

Niederschrift
über die 106. Sitzung der Kommission nach § 32b LuftVG
für den Verkehrsflughafen Düsseldorf
am 01. April 2019
am Flughafen Düsseldorf

Anwesende:

- A) Kommissionsmitglieder**
- Stadt Düsseldorf
 - Stadt Duisburg
 - Stadt Essen
 - Stadt Heiligenhaus
 - Stadt Kaarst
 - Stadt Meerbusch
 - Stadt Moers
 - Stadt Mülheim a. d. R.
 - Stadt Ratingen
 - Stadt Tönisvorst
 - Stadt Willich
 - Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.
(BVF)
 - Flughafen Düsseldorf GmbH
(Flughafen)
 - Condor
 - Eurowings
 - Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und
Verbraucherschutz NRW (MULNV)
 - Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisie-
rung und Energie NRW (MWIDE)

B) Einzuladen gemäß § 32b Abs. 6 S. 1 LuftVG

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Ministerium für Verkehr NRW (VM)

C) Sonstige Anwesende Bezirksregierung Düsseldorf

IHK Düsseldorf

Tagesordnung

TOP 1: Formalien

1.1 Feststellung der Beschlussfähigkeit

1.2 Genehmigung der Niederschrift der 105. Sitzung

1.3 Genehmigung der Tagesordnung

TOP 2: Sachstandsberichte der Genehmigungsbehörde und der für die Flugsicherung zuständigen Stelle über die Erledigung der Kommissionsbeschlüsse

TOP 3: Informationen über für die Kommission wissenswerte Flugsicherungsangelegenheiten / Einführung von RNP 1 Abflugverfahren
Information: DFS

TOP 4: a) Informationen über die Arbeit des SPMC
b) Statistik der Nachtflugbewegungen
Information: VM

TOP 5: Lärmmessungen durch die FDG
Information: FDG

TOP 6: Antrag der BVF „Erster Bericht der Bundesregierung zur Evaluierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärmgesetz)“
Information: BVF

TOP 7: Sonstiges

Vorsitzender: eröffnet die Sitzung um 10:00 Uhr und begrüßt die Anwesenden.

TOP 1: Formalien

1.1 Feststellung der Beschlussfähigkeit

Vorsitzender: stellt die Beschlussfähigkeit der Kommission fest. Es sind 20 stimmberechtigte Kommissionsmitglieder anwesend.

1.2 Genehmigung der Niederschrift über die 105. Sitzung am 26.11.2018

Vorsitzender: stellt fest, dass keine Einwendungen gegen die Niederschrift bestehen. Die Niederschrift ist damit genehmigt.

VM: bittet Präsentationen, die als Anlagen mit zur Niederschrift genommen werden sollen, zukünftig in anonymisierter Form zu erstellen.

1.3 Genehmigung der Tagesordnung

Vorsitzender: stellt fest, dass die Tagesordnung in der mit der Einladung zur Sitzung übersandten Fassung genehmigt wird.

TOP 2: Sachstandsberichte der Genehmigungsbehörde und der für die Flugsicherung zuständigen Stelle über die Erledigung der Kommissionsbeschlüsse

VM: erklärt, dass es seitens des VM keine unerledigten Kommissionsbeschlüsse gebe.

DFS: weist auf Nachfrage der Stadt Meerbusch darauf hin, dass sich die Umsetzung der Eintragung des Startverfahrens „NADP 1“ mit empfehlendem Charakter in das Luftfahrthandbuch (TOP 5 der letzten Sitzung) noch verzögere. Im Rahmen der Anwendung des Startverfahrens in Hamburg sei aufgefallen, dass es möglicherweise Probleme bei der Einhaltung von Sicherheitsabständen zwischen zwei Maschinen gebe, wenn diese unterschiedliche Startverfahren wählten. Um Sicherheitsbedenken auszuschließen, finde derzeit noch eine Untersuchung am Flughafen Frankfurt statt, deren Ergebnisse abzuwarten seien.

Stadt Meerbusch: erklärt, dass das nicht akzeptabel sei. Der Antrag zur Eintragung des „NADP 1“ Startverfahrens in das Luftfahrthandbuch sei durch die Stadt Meerbusch im Jahr 2017 gestellt und unter Anwesenheit eines Vertreters der DFS in mehreren Kommissionssitzungen ausführlich diskutiert worden. Es sei nicht verständlich, warum die Sicherheitsbedenken erst jetzt bekannt seien. Darüber hinaus stelle sich die Frage, wann mit einem Abschluss der Untersuchung zu rechnen sei.

BVF: wirft in diesem Zusammenhang die Frage auf, ob das möglicherweise bestehende Abstandsproblem nicht auch durch weniger Starts insgesamt behoben werden könne.

DFS: weist auf die ausschließliche Beratungsfunktion der Kommission hin. Da Sicherheitsbedenken bestünden, könne der Beschluss nicht umgesetzt werden. Die Sicherheitsbedenken seien vor der Beschlussfassung in Düsseldorf leider nicht bekannt gewesen. Mit den Ergebnissen der Untersuchung in Frankfurt sei voraussichtlich bis Ende März 2020 zu rechnen. Die DFS werde der Kommission nach Vorliegen der Ergebnisse über die Möglichkeit der Umsetzung des Beschlusses berichten.

TOP 3: Informationen über für die Kommission wissenswerte Flugsicherungsangelegenheiten / Einführung von RNP 1 Abflugverfahren

(Hinweis: Dieser TOP wurde nach Ankunft eines weiteren Vertreters der DFS nach TOP 4 behandelt)

DFS: informiert die Kommission anhand einer Präsentation (**Anlage 1**) über die geplante Einführung eines neuen satellitengestützten Abflugverfahrens (RNAV) und stellt dabei deren Vorteile im Vergleich zur konventionellen Navigation dar. Ein Vorteil des satellitengestützten Verfahrens gegenüber dem konventionellen Verfahren sei u.a. die hohe Spurtreue (Flugspurkonzentration), die damit erreicht werden könne. Dies führe zu weniger Lärmbelastungen für Anwohner neben den Flugspuren. Vor einer möglichen europaweiten Einführung finde zunächst eine Erprobung des neuen Verfahrens statt, an der für Deutschland die Flughäfen München, Düsseldorf, Frankfurt und Berlin mit einzelnen Abflugrouten teilnähmen. In Düsseldorf sei die Erprobung dabei für die Route MODRU vorgesehen. Man habe für diese Route beispielhaft schon einmal verschiedene optimierte Varianten erarbeitet, die mit dem neuen Verfahren möglich seien (vgl. Präsentation). Es werde angeregt, in einer Arbeitsgruppe gemeinsam mit den betroffenen Kommunen das Thema näher zu erörtern und über die einzelnen Varianten zu diskutieren. Es sei auch möglich, das neue Verfahren auf der bestehenden Abflugroute durchzuführen. Die Einführung des satellitengestützten Abflugverfahrens sei für Sommer 2020 vorgesehen, so dass die Fluglärmkommission noch die Möglichkeit habe, das Thema ausführlich zu beraten und im Rahmen der nächsten Sitzung eine Empfehlung für eine Variante auszusprechen.

BVF: wirft einige Fragen zum geplanten Verfahren auf, die - soweit nicht bereits mit dem Vortrag der DFS beantwortet - aus Sicht der BVF im Rahmen der Arbeitsgruppe erörtert werden sollten (**Fragen siehe Anlage 2**).

Vorsitzender: schlägt - nach mehreren Rückfragen und Anmerkungen kommunaler Vertreter zu einzelnen Varianten - vor, sich in der Arbeitsgruppe alle Varianten sowie die davon betroffenen Ortsteile genauer anzuschauen und heute nur die organisatorischen Fragen zu klären.

Flughafen: erklärt sich bereit, die nähere Organisation der Arbeitsgruppe zu übernehmen. Es wird klargestellt, dass die Arbeitsgruppe eine Unterarbeitsgruppe der Fluglärmkommission darstelle und diese nicht öffentlich sei.

(Hinweis: Als Teilnehmer der Arbeitsgruppe sind die Städte Meerbusch, Kaarst, Tönisvorst, Willich, Krefeld, die DFS, die Luftverkehrsgesellschaften, die Bezirksregierung als Luftaufsichtsbehörde, der Flughafen Düsseldorf sowie die BVF eingeladen.)

**TOP 4: a) Information über die Arbeit des SPMC
b) Statistik der Nachtflugbewegungen**

VM: informiert über die Arbeit des SPMC. Die Anzahl der unplanmäßigen Nachtflugbewegungen sei in der Winterflugplanperiode 2018/2019 um 43 % im Vergleich zu den entsprechenden Monaten der vorherigen Winterperiode zurückgegangen. Die Anzahl der unplanmäßigen nächtlichen Flugbewegungen sei nun auf durchschnittlich 1,6 gesunken.

VM: informiert ferner anhand der mit der Sitzungseinladung übersandten Statistik der Nachtflugbewegungen die Kommission über die Entwicklung der Nachtflugbewegungen. Die Gesamtstatistik für das Jahr 2018 lege dar, dass 60 weniger Nachtstarts und 810 mehr Nachtlandungen im Vergleich zum Vorjahr stattgefunden hätten. Die Verspätungsursachen im Jahr 2018 seien umfassend in der vorhergehenden Kommissionssitzung erläutert und diskutiert worden. Vor dem Hintergrund der Ergebnisse der zwei Luftfahrtgipfel im Oktober 2018 und März 2019 hoffe man, dass sich die Verspätungssituation in diesem Jahr verbessere. Für die Monate Januar und Februar 2019 sei insoweit auch ein positiver Trend ersichtlich. So sei ein Rückgang von 246 Nachtlandungen im Vergleich zu den Monaten Januar und Februar 2018 zu verzeichnen. Die lediglich für den Monat Januar 2019 festzustellende Steigerung der Anzahl nächtlicher Starts sei witterungsbedingt und auf Schneefall am 22.01.2019 und 30.01.2019 bzw. entsprechend erforderliche Enteisungsvorgänge zurückzuführen. Das VM habe sich vom Flughafen über die Situation an diesen Tagen bzgl. der Enteisung der Flugzeuge berichten lassen und habe den Flughafen gebeten, auch im Rahmen der Kommissionsitzung kurz darüber zu berichten.

Flughafen: stellt zunächst anhand einer Präsentation (**Anlage 3**) die positive Entwicklung bzgl. der Pünktlichkeit in den letzten vier Monaten (November 2018 bis

Februar 2019) im Vergleich zum Vorjahr dar und weist in dem Zusammenhang auch auf den deutlichen Verkehrsanstieg im Vergleich zum Vorjahr hin.

Zu der Lage am 22.01.2019 und 30.01.2019 verweise man darauf, dass am Flughafen vier Enteisungspads zur Verfügung gestanden hätten. Die Enteisungszeit pro Pad hänge stark von der Konsistenz und Art des Schnees ab und variere zwischen 6 Minuten bei leichter Vereisung und kleineren Luftfahrzeugen und 35 Minuten bei starkem Schneefall und größeren Luftfahrzeugen. Die Art des Schneefalls an den beiden o.g. Tagen, ein dadurch kontinuierlich hoher Verbrauch an Enteisungsmitteln sowie ein erforderlicher Bahnrichtungswechsel auf Grund geänderter Windrichtung innerhalb des Enteisungszeitraums hätten an den beiden Tagen dazu geführt, dass mehrere Luftfahrzeuge leider erst verspätet hätten starten können.

BVF: berichtet von der Sachverständigenanhörung des Verkehrsausschusses des Landtages Nordrhein-Westfalen zum Antrag der Fraktion Bündnis90/Die Grünen „Nächtliche Lärmbelastungen durch Verspätungen am Flughafen Düsseldorf wirksam reduzieren“, die am 27.03.2019 stattgefunden habe. *(Hinweis: Die Stellungnahmen der Sachverständigen in Rahmen der Anhörung sind dem Protokoll als **Anlagen 4 a - f** beigefügt.)* Aus Sicht der BVF sei es bedenklich, dass sich der Flughafen Düsseldorf im Rahmen der Anhörung auf Daten des "European Airport Punctuality Network" berufen habe, deren Vorsitzende gleichzeitig in der Verwaltung für den Flughafen Düsseldorf arbeite.

Anhand einer Präsentation (**Anlage 5**) stellt die BVF darüber hinaus die statistische Entwicklung noch einmal aus ihrer Sicht dar. Unerfreulich sei dabei insbesondere die Entwicklung bei den Landungen in der Zeit zwischen 5:00 Uhr und 6:00 Uhr. Hier habe eine Vervierfachung des Verkehrs stattgefunden. Erfreulich sei dagegen der deutliche Rückgang an Starts nach 23:00 Uhr. Die Ankündigungen Eurowings, mehr Pufferzeiten im Rahmen der Umlaufplanung einzuplanen sowie möglichst auf die Planung von Landungen nach 22:15 Uhr zu verzichten, werde ausdrücklich begrüßt. Gleichzeitig werde an alle anderen Fluglinien appelliert, ebenfalls ausreichend Pufferzeiten im Rahmen der Umlaufplanung einzubauen, um Verspätungen möglichst zu vermeiden.

Nach Hinweisen des **VM** sowie des **Vorsitzenden** zu den im Rahmen vergangener Kommissionsitzungen bereits ausführlich erläuterten rechtlichen Rahmenbedingungen bzgl. der Nachtflugbeschränkungen am Flughafen Düsseldorf sowie § 29b LuftVG stelle man den Antrag (S. 33 der Präsentation) zunächst zurück.

Bezirksregierung Düsseldorf: verweist zur schriftlichen Anfrage der BVF vom 29.03.2019 zur Enteisungsproblematik im Januar 2019 auf das Antwortschreiben der

Regierungspräsidentin an den Verein „Kaarster gegen Fluglärm“. Das Antwortschreiben wird dem Protokoll in anonymisierter Form beigelegt (**Anlage 6**).

Eurowings: stellt im Zusammenhang mit der schriftlichen Anfrage der BVF vom 29.03.2019 anhand einer Präsentation (**Anlage 7**) das Optimierungsprogramm "Scope" vor, dessen Ziel es sei, mehr Stabilität im Flugplan zu erhalten und Verspätungen zu vermeiden. Eurowings habe in dieses Ziel rund 50 Millionen Euro investiert. Das Programm enthalte zwölf Einzelmaßnahmen. Dies seien u.a die Einführung von längeren Bodenzeiten am Morgen sowie von gezielten „Wellenbrechern“ im Rahmen der Umlaufplanung über den gesamten Tag. Zudem sei die Zahl der Reserveflugzeuge deutlich erhöht worden, um bei Bedarf ein Flugzeug schnell tauschen zu können. Weitere Verbesserungen seien im Rahmen der Instandhaltung sowie dem operativen Geschäft vorgesehen.

Eurowings lädt die Mitglieder der Kommission in diesem Zusammenhang nach Köln in Ihr IOCC (Integrated Operations Control Center) ein, um ihnen dort die Hintergründe der täglichen Steuerung eines Flugbetriebs näher zu erläutern.

(Hinweis: Mit E-Mail vom 15.04.2019 haben die Kommissionsmitglieder nähere Informationen zur Organisation sowie zwei Auswahl-Termine durch die Eurowings erhalten.)

TOP 5: Lärmmessungen durch die FDG

Flughafen: erläutert anhand einer Präsentation (**Anlage 8**) die Ergebnisse der Lärmmessungen des Flughafens im Zeitraum Mai 2018 bis Oktober 2018. *(Hinweis: Der umfassende Bericht hierzu war bereits der Sitzungseinladung als Anlage 3 beigelegt.)* Insbesondere weist der Flughafen darauf hin, dass an der Messstelle 5 (Wittlaer) nur im sehr geringen Umfang Starts auf den Nordrouten registriert worden seien. Der äquivalente Dauerschallpegel habe sowohl tagsüber als auch nachts abgenommen. Der Flughafen schlägt daher vor, die Messstelle an den Standort der vorübergehenden Messstelle 27 zwischen Düsseldorf und Duisburg zu verlegen.

Stadt Düsseldorf: sagt dem Flughafen zu, eine Rückmeldung zu geben, ob sie mit der Verlegung einverstanden sei.

BVF: stellt eine Präsentation zur Entwicklung des Dauerschallpegels der sechs verkehrsreichsten Monate der Jahre 2003 bis 2018 einzelner Messstellen vor (**Anlage 9**). Die Darstellung zeige, dass der Dauerschallpegel im Jahr 2018 an mehreren Messstellen in der Nacht (MP 01 und MP 2) sowie am Tag (MP 13 und MP 15) auf einem Höchststand gewesen sei. Vor diesem Hintergrund fordere man auch im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsantrag des Flughafens Düsseldorf eine Erweiterung der Nachtschutzzone (vgl. S. 4 ff. der Präsentation).

VM: erläutert hierzu, dass das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärmsgesetz) in der aktuellen Fassung abschließende Vorgaben zum Lärmschutzbereich, d.h. zur Festlegung der einzelnen Schutzzonen und den hieraus resultierenden Kostenerstattungsansprüchen, mache. Weitergehende Regelungen zum passiven Lärmschutz seien auch im Rahmen der Planfeststellung rechtlich ausgeschlossen.

TOP 6: Antrag der BVF „Erster Bericht der Bundesregierung zur Evaluierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärmsgesetz)“

BVF: stellt anhand einer Präsentation (**Anlage 10**) den Entwurf einer Stellungnahme der Fluglärmkommission zum Ersten Bericht der Bundesregierung zur Evaluierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärmsgesetz) als Antrag vor. Aus Sicht der BVF sei die in dem Bericht empfohlene Absenkung der Werte nach § 2 Abs. 2 Fluglärmschutzgesetz um 1 bis 3 Dezibel zur Abgrenzung der Schutzzonen völlig unzureichend, um den Kreis der Anspruchsberechtigten für passiven Schallschutz im Umfeld des Düsseldorfer Flughafens zu erhöhen. Zudem sei an dem Bericht zu kritisieren, dass Vorschläge und Forderungen für die Verbesserung beim aktiven Schallschutz nicht aufgegriffen worden seien.

Flughafen: weist in dem Zusammenhang auf die Maßnahmen zum aktiven Schallschutz hin, wie u.a. der Einsatz modernerer, geräuscharmer Flugzeuge oder die Optimierung von Flugverfahren, die heute schon ergriffen würden. Der Bericht der Bundesregierung weise zudem ausdrücklich darauf hin, dass es keine lärmmedizinischen neuen Erkenntnisse gebe, die eine Absenkung der Grenzwerte erforderlich machten.

Der Flughafen bittet um Nachreichung der Quelle für die Zahlen zu den passiven Schallschutzmaßnahmen. (*Hinweis: Die Präsentation wurde um einen Hinweis auf die Quellen ergänzt*).

VM: erinnert an die Aufgabe der Kommission gemäß § 32b LuftVG u.a. die Genehmigungsbehörde über Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen am Verkehrsflughafen Düsseldorf zu beraten. Für das Fluglärmsgesetz seien insbesondere das Bundesumweltministerium bzw. die Bundesregierung die richtigen Ansprechpartner. In dem mit den Antragsunterlagen mitgesandten Beschluss der Fluglärmkommission Frankfurt sei vor diesem Hintergrund klar formuliert, dass nicht die Genehmigungsbehörde bzw. die DFS, sondern der Vorstand der Kommission Adressat des Beschlusses sei. Diese klare Zielrichtung fehle in dem Antrag der BVF.

Vorsitzender: weist darauf hin, dass die Forderung nach einer weiteren Reduzierung der Grenzwerte vor dem Hintergrund der Siedlungsentwicklungsmöglichkeiten der Kommunen ein Problem darstellen könne und daher eine Forderung in dieser

Richtung voraussichtlich von einem Großteil der Kommunen nicht unterstützt werden könne.

BVF: erwidert, dass eine ähnliche Zielrichtung, wie im Beschluss der Frankfurter Kommission beabsichtigt sei. Die Stellungnahme der Fluglärmkommission solle dazu dienen, der Auffassung der Kommission insbesondere im politischen Raum Gehör zu geben, in dem sie z.B. an Abgeordnete verteilt werde. Man werde die Formulierungen ändern und einen neuen Vorschlag in der nächsten Kommissionssitzung einbringen.

TOP 7: Sonstiges

VM: regt an, die Anlagen zu der Niederschrift zukünftig ausschließlich elektronisch (über die Downloadfunktion der Membox) zu verschicken. Die Kommission stimmt dem Vorgehen zu.

Flughafen: informiert darüber, dass nun mit dem ersten Bauabschnitt Vorfeld West (Nördlicher Teil – Abschnitt 2011) sowie der genehmigten Regenbehandlungsanlage begonnen werde. Die Bauarbeiten fänden grundsätzlich nur tagsüber statt. Über die Baumaßnahmen seien die Anwohner u.a. über Informationsflyer und Pressemeldungen umfangreich informiert worden.

Auf Vorschlag des **Vorsitzenden** wird als neuer Sitzungstermin festgelegt:

Montag, der 18. November 2019, um 10:00 Uhr.

Mit Dank an die Anwesenden schließt der **Vorsitzende** die Sitzung um 13:30 Uhr.



BM Goßen
(Vorsitzender)



Manev
(Geschäftsführerin)

Anpassung der Abflugstrecke MODRU auf RNP 1

Fluglärmkommission Düsseldorf, 01.04.2019



DFS Deutsche Flugsicherung

Agenda

- INEA und AG optimiertes Fliegen
- Konventionelle Navigation
- RNAV Grundlagen
- RNP 1 und RF-Leg
- MODRU SID Piste 23 Bestandsverfahren
- Die optimierten Flugverfahrensvarianten im Detail
- NIROS-Berechnung
- Geplante Inbetriebnahme

INEA und AG optimiertes Fliegen

- INEA (Innovation and Networks Executive Agency)
 - Europäische Initiative im Rahmen von SESAR
 - Ziel: Umsetzung von Performance Based Navigation (PBN)
 - Vertragliche Bindung DEU: Einführung RNP1/RF-Leg
SIDs in München, Düsseldorf, Frankfurt, Berlin

- EU DVO Nr. 716/2014
 - Entwicklung und Umsetzung kraftstoffsparender
und/oder umweltfreundlicher Start- und Landeverfahren

INEA und AG optimiertes Fliegen

- SESAR Deployment Programme Implementation
 - Verbesserungen in Bezug auf:
 - Lärm
 - CO2-Emission und/oder
 - Flugeffizienz (Reduktion von Umwelteinflüssen)

- INEA-Projekt Performance Grid
 - Positiver Einfluss auf Lärmreduktion und CO2-Emission

INEA und AG optimiertes Fliegen

□ AG optimiertes Fliegen

- Anpassung der Flugverfahren an den mittlerweile sehr hohen Ausrüstungsstandard der Airlines
- Verkürzung von Flugwegen (Umweltschutz, Treibstoffersparnis)
- Lärmoptimierung (Entlastung von Betroffenen)
- Hohe Präzision der Flugspuren (Erwartungshaltung Bevölkerung)

Verantwortlichkeit DFS

- Die DFS ist für die Konstruktion der Verfahren und deren Varianten verantwortlich
 - Eine Abwägung erfolgt im Sinne des gesetzlichen Auftrages
 - sicher
 - geordnet
 - flüssig
- } §27c LuftVG
- auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken =>> §29b LuftVG

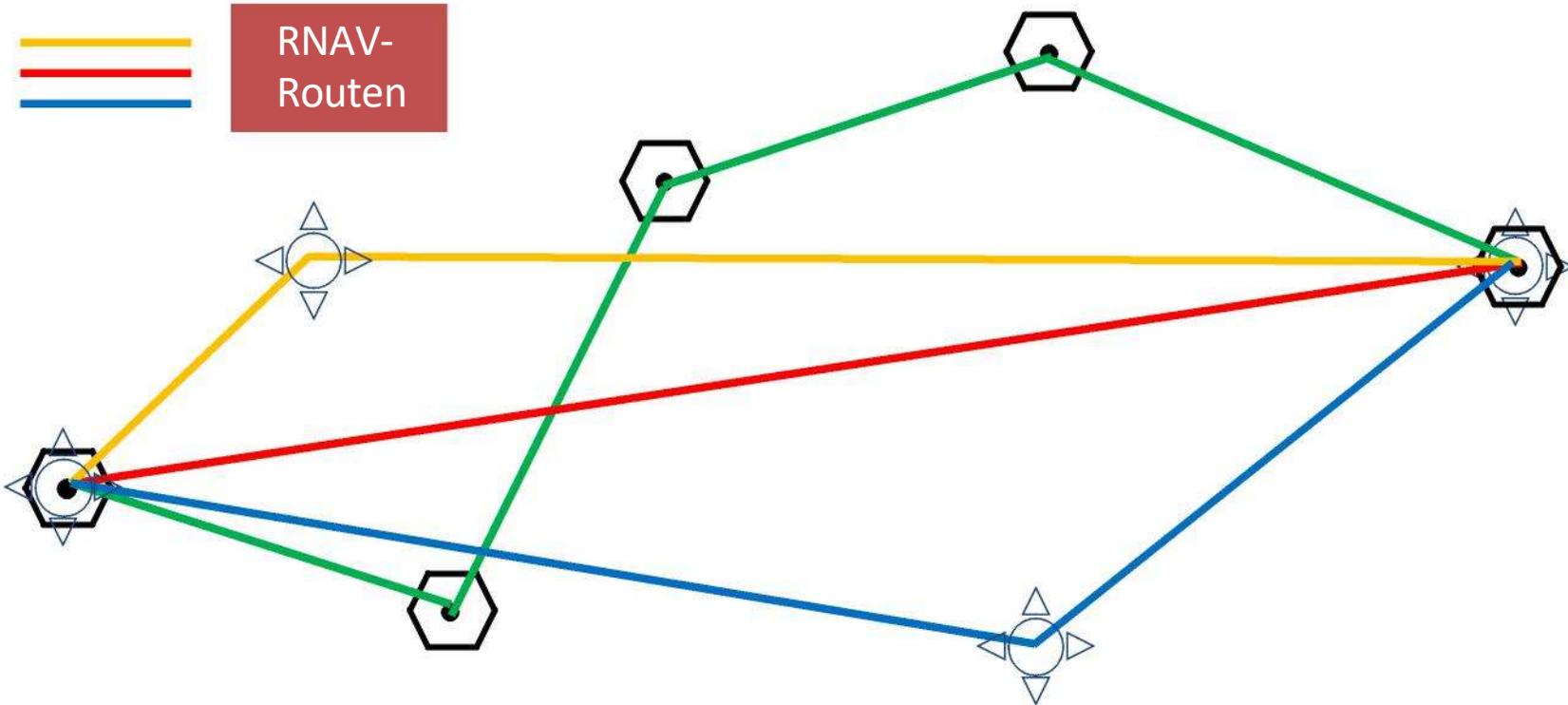
Konventionelle Navigation

- Aufgebaut auf Navigationsanlagen am Boden
- Eingeschränkte Möglichkeiten der Routenführung
 - Direktes geradliniges Zufliegen auf die Navigationsanlage
 - Direktes geradliniges Wegfliegen von der Navigationsanlage
 - Selten: Kurvenflug im gleichen Abstand zur Navigationsanlage
 - Selten: Streckenabschnitte ohne Kursführung
- Windeinfluss kann in Kurven nicht ausgeglichen werden
- Relativ hohe Navigationsungenauigkeit
- Streuung von Flugspuren

RNAV

□ Eine Navigationsmethode

- die den Betrieb von Luftfahrzeugen auf frei wählbaren Flugrouten
- innerhalb der Abdeckung von boden- oder weltraumgebundenen Navigationsanlagen, oder
- innerhalb der Limits von bordeigenen Systemen, oder - einer Kombination aus diesen ermöglicht.



Kürzere Routen

Mehr Möglichkeiten

RNAV Grundlagen

„On-board“ Datenbank



- Flugplatzdaten
- Luftraumstrukturen
- Navigationsanlagen
- Flugwege

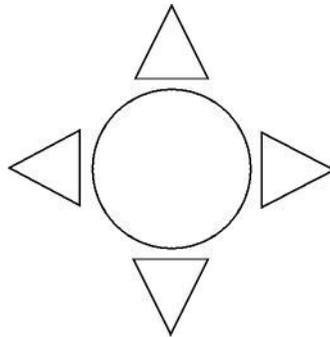


Quelle: avionale.com

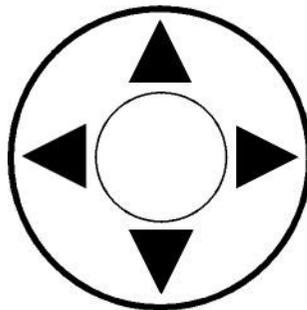
RNAV Grundlagen

- Waypoint (Wegpunkt): mittels Koordinaten festgelegte geografische Position im WGS 84 (World Geodetic System)

- Flyby-Waypoint:

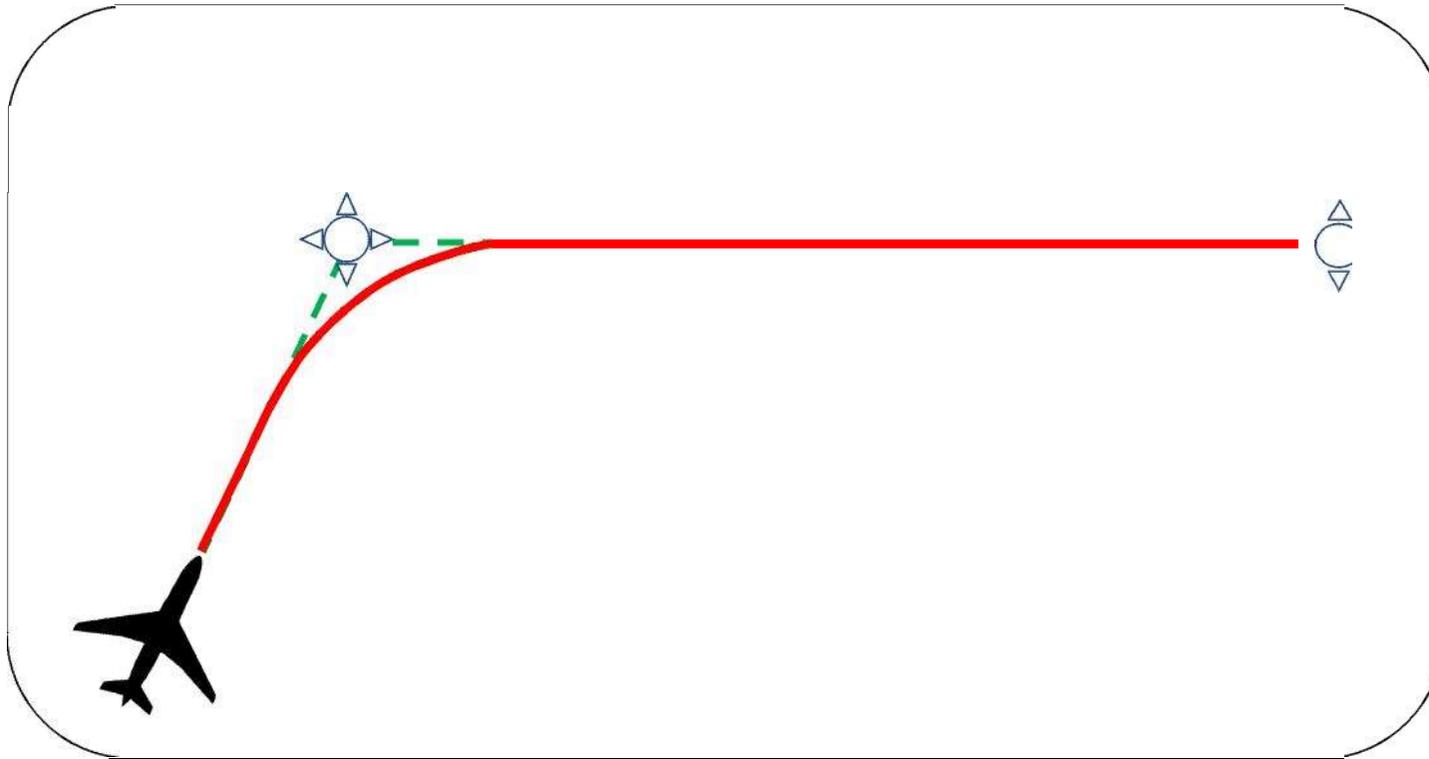


- Flyover-Waypoint:



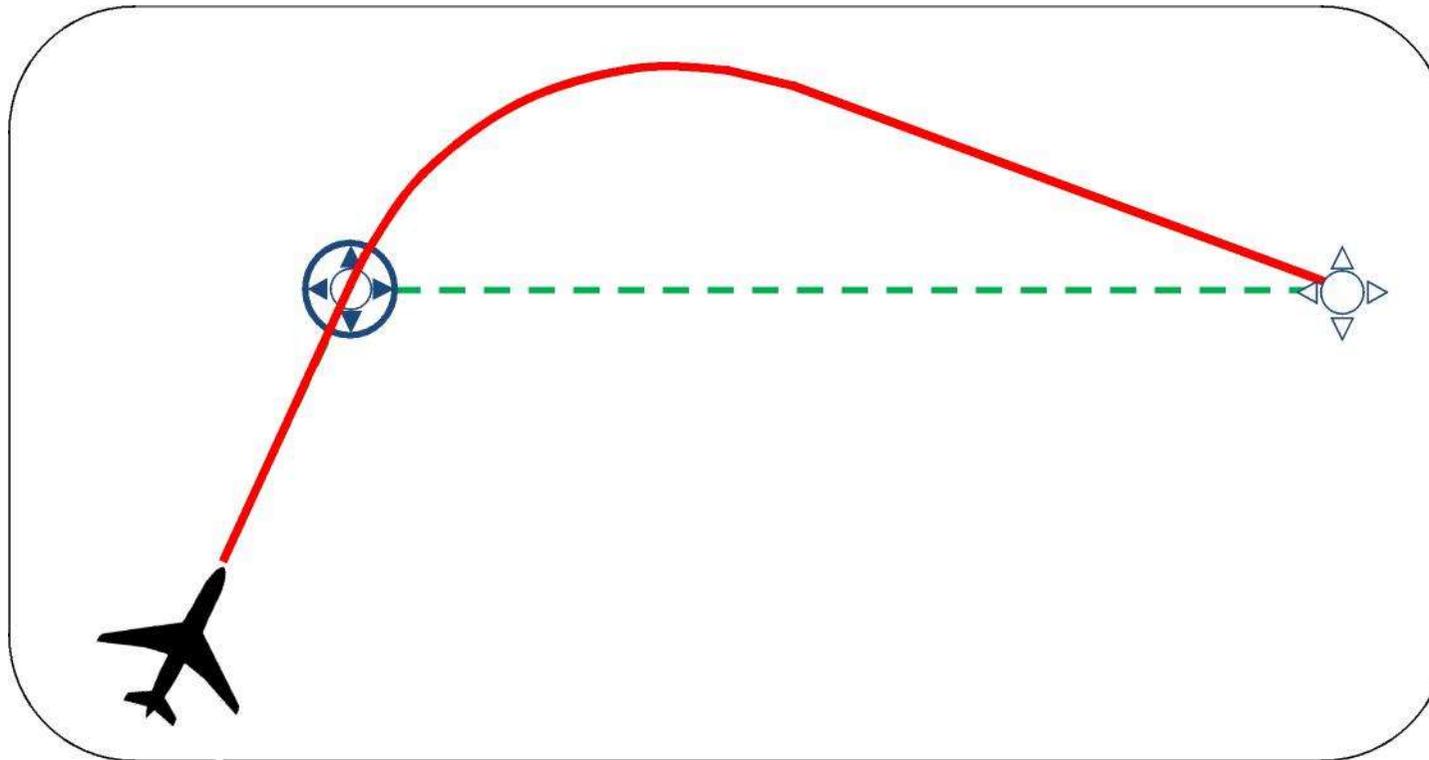
RNAV Grundlagen

- Flyby-Waypoint:



RNAV Grundlagen

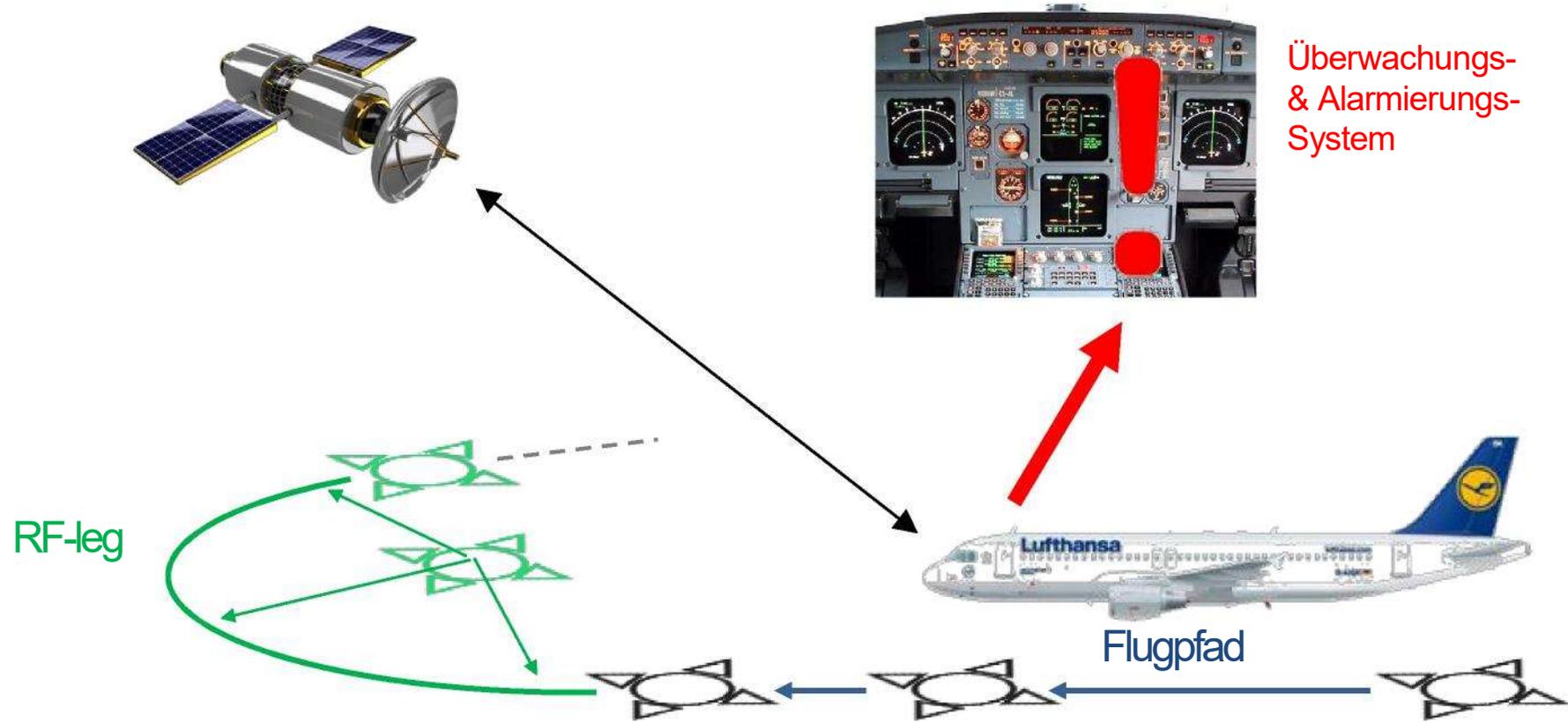
□ Flyover-Waypoint:



RNP 1

- Moderne Navigationsspezifikation
- Ausschließliche Verwendung von Satelliten-Navigation
- Hohe Spurtreue
- Überwachungs- und Alarmierungssystem an Bord
 - Überwacht die Position des Flugzeuges in Bezug auf die gewünschten Flugwege
 - Schlägt Alarm, wenn bestimmte Grenzwerte überschritten werden

RNP 1 mit RF-Leg



RF-leg

Flugpfad

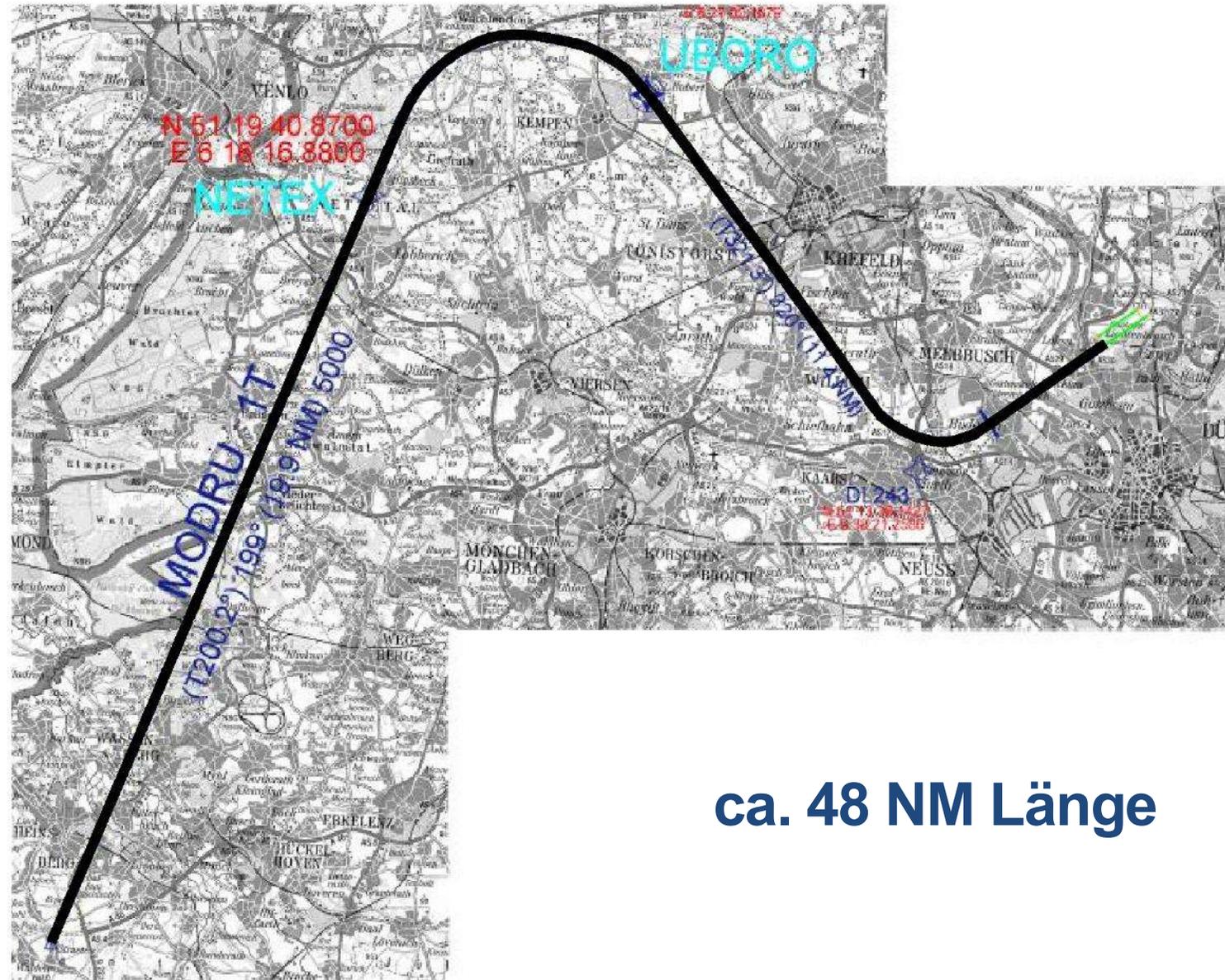
RF-leg: *Constant Radius Arc to a Fix. Streckensegment (Kurve) mit einem konstanten Radius (bezogen auf einen Wegpunkt als Mittelpunkt) mit sehr hoher Fluggenauigkeit.*

01.04.2019

Vorteile von RNP 1 mit RF-Leg

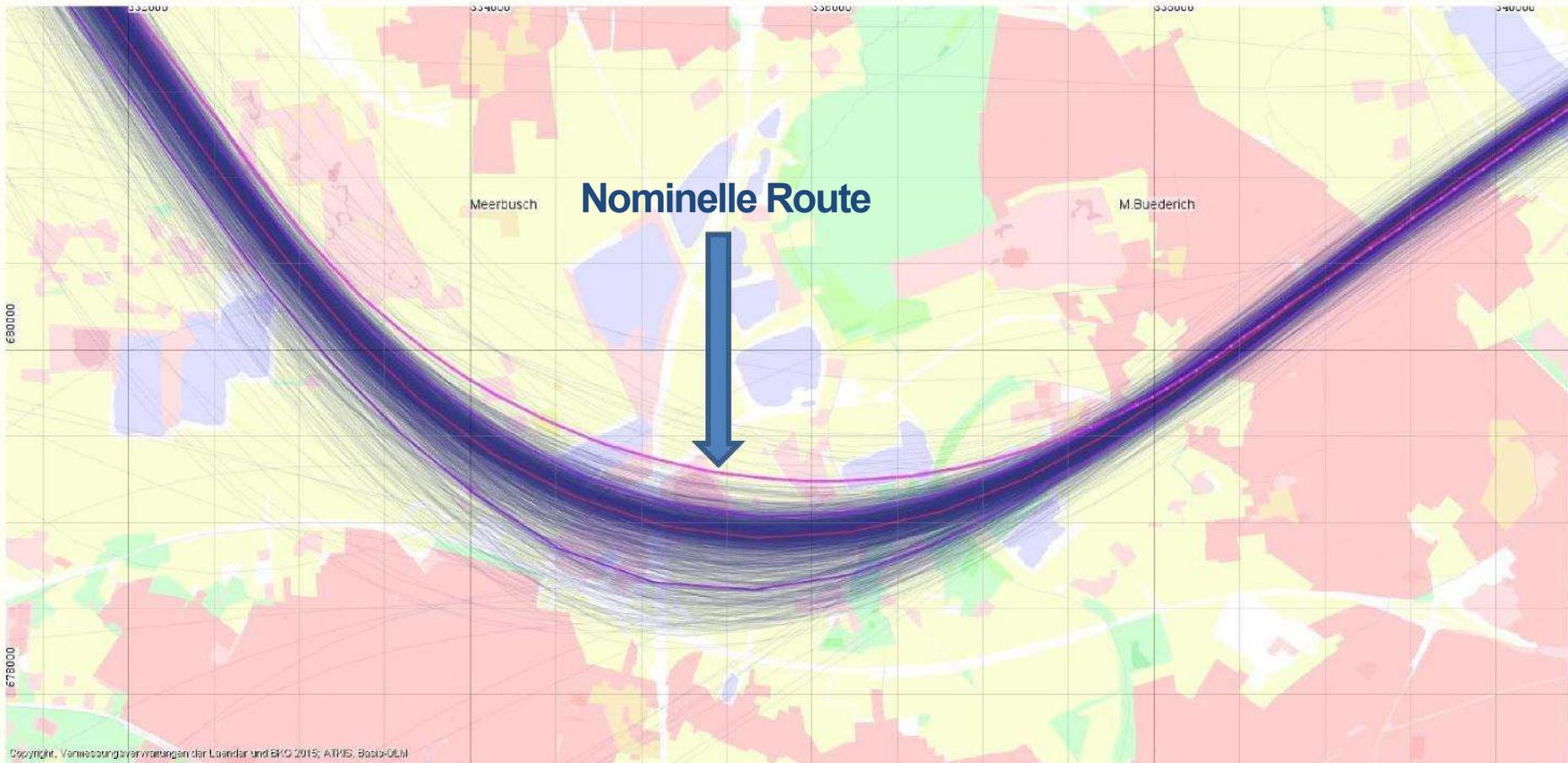
- RNP 1 mit RF-Leg
 - ist die derzeit "beste" Art
 - reproduzierbare Flugwege
 - mit hoher Spurtreue zu generieren
- Deshalb => verkürzte
Flugwege möglich => weniger
Umweltbelastung
 - => Kostenersparnis für Airlines
(Anreiz für bessere Ausrüstung)

MODRU SID – Bestandsverfahren Piste 23

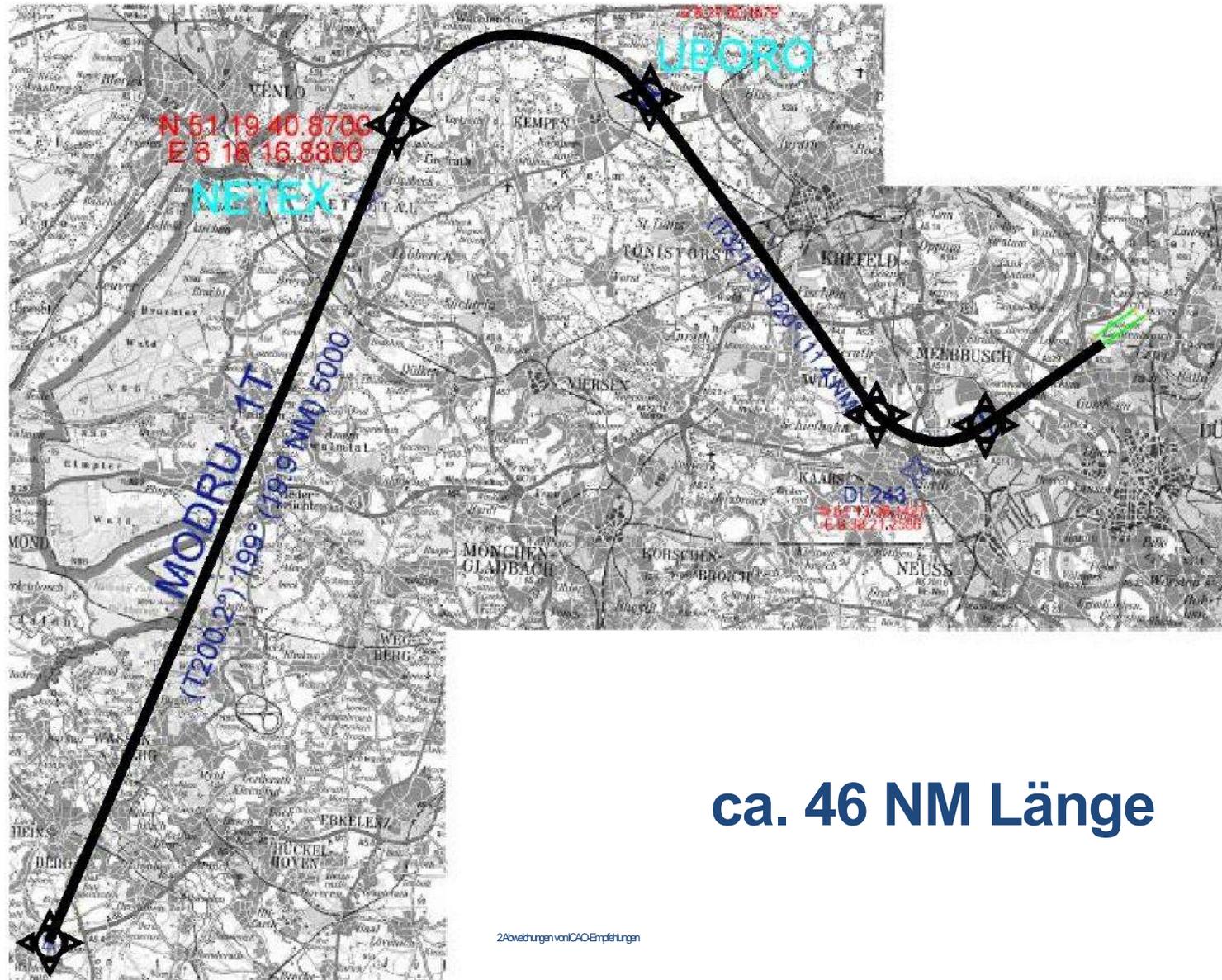


MODRU SID – Bestandsverfahren Piste 23

Flugwegstreuung

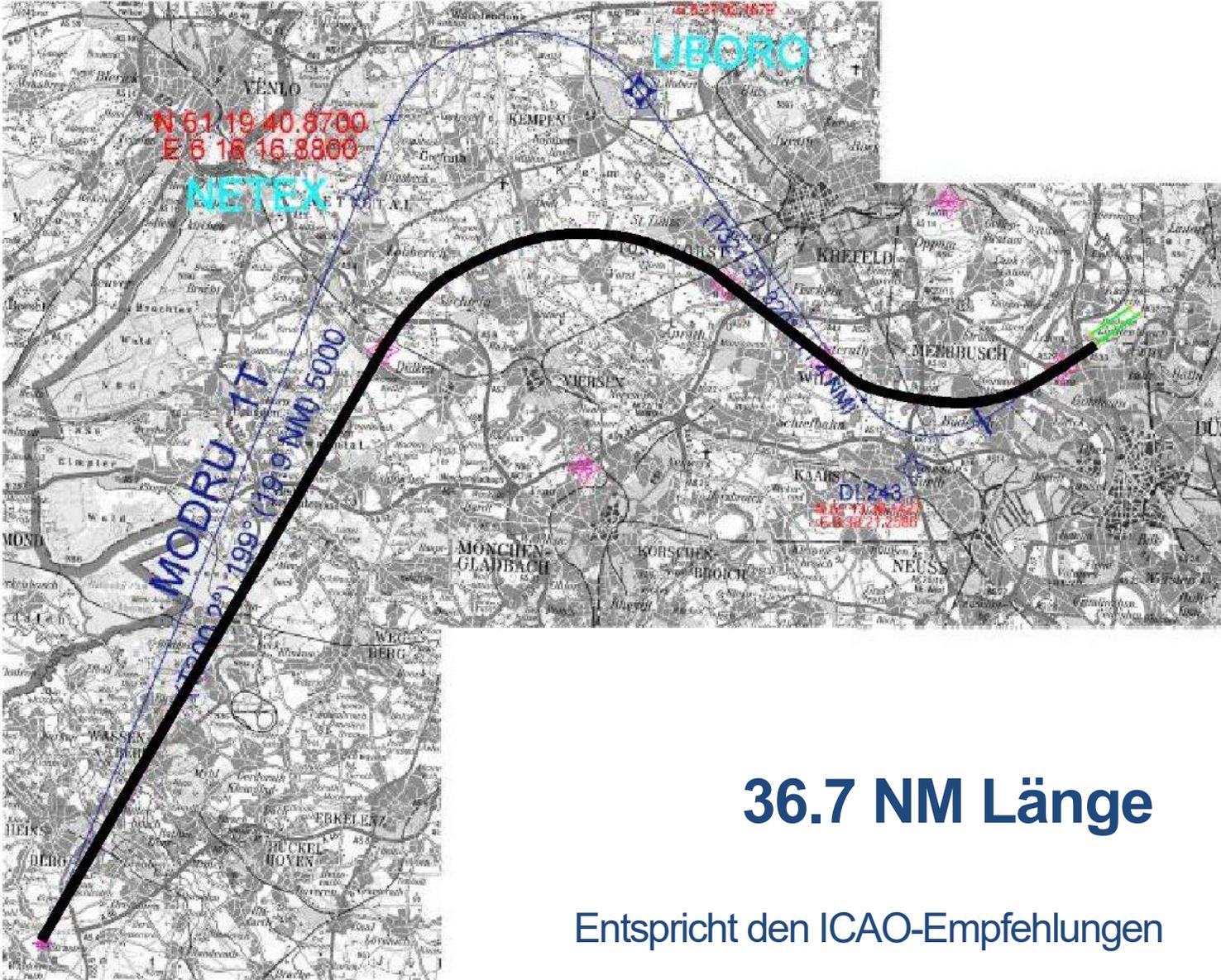


MODRU SID – RNP1/RF-Leg Piste 23



ca. 46 NM Länge

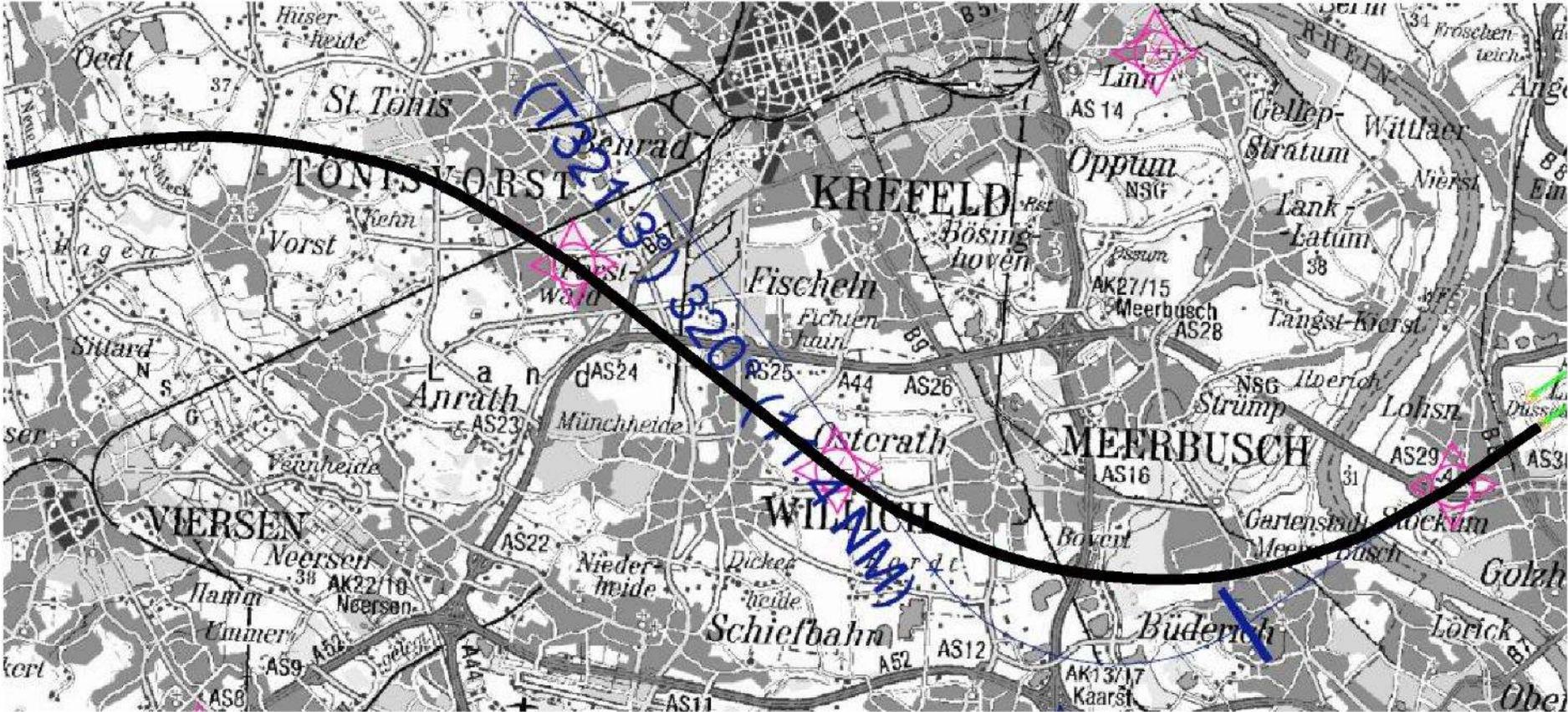
Optimiertes Verfahren Variante A



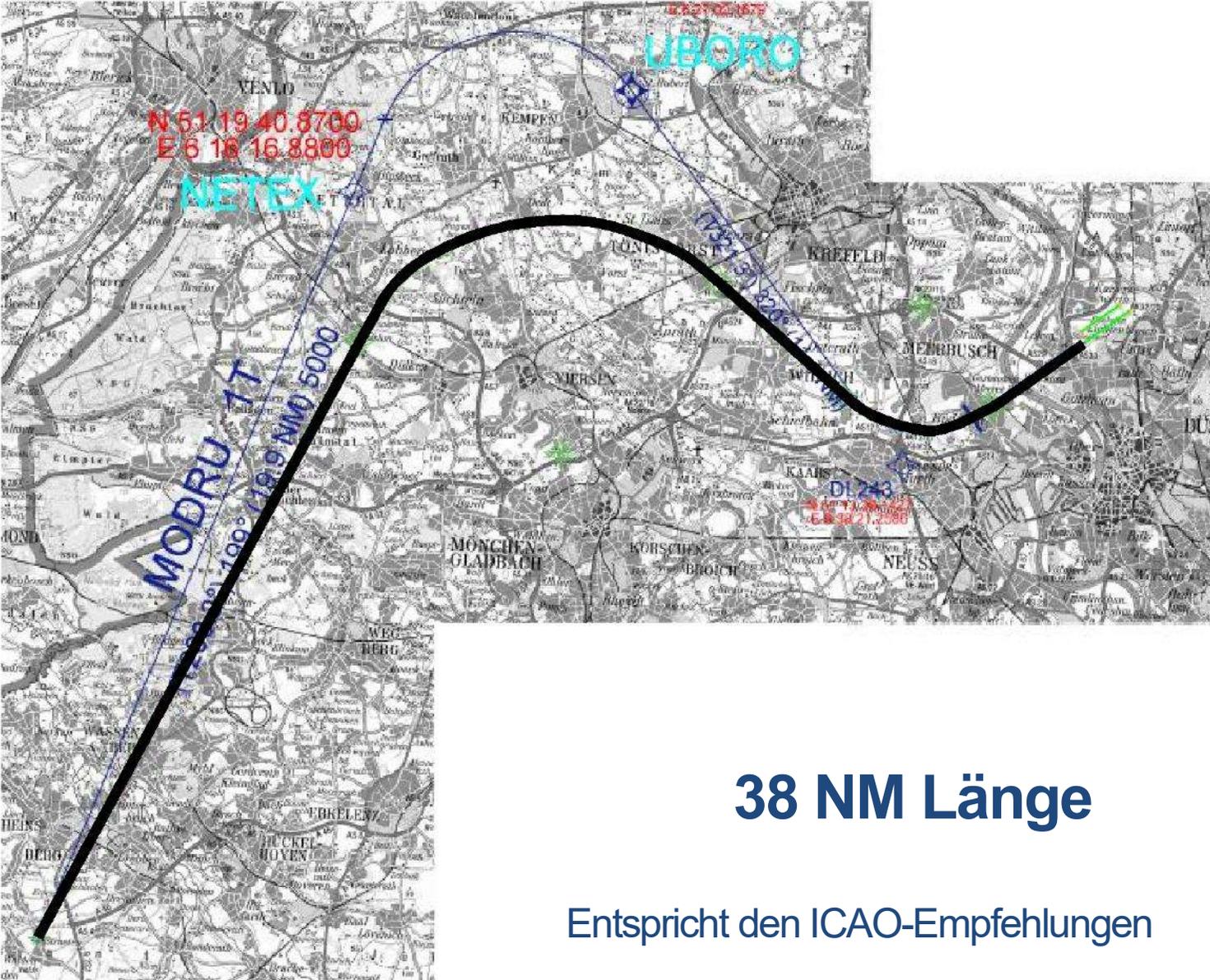
36.7 NM Länge

Entspricht den ICAO-Empfehlungen

Optimiertes Verfahren Variante A



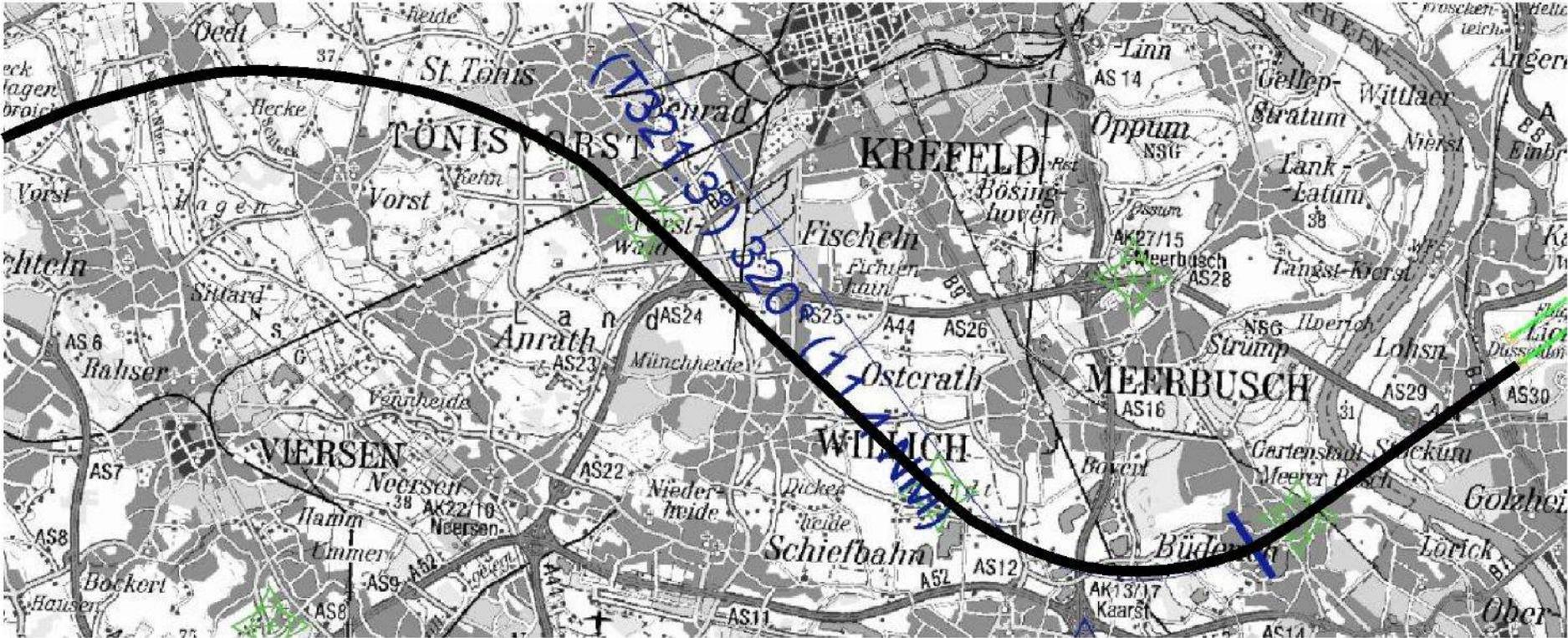
Optimiertes Verfahren Variante B



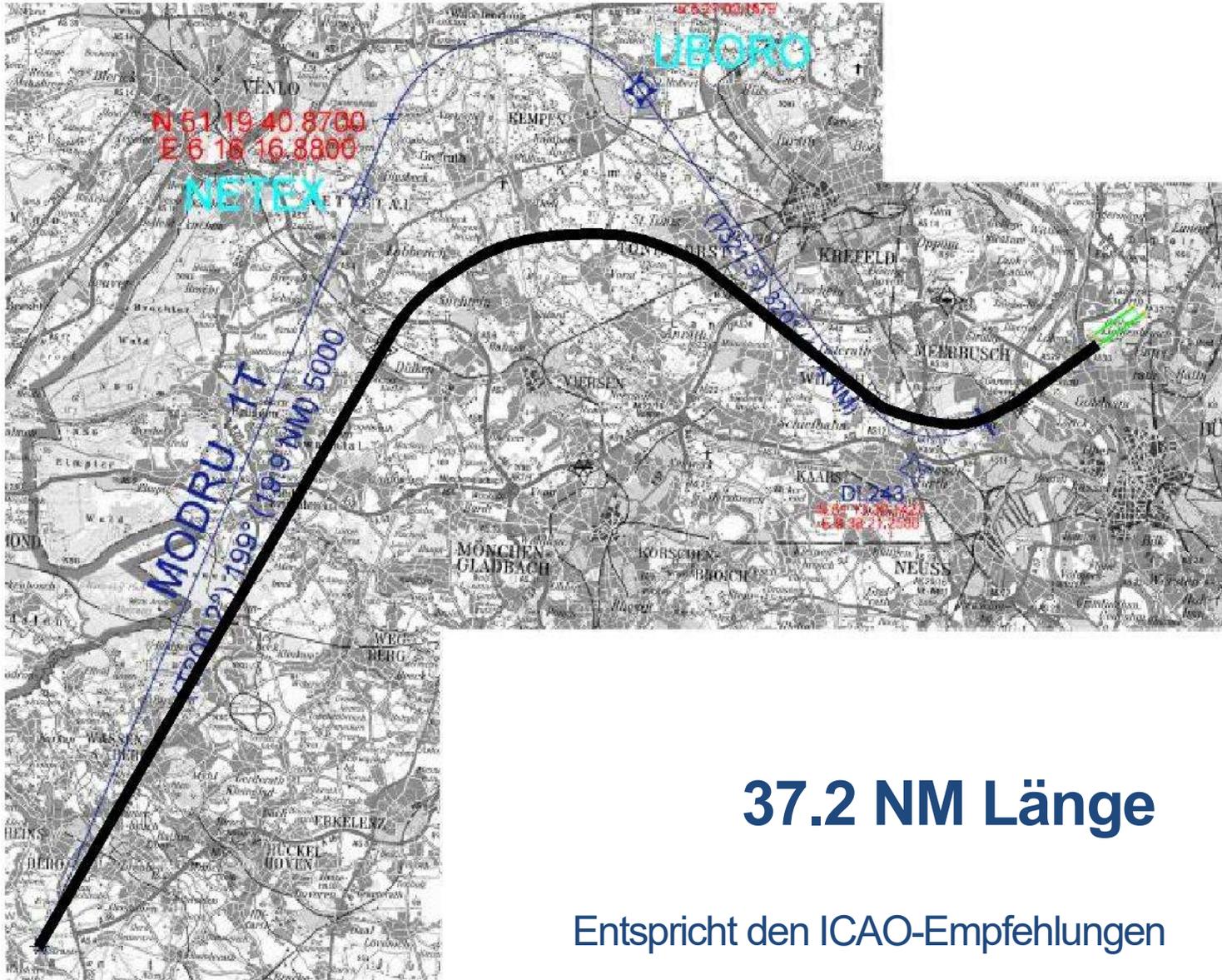
38 NM Länge

Entspricht den ICAO-Empfehlungen

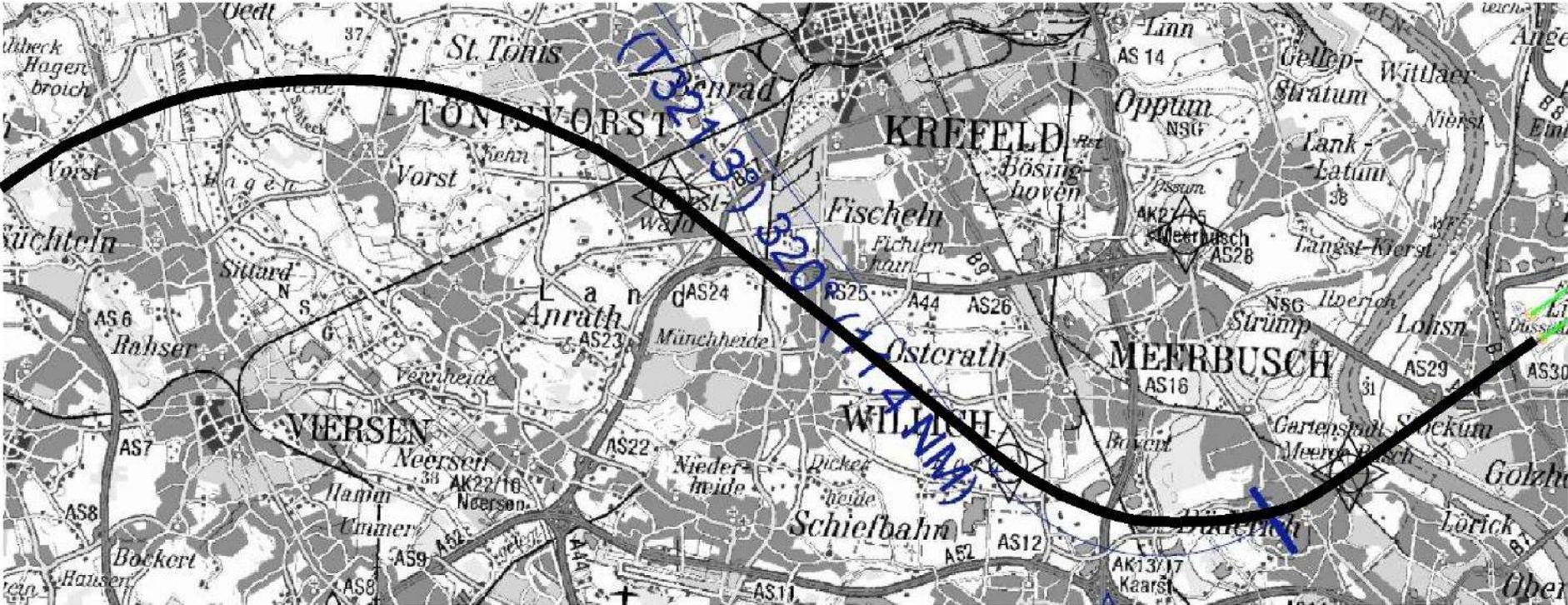
Optimiertes Verfahren Variante B



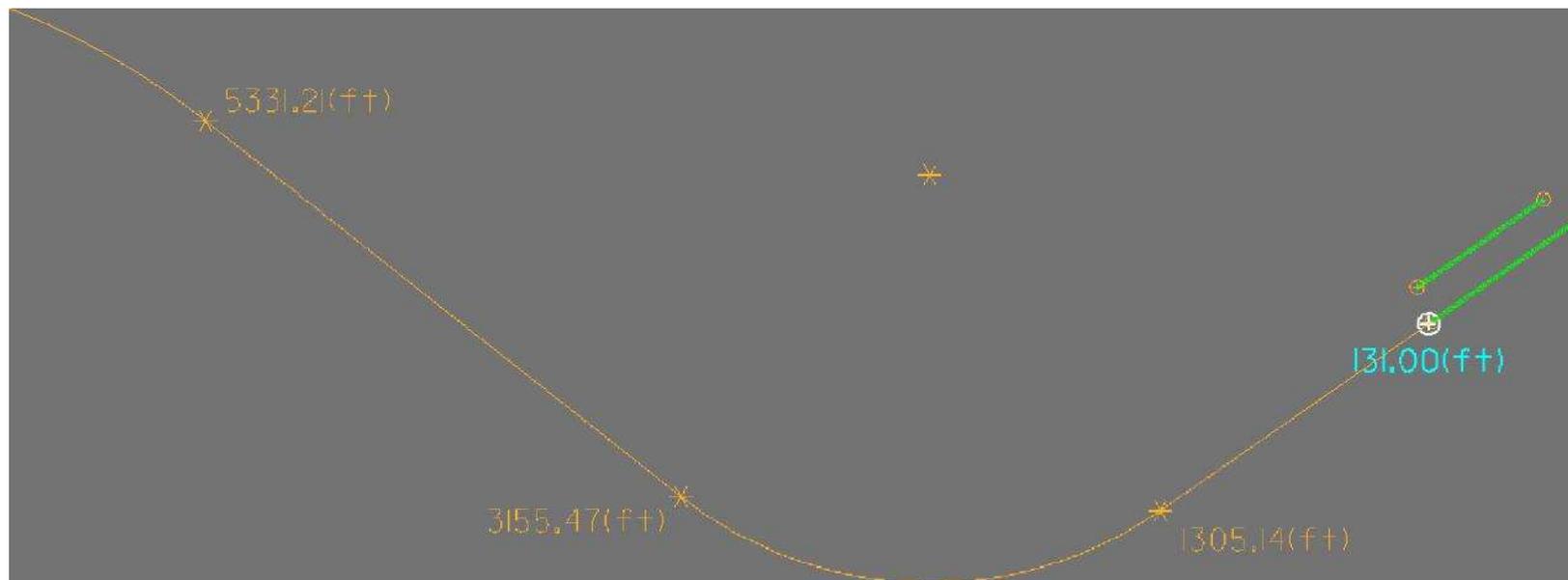
Optimiertes Verfahren Variante C



Optimiertes Verfahren Variante C



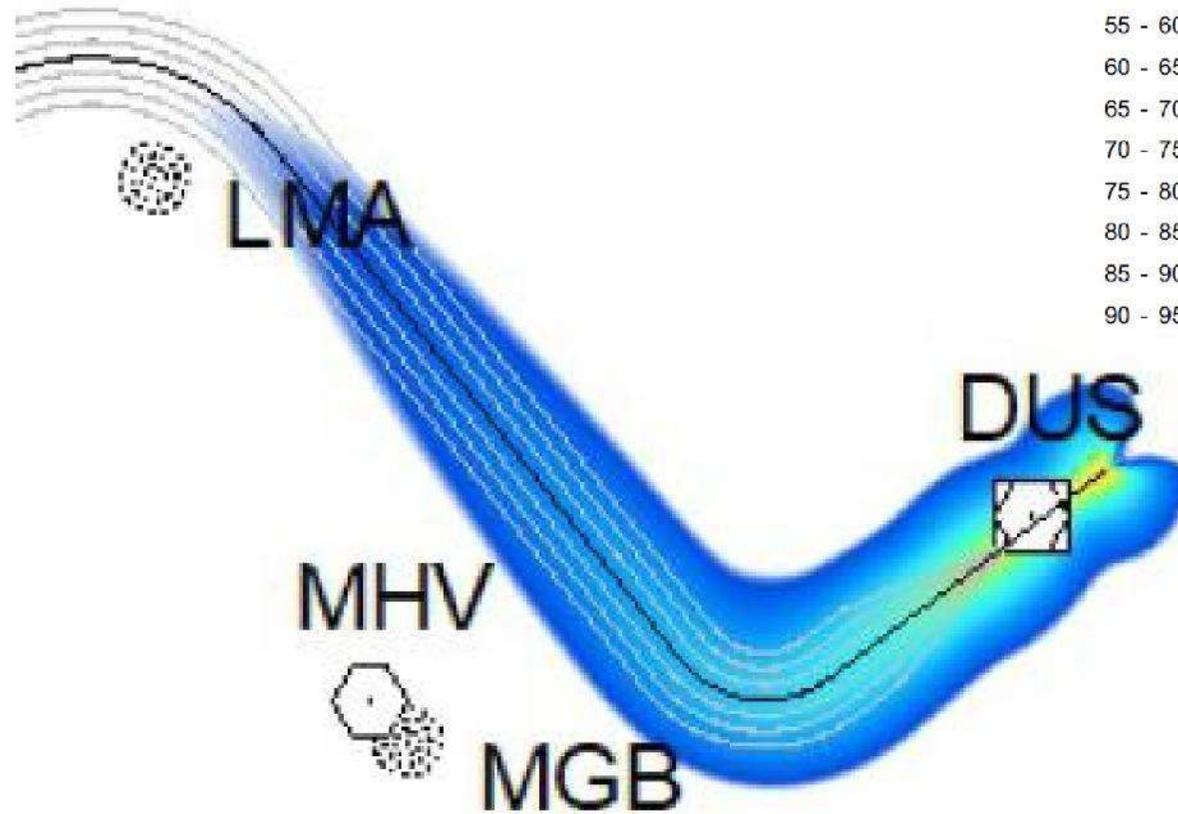
Mindestflughöhen am Beispiel Variante C



Flughöhen bei 8%-Gradient

NIROS-Berechnung

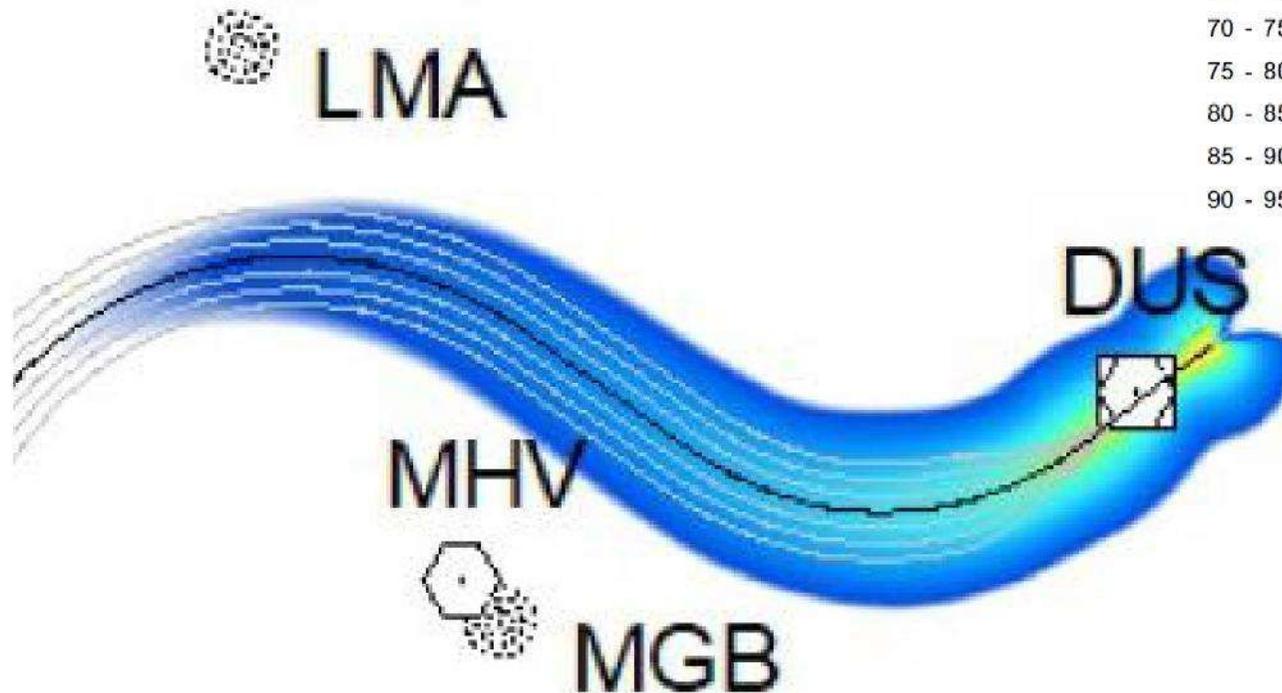
□ Lärmverteilung
Bestandsroute



Schallpegel	Betroffene Bevölkerung
Lden in db(A)	in tausend Einwohner
45 - 50	111.7
50 - 55	28.2
55 - 60	15.3
60 - 65	1.5
65 - 70	1.2
70 - 75	0.5
75 - 80	0.0
80 - 85	0.0
85 - 90	0.0
90 - 95	0.0

NIROS-Berechnung

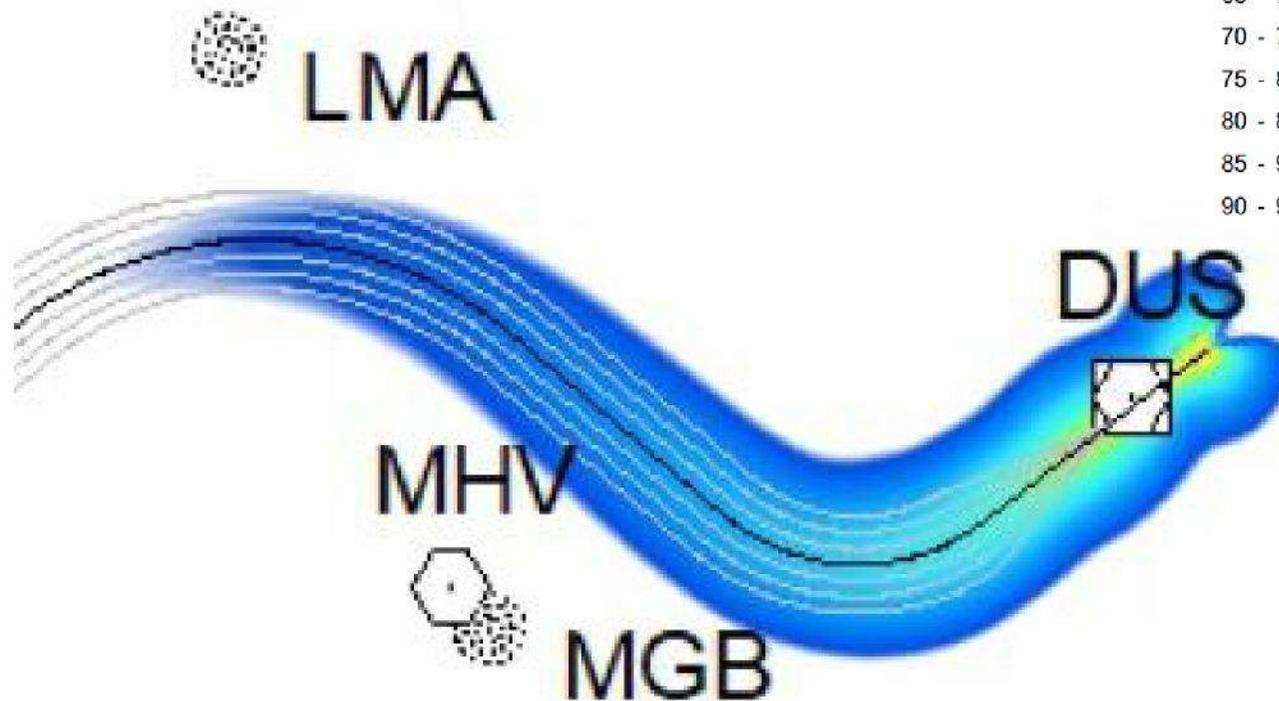
□ Lärmverteilung Variante
A



Schallpegel	Betroffene Bevölkerung
Lden in db(A)	in tausend Einwohner
45 - 50	69.1
50 - 55	26.8
55 - 60	15.6
60 - 65	1.3
65 - 70	1.3
70 - 75	0.4
75 - 80	0.0
80 - 85	0.0
85 - 90	0.0
90 - 95	0.0

NIROS-Berechnung

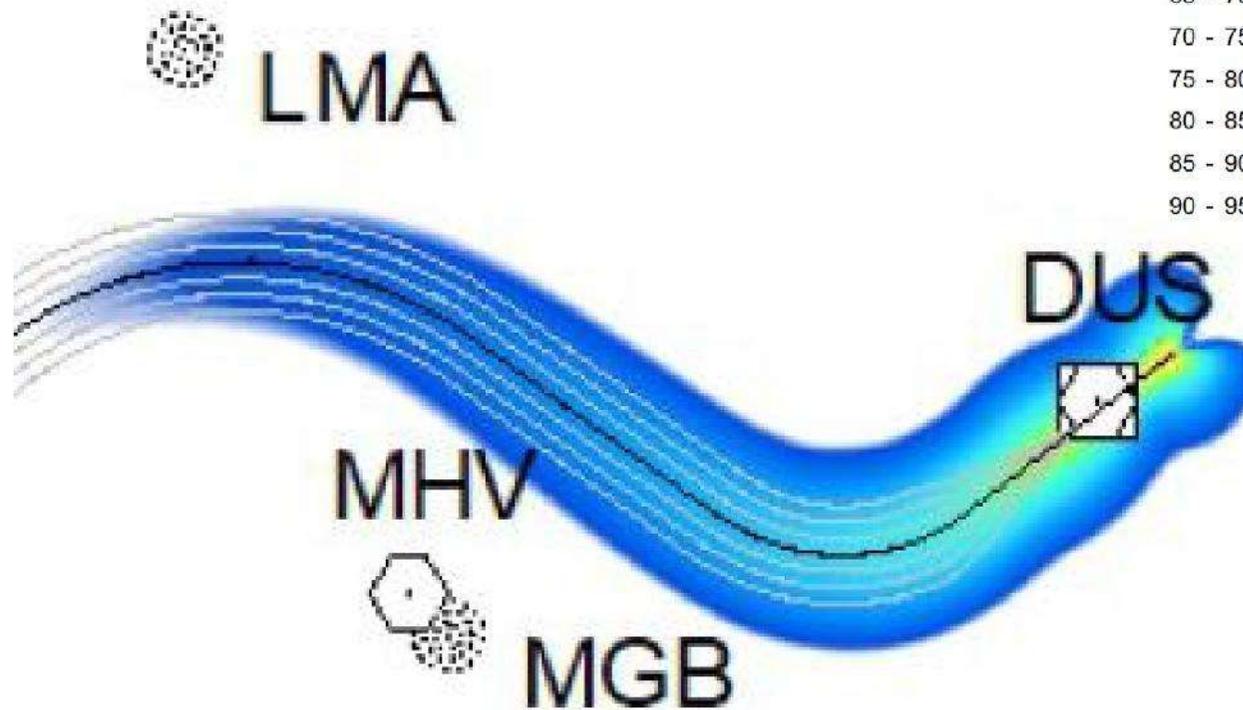
□ Lärmverteilung Variante
B



Schallpegel	Betroffene Bevölkerung
Lden in db(A)	in tausend Einwohner
45 - 50	93.0
50 - 55	23.0
55 - 60	15.2
60 - 65	1.7
65 - 70	1.3
70 - 75	0.4
75 - 80	0.0
80 - 85	0.0
85 - 90	0.0
90 - 95	0.0

NIROS-Berechnung

□ Lärmverteilung Variante
C



Schallpegel	Betroffene Bevölkerung
Lden in db(A)	in tausend Einwohner
45 - 50	83.1
50 - 55	24.0
55 - 60	14.9
60 - 65	1.7
65 - 70	1.3
70 - 75	0.4
75 - 80	0.0
80 - 85	0.0
85 - 90	0.0
90 - 95	0.0

Optimiertes Verfahren

□ Geplante Inbetriebnahme:

13.08.2020

(Alternativtermin: 10.09.2020)



DFS Deutsche Flugsicherung



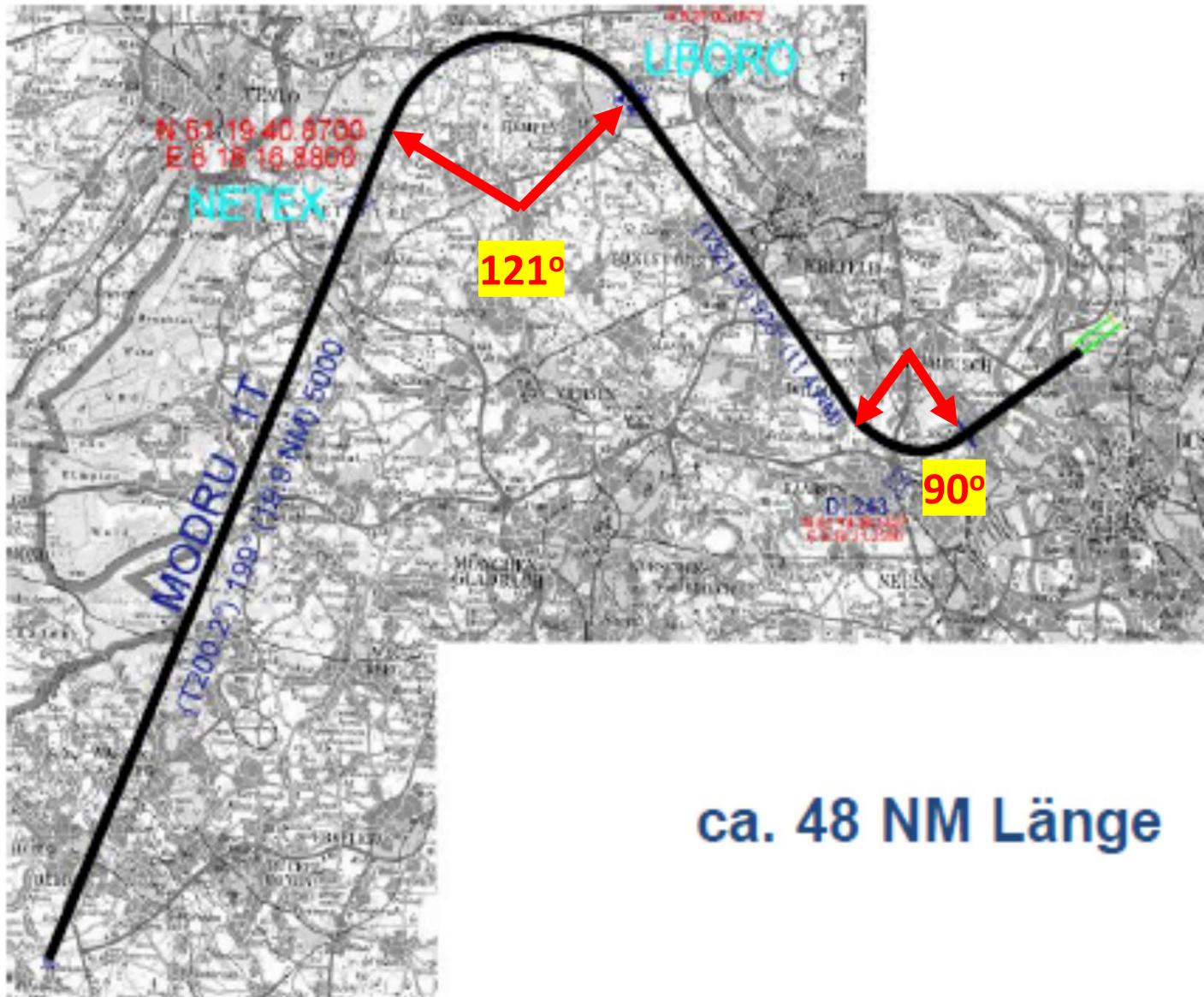
FLK 01.04.2019

TOP 3

Fragen an die DFS wg. Modru

1. Ist es richtig, dass alle Routen mit dem neuen Radius- Verfahren geflogen werden können, weil man ja „nur“ die fly-by-Punkte durch Kurven-Mittelpunkte, Radien und fly-over ersetzt werden?
2. Kann also mit dem neuen Verfahren auch auf Modru genauer geflogen werden, OHNE dass die jetzige Route verkürzt wird?
3. Wie erreichen die Jets bei flacherem Start (!) UND um 25% verkürzter Route (48->36km) die 21.000 ft Einflughöhe in Belgien? Schaffen dies alle? Oder gibt es diese Bedingung nicht mehr? Entfiele dann nicht das Argument, man brauche Modru?
4. Wie lange kann mit 8 Grad Steigung geflogen werden? Welche Steigungswinkel kommen danach? Ließe sich in dem Zuge evtl. umsetzen, was bzgl. NADP1 angedacht war, also v.a. ein möglichst starkes Steigen über dünn besiedeltem Gebiet hinter Büderich und vor Kaarst? Was gilt für BR 05?

MODRU SID – Bestandsverfahren Piste 23

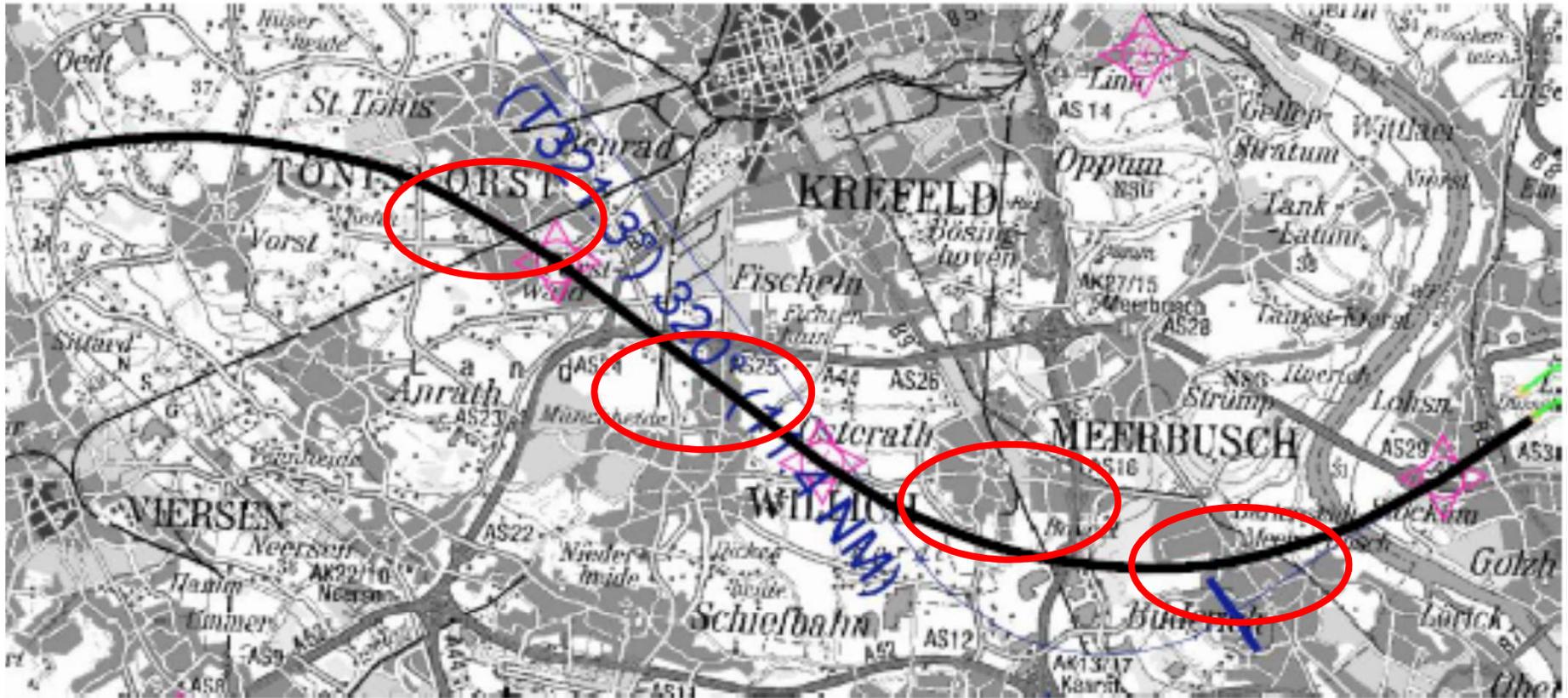


ca. 48 NM Länge

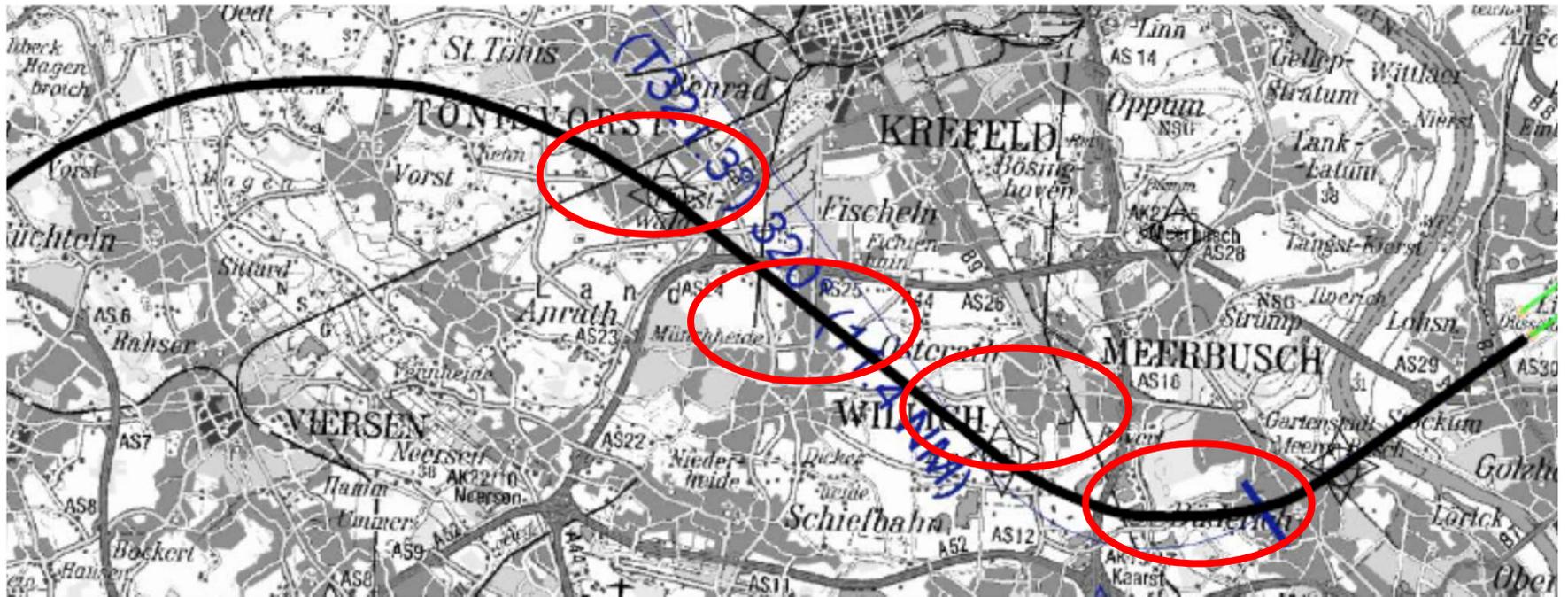
Fragen an die DFS wg. Modru

5. Sind auch bei anderen Routen auch in and. BR Änderungen geplant? Wenn ja, welche?
6. Wie verträgt sich die Planung mit der Aussage der DFS im PFV, dass keine Änderungen der Routen nötig oder vorgesehen seien?
7. Müssten nicht bei den Varianten A+C die Lärm-schutzzonen in Buderich verschoben werden?
8. Wurden andere Varianten geprüft? Wenn ja, warum wurden sie verworfen und hier nicht vorgestellt? Warum beginnt man mit Modru?

Optimiertes Verfahren Variante A



Optimiertes Verfahren Variante C



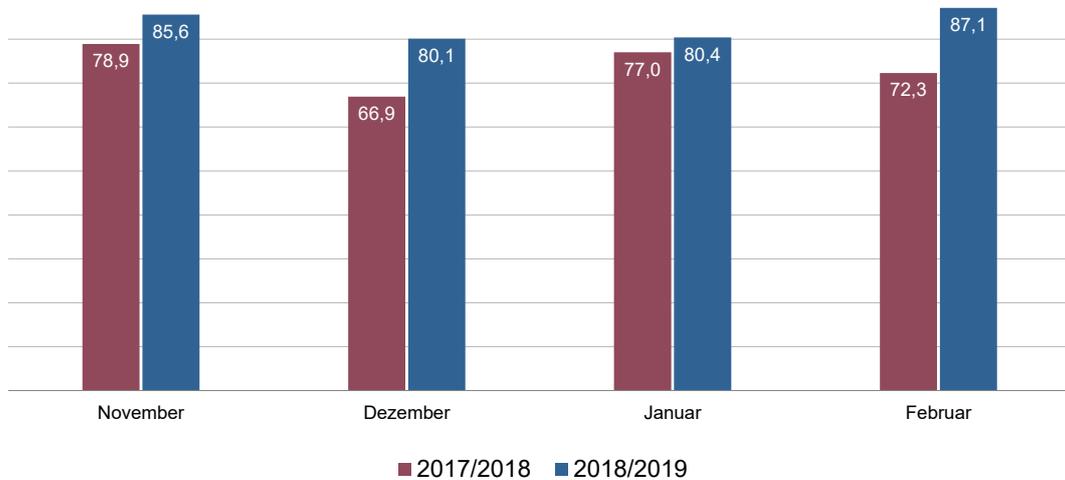
Optimiertes Verfahren Variante B



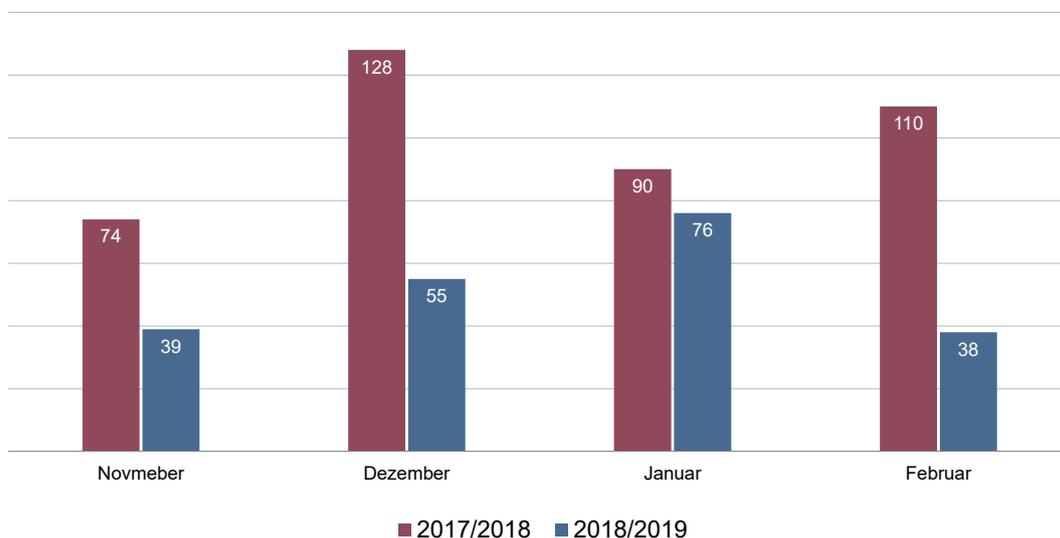
Kommission nach § 32b LuftVG 106. Sitzung am 01. April 2019 TOP 4

Flughafen Düsseldorf GmbH
Nachbarschaftsdialog, Umwelt und Nachhaltigkeit

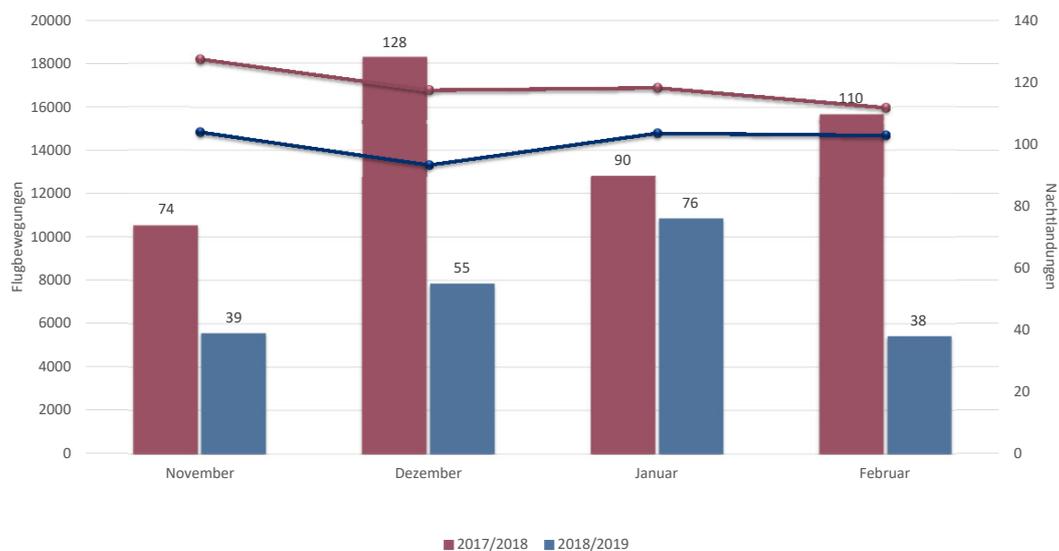
15 min. Pünktlichkeit (ARR & DEP)



Entwicklung Nachtlandungen (23 – 6 Uhr)



Abnahme Nachtlandungen bei Anstieg Flugbewegungen





Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Flughafen Düsseldorf GmbH
dus.com

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
17. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME
17/1312**

A11

FLUGHAFENVERBAND



Stellungnahme des Flughafenverbandes ADV

zur Anhörung im Verkehrsausschuss der Landtags NRW:

**„Nächtliche Lärmbelastungen durch Verspätungen
am Flughafen Düsseldorf“**

Stand: 20. März 2019

Vorbemerkung

Der Flughafenverband ADV ist zur Anhörung im Verkehrsausschuss des Landtages von Nordrhein-Westfalen zum Thema „Nächtliche Lärmbelastungen durch Verspätungen am Flughafen Düsseldorf wirksam reduzieren“ geladen. ADV-Hauptgeschäftsführer Ralph Beisel wird als bestellter Experte an der Anhörung teilnehmen.

Genehmigungsrechtliche Rahmenbedingungen und Marktveränderungen

Die ADV unterstreicht die besondere Rolle und Funktion des Luftverkehrsstandortes Düsseldorf für die Stadt und Nordrhein-Westfalen. Nordrhein-Westfalen, als bevölkerungsreichstes Bundesland in Deutschland und wichtiger wirtschaftlicher Agglomerationsraum, bedarf einer starken und langfristig gesicherten Luftverkehrsanbindung. Von einer langfristig gesicherten Wettbewerbsfähigkeit des Logistik- und Luftverkehrsstandortes Düsseldorf profitieren nicht nur die ansässigen Unternehmen, sondern die Gesellschaft als Ganzes.

Die Vielfalt der Akteure im Airlinemarkt wirkt sich aufgrund des hohen Wettbewerbsdrucks in Form von sinkenden Ticketpreisen auf die Nachfrage stimulierend aus. Gleichzeitig ist der Luftverkehrssektor eine Wachstumsbranche. Das Point-to-Point-System bildet das Rückgrat im kontinentalen Quell- und Zielverkehr. Damit deutsche Flughäfen auch weiterhin Bestandteil weltweiter Logistikketten bleiben und somit Beschäftigungs- und Wertschöpfungschancen in Deutschland bieten, bedarf es wettbewerbsfähiger Betriebszeiten (inkl. Zollabfertigung).

Ein flächendeckendes Nachtflugverbot muss mit allen Mitteln unterbunden werden. Die deutschen Flughäfen sind auf Betriebszeiten angewiesen, die es ihnen erlauben, in einem harten internationalen Wettbewerb zu bestehen. Bei den aktuell bestehenden Betriebsgenehmigungen darf es keine willkürlichen Eingriffe geben.

Eine weitere Einschränkung von Betriebszeiten ist für die deutschen Flughäfen und die deutsche Wirtschaft nicht akzeptabel. Flughäfen haben einen Anspruch auf Rechts- und Planungssicherheit. Dies ist im Rahmen eines Betriebszeitenkonzeptes für die maßgeblichen Flughafenstandorte auszuführen.

Der Flughafen Düsseldorf verfolgt eine gute und erfolgreiche Geschäftsstrategie. Einerseits partizipiert er am Wachstum des Weltluftverkehrs und bringt damit Wohlstand in die Region. Andererseits nimmt er die Belange der Anwohner ernst, bindet diese ein und setzt anspruchsvolle Maßnahmen zu Lärmschutz und Nachhaltigkeit um.

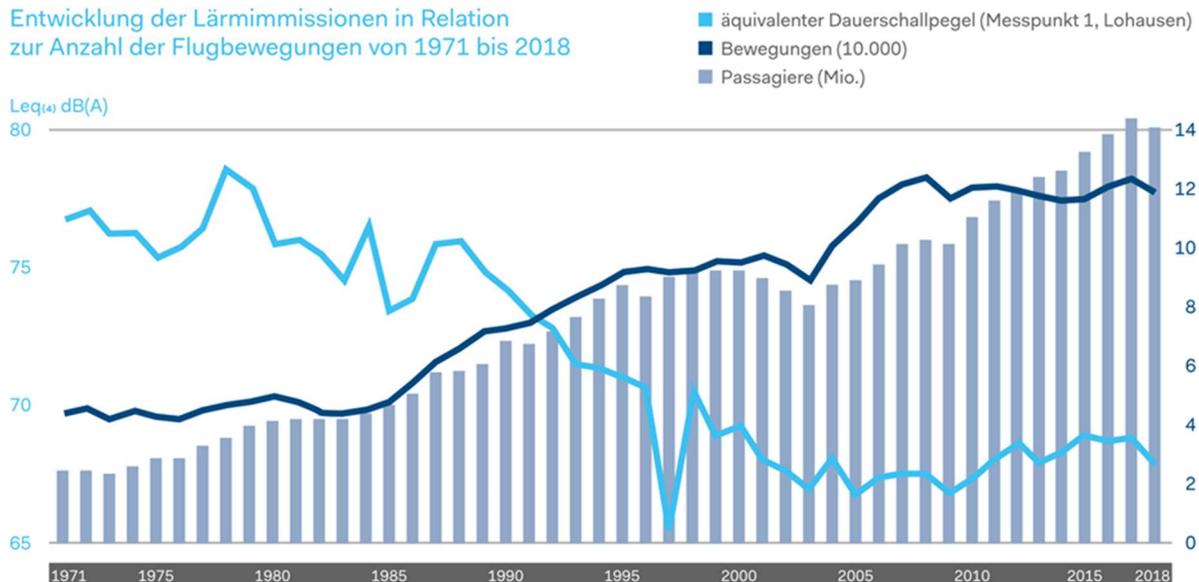
Fluglärmproblematik

Für die Minderung der Lärmauswirkungen des Luftverkehrs hat sich in Deutschland über die Jahrzehnte hinweg ein Mix aus Instrumenten entwickelt, der alle möglichen Maßnahmen des aktiven und passiven Schallschutzes berücksichtigt bzw. ermöglicht. Die Flughäfen in Deutschland setzen zahlreiche Regelungen zum Fluglärmschutz um und unterstützen zahlreiche Maßnahmen zur Lärmreduzierung. Das Schutzniveau wurde im Jahre 2007 durch die Novellierung des Fluglärmschutzgesetzes deutlich erhöht. Gegenüber den anderen

Verkehrsträgern Straße und Schiene gelten rund um die Flughäfen schärfere Vorgaben für den Lärmschutz.

Die gesamte deutsche Luftfahrtbranche steckt im Durchschnitt um die 17 Prozent ihres Umsatzes in Forschung und Entwicklung. Ein Forschungsaufwand, der doppelt bis dreifach so hoch liegt wie die durchschnittlichen Ausgaben der deutschen Auto- und Maschinenbauer, die zwischen fünf und zehn Prozent ihres Umsatzes für Neuentwicklungen und Forschung ausgeben.

Entwicklung der Lärmimmissionen in Relation zur Anzahl der Flugbewegungen von 1971 bis 2018



Rückgang des Leq (4) um vier dB(A) bedeutet eine Halbierung der Schallenergie.
Beispiel Messpunkt 1 Lohausen, jeweils Mai – Oktober

Jede neue Triebwerksgeneration hat den Lärm bisher stark reduzieren können. Dies ist auch weiterhin das Ziel. Zur Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen sind in erster Linie neue Flugzeuge erforderlich. Die neuen Flugzeuggenerationen A320neo, A350, A380 und Boeing 787 helfen die Emissionen weiter zu senken. Um diese Flugzeuge in den Verkehr bringen zu können, müssen die Fluggesellschaften jedoch erhebliche Investitionen stemmen. Dies wird jedoch nur gelingen, wenn die Fluggesellschaften entsprechend leistungsfähig sind und stabile Zukunftsperspektiven haben. Derzeit fehlt diese Leistungsfähigkeit aufgrund zusätzlicher Steuern und Abgaben wie der Luftverkehrsteuer und im internationalen Vergleich strenger Betriebsregelungen.

Lärmrentgelte: Flughäfen setzen seit Jahrzehnten auf finanzielle Anreizsysteme

Die deutschen Flughäfen haben bereits frühzeitig lärmbezogene Flughafenentgelte eingeführt. Diese bieten finanzielle Anreize zum Einsatz leiserer Flugzeuge. So sind die lärmbezogenen Flughafenentgelte mittlerweile weltweit zu einem wichtigen Bestandteil der Lärminderung geworden.

Seit 2012 ist gemäß LuftVG §19b Abs. 1 in der Entgeltordnung von Verkehrsflughäfen zwingend eine Differenzierung der Entgelte nach Lärmschutz Gesichtspunkten vorzunehmen. Die Flughäfen haben sich mit ihren Systempartnern zum Ziel gesetzt, die derzeit an den Flughäfen eingesetzten Lärmentgeltsysteme und deren Bemessungsgrundlagen weiter zu entwickeln und soweit wie möglich zu harmonisieren.

Ziel ist eine stärkere Anreizwirkung für den Einsatz lärmarmen Flugzeuge und die damit verbundene stärkere politische und gesellschaftliche Akzeptanz der Lärmentgelte in Deutschland. Die bereits an mehreren Flughäfen etablierten Lärmentgelte auf Grundlage gemessener Lärmwerte sowie die Differenzierung nach den Zulassungswerten bieten hierfür eine gute Grundlage.

Pünktlichkeitperformance im Luftverkehr im Jahr 2018 – Ursachen und Maßnahmen

Die Sommermonate des Jahres 2018 waren durch mangelnde Pünktlichkeit und eine hohe Zahl an Flugstreichungen gekennzeichnet. Passagierbeschwerden stiegen stark an. Die Luftverkehrswirtschaft wurde von Medien und Politik stark kritisiert. Auf dem sog. Hamburger Pünktlichkeitsgipfel wurde im Oktober 2018 ein Maßnahmenkatalog verabschiedet, der alle Akteure der Branche in die Pflicht nimmt. Alle Beteiligten waren sich einig, dass ein „Chaos-Sommer“ wie 2018 sich nicht mehr wiederholen darf.

Pünktliche Starts und Landungen sind zentralen Ziele, auf das Flughäfen ihre Infrastruktur und operativen Prozesse ausrichten. Das Reiseerlebnis der Passagiere soll bereits am Boden beginnen. Fliegen soll so angenehm wie möglich sein. Hierzu gehört eine pünktliche Abfertigung der Reisenden. Die an den Flughäfen gemessenen Pünktlichkeitswerte sind das Ergebnis der Performance aller Systempartner. Airlines, Flugsicherung, Bodenverkehrsdienstleister und Flughafenbetreiber tragen zur Pünktlichkeit an einem Standort bei. Auch Entscheidungen von Behörden zur Nutzung der Infrastruktur haben Einfluss auf die Pünktlichkeit an einem Flughafen. Luftverkehr ist ein komplexes System. Die gegenseitigen Abhängigkeiten sind hoch.

Der Düsseldorfer Flughafen gehört zu den Unterzeichnern des Maßnahmenkatalogs, der am 06. Oktober 2018 auf dem Hamburger Luftfahrtgipfel verabschiedet wurde. Die Flughäfen verpflichten sich, gemeinsam mit Airlines und Flughafendienstleistern folgende Maßnahmen umzusetzen:

- Flughäfen führen ein Monitoring der Verspätungen bereits seit Jahren durch. Hintergrund sind gesetzliche Regelungen der EU, die seitens der Flughafenbetreiber seit 2014 bzw. 2016 Datenlieferungspflichten an EU-Institutionen vorsieht.
- Flugsicherung, Airlines, Handlings-Unternehmen und Behörden sind an dem Monitoring beteiligt. An allen Flughäfen erfolgt dies nach erfolgtem Flugereignis zur Nachbereitung der Verspätungshintergründe.
- Zusätzlich erfolgt an den Flughäfen ein Monitoring der betriebsaktuellen Entwicklung der Flüge. Ziel ist es, bei Abweichungen vom Soll-Tagesplan der Entwicklung mögliche Konflikte aufzulösen.

- Die großen deutschen Flughäfen nutzen dazu das A-CDM-System von Eurocontrol. In diesem System werden die Flugdaten sowie betriebliche Daten aller Beteiligten zusammengeführt und permanent betriebliche Optima definiert.
- Flughäfen nehmen bereits heute in Abhängigkeit von zur Flughafengröße passenden Gremien wie dem Slot Performance Monitoring Committee, regelmäßig mit den Stakeholdern eine Auswertung der bestehenden Daten vor. Dieses soll zukünftig noch weiter intensiviert werden, um schneller Handlungsfelder zu identifizieren.
- Flughäfen nehmen mit ihren Airport Operation Centern bzw. ihren Verkehrsleitungen die Rolle zur Koordination der Gesamtprozesse wahr. Die Flughäfen entscheiden über die Priorität der Zuweisung knapper Ressourcen (zum Beispiel Infrastruktur wie Flugzeugstellplätze, Abfertigungsgerät, BVD-Leistungen) bei unterschiedlichen Zielsetzungen der Stakeholder, verschiedener Airlines und Bodenverkehrsdienstleister.
- Um angesichts der Verspätungsentwicklung in 2018 einen dauerhaft guten Datenbestand der tatsächlichen Verspätungsgründe abzusichern, werden die Flughäfen die Prozesse zum Delay Code Clearing einer erneuten Prüfung unterziehen.

Slot Performance Monitoring Committee (SPMC)

Slot Performance Monitoring Committees (SPMC) sind Unterausschüsse des Koordinierungsausschusses am Flughafen. Das SPMC optimiert unter Beachtung der Zuständigkeiten des Flughafenkoordinators der Bundesrepublik Deutschland (FHKD) durch kontinuierliche Überwachung einer ordnungsgemäßen Slot-Nutzung die planerische und operative Auslastung der vorhandenen Start- und Landebahn-Kapazitäten am Flughafen Düsseldorf und sichert die operationelle Qualität des Flugbetriebs. Darüber hinaus werden hier die für die Einhaltung der Slot-Zeiten erforderlichen Maßnahmen ergriffen und durchzuführen.

Das Slot Performance Monitoring Committee (SPMC) hat sich an den deutschen Level 3-Flughäfen als ein praktikables und geeignetes Mittel zur Überwachung der ordnungsgemäßen Nutzung der zugewiesenen Slots etabliert. Deren Arbeit und Korrekturmaßnahmen haben sich bewährt. Mitglieder im SPMC sind die am Flughafen operierenden Airlines, die Landes- und Bundespolitik sowie der Flughafenkoordinator Deutschland. Dadurch sind Objektivität und Neutralität gesichert.

Vom Flughafenkoordinator werden vielfältige Parameter, wie z.B. pünktliche Slotrückgabe bei Nichtbenötigung, tatsächliche Durchführung von koordinierten Flügen, richtige Veröffentlichung von Flügen und vieles mehr, systematisch geprüft und aufbereitet. Bei Abweichungen, bei denen nicht von vornherein erkennbar ist, wodurch sie verursacht sind, werden die entsprechenden Airlines dazu angehört. Die von diesen Airlines angegebenen Gründe können dann im SPMC diskutiert und auch von den übrigen Airlines bewertet werden. Weiter werden Maßnahmen zur Abstellung von Abweichungen vorgeschlagen bzw. erarbeitet. Es gibt allerdings häufig auch nachweisbare Gründe, die nicht im nationalen oder lokalen Einflussbereich liegen. Der Erfolg des SPMC zeigt sich in den durch die Abhilfemaßnahmen ausgelösten Ergebnisse.

Nachtflugregelungen in Deutschland - Stand: 01.11.2018 - VEREINFACHTE DARSTELLUNG (die genauen Nachtflugregelungen entnehmen Sie bitte den Veröffentlichungen der Flughäfen im Internet)

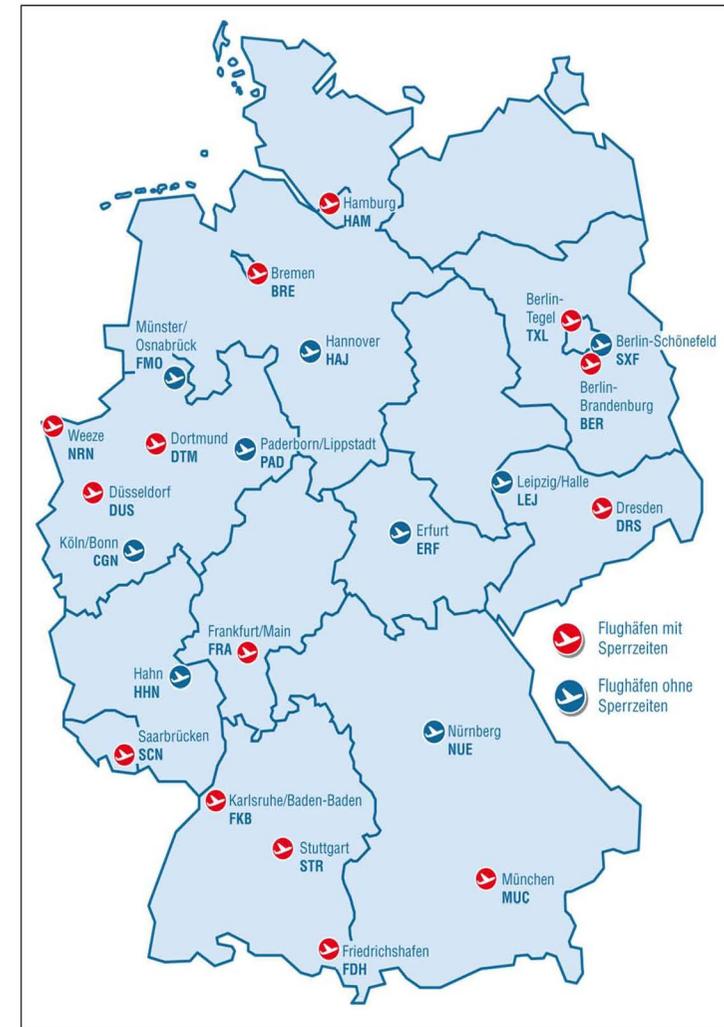


Grundsätzlich gibt es an allen Flughäfen Einschränkungen für lautere Flugzeuge in der Nacht.

ADV-Position: Nur noch an sehr wenigen Flughäfen in Deutschland ist ein 24-h-Betrieb möglich. Die Flughäfen in Deutschland unterliegen in der Nacht zahlreichen Beschränkungen. Diese sind auf die lokalen Gegebenheiten angepasst. Die noch verbleibenden Nachtflugmöglichkeiten müssen erhalten werden, um den Bedarf an Nachtflügen abwickeln zu können. Die deutsche Wirtschaft ist auf leistungsfähige Logistikketten in der Nacht dringend angewiesen. Für bestehende Betriebsgenehmigungen muss Rechtssicherheit und damit Planungssicherheit für die Luftverkehrsunternehmen gelten.

Flughafen	Sperrzeit							Besonderheiten	
	22	23	0	1	2	3	4		
BER*			0 bis 5 Uhr						23:30 - 0:00 und 5:00 - 5:30 Uhr nur Verspätungen bzw. Verfrühungen bei Landungen; 23:00 - 23:30 und 5:30 - 6:00 begrenzte Anzahl von planmäßigen Flügen
BRE			0 bis 6 Uhr						22:30 - 0 Uhr nur Verspätungen
CGN									
DTM			23:30 bis 6 Uhr						verspätete Starts bis 22:30; verspätete Landungen bis 23:30 - max. 16 Verspätungen/Monat
DRS			0 bis 5 Uhr						23:30 - 0 und 5 - 5:30 Uhr nur Verspätungen
DUS			0 bis 5 Uhr						23 - 0 und 5 - 6 Uhr nur Verspätungen; Propellerflugzeuge < 9 t 24 h zulässig (mit Lärmzeugnis)
ERF									
FDH			23:30 bis 6 Uhr						22 - 23 Uhr fünf Landungen - bis 23:30 Uhr drei davon nur Verspätungen
FKB			23 bis 6 Uhr						
FMO									
FRA			23 bis 5 Uhr						22 - 23 und 5 - 6 Uhr begrenzte Anzahl von Flügen
HAJ								23 - 5:59 Uhr nur die leiseren Kap. 3 Flugzeuge zugelassen	
HAM			0 bis 6 Uhr						23 - 0 Uhr nur Verspätungen
HHN									
LEJ								23:30 - 5:30 Uhr Passagierflüge verboten	
MUC			0 bis 5 Uhr						22-23:30 und 5-6 Uhr begrenzte Anzahl von Flügen und Lärmkontingent; 23:30 - 0 Verspätungen; Post- und Vermessungsflüge und definierte Sonderflüge immer zulässig (auch zwischen 0 - 5)
NRN			0 bis 6 Uhr						22 - 23 und 23 - 23:30 Uhr nur Verspätungen > Starts nur für Home-Based-Carrier; 22 - 23:30 und 23:30 - 0 Uhr nur Verspätungen > Landungen nur für Home-Based-Carrier
NUE									
PAD									
SCN			22:30 bis 6 Uhr						
STR			0 bis 6 Uhr						23 - 0 Uhr nur Verspätungen
SXF									
TXL			0 bis 6 Uhr						23 - 0 Uhr nur Verspätungen

Verspätungsregelungen
 Sperrzeit
 * zukünftiger Flughafen Berlin



Deutsche Flughäfen nicht weiter in ihrer Wettbewerbsfähigkeit belasten

Die Flughäfen arbeiten an den Standorten mit Nachdruck an der Verbesserung der Situation. Besonders betrifft dies Verspätungen in den Tagesrandzeiten. Flughäfen treten gezielt an Airlines und Behörden heran. Die Umsetzung der Maßnahmen des Luftverkehrsgipfels zur Reduzierung von Flugstreichungen und Verspätungen vom 5. Oktober 2018 geben die Richtung vor.

Die ADV unterstützt das BMVI bei der Umsetzung des Maßnahmenmonitorings. Flughäfen erörtern mit einzelnen Airlines, die zu den Hauptverursachern der Unpünktlichkeit gehören, wie mit einem stabileren Flugplan gerechnet werden kann und welche Maßnahmen zur Verbesserung gemeinsam ergriffen werden können.

Die Flughäfen in Deutschland unterliegen bereits zahlreichen betrieblichen Beschränkungen in der Nacht. Die noch verbleibenden Möglichkeiten müssen daher erhalten werden, um den Bedarf nach Nachtflügen abwickeln zu können.

Fazit

Der Flughafen Düsseldorf ist unverzichtbar für den Luftverkehrsstandort Deutschland. Er gilt als ein Beispiel für eine gelungene Standortentwicklung. Mehr als 20.000 Beschäftigte haben hier einen sicheren Arbeitsplatz. Sein Streckennetz bindet über 200 Ziele im Direktflug an. Die angebotenen Verbindungen sind für den Standort Nordrhein-Westfalen von wesentlicher Bedeutung. Wirtschaft und Touristik profitieren von der Konnektivität des Flughafens. Mit über 24 Millionen Reisenden nimmt der Flughafen Düsseldorf heute den dritten Platz in der Rangliste der größten deutschen Flughäfen ein.

Der Luftverkehr ist eine Branche, die in den letzten Jahren von vielen Umbrüchen gekennzeichnet war. Einst am Standort DUS erfolgreiche Airlines wie LTU und Air Berlin gehören mittlerweile der Vergangenheit an. Gleichzeitig liegen zwei große und erfolgreiche Wettbewerber mit den Flughäfen Amsterdam- Schiphol und Brüssel- Zaventem aus Sicht des internationalen Luftverkehrs nur einen Steinwurf entfernt. Hinsichtlich der Betriebs- und Tagesrandzeiten verfügen diese Wettbewerber über deutlich großzügigere Regelungen. Weitere Einschränkungen am Flughafen Düsseldorf würden unweigerlich ein Verlust an Wettbewerbsfähigkeit mit sich bringen.

Die Erfolge des Flughafens dürfen deshalb nicht als Selbstverständlichkeit aufgefasst werden. Vielmehr gilt es, diese Stärken zu bewahren, im täglichen Wettbewerb zu verteidigen und nach Möglichkeit auszubauen.

Flughafenverband ADV

Friedrichstr. 79
10117 Berlin
Tel. 030/310118-0
www.adv.aero

Ansprechpartner:

Ralph Beisel; beisel@adv.aero
Markus Engemann; engemann@adv.aero
Tel. 030/310118-42

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
17. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME
17/1293**

A11

**Düsseldorf
Airport** 

Stellungnahme des Flughafens Düsseldorf
zur Sachverständigenanhörung des Verkehrsausschusses
des Landtags Nordrhein-Westfalens zum
Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN DS 17/4105
am 27. März 2019

Flughafen Düsseldorf GmbH

Flughafenstraße 105
40474 Düsseldorf
T +49 (0)211 421-0
F +49 (0)211 421-6666
dus.com

Vorsitzender des Aufsichtsrates

Dr. Rolf Pohlig

Geschäftsführung

Thomas Schnalke
(Sprecher der Geschäftsführung)

Michael Hanné

Dr. Martin Kirchner-Anzinger

Handelsregister

Amtsgericht Düsseldorf, HRB 28

USt-IdNr. DE 119 351 523

Bankverbindungen

Stadtsparkasse Düsseldorf
BLZ 300 501 10
Konto 58 000 019
IBAN DE37 3005 0110 0058 0000 19
BIC DUSSDEDD

Commerzbank AG, Düsseldorf

BLZ 300 400 00
Konto 188 002 000
IBAN DE02 3004 0000 0188 0020 00
COBADEFF

Helaba Landesbank Hessen-
Thüringen

BLZ 300 500 00
Konto 3 158 110
IBAN DE32 3005 0000 0003 1581 10
BIC WELADED

I. Vorbemerkung

Der Flughafen Düsseldorf ist als größter Flughafen Nordrhein-Westfalens ein wichtiger Dreh- und Angelpunkt einer immer mobiler werdenden Gesellschaft. Das Bedürfnis einer guten Anbindung ist nicht nur ein elementares Bedürfnis der Bürger, sondern auch wichtig für die Unternehmen der Region. So ist es sowohl für große Konzerne von erheblicher Bedeutung einen Verkehrsflughafen mit zahlreichen attraktiven Destinationen in erreichbarer Nähe zu haben, als auch für die vielfältigen mittelständischen und kleinen Unternehmen. Aber auch der Airport selbst, als eine der größten Einzelarbeitsstätten des Bundeslandes mit mehr als 20.000 Arbeitsplätzen, ist für den Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen (NRW) von wesentlicher Bedeutung. Trotz eines leichten Passagierrückgangs im Jahr 2018 im Vergleich zu 2017 (24,3 Millionen im Jahr 2018 zu 24,6 Millionen im Jahr 2017) wurde die in der ersten Jahreshälfte im Zusammenhang mit der Insolvenz der Air Berlin entstandene Delle im Flugplan auf Grund der hohen Passagiernachfrage binnen eines Jahres wieder ausgeglichen. Vor allem in den verkehrsreichen Sommermonaten operierte der Düsseldorfer Flughafen an der Grenze der zur Verfügung stehenden Slots, er war nahezu auskoordiniert. Insgesamt fanden im vergangenen Jahr 218.818 Flugbewegungen statt, zu 217 Zielen weltweit mit insgesamt 75 am Airport Düsseldorf operierenden Airlines.

Die vergangenen Jahre waren in der gesamten Luftverkehrsbranche geprägt von der Konsolidierung am Airlinemarkt. Vor allem die Insolvenz der Air Berlin, dem bis zum Sommer 2017 größten Carrier am Düsseldorfer Flughafen, hat die Marktverhältnisse verschoben und zu einem Umbruch der Luftverkehrsbranche geführt. Ein Auffangen des Wegfalls bedeutete für alle Akteure eine gewaltige Herausforderung. Aber nicht nur dieser Faktor führte zu Verspätungen und Wartezeiten, auch das Wetter, Streiks und personelle Unterkapazitäten der Fluglotsen in wichtigen Flugsicherungssektoren und weitere Einflüsse sorgten für unruhige Verhältnisse im Luftverkehr. Gemeinsam unternimmt die Branche große Anstrengungen, um den Luftverkehrsstandort Deutschland wieder zuverlässig und effizient zu gestalten. Einen wesentlichen Beitrag hierzu lieferte Anfang Oktober 2018 der auf Einladung des Verkehrsministers des Bundes, Andreas Scheuer, stattfindende Luftverkehrsgipfel in Hamburg, an dem neben den Branchenvertretern auch der nordrhein-westfälische Ministerpräsident Armin Laschet teilnahm. Als Ergebnis der Beratungen haben sich die Teilnehmer auf das Maßnahmenpaket „Fortschrittstreiber Luftfahrt: Ein Schwerpunkt der deutschen Verkehrspolitik – Zuverlässigkeit des Luftverkehrs stärken“ verständigt. Neben den Flughäfen und den Fluggesellschaften, wurden auch die Flugsicherungsorganisation, der Bund und die Bundesländer in die Pflicht genommen, die in ihren Verantwortungsbereichen anfallenden Herausforderungen nachhaltigen Lösungen zuzuführen.

1. Konkrete Maßnahmen am Flughafen Düsseldorf

Der Flughafen Düsseldorf hat bereits zahlreiche Maßnahmen zur Steigerung der operativen Performance eingeleitet, um die Situation für Reisende und Anwohner spürbar zu verbessern. Mehr als drei Millionen Euro wurden dabei

in zusätzliche Ressourcen investiert, nochmal 1,5 Millionen Euro in neue Infrastruktur. Einige dieser Optimierungsprozesse sind schon im Jahr 2017 eingeleitet worden, andere sind die Folge des beim Luftverkehrsgipfel beschlossenen Katalogs. Unter anderem wurden folgende Maßnahmen durchgeführt:

- Unterstützung der Bundespolizei bei der Kontrollstundenplanung der Luftsicherheitsassistenten
- Einsatz von zusätzlichem Service-Personal in allen Passagierbereichen
- Vergrößerung der Wartefläche vor der Bordkartenkontrolle Flugsteig A
- Einbau umfangreicher Sensorik-Lösungen zur Messung des Passagierstroms und Verbesserung der Passagiersteuerung im Terminal
- Optimierung beim Cleaning-Prozess der Flugzeuge, Optimierung bei den Bodenverkehrsdiensten durch die Bereitstellung von zusätzlichen Deputy Ramp Managern
- Verbesserung der Bus- und Push-back Abläufe und gezielte Erhöhung der Personalressourcen an der Rampe

Zudem hat der Flughafen gemeinsam mit den Airlines zahlreiche Handlungen unternommen, die allesamt das Ziel verfolgen, die Pünktlichkeitsperformance zu steigern. Der größte Carrier am Standort, die Lufthansa-Tochter Eurowings (EW), hat öffentlich angekündigt, die Turnaround- und Flugplanprozesse kontinuierlich zu optimieren. Beginnend mit dem Sommerflugplan 2019 sollen keine Landungen mehr für später als 22:15 Uhr koordiniert werden. Der Zeitraum von 22:15 – 22:59 Uhr diene nur noch zum Auffangen von eingetretenen Verspätungen. Ziel sei es, dass möglichst keine Maschinen mehr nach 23:00 Uhr auf dem Airport landen. Die Eurowings hat bereits für den am 01. April 2019 beginnenden Sommerflugplan über 60% der Slotanmeldungen vorverlegt. Bei diesem Zeitraum handelt es sich um eine sehr hochfrequentierte und nachgefragte Zeit, der eine geringe Verfügbarkeit von Slots gegenübersteht, so dass es derzeit nicht möglich ist alle Landungen vor 22:15 Uhr zu verlegen.

Dem steht allerdings die zu diesen hochfrequentierten und nachgefragten Zeiten geringe Verfügbarkeit der Slots gegenüber. Des Weiteren plant die Airline, die Bodenzeiten der Maschinen, die für den Aus- und Einstieg, Be- und Entladung sowie für die Reinigung zu Verfügung stehen, zu verlängern. Eine weitere wichtige Maßnahme wird der Einsatz von Reserveflugzeugen sein. Nach der derzeitigen Planung für den Sommerflugplan 2019 wird EW eine Langstrecken-Reserve in Düsseldorf vorhalten. Unter „Reserve“ versteht man, dass durch die hohe Anzahl der stationierten Maschinen, vielfältige Möglichkeiten bestehen, diese flexibel in die Rotation einzubinden. Die Airline kann dementsprechend auf Flugplanänderungen und Verspätungen bzw. Ausfälle reagieren.

2. Rückgang der Verspätungen

Es zeigt sich, dass die umgesetzten Maßnahmen bereits heute einen positiven Effekt erzielen. Die Zahl der nächtlichen Starts und Landungen am Flughafen Düsseldorf ist seit Anfang November trotz eines deutlich gestiegenen Verkehrsaufkommens im Jahresvergleich spürbar

zurückgegangen. Fanden im Zeitraum November 2017 bis Februar 2018 noch 410 Flugbewegungen zwischen 23:00 Uhr und 5:59 Uhr statt, ist die Zahl der Bewegungen ein Jahr später um 44 Prozent auf 228 gesunken. Gleichzeitig stieg die Zahl der Flugbewegungen im selben Zeitraum von etwa 57.660 auf rund 67.900 um 17,8 Prozent.

3. Aktuelle Betriebsgenehmigung

Die aktuelle Betriebsgenehmigung (I A 2 - 31 - 21 3/III DL) trat am 09. November 2005 in Kraft. Diese sieht mit Blick auf die Start- und Landezeiten folgende Regelungen vor:

- Planbare Bewegungen pro Stunde: max. 47 in den Peakstunden (50 % der Betriebszeit tagsüber)
- Koordinierte Starts zwischen 06:00 Uhr – 21:59
- Koordinierte Landungen zwischen 06:00 Uhr – 22:59 Uhr
- Verspätete Landungen für alle Airlines mit lärmarmen Fluggerät 23:00 – 23:30 Uhr
- Verspätete Landungen für Airlines mit Wartungsschwerpunkt in DUS (Homebase-Carrier-Status) 23:30 – 23:59 Uhr und 05:00 – 06:00 Uhr
- Ausnahmegenehmigungen durch die Luftaufsicht oder das Verkehrsministerium außerhalb der oben genannten Betriebszeiten möglich

Die bestehenden Verspätungsregelungen sind für die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes enorm wichtig. Dies gilt vor allem für die sogenannte Tagesrandzeit, in der seit der Entgeltordnung von 2014 eine zweistufige Unterteilung der Entgelte stattfindet. Stufe 1 ist der Zeitraum von 22:00 – 22:59 Uhr, Stufe 2 von 23:00 – 23:59 bzw. 05:00 – 05:59. Die Tagesrandzeiten sind für eine verlässliche Operation von großer Wichtigkeit, unter anderem aus folgenden Gründen:

- Passagiere und Unternehmen erhalten Planungssicherheit
- Passagiere möchten früh am Morgen fliegen und am Abend wieder zu Hause sein
- Eine Airline benötigt täglich drei bis vier Umläufe, um wirtschaftlich fliegen zu können. Andernfalls drohen der Abzug von Flugzeugen und damit der Wegfall mehrerer für den Wirtschaftsraum relevanter Verbindungen.
- Sind die Umläufe nicht möglich, so wandert die Airline an einen anderen Standort ab, der tendenziell im Ausland liegt
- Tagesrandzeiten bieten der Luftverkehrswirtschaft, der Logistikbranche und der Industrie eine sichere Grundlage, die sie für Investitionsentscheidungen benötigt

Zahlreiche europäische Flughäfen, vor allem die, die in direktem Wettbewerb zu Düsseldorf stehen, wie Schiphol (Amsterdam) oder Zaventem (Brüssel), haben weitaus großzügigere Regelungen, was ihre gegenwärtige Wettbewerbssituation deutlich verbessert. Eine weitere Verschärfung der Tagesrandzeiten würde die Standortattraktivität mindern und folglich dem Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen schaden.

II. Transparenz

Für den Flughafen Düsseldorf ist Transparenz im Handeln eine Selbstverständlichkeit. Nur durch transparentes und nachvollziehbares Handeln ist es möglich, gemeinsam mit unseren Nachbarn, Passagieren und Kunden einen respektvollen und ehrlichen Umgang zu pflegen.

1. Transparentes Reporting seitens des Flughafen

Seit dem November 2017 veröffentlicht der Flughafen Düsseldorf monatlich den unter <https://www.dus.com/de-de/konzern/nachbarn/transparenz> abrufbaren Pünktlichkeits- und Nachtflugreport. Die Daten sind die aktuellen Verkehrswerte, also die tatsächlich erfolgten Verspätungen. Diese werden aufbereitet und unter der angegebenen Webadresse veröffentlicht. In diesem Report werden neben den erfolgten monatlichen Verspätungen auch die entsprechenden Verspätungsgründe anschaulich und klar dargestellt.

Eine weitere Maßnahme, die aufzeigt, dass der Flughafen Düsseldorf transparent agiert, sind die ebenfalls auf freiwilliger Basis veröffentlichten sind die nach dem Fluglärmenschutzgesetz vorgeschriebenen Messstellenberichte (<https://www.dus.com/de-de/konzern/nachbarn/umweltauswirkungen/flugl%C3%A4rm>). Die Fluglärm-messanlage besteht aus 13 fest installierten Messstationen, deren Lage in Absprache mit den umliegenden Kommunen festgelegt wurde. Die erfassten Daten werden der Fluglärmkommission vorgestellt und gemeinsam Maßnahmen beraten, um die Immissionswerte künftig noch weiter zu verringern.

2. Slot Performance Monitoring Committee

Das Slot Performance Monitoring Committee (SPMC) überwacht die ordnungsgemäße Nutzung der Slots. Die Einrichtung des Gremiums ist durch die Genehmigung zur Änderung der Betriebsregelung für das Parallelbahnsystem vom 09. November 2005 (II A 2 - 31 - 21 3/III DL) vorgeschrieben worden. Gemäß der Betriebsgenehmigung, Anhang I, wird am Flughafen Düsseldorf ein SPMC als Unterausschuss des Koordinierungsausschusses eingerichtet. Dieses soll unter Beachtung der Zuständigkeiten des Flughafenkoordinators der Bundesrepublik Deutschland (FHKD) durch kontinuierliche Überwachung einer ordnungsgemäßen Slot-Nutzung die planerische und operative Auslastung der vorhandenen S/L-Bahn-Kapazitäten optimieren sowie die operationelle Qualität des Flugbetriebs sichern. Darüber hinaus sind die für die Einhaltung der Slot-Zeiten erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen und durchzuführen. In dem Gremium sind neben den Fluggesellschaften und Vertretern des Flughafens auch die DFS und das Landes- und Bundesverkehrsministerium vertreten. Sollten Airlines wiederholt die ihnen zugeteilten Slots in einer unzulässigen Art und Weise genutzt haben oder gar eine vorsätzliche Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Zeitnischen nachgewiesen werden, so können diese Verstöße mit erheblichen Geldstrafen geahndet werden. Die bestehenden Regelungen gelten dabei für alle Fluggesellschaften gleichermaßen.

Nach Rechtsauffassung der Landesregierung, steht einer Veröffentlichung der Protokolle des SPMC die Hinderungsgründe des §§6 S.1 lit. c), 7 I IFG NRW entgegen. Dies geht aus einer Antwort der Landesregierung auf die

kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN (DS 17/2521 vom 05.04.2018) hervor. Jedoch wird die Fluglärmkommission mündlich in anonymisierter Form von den Ergebnissen des SPMC unterrichtet, so dass die Teilnehmer der Kommission bereits heute über die Teilergebnisse des Gremiums informiert werden. Ferner wurde im vergangenen Jahr in der Lärmschutzkommission positiv darüber abgestimmt, dass die Protokolle der Kommission öffentlich gemacht werden. So sind diese künftig halbjährlich, nach deren Genehmigung bei der Folgesitzung, online abrufbar. Somit wird auch der Bericht über das SPMC bekannt. Dies ist ein Kompromiss, um einerseits die Öffentlichkeit an der Diskussion zu beteiligen und andererseits die Vertraulichkeit der Informationen und der Akteure zu wahren. Das aktuelle Protokoll ist unter folgendem Link abrufbar: <http://www.vm.nrw.de/verkehr/luftverkehr/Fluglaerm/index.php>

3. Slotvergabe an koordinierten Verkehrsflughäfen in Deutschland

Ein Slot ist eine Zeitnische, die einer Fluggesellschaft zum Starten oder Landen an einem Flughafen zugewiesen wird. An Flughäfen, wo die Nachfrage nach Flugbewegungen die verfügbaren Slots übersteigt, werden diese von der Fluko Flughafenkoordinaton Deutschland GmbH koordiniert. Insgesamt betrifft das in Deutschland sechs Verkehrsflughäfen: Düsseldorf, Frankfurt, München, Berlin (Tegel & Schönefeld), Hamburg und Stuttgart.

Die Anzahl der verfügbaren Start- und Landezeiten eines Flughafens wird begrenzt durch seine Kapazität, die unter anderem von Art und Anzahl seiner Start- und Landebahnen, von Art und Dauer der Passagierabfertigung und von zeitlichen oder räumlichen Flugverboten abhängt. Die in der Betriebsgenehmigung festgelegten Koordinierungseckwerte bestimmen, wieviel Slots an dem jeweiligen Standort vergeben werden dürfen. Unter den Eckwerten versteht man die maximale Anzahl der in einer Stunde planbaren Starts und Landungen. Die Festsetzung unterliegt gem. §27 a Abs. 2 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) der Entscheidung des Bundesministerium für Verkehr nach Anhörung des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung sowie der Flugsicherungsorganisation, des betreffenden Flugplatzunternehmers und der Luftfahrtunternehmen, die den Flugplatz regelmäßig benutzen.

Die Vergabe von Slots an den koordinierten Verkehrsflughäfen in Deutschland obliegt alleine dem Flughafenkoordinator der Bundesregierung. Grundlage ist hierbei die EU-Verordnung (EWG) Nr. 95/93. Die Zuteilung der Slots wird sodann halbjährlich vom Flughafenkoordinator in Absprache mit dem am Flughafen gem. Art. 5 EU VO (EWG) 95/93 einzurichtenden Koordinierungsausschuss nach folgenden Prioritäten festgelegt:

1. Historische Slots, die mind. zu 80% durch die Airline genutzt werden, bleiben erhalten (Großvaterrechte)
2. Historische Slots, die aber ihre Zeit verändert haben
3. Neue Slots werden aus dem Slotpool vergeben. Dieser besteht aus freigewordenen, zurückgegebenen und neuen Slots. Dabei ist wichtig, dass mind. 50 % dieser Slots an Neubewerber gegeben werden
4. Sonstige Slotanmeldungen

Der Flughafenbetreiber hat keinen Einfluss auf die Slotvergabe. Er ist lediglich an der Festlegung der Kapazitäten beteiligt. Die tatsächliche Zuteilung obliegt

jedoch, wie bereits oben erwähnt, alleine dem Koordinator. Der Flughafenbetreiber bietet in erster Linie die Infrastruktur an, die für den Luftverkehr benötigt wird: Start- und Landebahnen, Rollwege, Abstellpositionen und Check-In-Schalter

Sofern die Airlines die entsprechenden Verkehrsrechte innehaben und über einen zugeteilten Slot verfügen, ist es auch nicht möglich, dieser den Slots zu entziehen. Eine gezielte Steuerung und Verlagerung von Verkehren durch den Flughafen ist demnach organisatorisch wie ordnungspolitisch unmöglich.

III. Flughafenentgelte

Gem. §19 b LuftVG sind Flughafenentgelte für das Starten, Landen und Abstellen von Luftfahrzeugen sowie für die Benutzung der Infrastruktur vom Flughafenbetreiber zu erheben. Sie unterliegen in Deutschland einer Genehmigungspflicht durch die jeweils zuständige Landesluftfahrtbehörde. Im Falle des Flughafens Düsseldorf ist dies das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. Die Flughäfen legen die Entgelte jedoch nicht eigenständig fest. Im Vorfeld der Genehmigungserteilung erfolgen umfangreiche, in §19 b LuftVG vorgeschriebene Konsultationen mit den am Verkehrsflughafen an- und abfliegenden Fluggesellschaften. Gem. §19b Abs. 1 LuftVG müssen die Entgelte nach geeigneten, objektiven, transparenten und diskriminierungsfreien Kriterien geregelt sein, und die Genehmigung ist zu erteilen, wenn zwischen der Entgelthöhe und der Höhe der voraussichtlich tatsächlichen Kosten ein angemessenes Verhältnis besteht (§19 b Abs. 3, Satz 1 LuftVG). Hierdurch soll verhindert werden, dass der Flughafenbetreiber einen erheblichen finanziellen Vorteil aus der Entrichtung der Entgelte zieht, die in erster Linie der Refinanzierung der Flughafeninfrastruktur und der Deckung der laufenden Kosten eines Flughafenbetreibers dienen.

1. Zusammensetzung

Entgelte setzen sich aus unterschiedlichen Komponenten zusammen. Grundsätzlich muss eine Fluggesellschaft Lande-, Start-, Abstell- und im gewerblichen Luftverkehr ein Passagierentgelt entrichten. Die Höhe der zu entrichtenden Entgelte hängt dabei von in der Entgeltordnung festgelegten Faktoren ab. Die Start- und Landeentgelte werden dabei auch nach Lärmklassen und Stickoxid-Emissionen differenziert (Lärm- und NOx-Entgelte). Auch diese Zuschläge werden gemeinsam in den Konsultationen mit den Airlines im Vorwege gem. §19 b LuftVG abgestimmt.

2. Aktuelle Entgeltordnung DUS

Die aktuelle Entgeltordnung wurde Ende 2017 durch das zuständige Ministeriums für Verkehr NRW genehmigt. Sie trat am 01.01.2018 in Kraft und besitzt eine Gültigkeit bis zum 31.12.2020. Grundsätzlich nimmt der Düsseldorfer Flughafen im Hinblick auf den Lärmschutz auch heute schon eine Vorreiterrolle unter den deutschen Flughäfen ein. Die Lärmzuschläge klassifizieren sich in acht Lärmklassen, die auf Basis der Lärmmessungen der Fluglärmmessanlage festgelegt wurden. Diese Regelung wurde bereits 2011 in die Entgeltordnung mit aufgenommen, um eine klare Anreizfunktion zu schaffen, möglichst tagsüber lärmarmes und umweltfreundliches Fluggerät einzusetzen. Zusätzlich sind die Lärmzuschläge in Düsseldorf deutlich differenziert für die Tageszeit und den Tagesrand- und Nachtzeiten,

die in der Nachtzeit bis zu siebenmal so hoch sein können. Bereits heute besteht somit eine bis zu 700%ige Steigerung der Lärmzuschläge in der Nachtzeit.

Ein Beispiel: Das Landeentgelt eines A330 beträgt in Düsseldorf zwischen 22:00 und 22:59 Uhr insgesamt 190 Prozent dessen, was in der Tagzeit entrichtet wird. In absoluten Werten: eine Steigerung von 385 auf etwa 733 Euro. Die Kosten für eine entsprechende Landung nach 23:00 Uhr liegen in Düsseldorf sogar bei 270 Prozent- (in Summe etwa 1.040 Euro).

Vergleiche zu den Entgeltordnungen anderer Flughäfen sind aufgrund der teilweise stark unterschiedlichen Strukturen schwer zu ziehen. Insbesondere sind mit Blick auf eine verkehrssteuernde Funktion nicht die absoluten Werte entscheidend, sondern die Spreizung zwischen der Tag- und Nachtlandung. Der Düsseldorfer Flughafen ist bereits jetzt bei den Nachtrandzeiten der Airport mit der zweithöchsten Spreizung aller deutschen Verkehrsflughäfen.

Der Flughafen befindet sich stets in einem regen Austausch mit den Airlines und den am Verfahren beteiligten Akteuren, um bereits im Vorwege der konkreten Konsultation Möglichkeiten abzuwägen, die Entgeltordnung weiter, auch im Sinne der Anwohner, zu gestalten.



IHK NRW – Die Industrie- und Handelskammern
in Nordrhein-Westfalen

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
17. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME
17/1294**

A11

STELLUNGNAHME

Ihr/e Ansprechpartner/in
Joachim Brendel

E-Mail
brendel@ihk-nordwestfalen.de

Telefon
0251 707-209

Datum
19.03.2019

Stellungnahme IHK NRW zur Anhörung des Verkehrsausschusses des Landtags in Nordrhein-Westfalen zum Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Nächtliche Lärmbelastungen durch Verspätungen am Flughafen Düsseldorf wirksam reduzieren – Drucksache 17/4105

IHK NRW dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum oben genannten Antrag „Nächtliche Lärmbelastungen durch Verspätungen am Flughafen Düsseldorf wirksam reduzieren“.

Vorbemerkung

Der Luftverkehr hat sich in den vergangenen 20 Jahren ausgesprochen dynamisch entwickelt. Im Jahr 2000 starteten und landeten rund 26 Millionen Passagiere in NRW. Im vergangenen Jahr waren es fast 43 Millionen Passagiere und somit 65 Prozent mehr. Selbst konservative Prognosen erwarten bis zum Jahr 2030 eine deutliche Steigerung auf über 58 Millionen Passagiere an den NRW-Verkehrsflughäfen. Motor der Entwicklung ist neben der gestiegenen Nachfrage im touristischen Bereich vor allem der Geschäftsreiseverkehr sowie der Luftfrachtbereich.

Für einen global vernetzten Industrie- und Logistikstandort wie Nordrhein-Westfalen sind der direkte Zugang zu weltweiten Flugverbindungen und eine wettbewerbsfähige Flughafeninfrastruktur von großer Bedeutung.

Schon heute ist Nordrhein-Westfalen mit seinen Flughäfen nicht in der Lage, den Luftverkehrsbedarf von Unternehmen und Bürgern eigenständig zu decken, obwohl dies als landespolitisches Ziel klar formuliert ist. Jedes Jahr starten und landen hunderttausende Passagiere aus NRW nicht von den NRW-Flughäfen, sondern nutzen – insbesondere für Langstreckenflüge – die Flughäfen Frankfurt und Amsterdam-Schiphol. Dieses induziert zusätzliche Fahrten mit anderen Verkehrsmitteln und ist sowohl aus ökonomischen als auch ökologischen Gründen kontraproduktiv.

Um die Leistungsfähigkeit der Flughäfen zu erhalten, sind Nachtflugregelungen und Betriebsgenehmigungen so zu gestalten, dass neben den Schutzinteressen der Bevölkerung auch die logistischen Anforderungen von Industrie und Handel, die Anforderungen der Airlines an einen wirtschaftlichen Flugbetrieb sowie der hohe regionalwirtschaftliche Nutzen von Flughäfen angemessen berücksichtigt werden. In Anbetracht des prognostizierten Nachfragewachstums ist es erforderlich, bestehende Restriktionen an den Flughäfen unter Berücksichtigung und im Einklang mit den berechtigten Lärmschutzinteressen der Menschen in den Anliegerkommunen zu überprüfen und im Sinne eines bestmöglichen Interessenausgleichs zu gestalten.

Zu den Inhalten des Antrags nehmen wir wie folgt Stellung:

Für den Flughafen Düsseldorf sind die aktuelle Betriebsgenehmigung und die darin enthaltenen Verspätungsregelungen von großer Bedeutung. Sie tragen zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens bei. Dies gilt vor allem für die sogenannten Tagesrandzeiten zwischen 22:00 - 24:00 Uhr sowie zwischen 5:00 - 6:00 Uhr. Die Regelungen und die Handhabung der Tagesrandzeiten sind für den Flughafen und die Luftverkehrsgesellschaften, aber auch im Interesse der Fluggäste von erheblicher Bedeutung. Die Airlines erhalten hierdurch eine gewisse Planungssicherheit, weil über den Tag aufgebaute Verspätungen in einem gewissen Umfang abgedeckt werden können. Ein betrieblich aufwändiges und insbesondere auch für die Fluggäste unangenehmes und zeitaufwändiges Routing zu einem Ausweichflughafen kann so in vielen Fällen vermieden werden. Auch im Interesse der Planbarkeit und Zuverlässigkeit von Reiseabläufen für die Passagiere muss es das Ziel aller Beteiligten sein, Flugumleitungen möglichst zu vermeiden.

Eine restriktivere Handhabung der Tagesrandzeiten würde die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens Düsseldorf zu anderen europäischen Flughäfen, wie z.B. Amsterdam und Brüssel, schwächen. Dies hätte negative Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen.

Nach Auskunft des Flughafens Düsseldorf sind bereits verschiedene Maßnahmen gemeinsam mit den Airlines angegangen worden, um die Anzahl der verspäteten Landungen zu verringern. Dem Pünktlichkeits- und Nachtflugreport des Düsseldorfer Flughafens zufolge haben die Maßnahmen bereits gegriffen. So hat sich die Anzahl der verspäteten Landungen im Zeitraum November 2018 bis Januar 2019 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum reduziert. Die Kritik an der fehlenden Transparenz des Flughafens ist mit Blick auf den öffentlich einsehbaren Report nicht nachvollziehbar.



In der aktuellen Entgeltordnung des Flughafens Düsseldorf sind Lärmzuschläge für die unterschiedlichen Lärmklassen verzeichnet. Die Lärmzuschläge weisen hierbei bereits eine deutliche Spreizung bezüglich der Tagzeit (6:00 – 21:59 Uhr) und den Tagesrand- und Nachtzeiten auf. Für die Zeit zwischen 22:00 – 22:59 Uhr steigt das Entgelt durchschnittlich auf 400 Prozent, für die Zeit zwischen 23:00 – 23:59 Uhr und 5:00 – 5:59 Uhr auf 665 Prozent und für die Zeit von 0:00 – 4:59 Uhr auf 700 Prozent des Tagwertes. Wie im vorliegenden Antrag gefordert, besteht somit am Flughafen Düsseldorf bereits ein vergleichbar hoher Zuschlag wie am Flughafen Hamburg.

IHK NRW ist der Zusammenschluss der 16 Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen. IHK NRW vertritt die Gesamtheit der IHKs in NRW gegenüber der Landesregierung, dem Landtag sowie den für die Kammerarbeit wichtigen Behörden und Organisationen.

Maßnahmen zur Reduktion der nächtlichen Lärmbelastung am Flughafen Hamburg

**Anhörung im Verkehrsausschuss des Landtages Nordrhein-Westfalen am
27.3.2019 „Nächtliche Lärmbelastung durch Verspätungen am Flughafen
Düsseldorf wirksam reduzieren“**

LANDTAG NORDRHEIN-WESTFALEN 17. WAHLPERIODE
STELLUNGNAHME 17/1288
A11

Rechtliche Grundlage

Die reguläre Betriebszeit des Flughafens Hamburg dauert von 6 bis 23 Uhr. Ab 23 Uhr gelten Nachtflugbeschränkungen. Zwischen 23 und 24 Uhr greift die sogenannte „Verspätungsregelung“, nach der planmäßige Linien- und Charterflüge bei nachweisbar unvermeidbarer Verspätungslage ohne vorherige Einzelausnahmegenehmigung der Fluglärmschutzbeauftragten am Hamburger Flughafen starten und landen dürfen. Die Unvermeidbarkeit der Verspätungen wird im Nachhinein geprüft und kann bei Nichtbestätigung durch Ordnungswidrigkeitsverfahren geahndet werden.

Sonstige Flüge, die während der Nachtflugbeschränkungen (23-6 Uhr) am Flughafen Hamburg starten bzw. landen möchten und nicht unter die oben genannte Verspätungsregelung fallen, benötigen eine (Einzel-) Ausnahmegenehmigung der Fluglärmschutzbeauftragten. Davon ausgenommen sind lediglich Luftfahrzeuge, die in Notfallsituationen den Hamburger Flughafen benutzen, sowie Flüge, die sich im Katastrophen-, medizinischen Hilfeleistungs-, Such-, Rettungs- oder dringendem polizeilichen Einsatz befinden. Die Gründe für die Erteilung einer solchen Ausnahmegenehmigung können insbesondere die Vermeidung einer erheblichen Störung im Luftverkehr bzw. öffentliches Interesse sein.

Aktuelle Situation

Die Verspätungen zwischen 23 und 24 Uhr sind 2018 auf einem historischen Höchststand: Im letzten Jahr nutzten 1.174 Flüge die Verspätungsregelung, nachdem bereits 2017 mit 1.086 Verspätungen das bisherige Spitzenjahr 2007 fast erreicht wurde.

Die Erteilung von Einzelausnahmegenehmigungen durch die Fluglärmschutzbeauftragte wird sehr restriktiv gehandhabt. 2018 wurden lediglich 37 Genehmigungen erteilt, von denen die Luftfahrtunternehmen 18 nutzten. Zudem nutzten drei Maschinen eine generelle Ausnahmegenehmigung nach der vollständigen Einstellung des Flugbetriebes am Hamburger Flughafen aufgrund eines Stromausfalls am 3. Juni 2018. Bei der Entscheidung über die Erteilung der Ausnahmegenehmigung fließt die jeweilige Belastung der betroffenen Anwohner vor allem in der Nachtsituation mit ein. Angesichts steigender Verspätungszahlen sank die Genehmigungsquote sukzessive von 60% in 2016 auf 48% in 2018.

Maßnahmen

Das erklärte Ziel des Hamburger Senats ist es, die Zahl der Verspätungen auf ein unvermeidbares Maß zu reduzieren. Im Folgenden werden die wichtigsten Maßnahmen Hamburgs zum Schutz der nächtlichen Ruhe vorgestellt. Sie speisen sich vor allem aus dem 10-Punkte-Plan aus dem Frühjahr 2014, dem 16-Punkte-Plan vom Februar 2015 und dem 21-Punkte-Plan vom September 2018.

1. MONETÄRE ANREIZE

Start- und Landeentgelte

Seit 2001 müssen ab 22 Uhr Aufschläge auf Start- und Landeentgelte gezahlt werden. Die Entgeltordnung wurde seitdem mehrmals verschärft, zuletzt im Sommer 2017. Je später nach 22 Uhr ein Start bzw. eine Landung erfolgt, umso höher ist der prozentuale Aufschlag auf das Entgelt. Der prozentuale Zuschlag wird sowohl auf den Lärmzuschlag nach Lärmklassen (abhängig vom Flugzeugtyp) als auch auf die Beträge des Entgelts, welche auf das maximale Abfluggewicht des Flugzeugs abstellen, aufgeschlagen. Die aktuelle zeitliche Staffelung auf bis zu 700 Prozent führt dazu, dass verspätetes Starten/Landen vergleichsweise teuer für die Fluggesellschaften ist.

<u>Zeitraum</u>	<u>Zuschlag</u>
22.00 Uhr bis 22.59 Uhr	150 %
23:00 Uhr bis 23:14 Uhr	350 %
23:15 Uhr bis 23:29 Uhr	400 %
23:30 Uhr bis 23:44 Uhr	450 %
23:45 Uhr bis 23:59 Uhr	550 %
00:00 Uhr bis 05:59 Uhr	700 %

Im jüngst verabschiedeten 21-Punkte-Plan wurde die Flughafen Hamburg GmbH beauftragt, verspätete Flüge nach 23.00 Uhr bei zukünftigen Rabattprogrammen für neue Strecken auszunehmen.

Prüfgebühr für Verspätungsgründe

Seit dem 1.7.2018 werden die Gründe für nachweislich unvermeidbar verspätete Flüge zwischen 23 und 24 Uhr durch die Behörde für Umwelt und Energie systematisch geprüft. Für den durch diese Prüfung entstehenden Verwaltungsaufwand wird eine Gebühr von 500 Euro pro Flug erhoben und den Airlines in Rechnung gestellt (siehe auch unter Punkt 2. Bußgeldverfahren mit Gewinnabschöpfung)

Gebühren Einzelausnahmegenehmigung

Auch die Gebühren für die Erteilung/Ablehnung einer Ausnahmegenehmigung von den Nachtflugbeschränkungen werden fortlaufend geprüft und nach dem Kostendeckungsprinzip ggfs. erhöht. Seit dem 1.7.2018 wurde die Gebührenhöhe für eine genutzte Ausnahmegenehmigung auf 1.500 Euro angehoben, im Falle der Nicht-Nutzung einer erteilten Genehmigung sind 750 Euro zu entrichten. Mit dieser Erhöhung wird ein weiterer Anreiz gegeben, keine Flüge nach 24 Uhr abzuwickeln. Der Anteil genutzter Flüge an den Genehmigungen betrug 2011 79%, 2018 war es 49%.

2. ORDNUNGSRECHT

Bußgeldverfahren mit Gewinnabschöpfung

Die Fluglärmenschutzbeauftragte fordert bei allen Fluggesellschaften detaillierte Verspätungsgründe für Flüge innerhalb der Verspätungsregelung. Diese werden auf ihre Unvermeidbarkeit geprüft, bei Verstößen werden Bußgeldverfahren eingeleitet (vergleiche dazu unter Punkt 1 Prüfgebühr für Verspätungsgründe).

Die Richtsätze für Bußgelder bei Verstößen gegen die Nachtflugbeschränkungen wurden 2017 letztmalig angehoben. Der aktuelle Bußgeldrahmen beträgt bei Vorsatz bis zu 50.000 Euro, bei Fahrlässigkeit bis zu 25.000 Euro¹. Die Einstufung innerhalb des jeweiligen Rahmens ergibt sich aus den Umständen des

¹ Details des Bußgeldrahmens in folgender Drucksache ab S.14 http://www.buergerschaft-hh.de/parldok/dokument/59573/jaehrlicher_bericht_der_fluglaermenschutzbeauftragten_ueber_die_entwicklung_der_fluglaermsituation_in_hamburg_und_ueber_ihre_taetigkeit_und_jaehrliche.pdf

Einzelfalls.

Um die Einleitung von Bußgeldverfahren zukünftig einfacher zu gestalten, sieht der 21-Punkte-Plan die Schaffung einer verbindliche Regelung vor, die u.a. die unaufgeforderte Angabe von Verspätungsgründen und den Namen des Piloten/der Pilotin oder alternativ des verantwortlichen Managers verpflichtend macht.

Zusätzlich zu den Bußgeldern wird bei Ordnungswidrigkeitsverfahren stets der Tatertrag berechnet, um die wirtschaftlichen Vorteile der verspäteten Landung bzw. des Starts abzuschöpfen. Dabei werden bei Starts sowohl die eingesparten Hotelübernachtungskosten als auch die am nächsten Morgen fällige Entschädigung nach Fluggastrechtereverordnung in Rechnung gestellt. Bei Landungen geht es vor allem um die Transportkosten nach Hamburg, z.T. auch um Entschädigungen nach Fluggastrechtereverordnung, die bei einer Umleitung zum Ausweichflughafen Hannover fällig geworden wären. So ergibt sich der Tatertrag, der der Fluggesellschaft sämtliche durch die ordnungswidrige Landung bzw. Start erzielten wirtschaftlichen Vorteile wieder nehmen soll.

In 2018 wurden einige Ordnungswidrigkeitsverfahren gegen Fluggesellschaften eingeleitet, deren verspätete Flüge nicht als unvermeidbar eingestuft wurden. Diese sind allerdings noch nicht rechtskräftig abgeschlossen.

Monitoring hoher Verspätungsquoten

In 2017 wurden von der Fluglärmenschutzbeauftragten zahlreiche Ordnungswidrigkeitsverfahren mit Gewinnabschöpfung wegen hoher Verspätungsquoten durch Planungsfehler eingeleitet. Grundlage dafür war das zuvor von Umweltbehörde, Luftverkehrsbehörde und Flughafen Hamburg gemeinsam festgelegte Kriterium, dass eine fehlerhafte Umlaufplanung bei häufig verspäteten Flugverbindungen angenommen werden kann, wenn 30% Verspätungsanteil bei mindestens vier Flügen pro Woche in vier aufeinanderfolgenden Monaten überschritten werden. Bei den eingeleiteten Verfahren wurde vor allem die Gewinnabschöpfung betrachtet. Die aufgrund dieser Festlegung eingeleiteten Ordnungswidrigkeitsverfahren sind zurzeit noch nicht abgeschlossen bzw. befinden sich im Einspruchsverfahren.

In 2018 gab es trotz der hohen Verspätungszahlen keine Überschreitungen des oben beschriebenen 30%-Kriteriums. Ab 2019 wird sich die Einleitung von Verfahren wegen Planungsfehler daher am 25%-Kriterium orientieren, das im 21-Punkte-Plan festgelegt wurde. Von Fluggesellschaften, deren Flugverbindung(en) in einem Monat 25% Verspätungsquote bei drei Flügen pro Woche erreichen, fordert die Fluglärmenschutzbeauftragte Ursachen für die häufigen Verspätungen und vor allem Maßnahmen zur Optimierung der Flugverbindung ab. Wenn keine Gegenmaßnahmen eingeleitet werden und das Kriterium weiter überschritten wird, werden ggfs. Ordnungswidrigkeitsverfahren eingeleitet. Die ersten Erfahrungen mit diesem Monitoring zeigen, dass eine frühzeitige Intervention Umplanungen bei den betroffenen Luftfahrtgesellschaften möglich macht.

3. PARTNERSCHAFTLICHE INITIATIVEN

Freiwillige Selbstverpflichtung der Luftfahrtgesellschaften

Die fünf größten Luftfahrtunternehmen am Standort Hamburg Air Berlin, Condor, easyJet, Eurowings/

Germanwings und Lufthansa haben im April 2016 gemeinsam mit Hamburg Airport die Pünktlichkeitsoffensive gestartet, nach der sich die Airlines verpflichten, zum Schutz der Anwohner so selten wie möglich Gebrauch von der sogenannten Verspätungsregelung zu machen. Air France/KLM und NIKI sind später beigetreten. Es wurden verschiedene Maßnahmen vereinbart, um den Flugplan gerade in den Tagesrandzeiten stabiler und verlässlicher zu machen². Leider hat die Pünktlichkeitsoffensive bisher nicht den gewünschten Erfolg erbracht bzw. wurde durch jüngste Ereignisse wie dem überfüllten europäischen Luftraum und dem Mangel an Fluglotsen konterkariert.

Nationale Initiative

Da Verspätungen im Jahr 2018 in ganz Deutschland und Europa auftraten, hat auf Initiative Hamburgs als Vorsitzland der Verkehrsministerkonferenz das Bundesverkehrsministerium am 5. Oktober 2018 zu einem hochrangigen Gipfeltreffen zum Luftverkehr eingeladen. Die Abschlusserklärung mit 24 Maßnahmen zeigt, dass alle Beteiligten (Flugsicherung, Luftfahrtgesellschaften, Flughäfen, staatliche Stellen) das Problem der Verspätungen erkannt haben und zur Lösung beitragen wollen. Punkte wie der Aufbau neuer Kapazitäten bei der Flugsicherung sowie die Umsetzung verschiedener Maßnahmen von Flughäfen und Luftfahrtgesellschaften werden allerdings erst mittelfristig dazu beitragen, die nächtlichen Verspätungen zu reduzieren.

Kontakt für Rückfragen

Behörde für Umwelt und Energie

Fluglärmschutzbeauftragte Dr. Gudrun Pieroh-Joußen

Telefon: (040) 428 40 2380

E-Mail: gudrun.pieroh-joussen@bue.hamburg.de

² Weitere Informationen <https://www.hamburg-airport.de/de/7592.php#>

Entwurf für die Stellungnahme vor dem Verkehrsausschuss des Landtags am 27.03.2019

Der Verkehrsausschuss des Landtags hat mich, Christoph Lange, 1. Vorsitzender der rd. 6.500 Mitglieder zählenden Bürger gegen Fluglärm e.V. und für die Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF) Mitglied der FLK DUS gebeten, zu der **Problematik der Nachtflüge am Flughafen DUS** eine Stellungnahme abzugeben und Kernpunkte dieser Stellungnahme in der Anhörung des VA am 27.03.19 zu erläutern. Die Stellungnahme ist abgestimmt mit der BVF.

Faktenlage

Bitte lassen Sie mich als Einleitung einige Vorbemerkungen machen und ein paar Fakten nennen:

- a) Es sollte unstrittig sein, dass sich die Zustände bzgl. der Nachtflüge der Sommer 2017 und v.a. 2018 nicht wiederholen dürfen, wie Verkehrsminister Wüst klar zum Ausdruck gebracht hat.
- b) Der Flughafen Düsseldorf ist seit Jahren und mit großem Abstand Verspätungsmeister Deutschlands (Anlage 1), im Vergleich zu Frankfurt (das weitaus größer ist) weist Düsseldorf über das Doppelte an Nachtverspätungen auf (Anlage 2).
- c) Zu einem gewissen Teil ist der Flughafen für die Verspätungen verantwortlich (wie zum Beispiel die massiven Verspätungen die vor kurzem aus einer leichten Schneelage von 5 cm resultierten), aber die Hauptverursacher der Verspätungen sind, wie Eurocontrol immer wieder feststellt, die Airlines selbst (Anlage 3). Sie planen zu eng, um - auf Biegen und Brechen - einen Umlauf mehr (oder einen deutlich längeren Umlauf) zu schaffen als die Konkurrenz. Aufgrund der zahlreichen Schlupflöcher der Betriebsgenehmigung ist diese Praxis in Düsseldorf mit den geringsten Mehrkosten verbunden und die Luftaufsicht der Bezirksregierung kann dies nur bedingt eingrenzen.
- d) Im Vergleich zum viel größeren Flughafen Frankfurt zeigt sich, dass die Wohngebiete in Lohausen eine Tageslärmbelastung ausgesetzt sind, die die lauteste Frankfurter Messstelle Raunheim um das Achtfache übersteigt (Anlage 4). Die Nachtlärmbelastung in den Wohngebieten in Tiefenbroich beträgt sogar das Zwölfwache der vergleichbaren lautesten Messstelle Neu-Isenburg (Anlage 5). Das liegt daran, dass sich der Gesamtverkehr in DUS v.a. nachts auf eine Hauptbahn konzentriert.
- e) Zur Vermeidung von Gesundheitsschäden empfiehlt die WHO nachts einen Dauerschallpegel von maximal 40 dB(A), die TA Lärm setzt in Wohngebieten die Grenze bei 35 dB(A). Der Flughafen selbst ermittelt Nachtwerte in Tiefenbroich und Buderich von über 50 dB(A) und in Lohausen wird über 60 dB(A) erreicht. (+10dB entsprechen eine Verzehnfachung der Lärmenergie, +20dB = Faktor 100!) Hier drohen Gesundheitsgefahren, die kein passiver Lärmschutz ausgleichen kann. Die Nachtruhe muss besser eingehalten werden! Hinzu kommt, dass Fluglärm gegenüber Straßen- und Schienenlärm bereits bei einem sehr viel geringeren Dauerschallpegel stark stört (Anlage 6).
- f) Seit 2013 haben sich die Anzahl der Flugbewegungen nach 23:00 Uhr verdoppelt und die Landungen zwischen 5:00 und 6:00 Uhr vervierfacht, obwohl die Gesamtzahl der Flugbewegungen nur minimal gestiegen ist (Anlage 7 und 8).

- g) Die Gebührenstruktur am Flughafen Düsseldorf enthält kaum einen Anreiz, Nachtverspätungen zu vermeiden. Die leicht erhöhten Lärmzuschläge nach 23:00 Uhr (+ 215€) können, im Vergleich zu den Kosten von einem Mittelstrecken-Umlauf von ~28.000 €, keine Lenkungswirkung entfalten. Die wirksamere Gebührenstruktur von Hamburg mit bis zu +600 € nach 23:00 Uhr hat die FDG in der Fluglärmkommission als "nicht repräsentativ" abqualifiziert (Anlage 9). Die jetzige Gebühren-Ordnung ist bis zum 1.1.2021 gültig und taugt daher nicht, kurzfristig schnelle Verbesserungen zu erreichen.
- h) Schon in der Slot Planung (Initial-Koordination) zeigt die FHKD, dass kein anderer Flughafen Deutschlands die erste Nachtstunde so voll wie Düsseldorf einplant (Anlage 10), auch im Vergleich zum Durchschnitt der EU-Flughäfen (Statistik der Flugbewegungen nach Tagesstunde der EASA) zeigt sich, dass Düsseldorf erheblich mehr die Abend- und Nachtstunden belastet als der Durchschnitt (Anlage 11). Dargestellt sind in allen Fällen Landungen, die sich an anderen Flughäfen auch noch auf mehrere Landebahnen verteilen. In DUS gehen alle Nacht-Anflüge i.d.R. auf die Hauptbahn.
- i) Last but not least stellen wir fest, dass die forcierte Expansion der letzten Jahre quasi ausschließlich im Bedienen von „Warmwasserzielen“ stattgefunden hat. Über 70 % des Flugverkehrs dient "Freizeit-" Zwecken. Das ist an sich nicht verwerflich, hat aber für eine Gesellschaft und für die Wirtschaft nicht den Stellenwert, der eine starke politische Unterstützung rechtfertigen würde.

Analyse

Dem Flughafen sind all diese Missstände sehr wohl bewusst. Statt jedoch zu handeln, versucht er in seiner Kommunikation die Situation zu verniedlichen: Zum Beispiel werden Verletzungen der gesetzlichen Nachtruhe von 22-24 Uhr als "Tagesrandzeit" dargestellt, die Anzahl der verspäteten Landungen nach 23:00 Uhr wird mit der Gesamtzahl aller Flugbewegungen eines Tages (auch der Starts) verglichen. In Pressemeldungen werden Verbesserungen in den Wintermonaten gefeiert, die sich lediglich auf die Situation des Vorjahres unmittelbar nach der Pleite von Air Berlin beziehen.

Unsere oben genannten Daten und Fakten beziehen sich ausschließlich auf öffentlich verfügbares Zahlenmaterial aus unabhängigen Quellen, Behörden oder des Flughafens selbst, was eine Diskussion über die Richtigkeit der Zahlen von BgF überflüssig macht. Alle Belege hierfür stehen in den Anlagen und werden - stets mit Quellenangabe - zu Protokoll gegeben.

Nur am Rande bemerkt, attestiert uns das Bundesverkehrsministerium ein „sehr qualifiziertes Slot-Monitoring“, die Korrelation zwischen unseren, schnell verfügbaren Daten und denen des Verkehrsministeriums liegt bei 0,99. (wir liegen durchweg etwas niedriger, weil wir die auf der FDG-Homepage nicht gelistete General-Aviation Flüge nicht mit unserem Datenbankprogramm auslesen und erfassen können). Lassen sie mich noch Minister a.D. Wittke zitieren: „*dies ist der bestkontrollierte Flughafen Deutschlands*“. Dazu muss man jedoch hinzufügen: „Ja, das stimmt, aber nicht von Ihren Leuten!“.

Unsere Bürgerinitiative ist nicht gegen den Flughafen an sich, er gehört zu einer modernen Infrastruktur. Durch seine extrem stadtnahe Lage und der dichten Besiedlung im Umfeld darf er jedoch nicht unkontrolliert wachsen. Und er darf nicht in 300 Nächten p.a. die Nachtruhe stören und die Gesundheit gefährden.

Das forcierte Wachstum der letzten Jahre fand nicht nur auf Kosten der Anrainer statt, es war auch mit einer massiven Qualitätsverschlechterung verbunden. Es kann nicht im Sinne der Unternehmen der Region sein, zuzusehen, dass der Flughafen enorm viele tägliche Verbindungen nach Mallorca anbietet und quasi

jeden Badestrand Europas bestens bedient, währenddessen ihre Mitarbeiter an der Gepäcksabfertigung und in endlosen Security-Schlangen Tausende von Arbeitsstunden unter Urlaubern verlieren.

Die Erfahrungen der letzten Jahre haben gezeigt, dass im Sommer ab etwa 40 geplanten Flugbewegungen pro Stunde die Anzahl der Verspätungen exponentiell ansteigt (Anlage 12). Im Winter reicht eine geringe Schneelage, um schon bei deutlich weniger Flugbewegungen Chaos zu verursachen. Dieser Flughafen ist an seine Grenze gekommen, er kann nicht weiterwachsen.

Das Tourismus-Luftverkehrswachstum der Region können auch andere Flughäfen NRW aufnehmen. NRW verfügt bereits über zwei nachtoffene Flughäfen, die auch über entsprechende freie Kapazität verfügen, hier ist die Ankündigung einer Kooperation zwischen Düsseldorf und Köln-Bonn sowie Dortmund zu begrüßen. Natürlich lässt sich der Verkehr nicht dirigistisch lenken, aber ein Flughafen, dessen Dienste gefragt und begrenzt sind, befindet sich in einer guten Verhandlungsposition und muss nicht seine Preise am unteren Marktsegment orientieren, um noch mehr Verkehr an sich zu ziehen. Eine bessere Preisgestaltung und eine restriktivere Handhabung von Nachtverspätungen sind hier die Instrumente der Wahl.

Die Erfahrungen der letzten Jahre zeigen auch, dass die Verspätungen des Tages sich zwangsweise in die Nacht ausbreiten. Hier darf der Flughafen Düsseldorf nicht noch mehr zum "Nachtflughafen durch die Hintertür" werden. Das ist er de facto schon längst geworden, belegt Düsseldorf doch im Vergleich zu Frankfurt und anderen europäischen Flughäfen permanent den letzten Platz der Pünktlichkeit. Eine Erweiterung der Betriebsgenehmigung würde hier die Situation nur verschlechtern. Die Betriebsgenehmigung begrenzt jedoch nur die Planung. Wenn noch mehr geplant werden darf und die Infrastruktur schon heute quasi permanent an seine Grenzen stößt, kann sich jeder ausmalen, welche verheerende Auswirkungen eine Erweiterung der Betriebsgenehmigung mit sich ziehen würde.

Unsere Bürgerinitiative hat seit Jahren Missstände in der Umlaufplanung der Airlines aufgedeckt: es geht teilweise so weit, dass Umläufe mit Maschinen, die starten müssten, bevor dass sie überhaupt landen, geplant wurden. Umdrehzeiten am Boden von 30 min (wie in einem FDG-Flyer angegeben) sind zwar unter idealen Bedingungen gerade noch zu realisieren, in der Praxis reicht dann aber die kleinste Störung, um den Tagesplan bis in die Nacht hinaus durcheinanderzubringen. Wir wurden lange für unsere Analysen belächelt, unsere Bestandsaufnahmen und Datenquellen bestritt die FDG stets.

In den letzten Monaten jedoch finden wir uns immer mehr von den Airlines selbst bestätigt. Der Kostendruck der massiven Verspätungen hat zu einem Umdenken geführt. Das beweist, dass es im vielschichtigen System Luftverkehr eine Vielzahl von Airline-induzierten Faktoren gibt, die Verspätungen erzeugen. Eurowings hat entsprechend gehandelt (Anlage 14) und wir bestätigen auch gern, dass deren Maßnahmen erfolgreich sind. Die Anzahl der Eurowings-Verspätungen nahm in Folge schlagartig ab. Die Maßnahmen sind richtig, bedürfen aber der dauerhaften Umsetzung und der Nachahmung durch die anderen Airlines. So sollen Landungen nur bis 22:15 Uhr geplant werden, damit evtl. Verspätungen vor 23 Uhr abgefangen werden können. Dies soll u.a. durch eine Flugplanung mit größeren zeitlichen Puffern, einem „Wellenbrecher“ in der Mittagszeit (längere Standzeiten, um Verspätungen aus dem Vormittag abzufangen) und mehr Reservemaschinen erreicht werden. Wann ziehen die anderen Airlines nach? Was, wenn nicht?

Es sollte klargestellt werden, dass der Flughafen DUS bei einer Verschärfung seiner Nachtflugbestimmungen eben nicht in Kürze pleitegehen wird, oder (wie vor kurzem in einem Brief an den MdLs von der FDG kommuniziert) "ins Abseits gestellt wird". Ganz im Gegenteil könnte er endlich zu dem werden, was er immer hätte sein sollen: ein Top-Qualitäts-Flughafen, der verlässliche und pünktliche Flugverbindungen vor allem mit Business-Charakter den Unternehmen der Region anbietet. Qualität hat seinen Preis!

Der ruinöse Kampf um die billigste Flugverbindung nach Mallorca oder Teneriffa kann er gerne den anderen Flughäfen der Region überlassen. Bei nur leicht verteuerten Flughafenentgelten, die den üblichen

Marktregeln folgen, sollte die FDG nicht nur ihre Akzeptanz in den umliegenden Kommunen verbessern, sondern sogar bei weniger Flugbewegungen eine Gewinnsteigerung verbuchen.

Handlungsempfehlungen:

- a) Die aus der Insolvenz frei gewordenen Plätze der Home-Base-Carrier sollten nicht an neue Unternehmen weitergegeben werden (v.a. nicht an die aus FRA berüchtigte Ryanair/Lauda).
- b) Die sog. „off-block-Regelung“ für Starts nach 22 Uhr, die noch aus Zeiten stammt, wo nur bis 22:00 Uhr gelandet werden durfte, sollte abgeschafft werden. Die Regelung wurde eingeführt, um startbereite Flugzeuge, die auf vorrangige Landungen warten mussten, einen Abflug zu ermöglichen. Das ist heute - mit planbaren Landungen bis 23:00 Uhr - nicht mehr zu rechtfertigen.
- c) Kurzfristig müssen ausnahmsweise Verspätungen Ausnahmen bleiben. Die Zahlen für die Starts nach 22 Uhr, die Landungen 23-24 Uhr, 0-5 Uhr und auch 5-6 Uhr müssen sich drastisch verringern, im Sommer 2019 zumindest aber halbieren. Hier soll die Bezirksregierung deutlich schärfer eingreifen als bisher.
- d) Mittelfristig sollten alle Möglichkeiten geprüft werden, die Festschreibung der Landeentgelte auf vier Jahren zu revidieren und Tarife einzuführen, die die Exklusivität des begehrten Standorts Düsseldorf widerspiegeln. Die Lärmentgelte für die Nacht sollten sich – mindestens - an dem Beispiel Hamburg orientieren.
- e) Langfristig sollte an möglichst allen deutschen Flughäfen (bis auf die beiden Frachtflughäfen CGN und LEJ ein generelles Nachtflugverbot (und nicht nur eine Nachtflugbeschränkung) von 22 bis 6 Uhr eingeführt werden. Begründete Ausnahmen sollten nur durch eine Erlaubnis der Luftaufsicht und nach einem Nachweis ermöglicht werden, dass die Verspätung nicht über eine konservative und verspätungsabbauende Umlaufplanung hätte vermieden werden können. Durch die Vereinheitlichung der Nachtflugregeln aller Flughäfen wird vermieden, dass die Standorte mit Umwelt-Dumping die Billig-Airlines anlocken und sich gegenseitig kannibalisieren, weil für alle die gleiche Nachtruhe von 22 bis 6 Uhr gelten würde.

Die Bürger gegen Fluglärm bitten die Mitglieder des Verkehrsausschusses des Landtags NRW, ggf. auch alle Landtagsabgeordneten, den zuletzt eingeschlagenen, von uns ausdrücklich als richtig anerkannten Weg von Verkehrsminister Hendrik Wüst zu unterstützen. Starts nach 22 Uhr und Landungen nach 23 Uhr müssen die Ausnahme bleiben, und langfristig ist mit einem nachhaltigen Luftverkehrskonzept für ganz NRW deutlich mehr Nachtruhe an allen NRW-Flughäfen anzustreben. Die Fluggesellschaften sollten angehalten werden, dem Beispiel von Eurowings zu folgen und so zu planen, dass wirklich nur ausnahmsweise nach 23 Uhr gelandet wird. Hierzu sind abgestuft alle Maßnahmen von einer punktuellen Verschärfung der Nachtflugbestimmungen über deutliche Gebührensprünge nach 23, v.a. aber ab 24 Uhr bis hin zu einer ersatzlosen Streichung aller missbräuchlich benutzten Hintertüren der NFB geeignet. Abhängig vom Erfolg der bisher nur durch Eurowings angekündigten Maßnahmen muss die Landesregierung ermächtigt werden, zum Schutz der Bevölkerung, aber auch der Passagiere und der Mitarbeiter, weitere Maßnahmen zu ergreifen.

Danke für Ihre Aufmerksamkeit!

gez. Christoph Lange 03.03.2019

Fakten zum Flughafen Düsseldorf

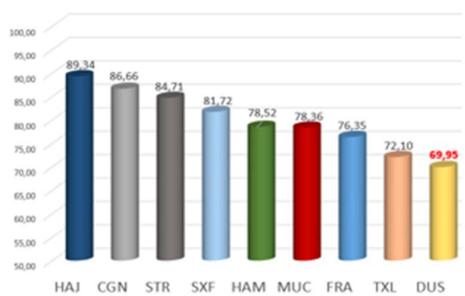
Verspätungsranking OAG 2017 (DE)

Prozent der Flugbewegungen, die in 2017 weniger als 15 Minuten verspätet waren, (in Klammern, Vergleich mit 2016)

DUS ist der unpünktlichster Flughafen Deutschlands!



OAG Pünktlichkeit der deutschen Flughäfen 2017

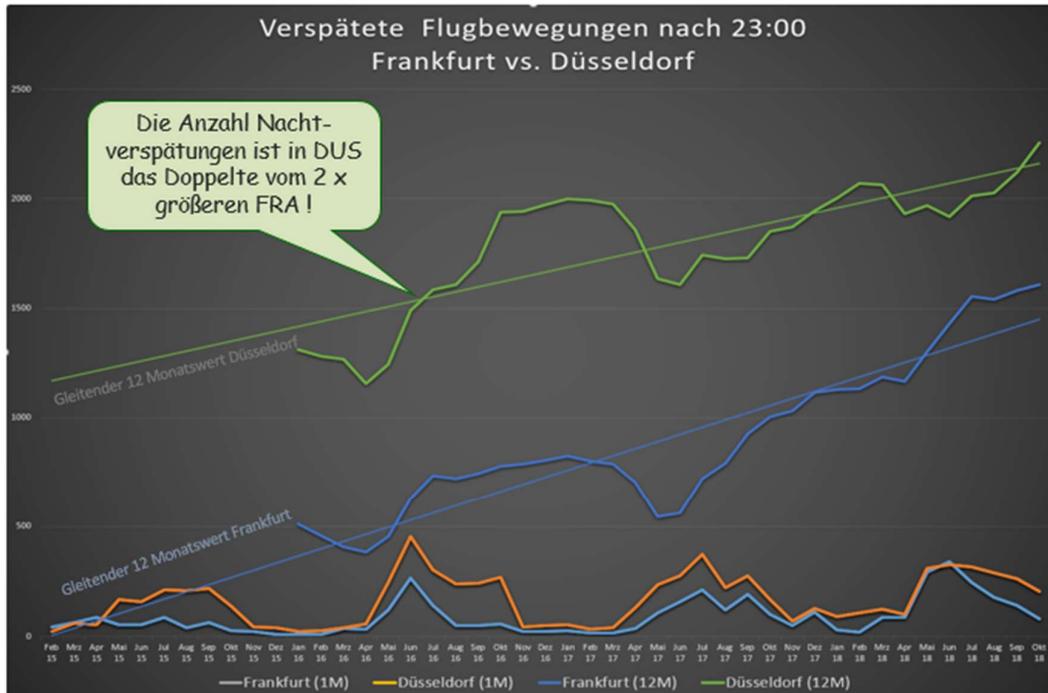


Datenquelle: <https://www.oag.com/airport-and-airline-on-time-performance-dashboard-2018>

Copyright

Anlage 2: Saisonal bereinigte Nachtverspätungen im Vergleich DUS-FRA

Fakten zum Flughafen Düsseldorf

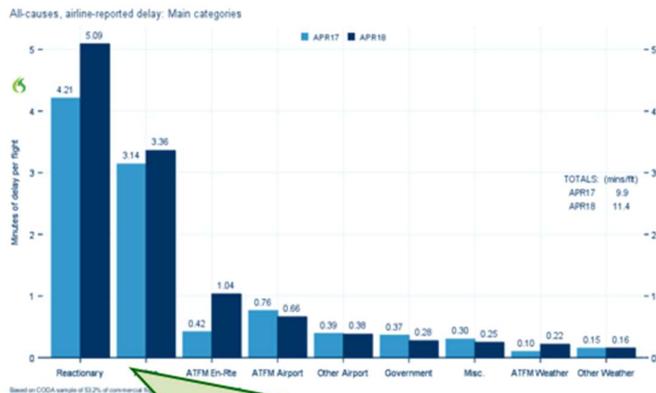


Datenquellen: <https://wirtschaft.hessen.de/verkehr/luftverkehr/laermschutz/verspaetete-starts-und-landungen>; <http://www.dus.com> (Flugtafel) Auswertung: Dipl. Statistiker G. Regnier. Grafik: Laszlo Lebrun.

Copyright

Anlage 3: Die Verspätungsursachen lt. Eurocontrol

Average Delay per Flight by Delay Cause



Die 2 Hauptursachen für Verspätungen sind -mit großem Abstand- von den Airlines selbst verschuldet.

Quelle: Eurocontrol: <http://www.eurocontrol.int/publications/all-causes-delay-air-transport-europe-april-2018>

Anlage 4

Fakten zum Flughafen Düsseldorf (Dez 2018) Vergleich der Lärmbelastung FRA-Raunheim und DUS-Lohausen

MP 01 Lohausen

Datum	Fluggeräusch (dB(A))		Gesamtgeräusch (dB(A))	
	Fluggeräusch (90-225)	Gesamtgeräusch (90-225)	Fluggeräusch (22-48)	Gesamtgeräusch (22-48)
01.12.2018	53,4	53,0	50,2	48,4
02.12.2018	50,1	50,7	54,7	48,9
03.12.2018	52,0	53,3	51,4	48,0
04.12.2018	53,9	53,8	49,0	47,9
05.12.2018	44,3	49,8	44,8	47,5
06.12.2018	52,8	50,7	53,1	49,2
07.12.2018	-	-	-	-
08.12.2018	-	-	-	-
09.12.2018	-	40,3	53,3	48,4
10.12.2018	54,0	41,8	54,3	47,0
11.12.2018	54,1	53,5	49,0	54,5
12.12.2018	49,8	54,5	49,2	44,4
13.12.2018	54,1	55,3	55,5	54,4
14.12.2018	49,8	55,7	49,2	49,9
15.12.2018	53,0	56,3	55,4	50,6
16.12.2018	58,1	58,9	58,9	49,9
17.12.2018	52,0	49,8	52,9	54,8
18.12.2018	49,7	51,2	49,9	49,2
19.12.2018	52,7	54,5	52,8	55,7
20.12.2018	53,4	49,8	54,5	47,5
21.12.2018	-	29,4	-	44,8
22.12.2018	50,7	49,3	50,3	52,8
23.12.2018	52,8	49,2	52,7	54,8
24.12.2018	51,9	41,8	52,8	54,2
25.12.2018	51,1	37,8	51,4	53,4
26.12.2018	48,1	34,4	48,2	51,8
27.12.2018	49,7	50,0	49,2	53,3
28.12.2018	47,9	54,3	48,6	52,7
29.12.2018	50,7	58,0	50,7	53,3
30.12.2018	52,2	59,8	52,8	54,1
31.12.2018	51,0	-	50,1	54,9
Gesamt	58,1	49,5	59,8	54,1

59,6

Dezember 2018

MP 01 Lohausen

Düsseldorf Airport DUS

Datum	Referenz Fluggeräusch (NC)		Anzahl km-Lärmereignisse (N)		Verfügbarkeit (%)	Gesamtgeräusch (dB(A))		Fluggeräusch (dB(A))
	A	D	A	D		100(A)	100(A)	
01.12.2018	0	219	1	207	100	58,1	59,9	
02.12.2018	0	282	1	283	100	58,7	59,8	
03.12.2018	0	310	0	297	100	58,1	59,0	
04.12.2018	0	306	1	299	100	58,1	59,0	
05.12.2018	1	310	0	304	100	58,5	59,4	
06.12.2018	0	324	1	303	100	58,8	59,7	
07.12.2018	1	327	0	304	100	58,3	59,1	
08.12.2018	0	219	1	291	100	58,0	57,8	
09.12.2018	0	271	1	259	100	58,9	59,7	
10.12.2018	0	312	0	303	100	58,3	59,2	
11.12.2018	0	296	1	289	100	59,0	59,9	
12.12.2018	107	0	112	1	100	58,6	59,1	
13.12.2018	101	0	109	0	100	58,2	58,8	
14.12.2018	84	1	83	1	100	59,0	54,0	
15.12.2018	128	8	127	7	82	57,4	57,4	
16.12.2018	0	266	0	259	100	71,2	70,1	
17.12.2018	0	296	0	294	100	59,4	59,2	
18.12.2018	0	295	0	293	100	59,9	59,8	
19.12.2018	1	299	0	277	100	58,6	59,5	
20.12.2018	0	312	2	299	100	59,7	59,5	
21.12.2018	1	309	1	293	100	59,7	59,9	
22.12.2018	0	230	0	223	100	59,5	59,4	
23.12.2018	7	239	10	240	100	70,8	70,5	
24.12.2018	66	193	78	192	100	58,1	59,0	
25.12.2018	0	170	0	163	100	57,1	56,8	
26.12.2018	1	232	0	225	100	59,7	59,8	
27.12.2018	0	226	0	240	100	59,7	59,6	
28.12.2018	0	257	0	254	100	59,0	59,9	
29.12.2018	0	256	0	194	100	58,4	59,3	
30.12.2018	0	251	0	244	100	59,4	59,4	
31.12.2018	1	189	0	189	100	57,9	57,8	
Gesamt	103	3138	143	3170	99	60,3	60,3	

68,8

Die Tageslärmbelastung ist in Lohausen 9dB höher, als am berechtigten Raunheim

+ 3dB entspricht eine Verdoppelung der Lärmenergie

Quellen: <https://www.fraport.de/de/nachbarschaft-region/fluglaerm/messwerte-berechnungen.suffix.html/din-berichte.html>
https://www.dus.com/-/media/ldg/dus.com/konzern/nachbarn/umweltauswirkungen/pdfs/messstellenstatistik_1812.pdf

Fakten zum Flughafen Düsseldorf (Dez 2018)

Vergleich der Lärmbelastung FRA-Neu-Isenburg und DUS-Tiefenbroich

Blatt 44 von 45
Messbericht über Fluglärm - Dezember 2018
Erster Folien-AL, F1-1,1,2
Ermittlungszeit: 11. Februar 2019

4.8.3 L_{night}-Tageswerte des Flug- und Gesamtgeräuschs

Datum	Fluggeräusch (dB(A))			Gesamtgeräusch (dB(A))		
	L _{night} (22-05)	L _{night} (22-06)	L _{night} (24h)	L _{night} (22-05)	L _{night} (22-06)	L _{night} (24h)
01.12.2018	53,0	44,7	54,3	55,9	49,4	58,2
02.12.2018	54,4	48,8	56,1	58,5	52,8	60,3
03.12.2018	54,3	44,4	55,2	57,2	51,1	59,6
04.12.2018	52,0	38,1	51,0	54,5	52,1	59,9
05.12.2018	56,8	48,7	58,5	58,7	51,5	60,8
06.12.2018	51,9	47,0	55,3	57,0	50,7	59,4
07.12.2018	-	-	-	-	-	-
08.12.2018	-	-	-	-	-	-
09.12.2018	-	45,8	56,1	-	51,5	60,9
10.12.2018	54,3	43,1	54,8	57,2	49,7	59,2
11.12.2018	52,9	38,7	55,0	56,4	49,8	58,7
12.12.2018	56,4	49,8	58,7	58,4	53,4	61,5
13.12.2018	56,1	48,5	58,0	58,2	51,8	60,9
14.12.2018	55,8	47,5	57,3	57,8	50,8	59,8
15.12.2018	55,8	48,3	57,2	57,1	49,3	59,0
16.12.2018	48,9	48,3	53,1	54,0	49,5	57,3
17.12.2018	51,5	44,1	53,6	55,7	49,9	58,5
18.12.2018	55,0	48,0	57,2	57,4	51,4	60,0
19.12.2018	52,6	44,1	54,1	56,8	50,9	59,3
20.12.2018	54,5	45,3	55,9	57,5	51,4	59,9
21.12.2018	-	44,3	-	-	50,4	-
22.12.2018	52,4	45,8	55,1	55,9	50,2	59,4
23.12.2018	53,7	45,5	55,5	56,0	52,8	60,1
24.12.2018	51,5	39,3	51,3	55,7	49,7	58,0
25.12.2018	50,1	38,7	50,7	54,4	47,9	56,9
26.12.2018	49,8	38,9	49,4	52,7	44,3	56,4
27.12.2018	48,8	48,1	48,1	53,2	45,8	55,0
28.12.2018	43,8	40,7	47,9	52,2	47,9	58,8
29.12.2018	50,0	45,3	55,3	55,5	51,8	59,3
30.12.2018	52,0	44,2	53,8	59,3	49,7	57,8
31.12.2018	52,2	-	52,7	55,3	-	57,1
Gesamt	53,4	45,9	55,1	56,4	50,8	59,1

45,3

Dezember 2018

MP 11
Tiefenbroich

Düsseldorf Airport
DUS

Einzelentschlagger während der Nacht-Zeit (22:00 - 06:00)

Datum	Relevante Flugprozesse (NO)		Anzahl kart. Lärmereignisse (NT)		Verteilbarkeit (%)	Auslast.	Gesamtgeräusch (dB(A))		Fluggeräusch (dB(A))
	A	D	A	D					
	L _{night} (22-05)		L _{night} (22-06)						
01.12.2018	10	0	10	0	100		56,0	54,5	
02.12.2018	32	0	32	0	100		60,5	59,4	
03.12.2018	25	0	26	0	98	TW	60,3	59,1	
04.12.2018	28	0	28	0	100		58,1	57,5	
05.12.2018	26	0	26	0	100		59,0	57,2	
06.12.2018	25	0	25	0	100		58,4	57,9	
07.12.2018	33	0	32	0	99	TW	61,5	59,7	
08.12.2018	13	0	11	0	92	TW	60,9	59,2	
09.12.2018	33	0	33	0	100		60,3	59,0	
10.12.2018	27	0	27	0	100		59,1	57,7	
11.12.2018	22	0	22	0	100		57,8	55,9	
12.12.2018	0	0	0	0	100		52,4	0,0	
13.12.2018	0	1	0	0	100		52,0	0,0	
14.12.2018	0	0	0	0	100		49,3	0,0	
15.12.2018	0	7	0	0	80	TW	55,9	52,8	
16.12.2018	32	0	32	0	100		59,6	59,2	
17.12.2018	21	0	21	0	100		57,8	57,9	
18.12.2018	17	0	17	0	86	TW	56,4	56,6	
19.12.2018	25	0	23	0	100		57,2	56,4	
20.12.2018	32	0	31	0	100		59,9	59,0	
21.12.2018	43	0	43	0	100		62,0	60,9	
22.12.2018	19	0	19	0	100		56,8	57,3	
23.12.2018	0	0	0	0	100		51,8	0,0	
24.12.2018	0	0	0	0	100		52,7	51,1	
25.12.2018	14	0	13	0	100		55,4	54,2	
26.12.2018	20	0	19	0	100		56,3	55,6	
27.12.2018	20	0	20	0	100		56,8	55,4	
28.12.2018	23	0	23	0	100		58,0	57,5	
29.12.2018	9	0	9	0	99	TW	58,8	58,9	
30.12.2018	25	0	25	0	100		59,2	57,7	
31.12.2018	9	0	9	0	100		55,9	55,7	
Gesamt	539	1	539	0	97		62,5	60,7	

56,7

Die Nachtlärmbelastung ist in Tiefenbroich 12dB höher, als in Neu-Isenburg

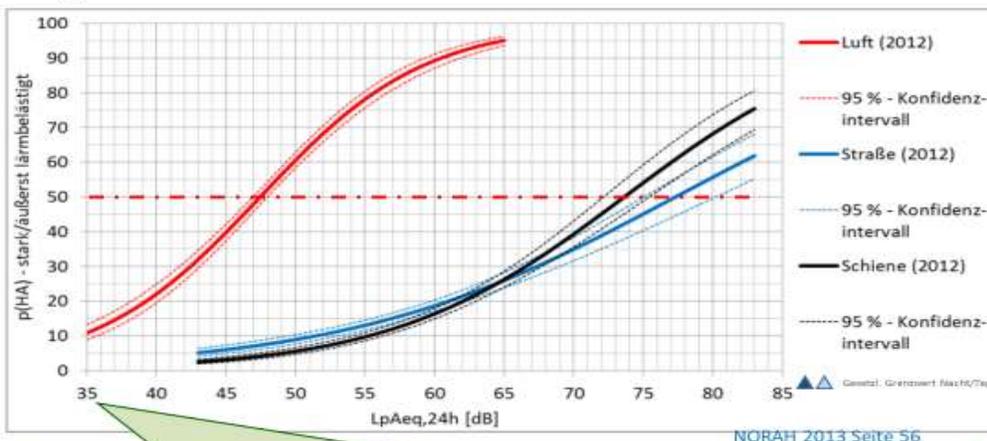
+ 3dB entspricht eine Verdoppelung der Lärmenergie

Quellen:
https://www.fraport.de/de/nachbarschaft-region/fluglaerm/messwerte-berechnungen_suffix.html/din-berichte.html
https://www.dus.com/~media/fds/dus.com/konzern/nachbarn/umweltauswirkungen/pdfs/messstellenstatistik_3812.pdf

Copyright ©

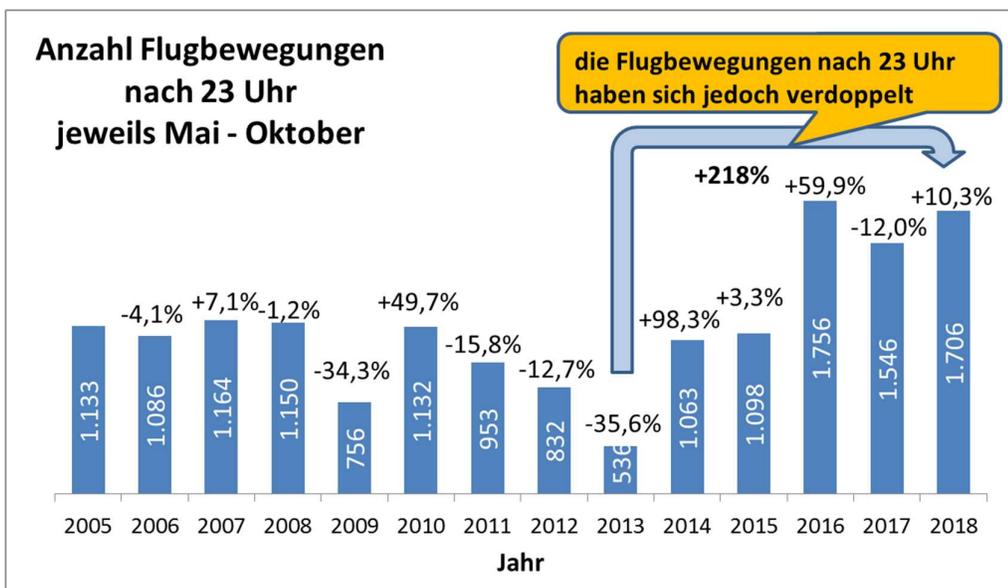
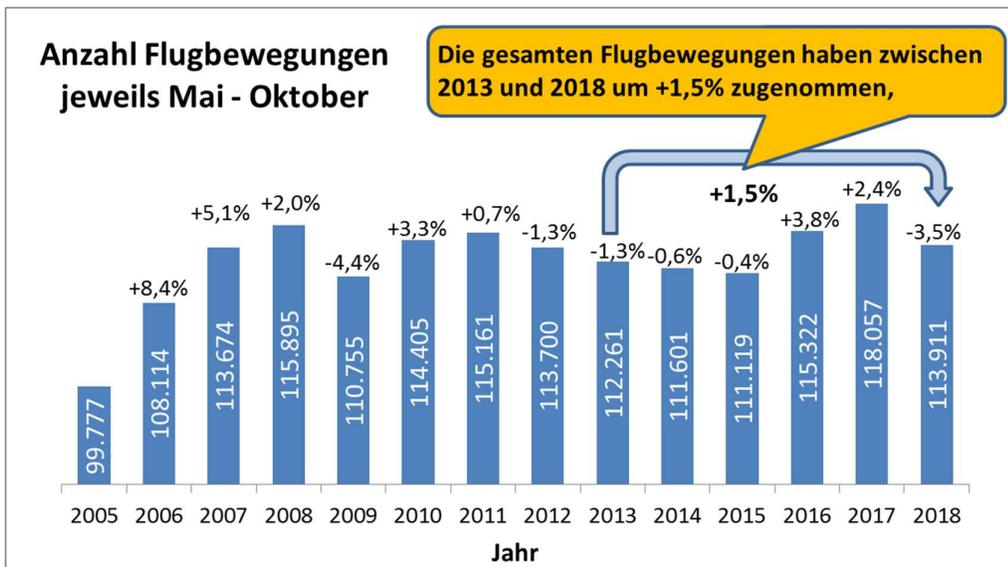
Anlage 6 : Auszug aus der vielzitierten NORAH-Studie

Fluglärm stört viel mehr als andere Verkehrsarten



50% der Menschen sind schon bei 47dB Fluglärm stark gestört, bei anderen Verkehrsarten erst ab 75 dB. Warum? Wir haben eine ganz einfache Erklärung: der Dauerschallpegel ist völlig ungeeignet, die Belastung durch Fluglärm abzubilden. Hinzu kommt: an Straßen und Schienen kann man Lärmschutzwände bauen.

Anlage 7 : Vergleich der Entwicklung der Gesamt-FB mit denen nach 23 Uhr bzw. 5-6 Uhr:



Anlage 8

Die offizielle Nachtflugstatistik des Verkehrsministeriums

Nachtlandungen auf dem Verkehrsflughafen Düsseldorf im Jahr 2018

Monat	Propellerflugzeuge					Strahlflugzeuge					Statistische Auswertung				
	<=9h MTOW	>9h MTOW	>9h MTOW	>9h MTOW	Summe	Zeitraum				Summe	Rettingflüge	Gesamtland.	Kap. 3/Bonus	Durchschnitt	
	22.00-06.00	22.00-22.59	23.00-23.29	23.30-06.00	Sp. 1 - 4	22.00-22.59	23.00-23.29	23.30-23.59	00.00-05.00	06.01-06.00	Sp. 6 - 10	v. Sp. 7 - 10	Sp. 6 + 11	In % v. Sp. 11	pro Nacht
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Januar	8	196	41	2	247	519	37	9	1	0	566	0	813	100,0	26,2
Februar	6	204	35	0	245	535	50	18	4	3	610	3	855	100,0	30,5
März	5	170	41	0	216	622	67	16	2	2	709	1	925	100,0	29,8
April	4	72	8	0	84	671	66	15	5	1	762	5	846	100,0	28,2
Mai	4	94	11	0	109	667	202	87	4	13	973	3	1082	100,0	34,9
Juni	6	91	14	0	111	798	228	77	3	12	1118	1	1229	100,0	41,0
Juli	10	92	13	0	115	875	240	56	4	9	1184	3	1299	100,0	41,9
August	4	104	7	0	115	872	217	53	5	9	1156	2	1271	100,0	41,0
September	8	91	7	0	106	893	208	46	1	2	1150	1	1256	100,0	41,9
Oktober	3	101	3		107	889	186	14	5	3	1097	4	1204	100,0	38,8
November					0						0		0	100,0	0,0
Dezember					0						0		0	100,0	0,0
Summe	58	1.215	180	2	1.455	7.341	1.504	392	34	54	9.325	23	10.780	100,0	35,5
Vorjahr	56	499	153	7	715	7.654	1.292	336	28	14	9.324	11	10.039	100,0	33,0
Differenz	2	716	27	-5	740	-313	212	56	6	40	1	12	741	0,0	2,5

Anlage 9 : Die Darstellung der Lärmzuschläge durch den Flughafen DUS:

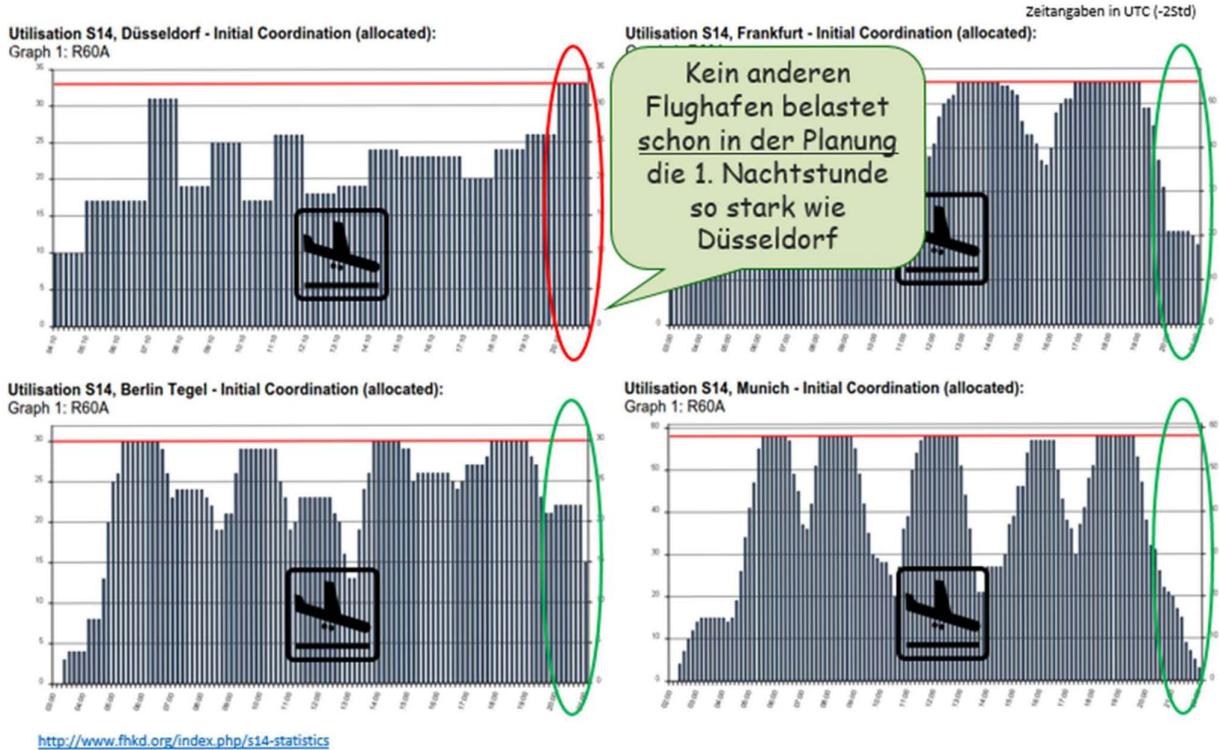
Benchmark DUS Landeentgelte Tag, Nachtrand und Nacht

DH8 4	DUS	CGN	FRA	HAM
Tag	208,40 €	154,84 €	220,64 €	99,40 €
Spreizung				
22:00 - 22:59	150,4%	171,9%	123,1%	243,4%
23.00 - 23:14				434,5%
23.15 - 23:29				482,3%
23.30 - 23:44				530,1%
23.45 - 23:59				625,7%
23:00 - 23:59	194,9%	171,9%	180,0%	
00:00 - 04:59	200,8%	171,9%	180,0%	769,0%
A320-200	DUS	CGN	FRA	HAM
Tag	276,64 €	371,29 €	386,58 €	348,33 €
Spreizung				
22:00 - 22:59	135,4%	167,5%	126,0%	244,2%
23.00 - 23:14				436,4%
23.15 - 23:29				484,5%
23.30 - 23:44				532,5%
23.45 - 23:59				628,6%
23:00 - 23:59	180,4%	167,5%	204,0%	
00:00 - 04:59	186,4%	167,5%	204,0%	772,8%
A330-200	DUS	CGN	FRA	HAM
Tag	382,64 €	890,35 €	877,49 €	1.071,04 €
Spreizung				
22:00 - 22:59	190,9%	180,3%	124,2%	242,1%
23.00 - 23:14				431,5%
23.15 - 23:29				478,8%
23.30 - 23:44				526,2%
23.45 - 23:59				620,9%
23:00 - 23:59	271,3%	180,3%	196,6%	
00:00 - 04:59	281,9%	180,3%	196,6%	763,0%

- Der Vergleich der Lärmzuschläge für DUS, CGN und FRA zeigt auf, dass die Spreizungswerte in DUS für die Nachtrand- und Nachtzeiten keineswegs als zu niedrig einzustufen sind.
- HAM sprengt hier den Rahmen und ist jedoch im Vergleich zu den deutschen Flughäfen, die überhaupt eine zeitbezogene Differenzierung der Lärmzuschläge vornehmen, **nicht repräsentativ**.

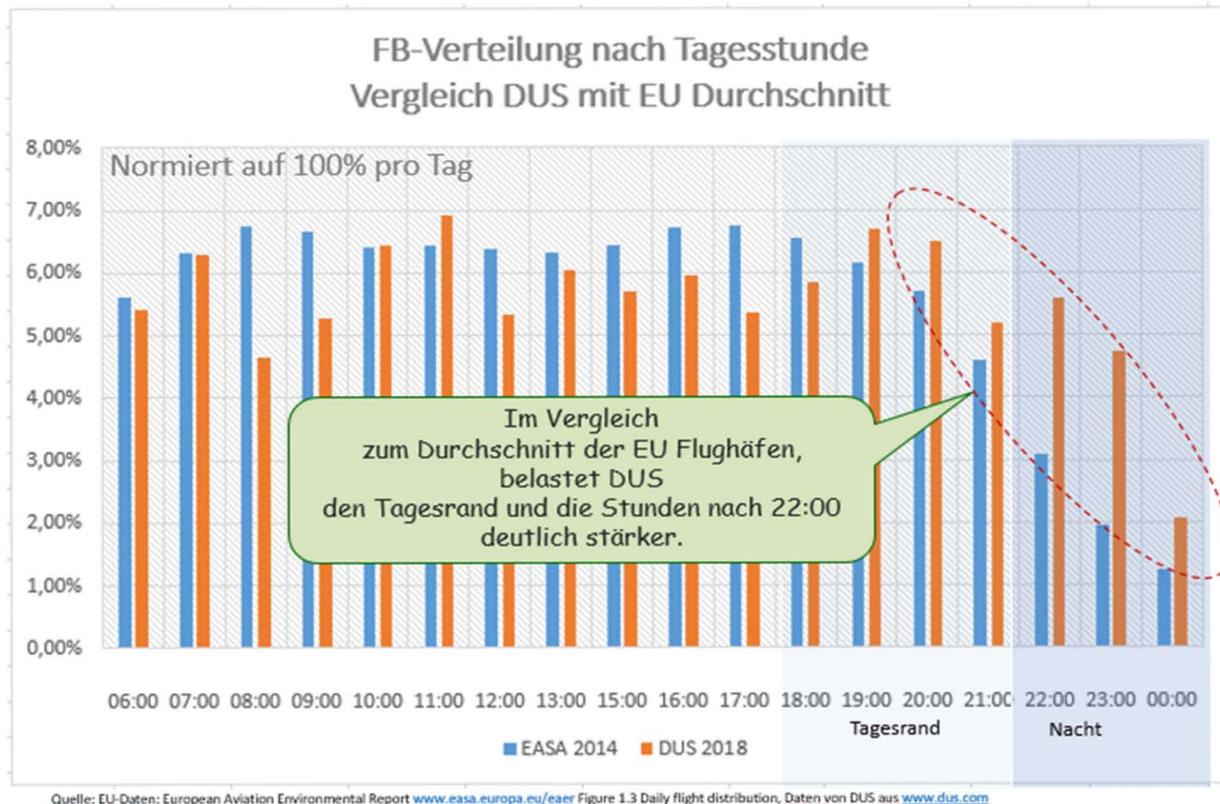
Es geht aber um die Gesamtentgelte. Danach kostet eine Landung nach 0 Uhr ganze 12€ mehr als vor Mitternacht. Warum HAM nicht repräsentativ sein soll, wo doch die stadtnahe Lage ähnlich ist?

Die merkwürdige Planung von Slots



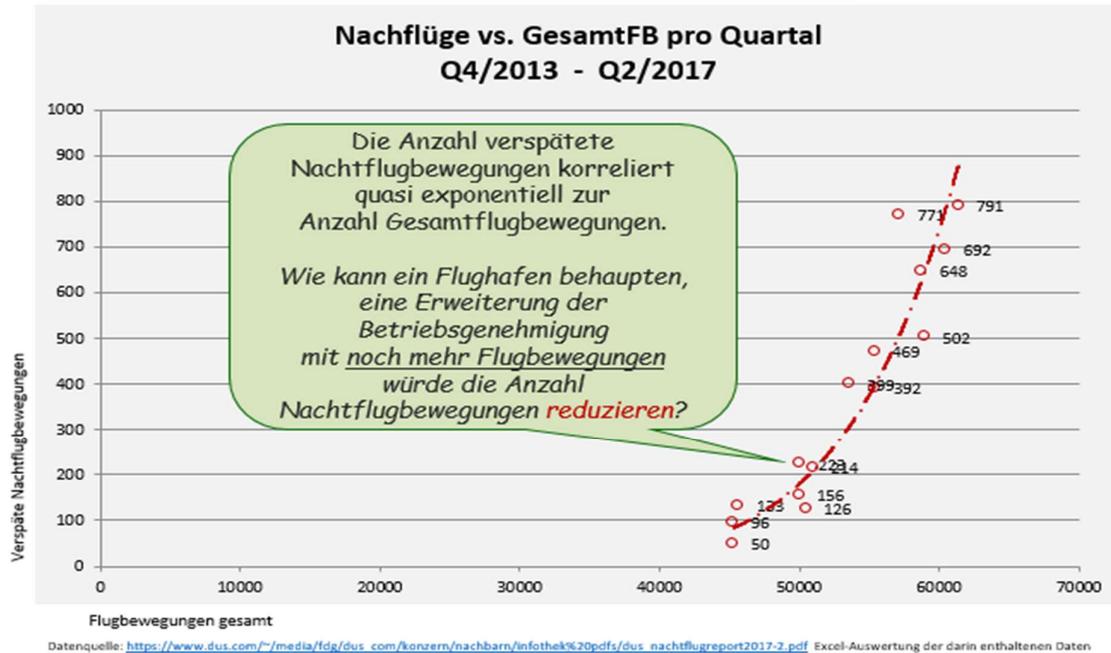
Fakten zum Flughafen Düsseldorf

Jahr 2018



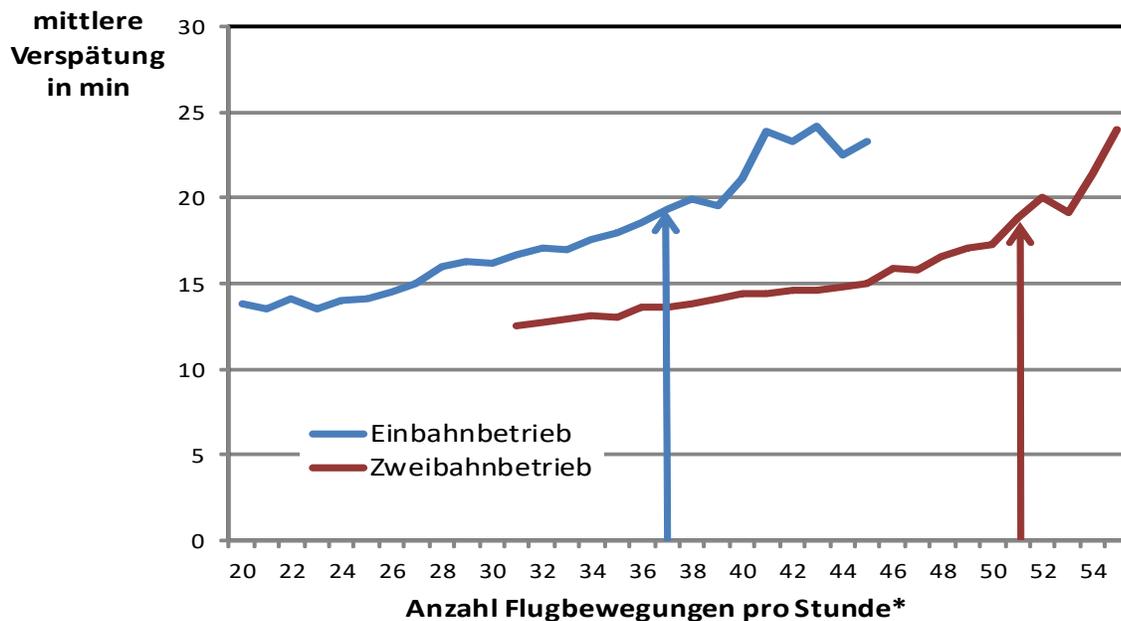
Fakten zum Flughafen Düsseldorf

Starts ab 22:00 + Landungen ab 23:00 bis 5:59 pro Quartal



Copyright ©

Anstieg der Verspätungen bei hoher Verkehrsdichte



*) Wert größer 45 bzw. 55 wegen zu kleiner Mengen zu 45 bzw. 55 zusammengefasst
Quelle: Eigene Erfassung anhand der Flughafenhomepage www.dus.com

Anlage 13 :



Anlage 14 :

Statement von Eurowings - Stationsleiter Florian Egner im Interview am 25.2.2019

Quelle: <http://www.airliners.de/wir-50-millionen-puenktlichkeit-interview/49018>

Zum Interviewpartner



Florian Egner ist seit November 2017 Stationsleiter von Eurowings in Düsseldorf. Er ist für die sichere und pünktliche Abfertigung der Eurowings- Flüge verantwortlich. Dazu gehört beispielsweise das Management von teilweise bis zu 15 Dienstleistern und Parteien, die bei einem einzelnen Flug involviert sind.

...

Airliners: „Mal konkret gefragt: Wo setzen Sie dabei genau an?“

Florian Egner: „Ein Beispiel: Wir sorgen dafür, dass wir mehr Puffer in den Flugplan reinbekommen. In Düsseldorf beispielsweise lassen wir künftig mehr Abstand zum Ende der Betriebszeit des Flughafens um 23 Uhr und planen die letzte Landung auf 22.15 Uhr - die letzte Dreiviertelstunde ist nur noch da, eventuelle Verspätungen auszugleichen. Andersherum arbeiten wir verstärkt daran, dass unsere Flugzeuge morgens auch pünktlich rausgehen. Denn nur wenn die erste Welle gut läuft, läuft der ganze Tag gut. Da gibt es wirklich eine Korrelation. Das kostet uns zwar alles Kraft und oft auch viel Geld, aber unser Flugbetrieb wird so deutlich stabiler.“

...

Airliners: „Klingt nicht so, als wenn Sie ein Fan der vom Flughafen anvisierten Kapazitätserweiterung wären?“

Florian Egner: „Es muss alles schrittweise wachsen. Was bringen mehr Slots, wenn man keine Abfertiger hat und die Passagiere eine Stunde auf ihr Gepäck warten? Wir haben schon jetzt im Sommer häufig Verspätung, weil es so voll ist und die Maschinen auf Außenpositionen parken müssen, die Busse aber nicht rechtzeitig da sind. Erst muss die Qualität da sein, dann das Wachstum. „

INITIATIVE KAARSTER GEGEN FLUGLÄRM



„Nächtliche Lärmbelastungen durch Verspätungen am Flughafen Düsseldorf wirksam reduzieren“ – Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Drucksache 17/4105

- Schriftliche Stellungnahme zur Anhörung des Verkehrsausschusses am 27. März 2019

I. Vorbemerkung

Die Zahl der nächtlichen Lärmbelastungen der Anwohner durch den Flugbetrieb am Flughafen Düsseldorf ist seit Erteilung der Betriebsgenehmigung 2005 kontinuierlich gestiegen. Im Jahr 2018 erreichten die nächtlichen Landungen einen Höhepunkt.

Die Stellungnahme skizziert das Ausmaß der Belastungen (Stand 31.12.2018) und deren Entwicklung in den vergangenen Jahren. Sie versucht die Gründe für diese Entwicklung darzustellen. Abschließend wird zu den Vorschlägen von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Drucksache 17/4105) zur Behebung der Belastungen Stellung bezogen.

II. Ausmaß und Entwicklung der nächtlichen Lärmbelastungen

1. Die Betriebsgenehmigung von 2005 und die Nachtflugbestimmungen 2007

Die Genehmigungsbehörde, das Verkehrsministerium NRW hat in der Betriebsgenehmigung vom 09. Nov. 2005 die Betriebszeit für den Flughafen Düsseldorf auf den Zeitraum 06:00 – 23:00 Uhr festgelegt. Starts dürfen in diesem Zeitraum nur bis 22 Uhr durchgeführt werden.

Die Behörde sah durch diese Regelung den Schutz der Nachtruhe als gewährleistet an. Dazu führte sie in der Begründung durch Betriebsgenehmigung aus:

„Zum Schutz vor Fluglärm in der Nacht hat die Genehmigungsbehörde dem Antrag der Antragstellerin auf Erhöhung der Bewegungszahlen nach 22:00 Uhr etwa nur zur Hälfte entsprochen. Zudem wurde die Mitnutzung der Parallelbahn zwischen 21:00 Uhr und 22:00 Uhr Ortszeit angeordnet. Durch diese Maßnahmen wird nach Überzeugung der Genehmigungsbehörde erreicht, dass Verspätungen aus der Zeit vor 21:00 Uhr weitest möglich abgebaut werden und dass durch den tenorierten ausgeweiteten Flugbetriebsumfang bedingte Verspätungen die Zeit nach 23:00 Uhr vom Grundsatz her nicht belastet wird.“¹

¹ Betriebsgenehmigung v. 09. Nov. 2005, S.216

Am 20.09.2007 hat das Ministerium in den Nachtflugbeschränkungen am Flughafen Düsseldorf geregelt, dass verspätete Landungen im Fluglinien- oder planmäßigen Bedarfsluftverkehr in der Zeit von 23.30 Uhr bis 06.00 Uhr Ortszeit unzulässig sind. Landungen von Luftfahrtunternehmen die auf dem Flughafen Düsseldorf einen von der Genehmigungsbehörde anerkannten örtlichen Wartungsschwerpunkt unterhalten, sind in der Zeit von 00.00 Uhr bis 05.00 Uhr Ortszeit unzulässig.²

Mit dieser Regelung hat das Ministerium die Betriebszeit des Flughafens de facto um bis zu einer Stunde in die Nacht hinein verlängert.

Wenn im Folgenden von nächtlichen Lärmbelästigungen gesprochen wird, dann bezieht es sich auf Landungen nach 23 Uhr und zwischen 05.00 Uhr und 06:00 Uhr.

2. Entwicklung der Landungen nach 22 Uhr

Die Stunde zwischen 22 Uhr und 23 Uhr ist inzwischen die Spitzenstunde bei Landungen. D.h. in keiner anderen Stunde ist die Belastung der Anwohner in der jeweiligen Flugrichtung so groß, wie in dieser Zeit.

Das Schaubild 1 zeigt die durchschnittliche Zahl der Landungen nach 22 Uhr am Beispiel des Monats Juni seit 2005. Daran wird sichtbar, dass die Zahl der Flugbewegungen nach 22 Uhr seit dem Jahr der Betriebsgenehmigung bis 2018 von 22,5 Landungen auf 41,6 Landungen (Juni 2018) angestiegen ist. Dieser Anstieg beträgt ca. 65%.

Im gleichen Zeitraum ist die Zahl der gesamten Flugbewegungen am Flughafen Düsseldorf allerdings nur um 10,5 % angestiegen (Abb. 2).

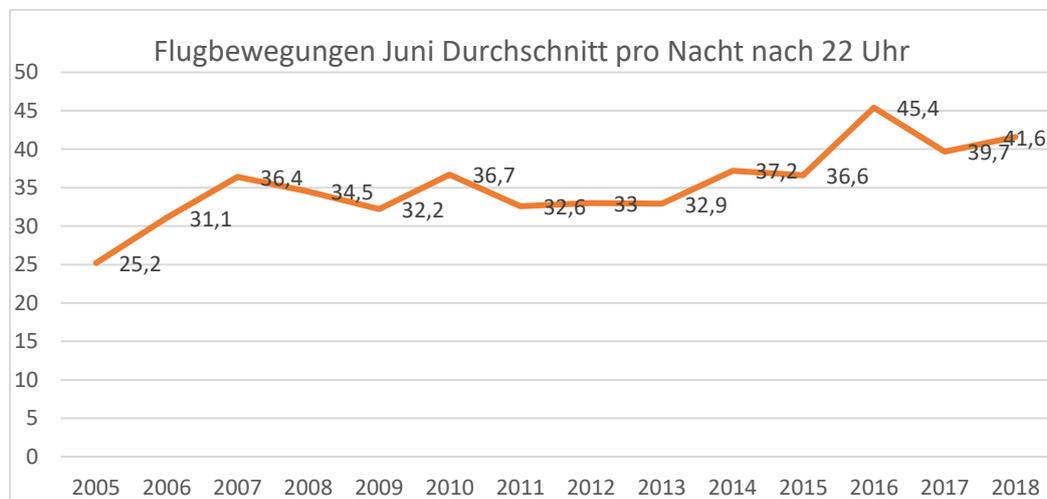


Abbildung 1 Die Zahlen wurden aus dem DFLD Deutscher Fluglärmdienst e.V. ermittelt

² Veröffentlichung der mit Wirkung ab dem 1.11.2007 geänderten Neuregelung der Nachtflugbeschränkungen auf dem Verkehrsflughafen Düsseldorf. Bek. d. Ministeriums für Bauen und Verkehr v. 20.9.2007 – II A 3 – 31-21/12 (4)

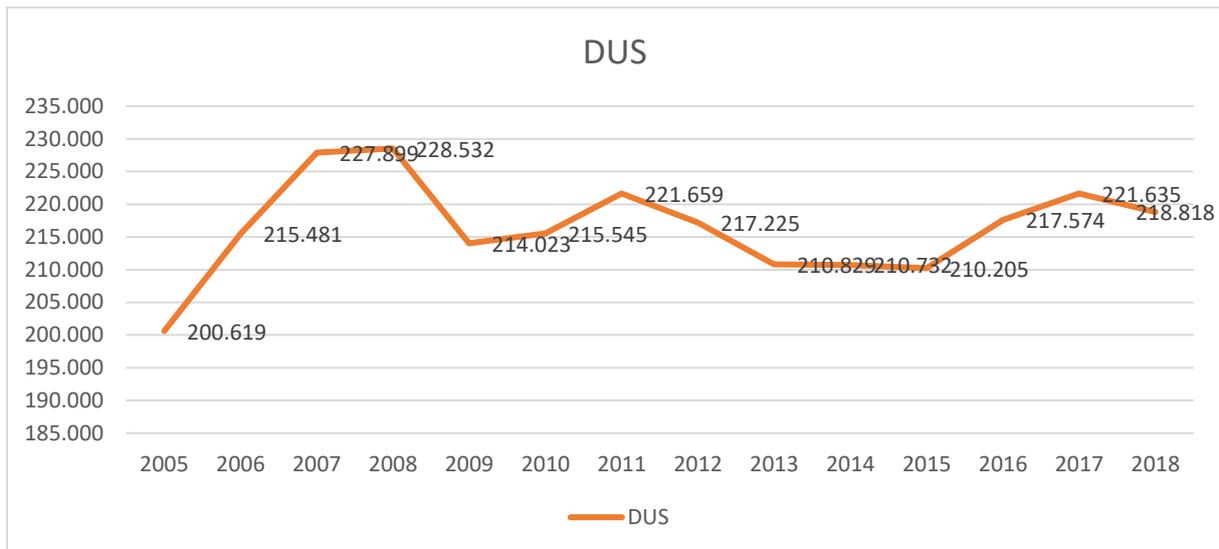


Abbildung 2 Die Zahlen wurden den Angaben des Flughafens Düsseldorf (dus.com) entnommen.

Diese Diskrepanz verweist darauf, dass sich die Struktur des Flugbetriebs verändert hat. Die Fluggesellschaften verdichten den Flugplan, um weitere Umläufe zu realisieren, wodurch vor allem die Nachtstunden stärker genutzt werden. Zugleich ist der Flugbetrieb am Flughafen Düsseldorf mittlerweile durch Tourismusverkehre geprägt.

3. Entwicklungen der Landungen nach 23 Uhr

2018 hat die Zahl der Landungen nach 23 Uhr einen neuen Allzeit-Rekord erreicht. 2.436 Maschinen landeten am Flughafen Düsseldorf zwischen 23 Uhr und 6.00 Uhr.

Damit hat sich deren Zahl in diesen Nachtstunden in den vergangenen fünf Jahren fast verdreifacht.

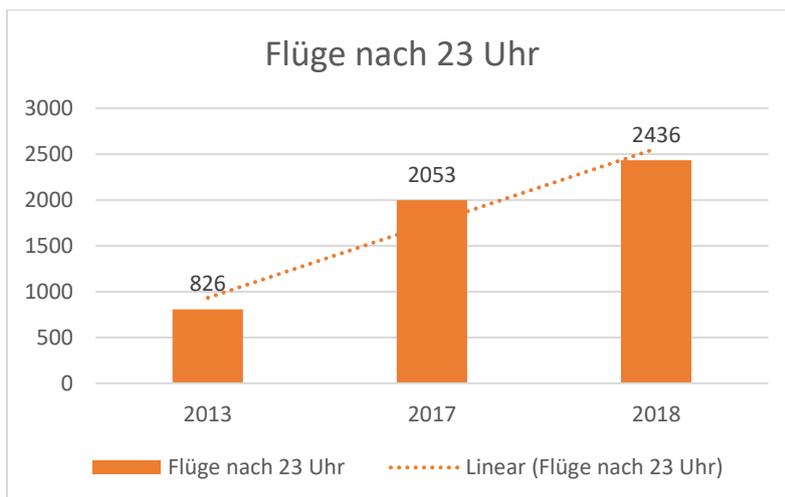


Abbildung 3 Die Zahlen wurden aus dem DFLD Deutscher Fluglärmdienst e.V. ermittelt

In den Monaten Mai bis August 2018 landeten pro Nacht in der Stunde vor Mitternacht im Durchschnitt mindestens 10 Maschinen.

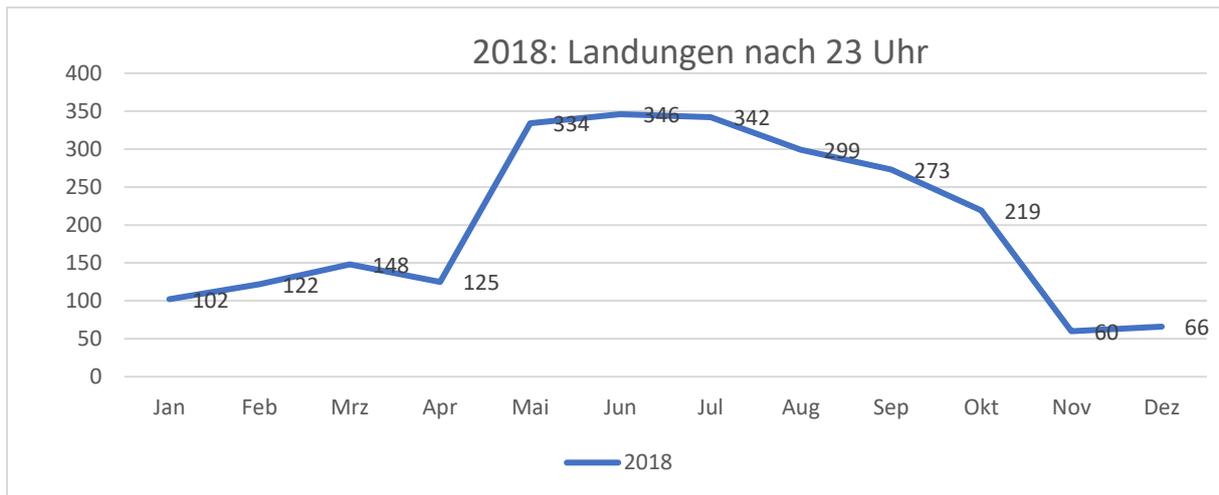


Abbildung 4 Die Zahlen wurden aus dem DFLD Deutscher Fluglärmdienst e.V. ermittelt

Was dies für die Anwohner bedeutet, die in der Flugrichtung leben, zeigt exemplarisch die Nacht des Sonntags, 15. Juli 2018 (Landerichtung Kaarst-Büderich). Insgesamt sind zwischen 23 Uhr und 23:59 neunzehn Maschinen gelandet.

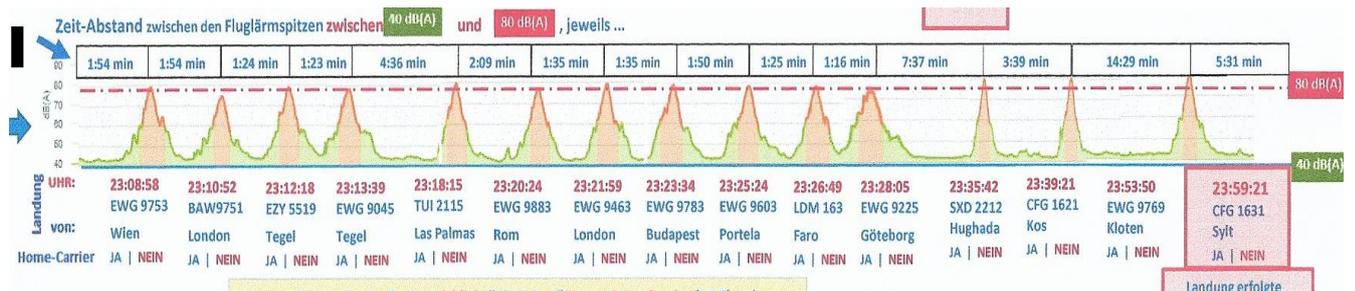


Abbildung 5

Der Auszug der Lärmkurven, der die Landungen zwischen 23.:08 und 23:59 am 15. Juli 2018 darstellt, zeigt:

- der Abstand zwischen den Maschinen beträgt teilweise < 2 Minuten
- die Lärmspitzen liegen bei 80 dB(A) und mehr.

III. Gründe für die Entwicklung

1. Nachtflugregelung am Flughafen Düsseldorf

Die geltenden Nachtflugregelungen am Flughafen Düsseldorf haben dazu geführt, dass der Flugbetrieb ohne Einzelgenehmigung bis Mitternacht ausgeweitet werden kann.

Für die acht Luftverkehrsunternehmen mit anerkannten Wartungsstützpunkt (sog. HBC- Status) bedeutet dies, dass sie ihren Flugplan bereits darauf einrichten können, dass sie mit der letzten Maschine verspätet in Düsseldorf landen (s. unter Ziff. III.3). Die Fluggesellschaften mit HBC-Status wickeln mehr als 50% der Flüge in Düsseldorf ab (Stand: 2018).

2. Überforderungen der technischen Kapazitäten des Flughafens

Der Ablauf des Flugbetriebs am Flughafen Düsseldorf im Jahre 2018 hat erneut belegt, dass die technischen Kapazitäten des Flughafens mit einer Belastung von über 200.000 Flugbewegungen pro Jahr nicht zurecht kommen. Dies zeigt sich vor allem in den Sommermonaten, wenn an manchen Tagen mehr als 700 Flugbewegungen abzuwickeln sind.

Die folgenden Charts zeigen, dass ein Großteil der Verspätungen am Flughafen Düsseldorf entsteht. Während in den Sommermonaten die „Pünktlichkeitsquote“ bei Landungen noch bei ca. 75% liegt, fällt diese bei Starts drastisch auf unter 30- 35%. Unter Berücksichtigung, dass die Morgenstarts pünktlich sind, sieht die Bilanz über Tage und auf Stunden aufgeteilt noch schlimmer aus.

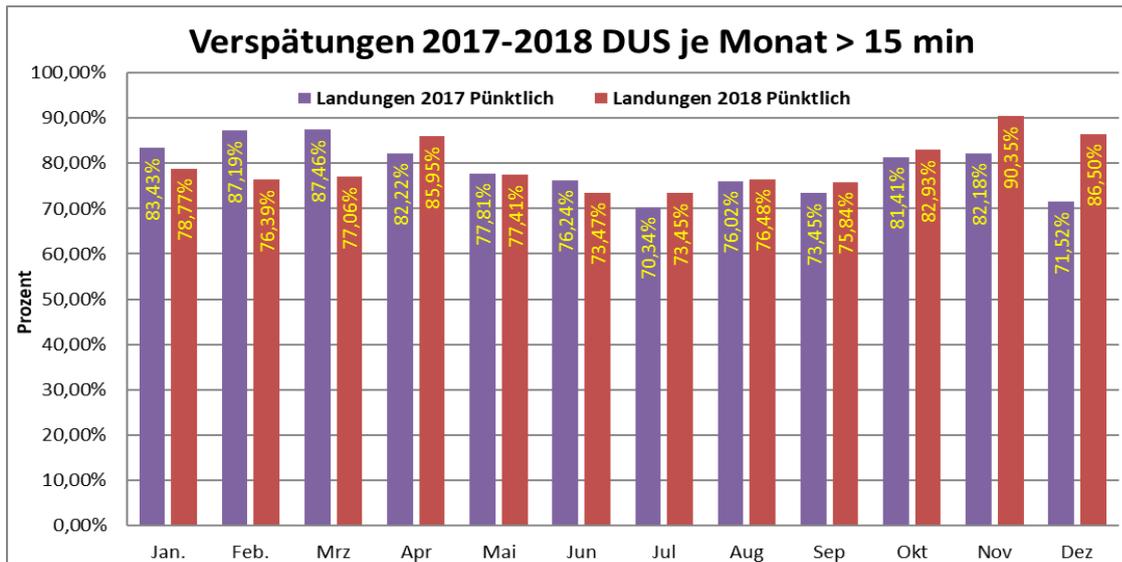


Abbildung 6 Ermittelt mit Daten aus Flightradar24.com

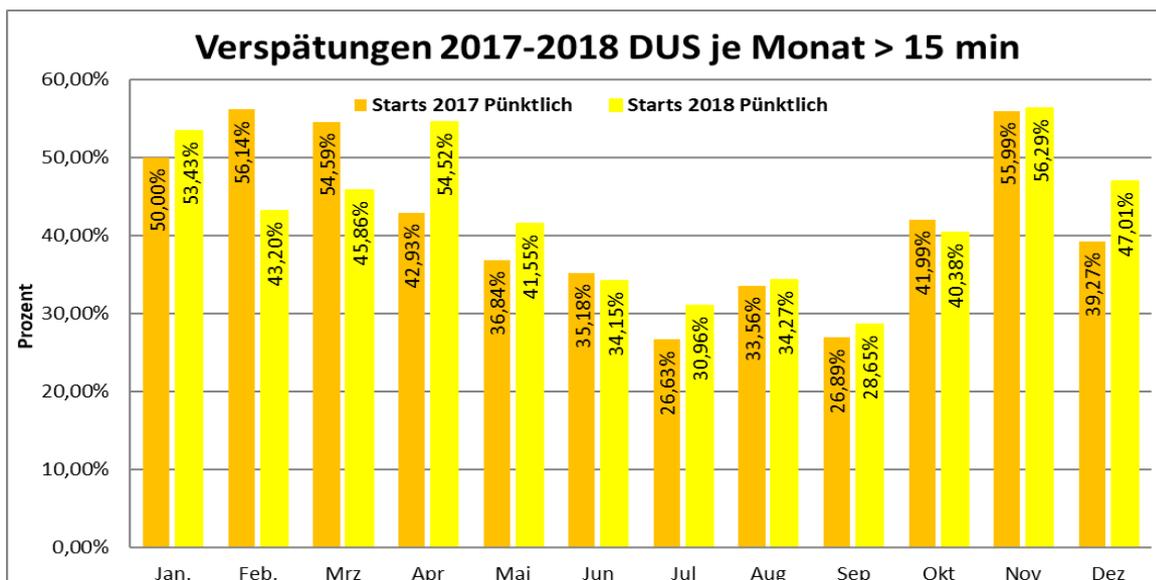


Abbildung 7 Ermittelt mit Daten aus Flightradar24.com

3. Unkorrekte Planung des Flugplans

Nicht erst für 2018, aber für dieses Jahr verstärkt, lässt sich feststellen, dass Airlines ihre Flugpläne am Flughafen Düsseldorf so planen, dass die Zeit zwischen Landung und Start einer Maschine in Düsseldorf oftmals nicht ausreicht, um die erforderlichen Abläufe durchzuführen. So sieht der Flugplan häufig nur 35 Min. oder sogar weniger zwischen Landung und Start einer Maschine vor.

Auf diese Weise starten Flüge bereits mit Verspätung, die sie aufgrund der knappen Planungen und fehlender Pufferzeiten häufig nicht mehr aufholen können. Dies führt dazu, dass die letzte Landung dieser Maschine in Düsseldorf nach 23 Uhr erfolgt.

Das folgende Beispiel einer Maschine von Eurowings am 2. August 2018 zeigt diesen Mechanismus auf: Die Maschine sollte um 10.10 Uhr von Zürich kommend in Düsseldorf landen. Die Maschine war pünktlich (tatsächliche Landung: 10.11).

Um 10:25 Uhr (also 15 Min. später) sah der Flugplan bereits den Start der Maschine nach Ibiza vor. Dieser erfolgte um 11:34, also mit einer Verspätung von mehr als einer Stunde. Der Rückflug von Ibiza sollte nach Flugplan um 16.05 Uhr landen, landete aber erst um 16.44 Uhr. Der Weiterflug nach Palma war für 16: 20 (15 Min. nach der geplanten Landung) vorgesehen, erfolgte aber erst um 17:45 Uhr. Diese Verzögerungen führten schließlich dazu, dass der Rückflug von Palma nach Düsseldorf statt um 19.30 Uhr erst um 21:13 erfolgen konnte. So landete die Maschine nicht um 21.50 Uhr, wie im Flugplan vorgesehen, sondern erst um 23.17 Uhr.

SEARCH	AIRPORTS	AIRLINES	AIRCRAFT	DUSSELDORF	FLIGHTS	STATS	PINNED	FLIGHTS	STATISTICS	19:55	-	21:40	Scheduled	KML	CSV	Play
03 Aug 2018	Düsseldorf (DUS)	Edinburgh (EDI)	EW9364	-	17:25	-	18:15	Scheduled								
03 Aug 2018	Thessaloniki (SKG)	Düsseldorf (DUS)	EW9655	-	14:35	-	16:20	Scheduled								
03 Aug 2018	Düsseldorf (DUS)	Thessaloniki (SKG)	EW9654	-	10:20	-	13:55	Scheduled								
03 Aug 2018	Vienna (VIE)	Düsseldorf (DUS)	EW9757	-	08:00	08:30	09:35	Estimated 09:34								Live
03 Aug 2018	Düsseldorf (DUS)	Vienna (VIE)	EW9756	1:16	05:50	06:26	07:25	Landed 07:42								Play
02 Aug 2018	Palma de Mallorca (PMI)	Düsseldorf (DUS)	EW9587	2:04	19:30	21:13	21:50	Landed 23:17								Play
02 Aug 2018	Düsseldorf (DUS)	Palma de Mallorca (PMI)	EW9586	1:53	16:20	17:54	18:40	Landed 19:47								Play
02 Aug 2018	Ibiza (IBZ)	Düsseldorf (DUS)	EW9541	2:07	13:40	14:37	16:05	Landed 16:44								Play
02 Aug 2018	Düsseldorf (DUS)	Ibiza (IBZ)	EW9540	2:01	10:25	11:34	12:55	Landed 13:35								Play
02 Aug 2018	Zürich (ZRH)	Düsseldorf (DUS)	EW9763	0:58	08:50	09:14	10:10	Landed 10:11								Play
02 Aug 2018	Düsseldorf (DUS)	Zürich (ZRH)	EW9762	0:57	07:00	07:31	08:10	Landed 08:28								Play
01 Aug 2018	London (LHR)	Düsseldorf (DUS)	EW9463	0:55	19:35	21:48	22:00	Landed 23:43								Play
01 Aug 2018	Düsseldorf (DUS)	London (LHR)	EW9462	0:59	18:15	20:25	18:50	Landed 20:23								Play

Einige Fluggesellschaften wenden dieses Verfahren mittlerweile systematisch an und sehen oftmals nur 15 – 35 Minuten zwischen Landung und Start vor.

Aufgrund der bestehenden Privilegierung von Fluggesellschaften mit HBC-Status ist diese Praxis sogar im Einklang mit den geltenden Bestimmungen der Nachtflugregelung.

Nach Auswertungen unseres Vereins gingen im vergangenen Sommer ca. 50% der verspäteten Landungen nach 23 Uhr auf unkorrekte und unrealistische Flugpläne zurück.

4. Fehlende Sanktionen

Die Airlines müssen für Landungen nach 23 Uhr mit keinerlei Sanktionen rechnen. Der Verkehrsminister hat ausdrücklich darauf hingewiesen, dass **diese Praxis „rechtlich nicht zu beanstanden“** sei. „Sie sind rechtlich zulässig und stellen keine Verstöße gegen die Nachtflugbestimmungen dar.“³

In den Jahren 2016, 2017 und 2018 sind im Übrigen auch seitens der für die Luftaufsicht zuständigen Bezirksregierung Düsseldorf **keine Bußgelder** gegen Fluggesellschaften verhängt worden.⁴

Nach Ziff. 6.6.1. der Betriebsgenehmigung vom 9. Nov. 2005 hat der Flughafen Düsseldorf ein "Slot Performance Monitoring Committee" (SPMC) einzurichten. Nach der vom Verkehrsministerium vorgegebenen Geschäftsordnung hat dieses Komitee u.a. die folgenden Aufgaben:

- „die Identifikation derjenigen Flughafennutzer, welche den Prozess der Slot-Zuteilung und/oder Slot-Nutzung vorsätzlich und regelmäßig missbrauchen;“
- „die Kommunikation mit den des Missbrauchs identifizierten Flughafennutzern und - in Fällen, in denen ein offensichtlicher Missbrauch festgestellt werden konnte - die Aufforderung zur Abgabe einer Erklärung für dieses Verhalten;“
- „die Information der zuständigen Stellen (BMVBW) über derartige Missbrauchstatbestände einschließlich der Empfehlung von geeigneten Maßnahmen und Verfahrensweisen zur Abhilfe des festgestellten Missbrauchs;“

Ob das SPMC missbräuchliche Ausnutzungen der Slots festgestellt hat und „geeignete Maßnahmen und Verfahrensweisen zur Abhilfe des festgestellten Missbrauchs“ ergriffen hat, ist nicht bekannt. Das zuständige Verkehrsministerium verweigert Auskünfte darüber mit Hinweis auf angebliche „Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse“ und lehnt Akteneinsicht nach den Bürgerrechten des IFG.NRW seit 2016 ab. Dagegen wurde Klage erhoben.⁵

5. Fehlende Anreize durch Gebührenregelungen

Der Koalitionsvertrag von CDU und FDP vom 16. Juni 2017 sieht vor: „Zur Verbesserung des Lärmschutzes werden wir insbesondere darauf hinwirken, dass der rechtliche Rahmen für die Spreizung lärmabhängiger Start- und Landeentgelte ausgeschöpft wird.“

Die vom Verkehrsminister erlassene und seit dem 1.1.2018 geltende Entgeltordnung sieht diesbezüglich keine Anreize vor, die Landungen nach 23 Uhr sanktionieren würden. Gegenüber der bisherigen Entgeltordnungen sind die Aufschläge bei Landungen nach 23 Uhr nicht geändert worden. Eine Maschine der Lärmklasse 3 (A 320N) muss bei Landungen nach 23 Uhr 116,66 € mehr bezahlen als bei einer Landung vor 23 Uhr. Ähnlich gering ist der Aufschlag bei der Lärmklasse 4 (z.B. B 738). Hier beträgt er 124,55 €.

Von diesen Aufschlägen gehen keinerlei prohibitive Wirkungen aus. Im Gegenteil: Fluggesellschaften die unkorrekt planen, können einen weiteren Umlauf anbieten. Damit

³ Antwort von Minister Wüst auf die Anfrage der Abgeordneten Arndt Klocke und Mehrdad Mostofizadeh der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN v. 21. Sept. 2017 (LT-Drs. 17/383)

⁴ Schriftliche Auskunft der BR DUS vom 12.07. 2018 und vom xxxxx

⁵ Verwaltungsgerichtsverfahren Werner Kindsmüller,/. Land Nordrhein-Westfalen v. 29 K 13562/16

können sie ein oder zwei zusätzliche Flüge durchführen. Bei einer A 320 mit ca. 180 Passagieren bedeutet dies einen Extra-Umsatz (bei angenommenen Flugpreisen von 100 €) von 18.000 €. Ein „Verspätungsaufschlag“ von 116,66 € wird einkalkuliert.

6. System der Kollektiven Verantwortungslosigkeit

Die Entwicklung in den vergangenen Jahren und die zunehmende Belastung der Anwohner mit Fluglärm in den Nachtstunden verweist auf ein System der Kollektiven Verantwortungslosigkeit, der Intransparenz und der fehlenden Rücksichtnahme auf die gesundheitlichen Belange der Anwohner des Flughafens.

Der Flughafen Düsseldorf verweist darauf, dass er für Verspätungen nicht verantwortlich sei und gibt den Airlines die Schuld⁶; die Airlines reden sich mit externen Ursachen heraus und das Verkehrsministerium erklärt, dass alles mit rechten Dingen zugehe. Flugpläne werden offenkundig auf ihre Realisierbarkeit von keiner Stelle geprüft. Auskunftersuchen von Bürgern werden mit Verweis auf fehlende Zuständigkeiten oder Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen abgelehnt.

Niemand ist bereit die Verantwortung zu übernehmen und für Abhilfe zu sorgen. Die Anwohner fühlen sich seit Jahren im Stich gelassen und fragen sich:

- Wie können Flugpläne, die unkorrekt sind überhaupt zugelassen werden?
- Warum erfolgen keine Sanktionen, wenn die Airlines die Stunde zwischen 23 Uhr und Mitternacht wie eine reguläre Betriebsstunde nutzen?

Zu diesen Eindrücken gehört auch die Weigerung des amtierenden Verkehrsministers mit den Bürgerinitiativen überhaupt zu sprechen und sich ihre Beschwerden anzuhören.

7. Ineffiziente Organisation des Flugplans und des Luftverkehrs in NRW

a. Die heutige Praxis der Slotvergabe an die Fluggesellschaften begünstigt eine ineffiziente Organisation des Flugverkehrs. Dies soll an folgendem Beispiel verdeutlicht werden:

Die Tabelle führt die im Sommerflugplan 2018 geplanten Flüge von Düsseldorf nach Palma de Mallorca (Beispielstag: 14.07.2018) im Zeitraum 05:50 – 08:10 auf.

Düsseldorf	Mallorca	14.07.2018	05:50:00	DE 1514
Düsseldorf	Mallorca	14.07.2018	05:50:00	DE 1516
Düsseldorf	Mallorca	14.07.2018	05:50:00	X3 2312
Düsseldorf	Mallorca	14.07.2018	05:50:00	X3 2318
Düsseldorf	Mallorca	14.07.2018	06:05:00	EW 9584
Düsseldorf	Mallorca	14.07.2018	06:30:00	EW 9572
Düsseldorf	Mallorca	14.07.2018	06:30:00	EWG 9572
Düsseldorf	Mallorca	14.07.2018	08:10:00	EW 7061 / EW 7580*
Düsseldorf	Mallorca	14.07.2018	08:10:00	EW 7061 / EW 7588*
Düsseldorf	Mallorca	14.07.2018	07:10:00	EW 9578

⁶ RP vom 15.09.2018

In der Zeit von 5:50 Uhr bis 8:10 (140 Min.) sind 10 Maschinen nach Mallorca gestartet. Davon 6 Maschinen von Eurowings, 2 Maschinen von Tui Fly und 2 Maschinen von Condor.

Je zwei Maschinen **einer Fluggesellschaft** starteten sogar **zeitgleich** um 5:50 (Condor und TuiFly), um 6:30 und um 8:10 (Eurowings). Die Fluggesellschaften verwenden Maschinen des Typs A 320 bzw. B 737. Jeder dieser Maschinen kann ca.180 Passagiere transportieren. Es besteht keine Notwendigkeit, für zehn Flüge in 140 Minuten nach Palma. Die ca. 1.800 Passagiere könnten ebenso mit sechs A 340 oder vier B 747-100 (max. 300 bzw. 550) transportiert werden.

b. NRW- Flughäfen haben ausreichend Kapazitäten

Der Flughafen Düsseldorf erwartet in diesem Jahr eine Zunahme der Flugbewegungen auf ca. 220.000.⁷ Da der Zeitraum Mai-Oktober besonders belastet ist, dürfte sich in diesem Zeitraum eine Zunahme um mehr als 10% ergeben. Erste Hinweise über den Osterreiseverkehr 2019 bestätigen diese Annahme.

Der Branchendienst Airlines schrieb am 12. Febr. 2019: „Gemessen an der Zahl der Flüge geht das Angebot von Eurowings über Ostern in Köln/Bonn um rund 12,4 Prozent zurück. Dies ist eines der Ergebnisse einer Untersuchung der Flugpläne für zwei Wochen um die Osterfeiertage vergangenen und dieses Jahres des DLR. In Düsseldorf legt Eurowings als wichtigster Carrier erneut zu - nämlich um 6,8 Prozent.“

Der Flughafen Köln/Bonn rechnet 2019 mit ca. 1 Mio. weniger Passagieren, insbesondere aufgrund der Abwerbung der Langstrecke von Eurowings durch Düsseldorf.

Die Regionalflughäfen Dortmund und Münster/Osnabrück verfügen über ungenutzte Kapazitäten. Zugleich reisen viele Passagiere aus diesen Regionen an, um von Düsseldorf aus in den Urlaub zu fliegen.⁸

Nach dem Abzug von zwei der fünf Maschinen von Ryan Air rechnet der Flughafen Weeze in diesem Jahr mit 25% weniger Erträgen⁹. Zudem bewirbt sich die Ryan Air-Tochter LaudaMotion um die Flugrechte der insolventen Germania. Es droht ein weiterer Konzentrationsprozess der Urlaubsreiseverkehre in Düsseldorf.

IV. Stellungnahme zu den vorgeschlagenen Maßnahmen von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

1. **Landeentgelte:** Eine Erhöhung der Landegebühren für Landungen nach 22 Uhr, gestaffelt und nach dem Vorbild von Hamburg wäre geeignet, wirtschaftliche Anreize für Verspätungen zu beseitigen. Langfristig sollten die Verkehrsminister ein Gebührensystem anstreben, das die externen Kosten des Fliegens vollständig abdeckt. Dann entsteht ein monetärer Anreiz, die Zahl der Flugbewegungen zu reduzieren.

⁷ NRZ 28.12.2018

⁸ In einem Bericht der Westfälischen Nachrichten vom 1.März 2019 über ein Gespräch des Geschäftsführers des Flughafens Münster/Osnabrück, Dr. Schwarz mit dem CDU-Kreisvorstand Steinburg heißt es: „In der Diskussion wurde auch die Konkurrenzlage zum Flughafen Düsseldorf thematisiert, der inzwischen der größte Low-cost Flughafen in Deutschland ist und der im Touristikbereich ein erhebliches Potential an Fluggästen auch aus dem Einzugsgebiet des FMO für sich gewinnen konnte.“ <https://www.wn.de/Muensterland/Kreis-Steinfurt/3679894-CDU-Kreisvorstand-tagt-am-FMO-CDU-Dank-an-FMO-Geschaeftsfuehrung>

⁹ https://rp-online.de/nrw/staedte/kleve/airport-weeze-rechnet-2019-mit-minus-von-25-prozent_aid-34806595

2. **Gewinne abschöpfen:** Die Gewinne von Fluggesellschaften, die aufgrund fehlerhafter Planungen dazu beitragen, dass es zu Verspätungen mit der Folge der Beeinträchtigung der Nachtruhe kommt, sollen abgeschöpft werden. Airlines, die Slots wegen Verspätungen oder anderer Probleme nicht nutzen, zahlen Strafen.

3. **Regelmäßige Überprüfungen bei Verspätungen:** Das SPMC muss ein transparentes Instrument werden, das sich regelmäßig mit Verspätungen befasst. Vertreter der Fluglärmkommission sollen dem SPMC angehören. Luftgesellschaften, deren Anteil mehr als 10% der Flugbewegungen beträgt, sollen bei wiederholten Verspätungen verpflichtet werden können, zwei Reservemaschinen vorzuhalten.

4. **Realistische Planung der Flugpläne:** Bei der Planung der Flugpläne sollte vorgegeben werden, dass die eingeplanten Umladezeiten dem tatsächlichen Zeitaufwand entsprechen müssen, ergänzt um einen Puffer von 15 Min.

5. **Transparenz über Verspätungen und deren Ursachen:** Es wäre wünschenswert, wenn sich das die Aufsicht führende Ministerium als Sachwalter der Anliegen der Anwohner verstehen würde und konsequent gegen die Störungen der Nachtruhe vorgehen würde. Dies würde allerdings einen grundlegenden Mentalitätswandel voraussetzen.

Zudem sollten die folgenden, grundsätzlichen Maßnahmen ergriffen werden:

1. **Rücknahme der Nachtflugregelung von 2007** und damit Abschaffung der Sonderregelungen für Fluggesellschaften mit HBC-Status.

2. **Verbot von Flügen mit einer Distanz von weniger als 600 km.** Damit würden die innerdeutschen Flüge sowie Flüge nach Paris oder Luxemburg wegfallen. Alternativ sollten die Landegebühren für innerdeutsche Flüge deutlich angehoben werden.

3. Das Verkehrsministerium sollte im Rahmen der anstehenden Erarbeitung des **Luftverkehrskonzepts NRW** auf eine Entlastung des Flughafens Düsseldorf hinwirken. Stattdessen sollten die bestehenden Kapazitäten an den Regionalflughäfen genutzt werden, um den zunehmenden Reiseverkehr aufzunehmen. Dies wäre sowohl ökologisch, verkehrspolitisch aber auch regionalpolitisch sinnvoll. Auf diese Weise könnte die Überforderung des Flughafens Düsseldorf abgebaut werden und den Regionalflughäfen zugleich eine Bestandperspektive ohne öffentliche Subventionen gegeben werden. Zudem würde dies zu einer Entlastung der Anwohner des Flughafens Düsseldorf führen.

3. Der Vorschlag von Lufthansa-Chef Carsten Spohr zu **Reduzierungen der Tageseckwerte** an den vier größten deutschen Flughäfen ist sinnvoll und kann zur Entlastung des Flughafens Düsseldorf und zur Festigung der Regionalflughäfen beitragen. Eine Deckelung auf maximal 590 Flugbewegungen pro Tag, wie von Carsten Spor vorgeschlagen, berücksichtigt die begrenzten technischen Kapazitäten des Flughafens.¹⁰

2. Eine Entlastung des Flughafens Düsseldorf kann zudem erreicht werden, wenn die Fluggesellschaften auf den Haupttrouten mit hohem Passagieraufkommen **größere Maschinen** einsetzen, um die Zahl der Flüge zu reduzieren. Darüber hinaus sollten Überlegungen aufgegriffen werden, das bestehende Slotvergabe-System zu überarbeiten.

Gez. Werner Kindsmüller

¹⁰ <http://www.airliners.de/lufthansa-slots-airports/47013>



12

DE EN NL Kontakt | FAQ | Newsletter | Hilfe | Karriere | Nachbarn | Presse **Reisende** Konzern Businesspartner

Düsseldorf Airport **DUS** 12°C 54°F WEB CAM Flugnr./Suche

Konzern > Presse > Medieninformationen > Weniger Verspätungen

Positiver Trend hält an: Weniger Spätflüge am Düsseldorfer Flughafen – trotz mehr Verkehr

26. März 2019

Positiver Trend hält an: Weniger Spätflüge am Düsseldorfer Flughafen – trotz mehr Verkehr

In Düsseldorf geht die Zahl der späten Starts und Landungen weiter zurück – und dies im fünften Monat in Folge. Fanden im Zeitraum 1. November 2017 bis 24. März 2018 noch 525 Flugbewegungen zwischen 23:00 Uhr und 5:59 Uhr statt, ist die Zahl der Flüge ein Jahr später um 44 Prozent auf 294 gesunken. Gleichzeitig stieg die Zahl der Gesamtbewegungen im selben Zeitraum in Düsseldorf von 70.680 auf rund 81.845 um 15,8 Prozent.

„Der Trend stimmt. Die Entwicklung ist sehr erfreulich. Die Zahl der nächtlichen Starts und Landungen ist weiter gesunken – trotz deutlich höherem Verkehrsaufkommen. Hiervon profitieren die Reisenden, vor allem aber die Anwohner. Dies ist uns sehr wichtig“, betont Thomas Schnalke, Sprecher der Geschäftsführung des größten Airports in Nordrhein-Westfalen. „Die zahlreichen

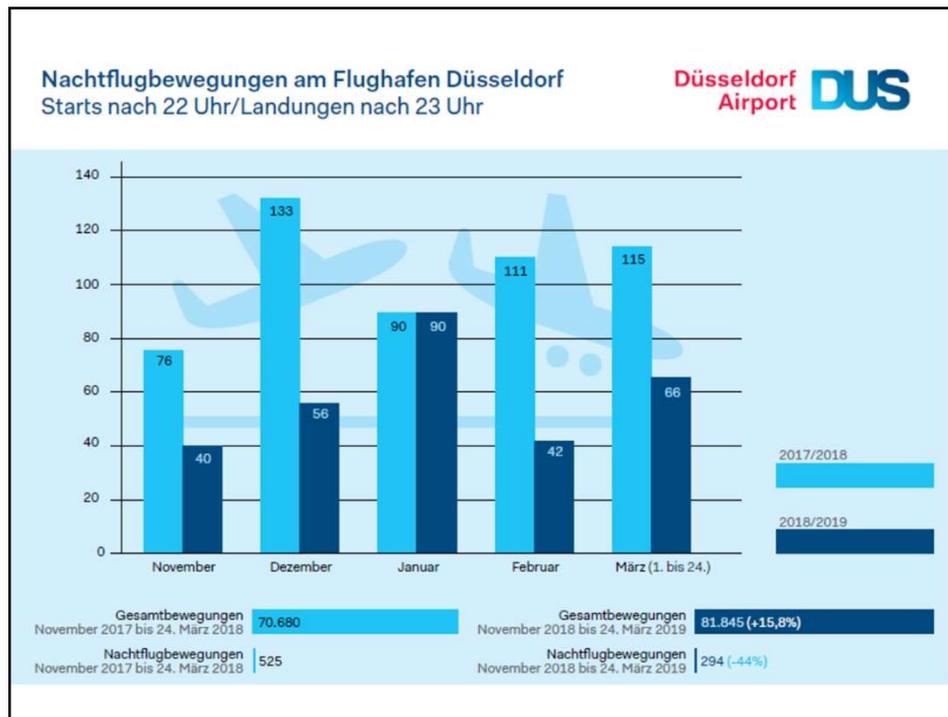
Medieninformationen
Hier finden Sie alle aktuellen und vergangenen Medieninformationen des Düsseldorfer Airports.

Windows aktivieren
Windows zu aktivieren.

dus flugplanheft s....pdf Show all

Zur Suche Text hier eingeben 07:22 29.03.2019

13



14

Der Flughafen Düsseldorf hat im Landtag behauptet, nicht Verspätungsmeister Deutschlands zu sein.

Wir verlangen in der Fluglärmkommission Auskunft darüber, welches unabhängige Institut die Grundlage für diese Aussage ist?

15

Der Flughafen Düsseldorf hat im Landtag behauptet, nicht Verspätungsmeister Deutschlands zu sein.
 Wir verlangen in der Fluglärmkommission Auskunft darüber, welches unabhängige Institut die Grundlage für diese Aussage ist?
 Vermutlich werden sie sich - wie in dem Fluglärmreport- auf das "European Airport Punctuality Network" berufen.

Das „European Airport Punctuality Network“ ist eine merkwürdige Erfindung, von der Google absolut nichts weiß und von der - laut LinkedIn - die "Vorsitzende", Anne Schmitter - welch ein Zufall - am Flughafen Düsseldorf die Dienstadresse angibt:

Chair European Airports Punctuality Network (EAPN) Airports Council International (Europe) - ACI EUROPE
<https://de.linkedin.com/in/anne-schmitter-638993144>

16

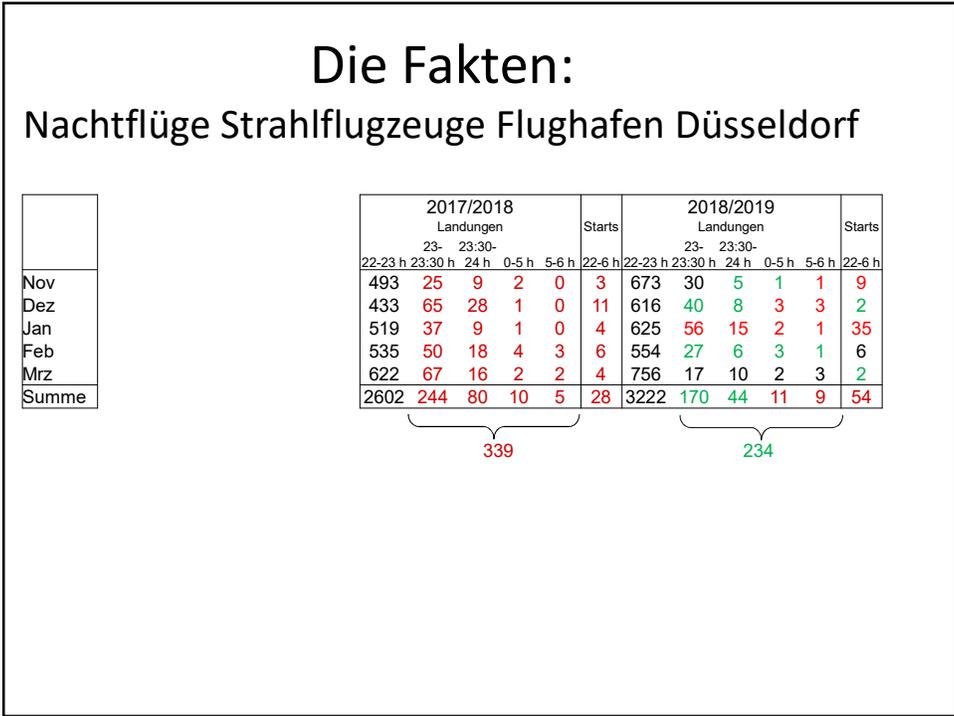
Die Fakten: Nachtflüge Strahlflugzeuge Flughafen Düsseldorf

Nov
Dez
Jan
Feb
Mrz
Summe

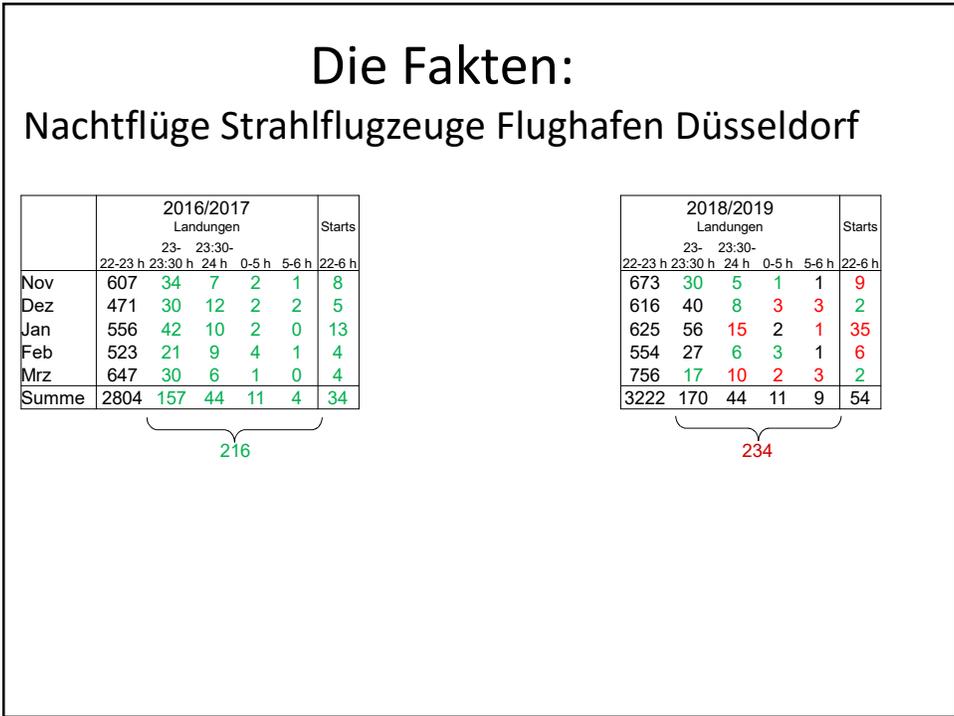
2018/2019						Starts
Landungen						
22-23 h	23-23:30 h	23:30-24 h	0-5 h	5-6 h	22-6 h	
673	30	5	1	1	9	
616	40	8	3	3	2	
625	56	15	2	1	35	
554	27	6	3	1	6	
756	17	10	2	3	2	
3222	170	44	11	9	54	

234

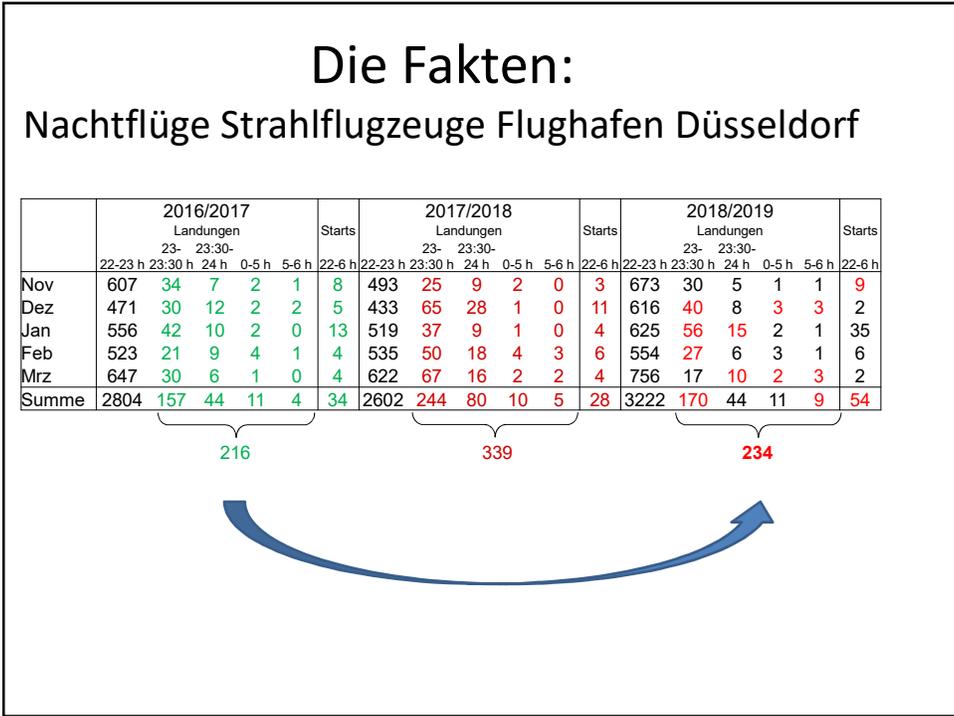
17



18



19



20



21

Mal etwas Lobenswertes:

Nachtstarts auf dem Verkehrsflughafen Düsseldorf im Jahr 2018

Monat	Propellerflugzeuge					Strahlflugzeuge											Statistische Auswertung			
	≤ 9k MTOW	> 9k MTOW	> 9k MTOW	> 9k MTOW	Summe	Zeitraum				Summe	Verspätungsgründe bezogen auf Spalte 9							Gesamtstart	Kap. 3/Bonus	Durchschnitt
						22.00-00.00	23.00-23.59	23.00-00.00	off blocks		Sp. 6-8	off blocks	ATC	Wetter	Techn.	Secur.	Reif/Flug			
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	
Januar	7	0	0	0	7	4	0	0	4	2	0	0	1	0	0	1	11	100,0	0,4	
Februar	6	0	0	0	6	5	0	1	6	2	0	0	1	2	1	0	12	100,0	0,4	
März	3	0	2	0	5	4	0	0	4	3	0	0	1	0	0	0	9	100,0	0,3	
April	5	1	2	0	8	10	7	1	18	0	0	13	3	0	2	0	26	100,0	0,9	
Mai	3	1	0	0	4	2	0	2	4	2	0	0	0	0	2	0	8	100,0	0,3	
Juni	10	0	0	0	10	8	1	1	10	7	0	0	2	0	1	0	20	100,0	0,7	
Juli	5	0	0	0	5	11	1	1	13	7	0	1	1	0	1	3	18	100,0	0,6	
August	3	0	0	0	3	2	1	1	4	2	0	0	1	0	1	0	7	100,0	0,2	
Sept.	6	0	0	0	6	8	0	2	10	4	0	0	1	1	3	1	16	100,0	0,5	
Oktober	4	0	0	0	4	1	0	3	4	1	0	0	0	0	3	0	8	100,0	0,3	
Nov.	7	0	0	0	7	8	1	0	9	3	0	0	1	1	2	2	16	100,0	0,5	
Dez.	3	0	0	0	3	1	0	1	2	1	0	0	0	0	1	0	5	100,0	0,2	
Summe	62	2	4	0	68	64	11	13	88	34	0	14	12	4	17	7	156	100,0	0,4	
Vorjahr	48	20	3	10	71	127	12	6	145	97	1	10	15	2	13	7	216	100,0	0,6	
Differenz	14	-18	1	-10	-3	-63	-1	7	-57	-63	-1	4	-3	2	4	0	-60	100,0	-0,2	

22

Aber die Katastrophenbilanz darf auch nicht verschwiegen werden: 2076 Ldg. nach 23 Uhr (2017:1800, also +15% auf das auch schon schlimme Vorjahr).

Nachtlandungen auf dem Verkehrsflughafen Düsseldorf im Jahr 2018

Monat	Propellerflugzeuge					Strahlflugzeuge											Statistische Auswertung		
	≤ 9k MTOW	> 9k MTOW	> 9k MTOW	> 9k MTOW	Summe	Zeitraum				Summe	Anfluggeräusche	Gesamtanz.	Kap. 3/Bonus	Durchschnitt					
						22.00-00.00	22.00-23.59	23.00-23.59	23.00-00.00						Sp. 1-4	5	6	7	8
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15				
Januar	8	196	41	2	247	519	37	9	1	0	566	0	813	100,0	26,2				
Februar	6	204	35	0	245	535	50	18	4	3	610	3	855	100,0	30,5				
März	5	170	41	0	216	622	67	16	2	2	709	1	925	100,0	29,8				
April	4	72	8	0	84	671	69	16	5	1	762	5	846	100,0	28,2				
Mai	4	94	11	0	109	667	202	87	4	13	973	3	1082	100,0	34,9				
Juni	6	91	14	0	111	768	228	77	3	12	1118	1	1229	100,0	41,0				
Juli	10	92	13	0	115	875	240	56	4	9	1184	3	1299	100,0	41,9				
August	4	104	7	0	115	872	217	53	5	9	1156	2	1271	100,0	41,0				
September	8	91	7	0	106	893	208	46	1	2	1160	1	1256	100,0	41,9				
Oktober	3	101	3	0	107	869	186	14	5	3	1097	4	1204	100,0	38,8				
November	3	48	1	1	53	673	30	5	1	1	710	0	763	100,0	25,4				
Dezember	1	52	1	0	54	616	40	8	3	3	670	3	724	100,0	23,4				
Summe	62	1.315	182	3	1.562	8.630	1.574	405	38	58	10.705	26	12.267	100,0	33,6				
Vorjahr	65	780	224	8	1.077	8.580	1.382	373	31	14	10.380	13	11.457	100,0	31,4				
Differenz	-3	535	-42	-5	485	50	192	32	7	44	325	13	810	0,0	2,2				

23

Nachtlandungen auf dem Verkehrsflughafen Düsseldorf im Jahr 2018

Monat	Propellerflugzeuge					Strahlflugzeuge							Statistische Auswertung		
	>=18 MTOW	>=18 MTOW	>=18 MTOW	>=18 MTOW	Summe	Zeitraum					Summe	Rettungsflüge	Gesamtanz.	Kap. 3/Bonus	Durchschnitt
	22.00-06.00	22.00-22.00	23.00-23.00	23.00-06.00	Sp. 1 - 4	22.00-22.00	23.00-23.00	23.30-23.00	00.00-05.00	05.01-06.00	Sp. 6 - 10	v. Sp. 7 - 10	Sp. 5 + 11	in % v. Sp. 11	pro Nacht
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Januar	8	196	41	2	247	519	37	9	1	0	566	0	813	100,0	26,2
Februar	6	204	35	0	245	535	50	18	4	3	610	3	855	100,0	30,5
März	5	170	41	0	216	622	67	16	2	2	709	1	925	100,0	29,8
April	4	72	8	0	84	671	69	16	5	1	762	5	846	100,0	28,2
Mai	4	94	11	0	109	667	202	87	4	13	973	3	1082	100,0	34,9
Juni	6	91	14	0	111	798	228	77	3	12	1118	1	1229	100,0	41,0
Juli	10	92	13	0	115	875	240	56	4	9	1184	3	1299	100,0	41,9
August	4	104	7	0	115	872	217	53	5	9	1156	2	1271	100,0	41,0
September	8	91	7	0	106	893	208	46	1	2	1150	1	1258	100,0	41,9
Oktober	3	101	3	0	107	869	186	14	5	3	1097	4	1204	100,0	38,8
November	3	48	1	1	53	673	30	5	1	1	710	0	763	100,0	25,4
Dezember	1	52	1	0	54	616	40	8	3	3	670	3	724	100,0	23,4
Summe	62	1.315	182	3	1.662	8.630	1.574	405	38	58	10.705	26	12.267	100,0	33,6
Vorjahr	65	780	224	8	1.077	8.580	1.382	373	31	14	10.380	13	11.457	100,0	31,4
Differenz	-3	535	-42	-5	485	50	192	32	7	44	325	13	810	0,0	2,2

Die Annahme, dass mit dem PFA die Nachtflüge nicht zunehmen ist eindeutig widerlegt !

24

Strahlflugzeuge

	Zeitraum					Summe
	22.00-22.00	23.00-23.00	23.30-23.00	00.00-05.00	05.01-06.00	Sp. 6 - 10
	6	7	8	9	10	11
	519	37	9	1	0	566
	535	50	18	4	3	610
	622	67	16	2	2	709
	671	69	16	5	1	762
	667	202	87	4	13	973
	798	228	77	3	12	1118
	875	240	56	4	9	1184
	872	217	53	5	9	1156
	893	208	46	1	2	1150
	889	186	14	5	3	1097
	673	30	5	1	1	710
	616	40	8	3	3	670
	8.630	1.574	405	38	58	10.705
	8.580	1.382	373	31	14	10.380
	50	192	32	7	44	325

25

In dünn schwarz die Zahlen aus 2017, s. VM 2017

	667	176	202	30	87	3	4	2	13	973
plan-	798	193	228	51	77	3	3	1	12	1118
bar:	875	239	240	100	56	10	4	4	9	1184
Ldg. x	872	172	217	30	53	1	5	1	9	1156
30	893	196	208	53	46	1	1	2	2	1150
bzw.	889	129	186	26	14	1	5	2	3	1097
31 Tg.										
=990										
bzw.										
1023										

6 Monate: 1.105 **1.281** 290 **333** 19 **22** 12 **48** = 1684 (1426)

+176 **+43** **+3** **+36**

in % von Änd. **92%** von **134%** von **BzR !** **Vervierfachung !**
des ges. Jahres: +192 +32

2018: Ldg. 22-6 Uhr: +325, davon +50 (22-23) und **+275** (23-6 Uhr) = 85% von +325
6 Mon.: 22-6 Uhr: +50, davon -208 (22-23) und **+258** (23-6 Uhr) = **516%** von +50

26

Die Konsequenzen:

1. Der Vergleich der Wintermonate Nov-März zum durch die AB-Pleite chaotischen Winter 2017/18 ist nicht maßgeblich. Der Vergleich zum Winter 16/17 zeigt, dass die Nachtflüge auch in den Wintermonaten zulegen !

27

Die Konsequenzen:

1. Der Vergleich der Wintermonate Nov-März zum durch die AB-Pleite chaotischen Winter 2017/18 ist nicht maßgeblich. Der Vergleich zum Winter 16/17 zeigt, dass die Nachtflüge auch in den Wintermonaten zulegen !
2. Der Vergleich der Sommermonate Mai-Okt. zeigt, dass
 - sich hier der Zuwachs konzentriert
 - 1684 von 2076 Ldg.nach 23 Uhr (=81%) finden im Sommer statt. (1426 von 1800 = 79%)

28

Die Konsequenzen:

3. Die Zuwächse im Sommer liegen bei rund +15%. Die Stunde 5-6 Uhr liegt bei: + 300%
4. Handlungsempfehlungen:
 - a) 5-6 Uhr Hintertür sofort streichen !
 - b) alle Starts nach 22 Uhr => Luftaufsicht
 - c) ernste Gespräche mit allen Airlines, dem Bsp. von EW zu folgen
 - d) sobald erkennbar wird, dass die Nachtflüge erneut und weiter zunehmen: klare und transparente Sanktionen

29

(1) **Flugplatzunternehmer, Luftfahrzeughalter und Luftfahrzeugführer** sind verpflichtet, beim Betrieb von Luftfahrzeugen in der Luft und am Boden **vermeidbare Geräusche** zu verhindern

und die **Ausbreitung unvermeidbarer Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken**, wenn dies erforderlich ist, um die Bevölkerung vor **Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Lärm** zu schützen.

Auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen.

30

Es wird also zwischen „**vermeidbarem**“ und „**unvermeidbarem**“ Fluglärm unterschieden. Dies gilt wg. des letzten Satzes „Auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist..“ v.a. für die Nacht !

Verlagerbarkeit der Nachtlandungen
22-23 Uhr in den Tag hinein
Analyse des Sommerflugplans 2017

Bearbeiter:
Dipl.-Statistiker Georg Regniet
Neckarstr. 54
45219 Essen

März 2017

In der aktuellen Nachtflugdiskussion und durch das Urteil des BVerG zum Nachtflugbetrieb stellt sich verschärft die Frage, ob der Nachtflugbetrieb am Flughafen Düsseldorf notwendig ist. Ein zwingender Nachweis des Flughafens, der über allgemeine wirtschaftliche Interessen hinausgeht, wurde bisher nicht erbracht. Im Folgenden wird dargelegt, dass für die meisten Landungen nach 23 Uhr kein zwingender Grund vorliegt.

31

Langstreckenflüge

Nach 22 Uhr landen in Düsseldorf keine Langstreckenflüge aus Übersee. In diesem Segment wird ohnehin in der Regel nur ein Umlauf pro Tag geflogen, so dass bei den Start- bzw. Landezeiten lediglich die Zeitverschiebungen berücksichtigt werden müssen.

Fazit

Es gibt nur wenige Fälle, in denen eine Verlagerung der Nachtflüge auf eine andere Zeit vor 22 Uhr mit erheblichen Umplanungen verbunden ist. Das sind im Wesentlichen Flüge mit mehr als 4 Std. Flugzeit, z.B. zu den Kanarischen Inseln oder nach Ägypten, die einen zweiten Umlauf zu einem näheren Mittelmeerziel nur ermöglichen, wenn der Flughafen 17 Betriebsstunden pro Tag hat. Sowohl für kürzere Strecken inklusive der Destinationen zu sog. Hubs als auch für Langstreckenflüge ist die Betriebszeit 22 bis 23 Uhr nicht zwingend erforderlich. Vor diesem Hintergrund muss die Betriebsgenehmigung neu diskutiert werden.

32

Antrag der BVF

Die FLK beschließt und empfiehlt dem VM:

1. Die NFB sind bzgl. der Ldg. 5-6 Uhr und der Starts nach 22 Uhr dahingehend zu ändern, dass diese FB nur mit Zustimmung der Luft-Aufsicht erlaubt sind.
2. Das VM wird mit Blick auf §29b Luft-VG aufgefordert, für alle nach 22 Uhr geplanten FB zu prüfen, ob sie nicht vor 22 Uhr abgewickelt werden können?

33

Luftverkehr

Nachtstarts am Flughafen Düsseldorf am 22.01.2019

Ihre E-Mail vom 25.01.2019

Sehr geehrter Herr XXXX,

vielen Dank für Ihre Eingabe. XXXX.

Am 22. Januar herrschten winterliche Witterungsbedingungen. Bei der notwendigen Enteisung von Luftfahrzeugen kam es zu erheblichen Verzögerungen. Aus Sicherheitsgründen ist der Start eines Luftfahrzeuges untersagt, wenn sich Schnee oder Eis auf dem Luftfahrzeug befindet. Das bedeutet, dass bei anhaltendem Schneefall ein Luftfahrzeug erst unmittelbar vor dem Start enteist werden kann, was zu unvermeidlichen Verzögerungen führt.

Aufgrund unseres in der Vergangenheit regelmäßigen Emailverkehrs hinsichtlich der Nachtflugbeschränkungen am Flughafen Düsseldorf gehe ich davon aus, dass Ihnen die Nachtflugbeschränkungen auf dem Verkehrsflughafen Düsseldorf (Veröffentlichung der mit Wirkung ab dem 1.11.2007 geänderten Neuregelung der Nachtflugbeschränkungen auf dem Verkehrsflughafen Düsseldorf Bek. d. Ministeriums für Bauen und Verkehr v. 20.9.2007 – II A 3 – 31-21/12 (4)) bekannt sind. Vorsichtshalber habe ich Ihnen diese noch einmal angehängt (Anlage 1). Die Nachtflugbeschränkungen sind vom damaligen Ministerium für Bauen und Verkehr erlassen worden und beinhalten die sogenannten Off-Block-Regelungen.

In Ziffer 3.1, 4.1 und 5.1 findet sich jeweils folgende Regelung: „Starts und Landungen sind in der Zeit von 22.00 Uhr (21.50 Uhr off blocks) bis 06.00 Uhr Ortszeit unzulässig.“ Im Umkehrschluss kann man daraus ableiten, dass Starts zulässig sind, sofern sie vor 21:50 Uhr „Off-Blocks“ sind.

Der Zeitpunkt, zu dem ein Luftfahrzeug seine Parkposition verlässt, wird „Off-Blocks“ (von den Klötzen) genannt.

Insgesamt sind 17 Verkehrsflugzeuge am 22.01.2019 vor 21:50 Uhr Off-Blocks gewesen und mussten danach enteist werden. Aufgrund der Verzögerungen bei der Enteisierung sind diese Flugzeuge in dem anschließenden Zeitraum bis 23:32 Uhr gestartet. Diese Flugbewegungen sind zulässig, da die Nachtflugbestimmungen lediglich Starts nach 21:50 Uhr Off-Blocks für unzulässig erklären.

Die Bezirksregierung Düsseldorf ist zuständig für die Luftaufsicht am Flughafen Düsseldorf. Die Überwachung der Betriebsgenehmigung ist originäre Aufgabe des Verkehrsministeriums NRW.

Die Landesregierung hat sich im Rahmen einer kleinen Anfrage im Landtag eindeutig hinsichtlich der Off-Block-Regelungen geäußert.

Die Antwort der Landesregierung vom 18.09.2017 auf die Kleine Anfrage 203 vom 21.08.2017 finden Sie ebenfalls im Anhang (Anlage 2).

Ich hoffe Ihnen mit meinen Äußerungen weitergeholfen zu haben.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

SCOPE Programmvorstellung

März 2019



SCOPE: Wir investieren in Stabilität



SCOPE beschäftigt sich mit einem der **drei Kernziele** in 2019: operativer Stabilität



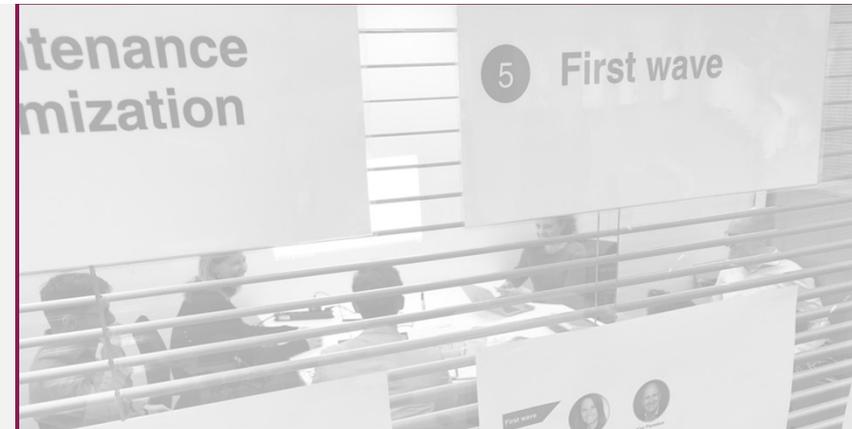
SCOPE soll **einen stabilen SFP 2019 sicherstellen** und **Kundenvertrauen und -zufriedenheit** wiederherstellen



Die **12 wichtigsten Ops-Initiativen** für einen stabilen SFP 2019 werden adressiert – Investitionen i.H.v. ~ **€ 50 Mio.**



Team von mehr als **40 EW-Mitarbeitern**, aus allen Teilen der Organisation, **inkl. Crew-Mitgliedern**, arbeitet zusammen



SCOPE – 4 Fokusthemen, 12 Initiativen



Planung

- 1 Network/fleet buffers
 - Boden-/Blockzeiten
 - Wellenbrecher
- 2 Crew resource planning
 - Crew Proceeding-planung/-steuerung

Instandhaltung

- 3 Winter fleet maintenance
 - Vorausplanung Sommertechnik
 - Flottenoptimierung
- 4 Maintenance optimization
 - Personaldeckung Mechaniker
 - Materialstrategie
 - Reduzierung MEL Items

Operative Verbesserungen

- 5 First wave
 - Pre-Fueling
 - Pünktlichkeit "on-board"
 - Informationsfluss Bodenpersonal
- 6 DUS Connect
 - MCT bei Connex-Flügen
 - Durchchecken (Pax/Gepäck)
 - Flughafen-Infrastruktur
- 7 Stable ground product & proc.
 - TA-Referenzmodell
 - Handgepäck
 - Boardingprozess
- 8 Supplier & airport mgmt
 - Leistungsdialoge mit Dienstleistern
 - SLA mit Bonus-/Malussystemen
 - Minimierung ATC-Auswirkungen

Irreg Handling

- 9 Product owner irreg support
 - Umbuchungsroboter
 - Self-Services
 - Kommunikation am Flughafen
- 10 Irreg storytelling/comm.
 - Proaktives Kommunikationskonzept
- 11 Customer group comm.
 - B2B-Dialogformulare
- 12 Multiplier treatment
 - Irreg-Prozesse für Statuskunden/VIP

SCOPE – Deep-Dive Planung Düsseldorf Kont: Network/Fleet Buffers*



Planung

Ø Groundtime DUS

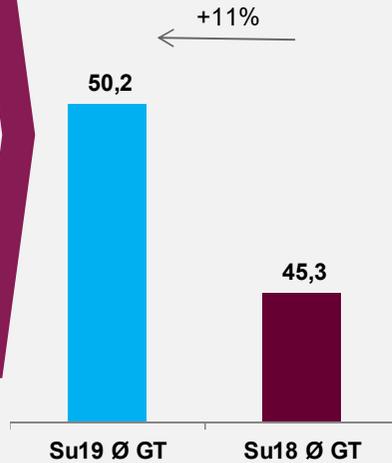
Ø Blockzeiten DUS

Geplante Landungen nach 21 Uhr lokal

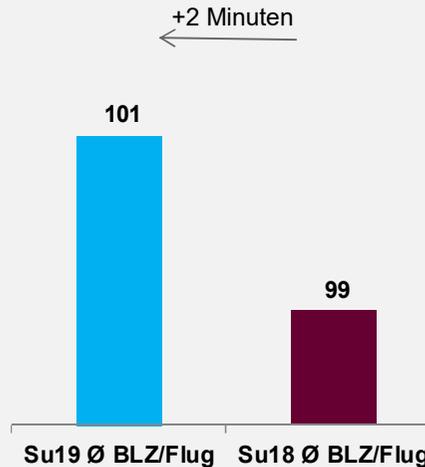
1 Network/fleet buffers

- Boden-/Blockzeiten
- Wellenbrecher

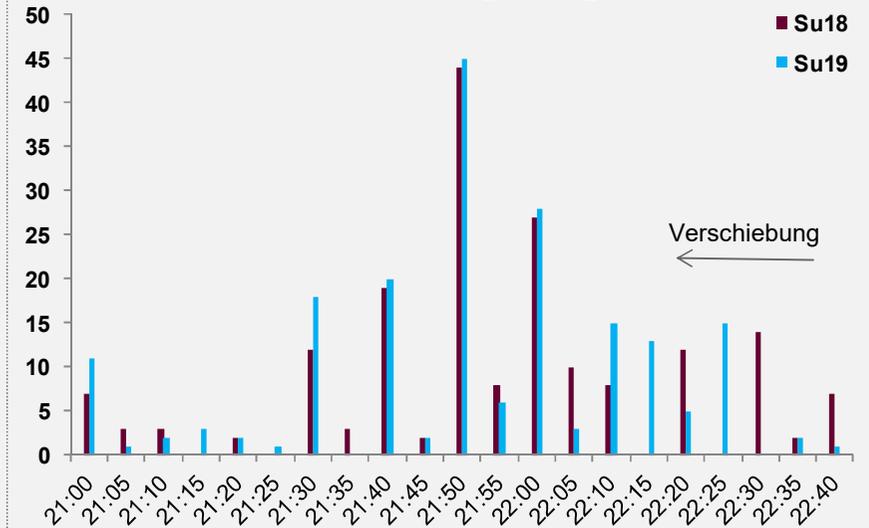
Gegenüber Sommer 2018 wird die mittlere GT um +11% auf 50' **erhöht**



Gegenüber Sommer 2018 wird die mittlere Blockzeit um +2,1' **erhöht**



Im Sommer 2019 werden die geplanten Landezeiten am Abend weiter von der Nachtruhe **wegbewegt**



Zusätzlich wird eine **ausreichende Reserveflugzeugverfügbarkeit** in Düsseldorf gewährleistet

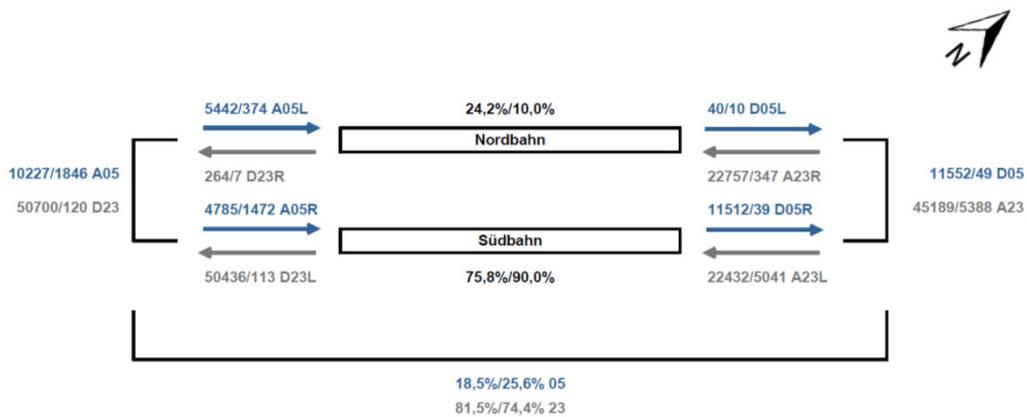
*Std. Woche Su19 vs Su18 Stand 13.03.19

Kommission nach § 32b LuftVG 106. Sitzung am 01. April 2019 Top 5



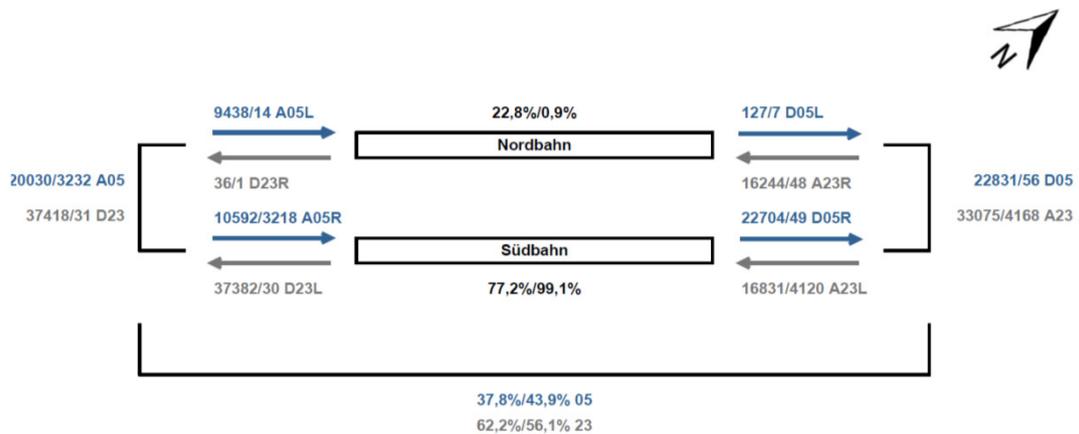
Flughafen Düsseldorf GmbH
Nachbarschaftsdialog, Umwelt und Nachhaltigkeit

Verteilung der Starts und Landungen auf dem Parallelbahnsystem Mai 2017 – Oktober 2017



Verteilung der Starts und Landungen auf dem Parallelbahnsystem

Mai 2018 – Oktober 2018



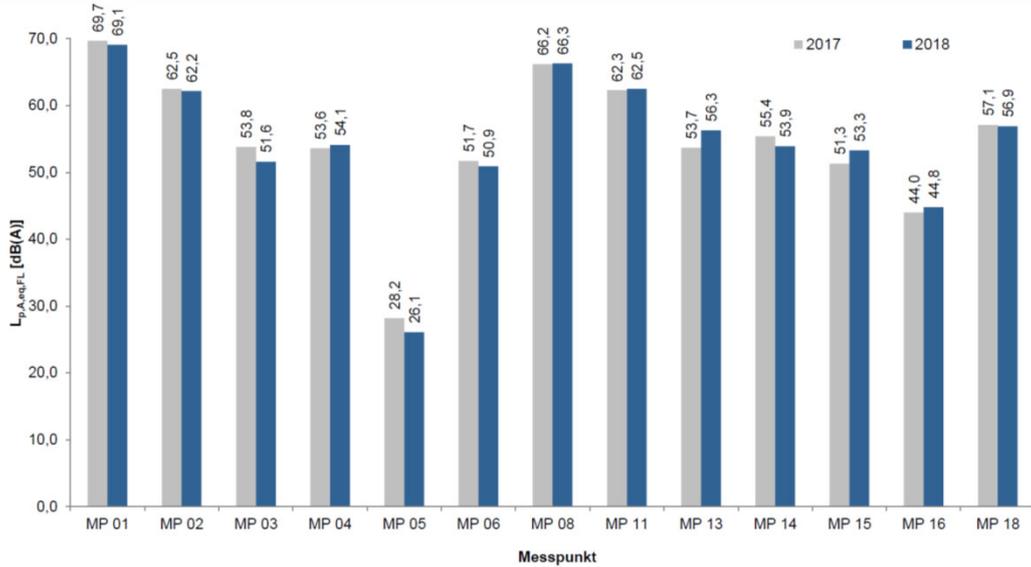
An- und Abflugrouten

- Lage der Messstellen der Fluglärmmessanlage



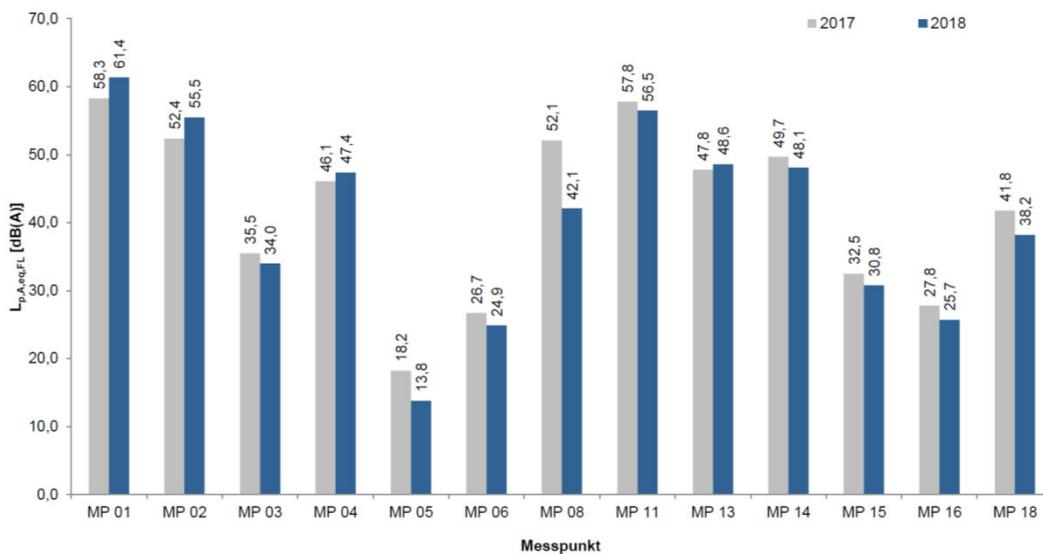
Entwicklung des Fluglärms jeweils Mai bis Oktober

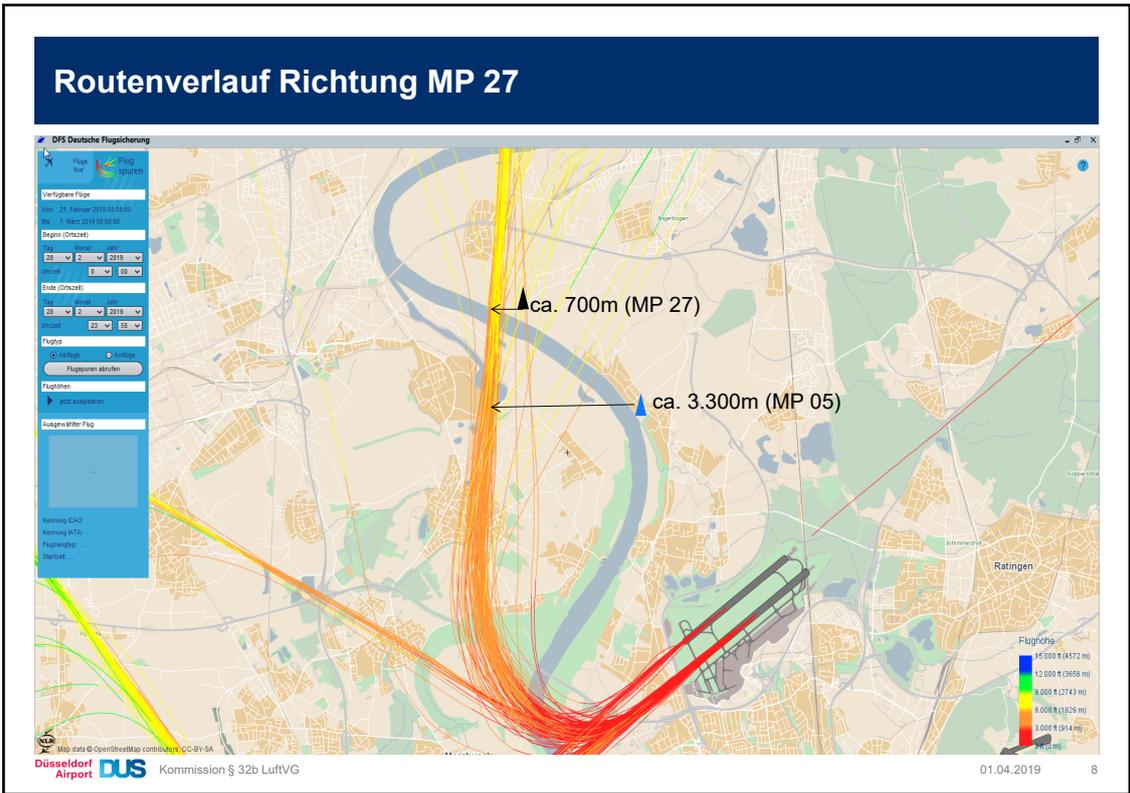
Äquivalenter Dauerschallpegel $L_{p,A,eq,FL}$ Tag (6-22 Uhr)



Entwicklung des Fluglärms jeweils Mai bis Oktober

Äquivalenter Dauerschallpegel $L_{p,A,eq,FL}$ Nacht (22-6 Uhr)





MP 27 Wittlaer / Grenze Duisburg

Messstellenstandort

- (Bergisch-Rheinischer Wasserverband)
Am Hasselberg
47259 Duisburg
- Relevante Flugbewegungen: alle Starts 23 auf den Abflugrouten
MEVEL und SONEB
- bis 30.9.: Messschwelle: 60 dB(A); Maximalpegelschwelle: 65 dB(A)
- seit 1.10.: Messschwelle: 58 dB(A); Maximalpegelschwelle: 63 dB(A)
- Durch Schwellenabsenkung werden mehr Fluglärmereignisse erfasst
- Gemessene relevante Starts 23 auf der Nord – Abflugroute im Zeitraum von Oktober
bis Dezember 2018:

	Lärmereignisse	Flugereignisse	Erfassungsrate
MP 27	1701	5084	33,40 %
MP 05	14	5063	0,28 %

Messwerte MP 27 Wittlaer / Grenze Duisburg

Einzelschallpegel während der Tag-Zeit (06:00 - 22:00 Uhr)

MP 27	Relevante Flugereignisse (N2)		Anzahl korr. Lärmereignisse (N1)		Gesamtgeräusch [dB(A)]	Fluggeräusch [dB(A)]
	A	D	A	D		
Mai 18	0	713	7	58	51,5	33,6
Jun 18	0	1.095	4	119	52,2	35,8
Jul 18	0	1.027	6	67	54,0	33,2
Aug 18	0	1.731	1	142	50,3	35,5
Sep 18	0	1.616	1	160	51,5	36,7
Okt 18	0	1.701	1	428	52,1	39,8
Nov 18	0	1.604	7	546	52,5	40,9
Dez 18	0	1.779	4	727	51,6	42,3
Gesamt	0	11.266	31	2.247	52,1	38,4

blau: nach Messschwellenabsenkung

Messwerte MP 05 Wittlaer

Einzelschallpegel während der Tag-Zeit (06:00 - 22:00 Uhr)

MP 05*	Relevante Flugereignisse (N2)		Anzahl kor. Lärmereignisse (N1)		Gesamtgeräusch	Fluggeräusch
	A	D	A	D	[dB(A)]	[dB(A)]
Mai 18	0	810	10	0	55,0	25,7
Jun 18	0	1.204	2	6	55,1	25,5
Jul 18	0	1.064	15	2	52,0	29,4
Aug 18	0	1.730	3	3	52,0	24,6
Sep 18	0	1.622	3	1	54,2	25,2
Okt 18	0	1.709	3	5	52,0	24,6
Nov 18	0	1.540	8	5	52,2	27,4
Dez 18	0	1.814	10	4	50,3	28,8
Gesamt	0	11.493	54	26	53,1	26,7

*Messschwelle: 60 dB(A), Maximalpegelschwelle: 65 dB(A)



MP 27 häufigste Flugzeugtypen

Flugzeugtyp	Flugart	Runway	Ø LASmax [dB(A)]	Min [dB(A)]	Max [dB(A)]	Lärmereignisse
A3191	Start	23L	64,5	63,0	67,7	116
A3202	Start	23L	64,6	63,0	68,1	127
A320S	Start	23L	64,4	63,0	69,3	145
B738W	Start	23L	65,5	63,0	70,3	67



MP 27 Flugzeugtypen mit höchsten Maximalpegeln

Flugzeugtyp	Flugart	Runway	Ø LASmax [dB(A)]	Min [dB(A)]	Max [dB(A)]	Lärmereignisse
A3302	Start	23L	70,1	63,8	75,1	27
A3303	Start	23L	67,9	63,4	74,0	43
A3403	Start	23L	70,7	66,2	75,8	18
B763W	Start	23L	69,4	68,1	71,2	5

Fazit



Aufgrund der vorliegenden Auswertungen wird empfohlen, die Messstelle 5 dauerhaft an den Standort der Messstelle 27 zu verlegen



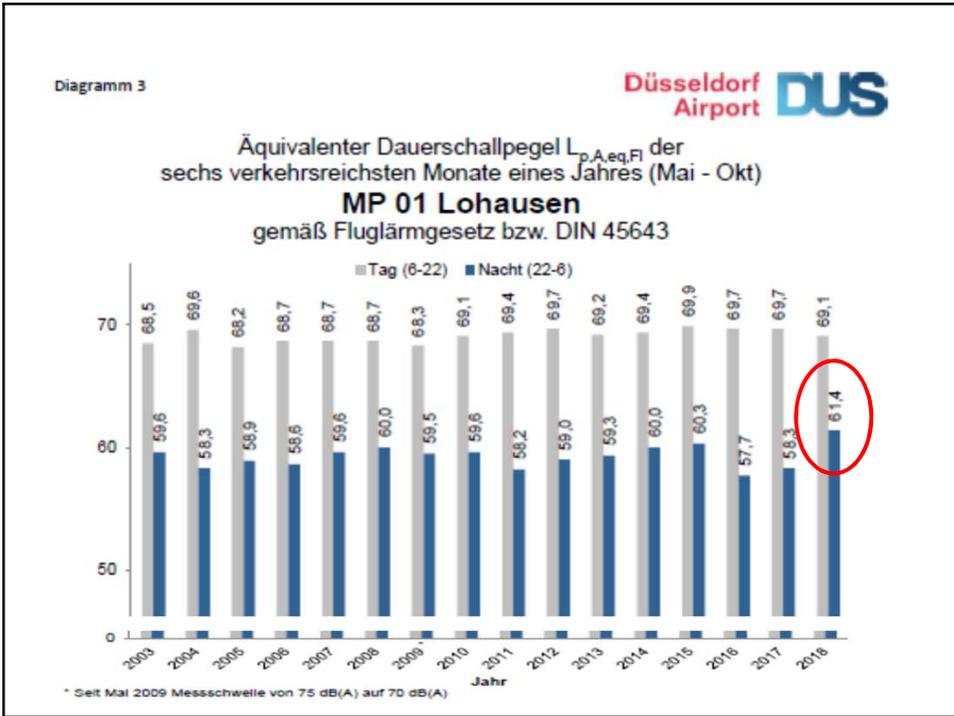
Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Flughafen Düsseldorf GmbH
Nachbarschaftsdialog,
Umwelt und Nachhaltigkeit

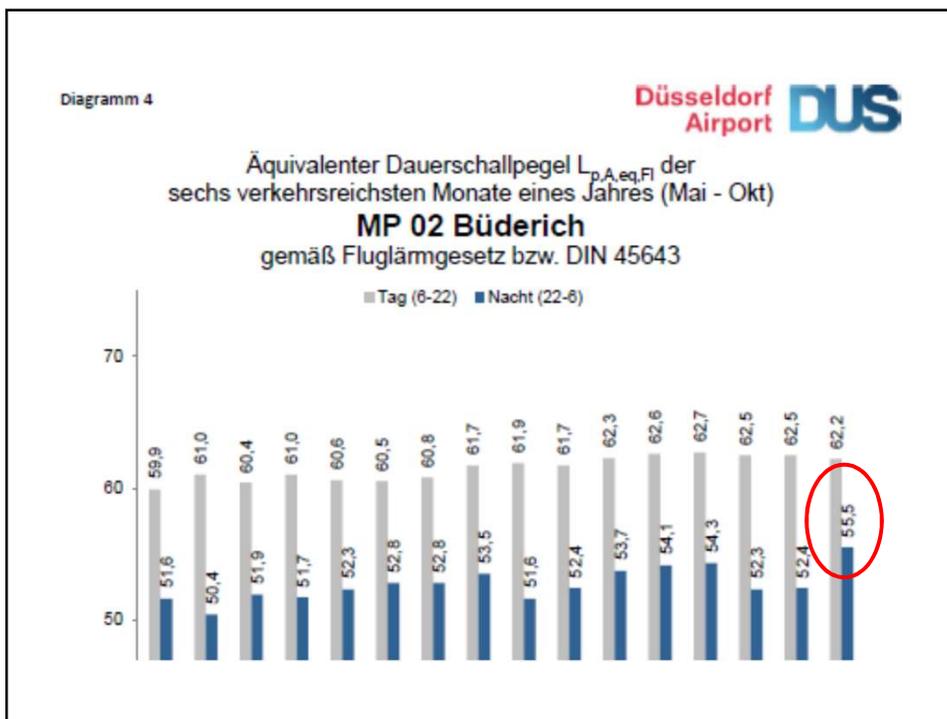
dus.com

FLK 01.04.2019
TOP 5

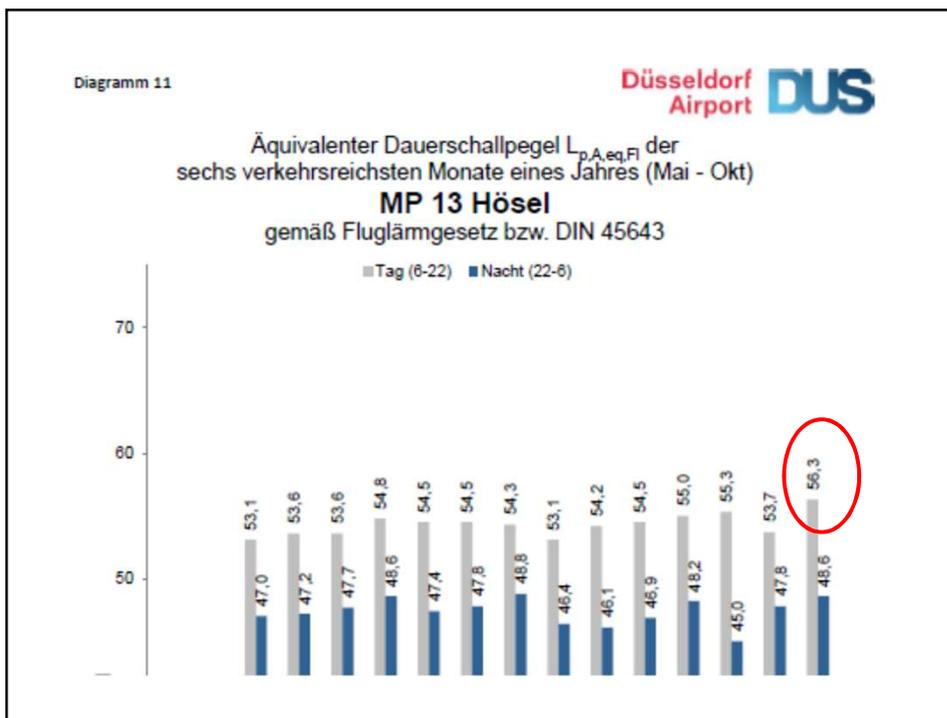
34



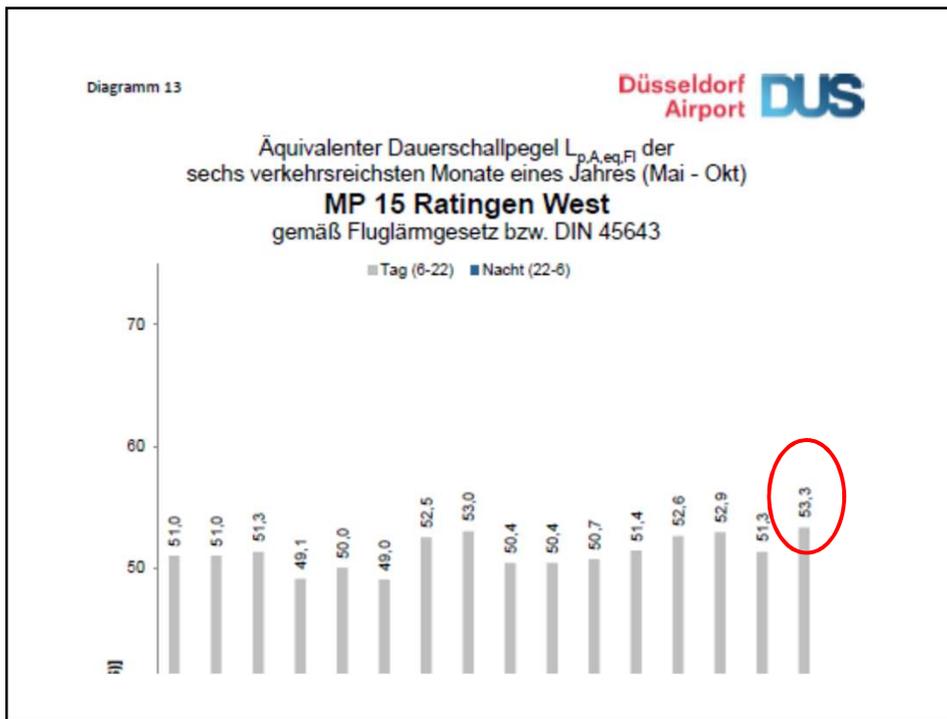
35



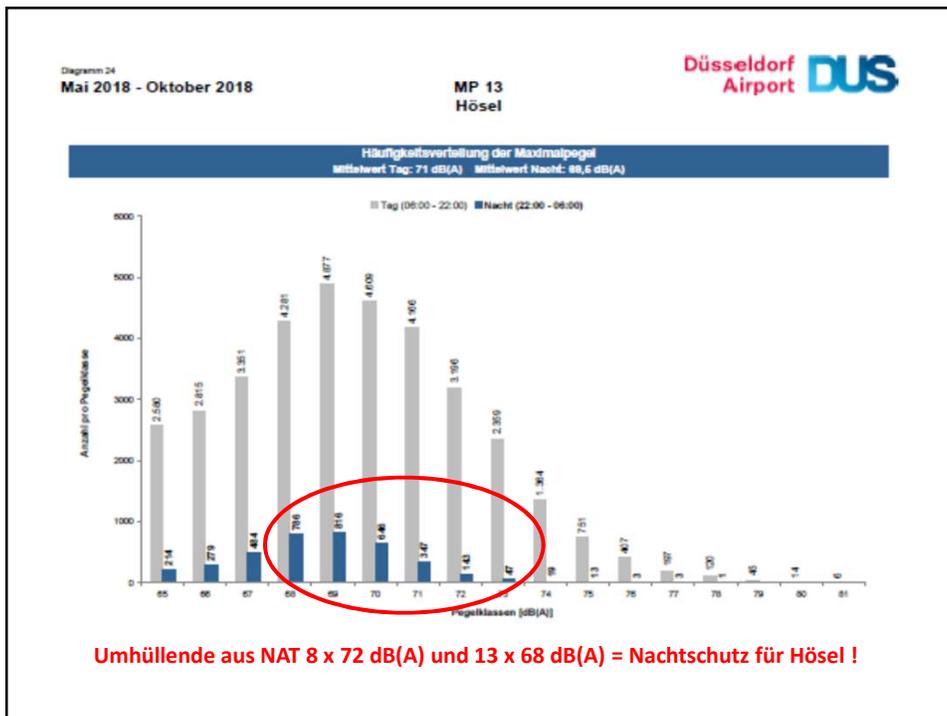
36



37



38



39

Forderungen Nachtschutz

1. Umhüllende aus NAT 8 x 72 dB(A) und 13 x 68 dB(A) = Nachtschutz u.a. für Hösel ! Die Aufwachreaktionen sind bei 68 dB(A) fast genauso häufig wie bei 72 dB(A) !
2. Die erweiterte Nachtschutzzone ist mit einem Leq3 von maximal (!) 50 dB(A), besser 48 dB(A) für die Zeit von 22-23 Uhr, hilfsweise 22-24 Uhr, äußerst hilfsweise 22-1 Uhr zu berechnen!
3. Nachts ist vorsorglich BR 100:100 zu rechnen.
4. Statt Lüftern sind ersatzweise Fenster-Schließ-Automaten vorzusehen

40

Forderungen Nachtschutz

5. Stunde 20-21 Uhr verpflichtender Zweibahn-Betrieb, z.Z. fast immer Einbahnanmeldung
6. Lärmschutzhalle? 2. Halle nötig? Bestehende Halle groß genug? Türen Richtung Norden? Keine Triebwerksprobeläufe nachts draußen!
7. Bei Eis/Schnee alle (derzeit 4) Enteisungspositionen besetzen (=nur 16-24 Starts/h). VM: mind. 6 Positionen je BR vorschreiben !

41

Es wird mehr als deutlich, dass klare Regelungen nötig sind:

Die Fluglärmkommission legt der Genehmigungsbehörde nahe:

- a.) die durch passiven Schallschutz zu erreichenden Schutzziele eindeutig und unmissverständlich (auch für Laien) zu formulieren,
- b.) selbst als Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde zu überprüfen, ob diese Schutzziele erreicht werden,
- c.) als Tagschutzzone mindestens die 60 dB(A) Leq3 (und als Ziel 16 x 55 dB innen) anzusetzen, wegen dichter Besiedlung und technischem Fortschritt besser ein Leq3 von 58 dB(A),
- d.) als Nachtschutzzone eine Umhüllende aus 8 x 71 dB, 13 x 68 dB und 20 x 65 dB anzusetzen Diese NAT-Zone muss für die gesamte Nacht 22-6 Uhr ausgewiesen werden. Demgegenüber muss die erweiterte Nachtschutzzone Leq3 50 dB(A) korrekt (und wie von den Flughafengutachtern 2004 so vorgeschlagen!) von 22 bis 1, besser 22-00 Uhr berechnet werden (alternativ könnten planbare Flüge in der Nacht entfallen, dann braucht es keine Nachtzone). In dieser erweiterten Nachtschutzzone ist der Einbau von zeitgesteuerten, automatischen Schließvorrichtungen alternativ zu den bisherigen Lüftern vorzusehen.

42

Um Missverständnisse zu vermeiden:

Diese Regelungen müssen auch im Falle einer vollständigen Ablehnung des Antrags der FDG unverzüglich umgesetzt werden, und zwar:

- **zum Schutze der Betroffenen (§29b Luft-VG)**
- **um die unerträglichen Belastungen mit Lärm (Lohausen >70 dB(A) tags und >60 dB(A) nachts) und Abgasen zu reduzieren**
- **um die inzwischen klar erkennbaren Abwägungsfehler der Genehmigung 2005 zu reparieren**

43

**Begründung des Antrages der
Bundesvereinigung gegen Fluglärm
zum Fluglärmbericht der Bundesregierung
anlässlich der Sitzung der Fluglärmkommission am
Flughafen Düsseldorf am 1.4.2019**

Grundzüge des geltenden Fluglärmschutzgesetzes

- Ausweisung von Lärmschutzbereichen
 - Tag-Schutzzone 1 (TSZ 1)
 - Tag-Schutzzone 2 (TSZ 2)
 - Nacht-Schutzzone (NSZ)
- Erstattung von baulichen Schallschutzmaßnahmen in der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone
- Bau- und Nutzungsbeschränkungen
- Regelung der Einzelheiten in 3 Rechtsverordnungen



BVF
Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Schutzzonenwerte gemäß § 2 Abs. 2 Fluglärmsgesetz am Flughafen Düsseldorf

Tag (6-22 Uhr):

Tag-Schutzzone 1: > 65 dB(A)

Tag-Schutzzone 2: > 60 dB(A)

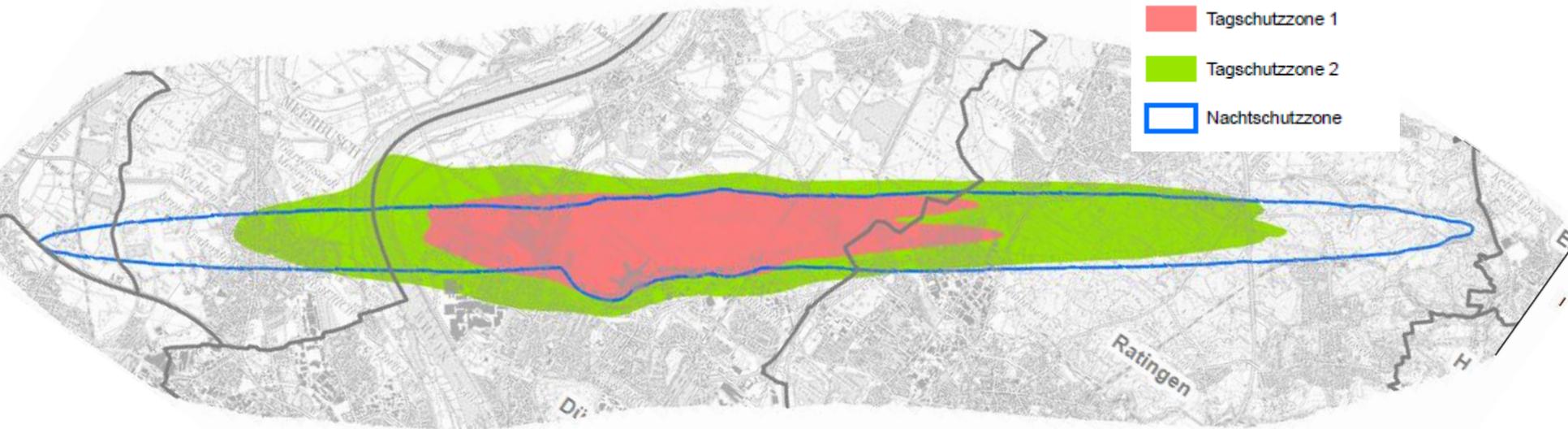
Nacht (22-6 Uhr):

Nacht-Schutzzone:

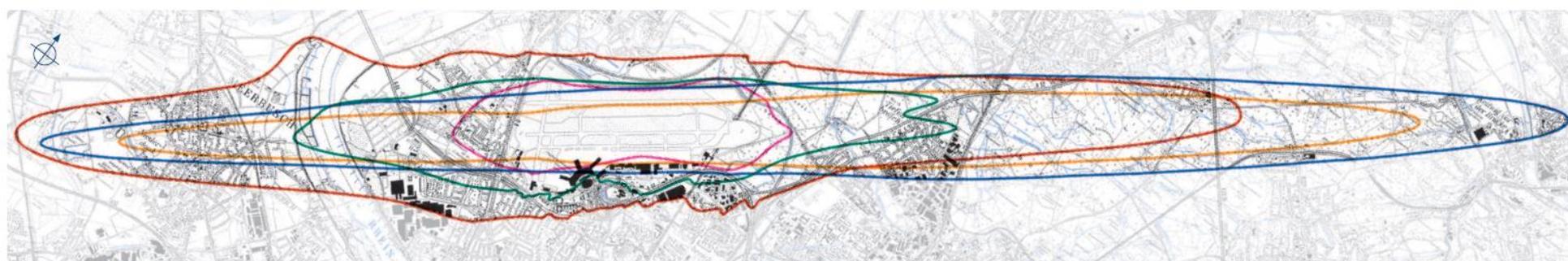
> 55 dB(A) sowie max. Innenpegel von

$L_{Amax} = 6 \times 57 \text{ dB(A)}$ (= 6 x 72 dB(A) außen)

Lärmschutzbereich Flughafen Düsseldorf gemäß Fluglärmgesetz



Lärmschutz- und Entschädigungsgebiet Flughafen Düsseldorf gemäß Planfeststellungsbeschluss 2005





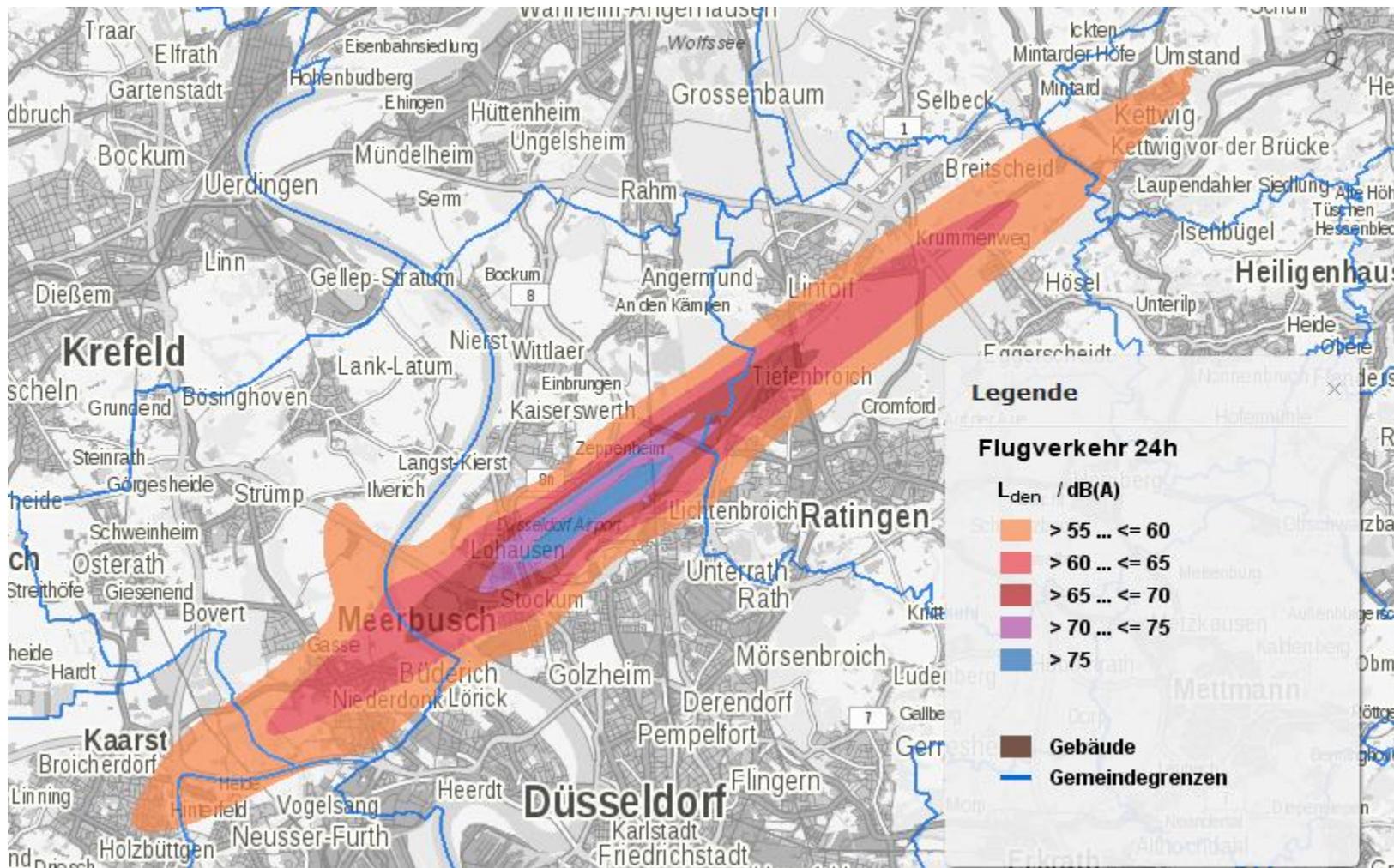
BVF
Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Umsetzung des Fluglärmsgesetzes an den Flughäfen Düsseldorf u Köln/Bonn

- Anspruchsberechtigte in der Tag-Schutzzone 1: **531**
- Anzahl der gestellten Anträge: **181**
- Anzahl der zurückgezogenen Anträge: **70**
- Anzahl der abgelehnten Anträge: **3**
- Anzahl der bewilligten Anträge: **0**
- Anzahl der erwarteten Anträge: **0**
- Gezahlte Erstattungsbeiträge: **0 Euro**
- Kostenschätzung im Jahr 2005 bezogen
auf den Flughafen Düsseldorf: **24,7 Mio. Euro**

Quellen: Umweltbundesamt, NRW-Landesregierung (Stand: Jan. 2018)

Lärmkartierung gemäß EU-Umgebungs-lärmrichtlinie am Flughafen Düsseldorf (24-Stunden-Pegel)





BVF
Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Grundlagen der Lärmaktions- planung gemäß BImSchG

- § 14 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm:
„Bei der Lärmaktionsplanung nach § 47d des Bundes-
Immissionsschutzgesetzes sind für Flugplätze die jeweils
anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 des Gesetzes zum
Schutz gegen Fluglärm zu beachten.“
- In den Lärmaktionsaktionsplänen der Städte Düsseldorf,
Essen und Kaarst wird auf die Erstellung eines auf den
Fluglärm bezogenen Maßnahmenplans verzichtet, da die
Auslösewerte für eine Lärmaktionsplanung von 65 dB(A) für
den Gesamttag und 55 dB(A) für die Nacht nicht überschritten
werden.



BVF
Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Defizite der Lärmaktionsplanung

Durch die Regelung in § 14 Fluglärmgesetz, werden die Kommunen dazu verleitet, eine Lärmaktionsplanung nur für das Gebiet vorzunehmen, für das ein Lärmschutzbereich gemäß Fluglärmgesetz zu erstellen ist.

Der Lärmschutzbereich des Flughafens Düsseldorf ist aber so klein, dass eine Vielzahl von fluglärmbeeinträchtigten Menschen im Umfeld des Düsseldorfer Flughafens überhaupt nicht von der Lärmaktionsplanung erfasst wird.



BVF
Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Fluglärmbericht der Bundes- regierung vom 16.1.2019

- Absenkung der Schutzzonengrenzwerte voraussichtlich um 1 bis 3 Dezibel (BVF-Bewertung: viel zu wenig, um den Kreis der Anspruchsberechtigten für passiven Schallschutz im Umfeld des Düsseldorfer Flughafens zu erhöhen)
- Keine Verkleinerung der Lärmschutzbereiche bei Neufestsetzungen (BVF: positiv!)
- Wegfall der zeitlichen Staffelung des Entstehens von Erstattungsansprüchen (BVF: positiv!)
- Ausdehnung der Kostenerstattungsansprüche für baulichen Schallschutz für Kitas, Grundschulen und Krankenhäuser in der Tag-Schutzzone 2 (BVF: positiv, aber auch bei weiterführenden Schulen notwendig)



BVF
Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Fluglärmbericht der Bundes- regierung vom 16.1.2019

- Die Toleranzmarge von 5 Dezibel zur Berücksichtigung von früher durchgeführten freiwilligen oder behördlich angeordneten Schallschutzmaßnahmen soll grundsätzlich entfallen (BVF-Bewertung: positiv!)
- Zulassung zeitgesteuerter automatischer Fensterschließeinrichtungen als erstattungsfähige Schallschutzmaßnahmen für Schlafräume anstelle von Lüftern (BVF: positiv!)
- größere Umsetzungsspielräume der Anspruchsberechtigten bei baulichen Schallschutzmaßnahmen (BVF: positiv!)
- Stärkung von Forschung und Entwicklung (BVF: positiv!)



BVF
Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Fluglärmbericht der Bundes- regierung vom 16.1.2019

Folgende Formulierung aus dem Entwurf des Bundesumweltministeriums für den Fluglärmbericht sind nicht mehr enthalten:

„Wünschenswert erscheint die Prüfung entsprechender Klarstellungen und Verbesserungen im Luftverkehrsrecht, die dem aktiven Lärmschutz nach der Sicherheit und neben Kapazitätsaspekten einen insgesamt höheren Stellenwert zuweisen, damit vorhandene und künftige Reduktionspotenziale an der Quelle und im Betrieb möglichst frühzeitig und umfassend erschlossen werden.“

Was das Fluglärmschutzgesetz nicht leistet

- **Durch das Fluglärmschutzgesetz wird es nicht leiser:**
Lediglich Erstattungsansprüche für passiven Schallschutz, Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs bzw. bauliche Nutzungsbeschränkungen.
- **Keine gesetzliche Definition, wie viel Lärm einer Region zugemutet werden kann:**
Es fehlen echte Immissionsschutzgrenzwerte, die den Flughafenbetreiber zwingen, aktiven Lärmschutz zu betreiben.
- **Keine gesetzliche Definition des Vorranges von aktivem vor passivem Schallschutz beim Fluglärm**