5h.; Nacht: 22h. bis 24h. und 5h. bis 6h.; Tagesrand 18h. bis 21h.; Tag 6h. bis 18h.
Anmerkung: Starts je Zeitfenster vereinfachend ausgewiesen als gesamte Flugbewegungen geteilt durch 2
Quelle: Deutscher Fluglärmdienst e.V.

CGN erzielt trotz der lärmbelastenden 24-Stunden-Nutzung seiner Infrastruktur im Vergleich wenig Gewinn

Umsatz, EBIT und EBIT-Marge deutscher Verkehrsflughäfen (2024 vs. 2025)

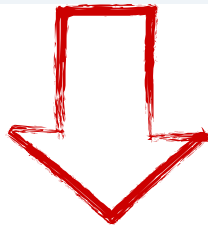


Anmerkung: Umsatz, EBIT in Mio €; EBIT-Marge = EBIT geteilt durch Umsatz
 EBIT: Earnings before Interest and Taxes (Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit)
 Quelle: Geschäftsberichte, eigene Analyse

Die Erzählung von der Wirtschaftskraft des Flughafens und seinem Beitrag zum städtischen Haushalt ist eine Mär

~~Flughafen setzt
Erfolgskurs fort~~

~~Positives Ergebnis von 13,5 Millionen
Euro in 2025.~~



Diese Jubelmeldung stimmt nur
rechnerisch –
€10 Mio des Jahresüberschusses 2025
bestehen aus einer Steuereinsparung¹⁾

Seit Jahren keine Gewinnausschüttungen mehr

2025: „Die Geschäftsführung schlägt vor, den Jahresüberschuss in Höhe von TEUR 13.536 **den anderen Gewinnrücklagen zuzuführen.**“

2024: „Die Geschäftsführung schlägt vor, den Jahresüberschuss in Höhe von TEUR 12.722 **den anderen Gewinnrücklagen zuzuführen.**“

2023: „Die Geschäftsführung schlägt vor, den Jahresüberschuss in Höhe von TEUR 5.301 **den anderen Gewinnrücklagen zuzuführen.**“

2022: „Die Geschäftsführung schlägt vor, den Jahresüberschuss in Höhe von TEUR 17.204 **den Gewinnrücklagen zuzuführen.**“

„Der Flughafen Köln/Bonn zahlt seit Jahren keine Gewinnausschüttung an die Stadt Köln, da die erwirtschafteten Überschüsse zur Stärkung des Eigenkapitals und für notwendige Investitionen in die Infrastruktur einbehalten werden.“

Obwohl die Bürger Kölns dem Flughafen die zu ertragende Lärmbelastung kostenlos gewähren (müssen), gibt der Flughafen nichts zurück

1) Im wesentlichen Ertrag aus der Veränderung der bilanzierten latenten Steuern
Quelle: Geschäftsbericht FKB, eigene Analyse

Der Bürgerverein Köln Bayenthal-Marienburg fordert

- Eine **stärker lärmbezogene Differenzierung der Flughafenentgelte**, so dass besonders lärmbelastende Flugzeugtypen deutlich mehr für Landung und Start am CGN bezahlen müssen.
- Eine sukzessive **Untersagung der Landerechte für besonders lärmbelastende Flugzeugtypen**, die insbesondere im Frachtflugbereich eingesetzt werden.
- Eine **unabhängige Untersuchung zur Möglichkeit lärmarmer Flugverfahren** durch eine neutrale Institution, wie das DLR (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt). Punkte, die zu untersuchen wären, sind z.B. „Steilstart“ und „Kölner Schleife“ oder weitere lärmarme Abflugverfahren vor allem auf der Nachtflugroute (aber auch bei 24-Stunden-Nutzung).
- Ein komplettes **Nachtflugverbot für Passagierflugzeuge**.
- Ein **klar definiertes Ruhezeitfenster** in der Kernnacht (0h. bis 5h.) und Nacht.
- Auf jeden Fall die **Befristung einer evtl. Verlängerung der Nachtflugerlaubnis, perspektivisch aber die Einstellung des Nachtflugs** insgesamt (auch der Frachtflüge) am CGN.

Kurzfristig fordern wir die **Einrichtung einer weiteren linksrheinischen Lärm-Messstelle** des CGN in den Stadtteilen Bayenthal oder Marienburg.