

**Niederschrift über die 111. Sitzung der Kommission nach § 32b LuftVG
für den Verkehrsflughafen Düsseldorf
am 24. April 2023
am Flughafen Düsseldorf**

Anwesende:

A) Kommissionsmitglieder

Stadt Düsseldorf

Stadt Duisburg

Stadt Essen

Stadt Heiligenhaus

Stadt Kaarst

Stadt Krefeld

Stadt Meerbusch

Stadt Mülheim a. d. R.

Stadt Neuss

Stadt Ratingen

Stadt Tönisvorst

Stadt Willich

Flughafen Düsseldorf GmbH (FDG)

Bundesvereinigung gegen Fluglärm
e.V. (BVF)

Eurowings

Condor

Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr
NRW (MUNV)

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

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr
NRW (MUNV)

C) Sonstige Anwesende

Bezirksregierung Düsseldorf

Tagesordnung

TOP 1: Formalien

1.1 Feststellung der Beschlussfähigkeit

1.2 Genehmigung der Niederschrift für die 110. Sitzung

(Änderungswunsch der Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. vom 05.01.2023 – BVF)

1.3 Genehmigung der Tagesordnung

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

Information: MUNV und DFS

TOP 3: Informationen über für die Kommission wissenswerte Flugsicherungsangelegenheiten

Information: DFS

TOP 3b: Antrag der Stadt Ratingen „Regelungen für Ein- oder Zweibahnbetrieb“

TOP 4: Statistik der Nachtflugbewegungen

Information: MUNV

TOP 5: Informationen über die Arbeit des Slot-Performance-Monitoring-Committee (SPMC)

Information: MUNV

TOP 6: Antrag der BVF „Sitzungsprotokolle und Präsentationsfolien der SPMC-Sitzungen“

TOP 7: Lärmmessungen durch die FDG

Information: FDG

TOP 8: Sonstiges

Der **Vorsitzende** eröffnet die Sitzung um 10:03 Uhr und begrüßt die Anwesenden.

TOP 1: Formalien

1.1 Feststellung der Beschlussfähigkeit

Der **Vorsitzende** stellt die Beschlussfähigkeit der Kommission fest.

1.2 Genehmigung der Niederschrift für die 110. Sitzung

Die **Kommission** erörtert den Änderungswunsch der BVF (**Anlage 1** zu dieser Niederschrift).

Die **FDG** schlägt hinsichtlich der beantragten Ergänzung der Niederschrift zu Top 5 Abs. 3 folgende abweichende Formulierung vor:

„Der von der BVF festgestellte höhere mittlere Maximalpegel an der Messstelle 2 im Sommer 2019 gegenüber dem Sommer 2017 kann unterschiedliche Ursachen haben. Eine Erklärung könnte der Flugzeugtypenmix sein, der möglicherweise weniger Propellerflugzeuge aufgewiesen hat als 2019. Es könnte aber auch an der Flugrichtungsverteilung, der Bahnnutzung oder der Routenverteilung liegen.“

Die **Kommission** beschließt den vorgenannten Formulierungsvorschlag der FDG einstimmig.

Die **BVF** bittet die FDG um eine Darstellung, wie sich der Flugzeugtypenmix am Flughafen Düsseldorf verändert habe. Die **FDG** erklärt, sie werde dies versuchen.

Gegen die vorgeschlagene Änderung der Niederschrift zu TOP 5 Absatz 4 letzter Satz werden keine Bedenken geäußert. Die Kommission beschließt die vorgeschlagene Änderung einstimmig.

1.3 Genehmigung der Tagesordnung

Der **Vorsitzende** schlägt vor, aufgrund des bestehenden Sachzusammenhangs TOP 8 als Top 3b vorzuziehen. Die **BVF** schlägt ergänzend vor, TOP 5 und TOP 6 zu einem TOP zusammenzufassen. Die Kommission beschließt die vorgeschlagenen Änderungen der Tagesordnung einstimmig. Der **Vorsitzende** stellt fest, dass die Tagesordnung in der übersandten, aktualisierten Fassung mit den vorgenannten Änderungen genehmigt ist.

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

Das **MUNV** erklärt, dass es seitens des MUNV keine unerledigten Kommissionsbeschlüsse gebe.

Die **DFS** erklärt, dass es seitens der DFS keine unerledigten Kommissionsbeschlüsse gebe.

TOP 3: Informationen über für die Kommission wissenswerte Flugsicherungsangelegenheiten

Die **DFS** teilt mit, dass von ihrer Seite nichts zu berichten sei. Der Flugbetrieb erfolge aktuell im Standardbetrieb.

TOP 3b: Antrag der Stadt Ratingen „Regelungen für Ein- oder Zweibahnbetrieb“

Die **Stadt Ratingen** erläutert ihren Antrag sowie die darin enthaltenen Fragen und betont die erhöhte Belastung der Anwohner von Lintorf in Zeiten des Zweibahn-Betriebs.

Die **FDG** verweist auf die diesbezüglichen Regelungen der Betriebsgenehmigung. Am Freitag der jeweiligen Vorwoche würden die Zeiten des Einbahn- und Zweibahnbetriebs jeweils durch die FDG festgelegt und der DFS sowie der Genehmigungsbehörde mitgeteilt. Nachträglich erfolge dann ein Bericht an die Genehmigungsbehörde über den tatsächlichen Flugbetrieb der jeweiligen Vorwoche.

Die **DFS** ergänzt, dass es nicht möglich sei, eine bestimmte Anzahl stündlicher Flugbewegungen zu definieren, ab der aus Flugsicherungserwägungen das Erfordernis einer Zweibahn-Nutzung bestehe. Es komme insoweit gerade auf die konkrete Verteilung der Flugbewegungen auf die jeweilige Zeitstunde an. Letztere sei jedoch im Voraus nicht absehbar. Die Möglichkeit des Zweibahnbetriebs sei zur Entzerrung und besseren Abwicklung des Flugverkehrs in Zeiten des Spitzenverkehrs von wesentlicher Bedeutung. Zudem betreffe diese Frage im Kern letztlich die Frage der Belastungsverteilung zwischen Tiefenbroich einerseits und Lintorf andererseits, da dem Weniger der Belastung der Anwohner Lintorfs in Zeiten des Einbahnbetriebs das Mehr an Belastung der Anwohner Tiefenbroichs gegenüberstehe.

TOP 4: Statistik der Nachtflugbewegungen

Das **MUNV** stellt die als Anlage zur Einladung versandte Nachtflugstatistik Stand März 2023 (siehe **Anlage 2** zu dieser Niederschrift) vor. Es erinnert an die Situation des vergangenen Sommers 2022 und betont, dass sich Befürchtungen, die Verspätungssituation des Sommers 2022 werde sich im Herbst fortsetzen, nicht bewahrheitet hätten. In den zurückliegenden Osterferien 2023 habe es im Zeitraum von 23:00 Uhr bis 24:00 Uhr 64 Landungen gegeben; im vergleichbaren Zeitraum der Osterferien 2019 48, 2018 44 und 2017 71. Hintergrund der Verspätungen in den Osterferien 2023 seien insbesondere Streiks der Fluglotsen in Frankreich. Vor allem die Flüge zu und von den Kanarischen Inseln, die den französischen Luftraum durchfliegen müssten, seien von dieser Problematik betroffen.

Die **BVF** führt anhand einer Präsentation (siehe **Anlage 3** zu dieser Niederschrift) u.a. aus, dass angesichts bereits hoher Verspätungszahlen bei noch verminderter Flugbewegungsanzahl im vergangenen Sommer 2022 für den kommenden Sommer wieder viele Nachtflugbewegungen zu erwarten seien.

Top 5 und Top 6: Informationen über die Arbeit des Slot-Performance-Monitoring-Committee (SPMC) sowie Antrag der BVF „Sitzungsprotokolle und Präsentationsfolien der SPMC-Sitzungen“

Die **BVF** erläutert ihren Antrag (siehe **Anlage 4** zu dieser Niederschrift). Das SPMC sei als wesentliches Instrument zur Kontrolle von Verspätungen gedacht gewesen, erfülle diese Rolle jedoch nicht. Aus diesem Grund sei es wichtig, dass allen Mitgliedern der Kommission die durch das MUNV kürzlich herausgegebenen sowie die zukünftigen Sitzungsprotokolle und Präsentationsfolien der SPMC-Sitzungen zur Verfügung gestellt würden.

Das **MUNV** berichtet über den Sachstand betreffend die Thematik der Herausgabe der SPMC-Unterlagen. Ein im Jahr 2016 gestellter Antrag auf Herausgabe sämtlicher Informationen zum SPMC sei durch das damalige Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr abgelehnt worden. Nach Einlegung der Berufung habe das Oberverwaltungsgericht NRW im Juli 2022 den durch das Verwaltungsgericht Düsseldorf festgestellten Anspruch des Klägers auf Neubescheidung bestätigt. Zwecks Neubescheidung habe das MUNV nach den Vorgaben des Informationsfreiheitsgesetzes NRW (IFG NRW) die explizite Zustimmung von Bundesbehörden zur Informationsfreigabe einholen und mögliche Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der weiteren Mitglieder des SPMC prüfen müssen. Sowohl das Bundesministerium für Digitalisierung und Verkehr (BMDV) als auch die Flughafenkoordination Deutschland (Fluko GmbH) hätten die Informationsweitergabe in der Folge verweigert, sodass alle Informationen abgetrennt werden müssten, die den Bundesstellen zuzuordnen sind.

Die **BVF** weist darauf hin, dass ein entsprechender Antrag auf Herausgabe der Informationen bei den Bundesstellen gestellt worden sei.

Das **MUNV** führt weiter aus, dass das Informationsfreiheitsgesetz NRW zudem zwischen Beratungsverlauf und Beratungsergebnis unterscheide, wobei Beratungsergebnisse herauszugeben seien, während der Beratungsverlauf geschützt sei. Auch sämtliche den Beratungsverlauf betreffende Abschnitte seien aus diesem Grund abzutrennen bzw. zu schwärzen. Auch zukünftige Anträge könnten nur nach den rechtlichen Vorgaben des IFG NRW (Dritteteiligungsverfahren etc.) im Einzelfall erfolgen. Das von der BVF vorgeschlagene Vorgehen komme aus Rechtsgründen daher nicht in Betracht.

Das **MUNV** weist weiter darauf hin, dass die nun erfolgte Herausgabe der SPMC-Unterlagen kritisch zu bewerten sei. Das SPMC am Flughafen Düsseldorf sei ein vertrauliches Beratungsgremium der freiwilligen Selbstkontrolle zwischen der Flughafenbetreiberin und den Luftfahrtgesellschaften am Flughafen Düsseldorf. Das Bundesministerium für Digitalisierung und Verkehr (BMDV), der Flughafenkoordinator sowie das MUNV hingegen nähmen lediglich als Gäste ohne Stimmrecht an den Sitzungen des SPMC teil. Konsequenz der erfolgten Herausgabe der Sitzungsunterlagen und Präsentationsfolien könnte unter Umständen sein, dass das MUNV das Gremium verlassen müsse, wodurch jede Anspruchsmöglichkeit entfiele. Der Flughafenkoordinator habe zudem bereits angekündigt, sich auf eine passive Teilnahme ohne Präsentationsbeitrag zurückzuziehen.

Die **BVF** bedankt sich für die ausführlichen Erläuterungen des MUNV. Sie bittet die FDG, der Kommission die früher im Koordinierungsausschuss erfolgte, inzwischen in das SPMC verschobene Präsentation der Verspätungsgründe in Zukunft zur Verfügung zu stellen und diese im Sinne einer angemessenen Sitzungsvorbereitung mit der Einladung zu übersenden.

Die **FDG** erklärt, sie werde über dieses Anliegen intern beraten.

Die **BVF** zieht ihren Antrag zurück. Die Kommissionsmitglieder könnten unter Umständen die Herausgabe der Unterlagen jeweils selbst beantragen. Sie betont, dass ein Rückzug des Flughafenkoordinators aus dem SPMC sehr bedauerlich wäre. Gleichwohl sei die Wirksamkeit der Kontrollmechanismen der Betriebsgenehmigung des Flughafens zu hinterfragen. Die **BVF** fragt, was konkret getan werde, um Verspätungen und Nachtflüge zu reduzieren.

Die **FDG** erklärt, dass ein Fokus auf der Optimierung der Performance der Bodenabfertigungsdienste liege. Diese sei zentral, um insbesondere morgens die Pünktlichkeit der „ersten Welle“ zu gewährleisten. Als langfristige Maßnahme gäbe es zudem Überlegungen die Sicherheitskontrollen am Flughafen selbst zu übernehmen. Kurzfristig erfolge ein intensiver Austausch mit allen Beteiligten in operativen Runden, wobei maßgeblich insbesondere die Personalgewinnung sei. Sie verweist auf das von ihr lancierte „Off-Block“-Programm zur Optimierung der operativen Stabilität des Flughafens, welches ein Investitionsvolumen von fast 10 Millionen Euro habe.

Die **Eurowings** erklärt, dass die Fluggesellschaften alles dafür täten, Verspätungen zu reduzieren. Jede Verspätung koste die Fluggesellschaften Geld. Ihr Anspruch sei stets, pünktlich zu sein. Gewisse äußere Einflüsse, wie etwa die aktuellen Streiks der Fluglotsen in Frankreich, seien jedoch für die Fluggesellschaften nicht berechenbar und planbar.

Die **Condor** stimmt der Eurowings zu. Die Minimierung von Verspätungen sei eine zentrale Aufgabe der Fluggesellschaften. Die Pünktlichkeit sei ein maßgebliches Kriterium für das von den Passagieren wahrgenommene Image der Fluggesellschaft. Die Condor habe daher eine Vielzahl von Maßnahmen zur Optimierung der Abläufe ergriffen.

Die **Eurowings** und die **FDG** betonen, dass die gesamte Luftverkehrswirtschaft koordiniert zusammenarbeite. Sämtliche Einzelprozesse müssten optimiert werden, damit das System als Ganzes funktionieren könne.

Die **BVF** kritisiert, dass Fluggesellschaften in der Corona-Krise Kapazitäten abgebaut hätten und nun versuchten mit zu geringen Kapazitäten möglichst viele Flugbewegungen durchzuführen.

Die **Eurowings** widerspricht und führt aus, dass es bei ihr während der Corona-Krise keinen Personalabbau gegeben habe. Vielmehr sei der Personalkörper eher gewachsen und sie habe zudem neues Fluggerät erhalten.

Die **BVF** erklärt, sie habe angesichts der im Vergleich zu den noch geringen Flugbewegungszahlen hohen Verspätungszahlen den Eindruck, dass die Intensität der Bemühungen der Fluggesellschaften im Vergleich zum Jahr 2019 nachgelassen habe.

TOP 7: Lärmmessungen durch die FDG

Die **FDG** stellt den mit der Einladung versandten Bericht „Entwicklung des Fluglärms im Bereich des Flughafens Düsseldorf für die sechs verkehrsreichsten Monate 2022“

(siehe **Anlage 4** zu dieser Niederschrift) anhand einer Präsentation (siehe **Anlage 5** zu dieser Niederschrift) vor und berichtet insbesondere über die Ergebnisse der im Bereich der Straße Am Roten Kreuz in Meerbusch mittels einer mobilen Messstelle durchgeführten Messungen. Grund für diese Messungen sei die Überprüfung der im Rahmen der Einführung der Route MODRU1K erfolgten Berechnungen der Lärmauswirkungen gewesen. Die Messungen hätten ergeben, dass es im Verhältnis zur MODRU1T bei Luftfahrzeugen, die die Modru1K fliegen, in Meerbusch nicht zu höheren Pegeln komme.

Die **Eurowings** erinnert an die umfangreiche Diskussion der Kommission auch im Rahmen einer Arbeitsgruppe bezüglich der Einführung der Modru1K. Diese Verfahrensänderung habe sich für die Stadt Meerbusch nicht als negativ erwiesen.

Die **BVF** weist darauf hin, dass die Unabhängige Wählergemeinschaft Meerbusch regelmäßig die Frage der Steilstartverfahren (NADP1) thematisiere. Die **Stadt Meerbusch** bestätigt dies und fragt, was die FDG unternehme, um die Durchführung dieser Verfahren zu erhöhen.

Die **FDG** weist darauf hin, dass sie keine Kenntnis habe, welche Fluggesellschaft am Flughafen Düsseldorf welches Startverfahren (NADP1 oder NADP2) fliege. Sie habe jedoch im Rahmen einer Flugspurenauswertung Starts, die dem NADP1-Verfahren entsprächen, und Starts, die dem NADP2 entsprächen, identifizieren können. Eine Analyse der Lärmauswirkungen dieser Starts habe ergeben, dass das NADP1-Verfahren in Meerbusch-Büderich zwar zu niedrigeren Maximalpegeln führe. Aufgrund einer jeweiligen Erhöhung der Dauer der Lärmereignisse habe das Verfahren jedoch betreffend den äquivalenten Dauerschallpegel (Leq) kaum bis gar keinen Effekt. Zugleich seien in Lohausen teilweise höhere Pegel festzustellen. Letztlich komme es durch die unterschiedlichen Startverfahren insgesamt nur zu einer Umverteilung der Lärmauswirkungen. Die Auswertung der Messungen zeigten vielmehr, dass die Lärmreduzierung durch den Einsatz moderner Flugzeugtypen, wie dem A320neo oder der B737 Max deutlich größer sei.

Die **Eurowings** bestätigt, dass je nach geflogenen Startverfahren bestimmte Regionen entlastet, während andere Regionen mehr belastet würden.

Die **Stadt Meerbusch** bittet darum, in Zukunft möglichst umfassend über die Thematik zu informieren.

Die **Stadt Krefeld** regt an, die im Rahmen der Arbeitsgruppe damals diskutierten Prognosen bezüglich der Lärmauswirkungen der MODRU1K auch im Hinblick auf weitere

von der MODRU1K betroffene Gebiete mittels weiterer Flugspurenauswertungen zu verifizieren.

Die **FDG** bietet an, eine entsprechende Auswirkungsbetrachtung vorzunehmen.

TOP 8: Sonstiges

Die **BVF** fragt, ob es hinsichtlich der Umsetzung der Ordnungsverfügung der Stadt Düsseldorf bezüglich der Lärmschutzhalle für Triebwerksprobeläufe einen neuen Sachstand gebe. Die **FDG** erklärt, dass die diesbezügliche Ordnungsverfügung mit einer neuen Prüfungsfrist von zwei Jahren abgeändert worden sei.

Der **Vorsitzende** weist auf einen aktuellen Bericht der EU-Kommission über die Durchführung der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG (https://eur-lex.europa.eu/re-source.html?uri=cellar:3b081741-c715-11ed-a05c-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_1&format=PDF) hin. Er teilt mit, dass er am Ende der Woche an der 91. Tagung der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen in Hannover teilnehmen werde.

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

Montag, der 06. November 2023, um 10:00 Uhr

Mit Dank an die Anwesenden schließt der **Vorsitzende** die Sitzung um 12:20 Uhr.

gez.
Diedrich
(Vorsitzender)


Niemeier
(Geschäftsführer)

[REDACTED]

Von: [REDACTED]
Gesendet: Donnerstag, 5. Januar 2023 11:28
An: [REDACTED]
Betreff: Re: 110. Sitzung der Fluglärmkommission DUS am 28.11.2022 - Niederschrift

Kennzeichnung: Zur Nachverfolgung
Kennzeichnungsstatus: Gekennzeichnet

Sehr geehrter Herr [REDACTED]

ich bitte um Ergänzung bzw. Änderung des Entwurfes der o.a. Niederschrift:

TOP 5 Ergänzung nach Absatz 3

* Die FDG erklärte, dass durch den Ersatz der Turboprop-Flugzeuge durch Jets der Anteil der leisen Flugzeuge sei 2017 geringer geworden sei.

TOP 5 Änderung Absatz 4 letzter Satz

* Die BVF sowie die Stadt Düsseldorf bitten die FDG und die Luftverkehrswirtschaft die Kommission in der nächsten Sitzung über die Erkenntnisse und Lösungsvorschläge zu dieser Thematik vom Flughafen Zürich, der sich mit dieser Thematik schon seit 2018 beschäftigt, zu berichten.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

BVG

Am 22.12.2022 um 16:06 schrieb [REDACTED]

Sehr geehrte Damen und Herren,

unter dem nachfolgenden Link steht die Niederschrift zur 110. Sitzung der Kommission nach § 32b LuftVG für den Verkehrsflughafen Düsseldorf (nebst Anlagen) bis zum 01.02.2023 für Sie zum Abruf bereit:

[REDACTED]

[REDACTED]

Vor dem Hintergrund des § 6 Abs. 4 der Geschäftsordnung der Kommission bitte ich Sie, sofern Änderungs- oder Ergänzungswünsche zu der Niederschrift bestehen, mir diese bis zum 19.01.2023 mitzuteilen.

Wie in der vergangenen 110. Sitzung besprochen wird eine Übersendung der Niederschrift in Papierform nicht mehr erfolgen. Die Sitzungseinladungen und Niederschriften (nebst Anlagen) werden fortan ausschließlich auf digitalem Weg über die Membox verschickt.

Hinweis:

Die Möglichkeit des elektronischen Abrufs richtet sich ausschließlich an die ordentlichen Kommissionsmitglieder sowie deren bestellte Vertreter. Von einer Weiterleitung der mit dieser E-Mail verbundenen Zugriffsmöglichkeit an Dritte ist vor dem Hintergrund des § 4 Abs. 6 der Geschäftsordnung der Kommission (Grundsatz der „Nicht-Öffentlichkeit“ der Sitzungen) abzusehen.

Ich wünsche Ihnen eine schöne Weihnachtszeit und einen guten Start ins neue Jahr!

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

[REDACTED]

- Referat II-4 Umweltschutz in der Luftfahrt -

Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr

des Landes Nordrhein-Westfalen

Emilie-Preyer-Platz 1, 40479 Düsseldorf

Fon: +49 (0)211 4566-767

E-Mail: [REDACTED]

Nachtlandungen auf dem Verkehrsflughafen Düsseldorf im Jahr 2022

Monat	Propellerflugzeuge					Strahlflugzeuge							Statistische Auswertung		
	≤9t MTOW	>9t MTOW	>9t MTOW	>9t MTOW	Summe	Zeitraum					Summe	Rettungsflüge	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	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	0	0	0	0	0	228	9	1	0	1	239	1	239	100,0	7,7
Februar	5	0	0	0	5	216	9	3	2	0	230	5	235	100,0	8,4
März	0	0	0	0	0	315	12	5	3	0	335	4	335	100,0	10,8
April	0	0	0	0	0	623	48	17	1	0	689	2	689	100,0	23,0
Mai	2	0	0	0	2	799	123	50	8	0	980	2	982	100,0	31,7
Juni	1	0	0	0	1	749	200	115	9	1	1074	6	1075	100,0	35,8
Juli	20	0	0	0	20	780	187	98	22	2	1089	2	1109	100,0	35,8
August	1	0	0	0	1	843	115	48	3	2	1011	5	1012	100,0	32,6
September	1	0	0	0	1	828	146	49	7	0	1030	5	1031	100,0	34,4
Oktober	1	0	0	0	1	748	65	18	1	0	832	0	833	100,0	26,9
November	1	0	0	0	1	431	16	2	2	0	451	2	452	100,0	15,1
Dezember	1	0	0	0	1	439	53	12	2	0	506	2	507	100,0	16,4
Summe	33	0	0	0	33	6.999	983	418	60	6	8.466	36	8.499	100,0	23,3
Vorjahr	28	3	0	0	31	3.028	256	77	38	7	3.406	44	3.437	100,0	9,4
Differenz	5	-3	0	0	2	3.971	727	341	22	-1	5.060	-8	5.062	0,0	13,9

Nachtstarts auf dem Verkehrsflughafen Düsseldorf im Jahr 2022

Monat	Propellerflugzeuge					Strahlflugzeuge											Statistische Auswertung		
	≤9t MTOW	>9t MTOW	>9t MTOW	>9t MTOW	Summe	Zeitraum			Summe	Verspätungsgründe bezogen auf Spalte 9							Gesamtstarts	Kap. 3/ Bonus	Durchschnitt
	22.00-06.00	22.00-22.59	23.00-06.00	off blocks	Sp. 1 - 3	22.00-22.59	23.00-23.59	00.00-06.00	Sp. 6 - 8	off blocks	ATC	Wetter	Techn.	Secur.	Rett.flug	Sonst.	Sp. 5 + 9	in % v. Sp.9	pro Nacht
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Januar	0	0	0	0	0	0	2	2	4	0	0	0	0	0	4	0	4	100,0	0,1
Februar	2	0	0	0	2	2	2	3	7	0	0	0	1	0	5	1	9	100,0	0,3
März	0	0	0	0	0	3	0	2	5	1	0	0	1	0	2	1	5	100,0	0,2
April	0	0	0	0	0	7	1	2	10	8	0	0	0	0	2	0	10	100,0	0,3
Mai	1	0	0	0	1	9	0	7	16	5	0	0	0	4	7	0	17	100,0	0,5
Juni	1	0	0	0	1	34	5	5	44	29	0	6	0	0	8	1	45	100,0	1,5
Juli	20	0	0	0	20	73	6	13	92	22	4	5	9	40	9	3	112	100,0	3,6
August	1	0	0	0	1	10	1	2	13	6	0	0	0	0	3	4	14	100,0	0,5
Sept.	2	0	0	0	2	5	1	10	16	3	0	0	2	0	11	0	18	100,0	0,6
Oktober	1	0	0	0	1	3	0	1	4	2	0	0	0	0	1	1	5	100,0	0,2
Nov.	0	0	0	0	0	1	1	2	4	1	0	0	0	0	3	0	4	100,0	0,1
Dez.	1	0	0	0	1	9	1	1	11	7	0	0	0	0	2	2	12	100,0	0,4
Summe	29	0	0	0	29	156	20	50	226	84	4	11	13	44	57	13	255	100,0	0,7
Vorjahr	25	0	1	0	26	34	11	40	85	15	0	8	2	0	55	5	111	100,0	0,3
Differenz	4	0	-1	0	3	122	9	10	141	69	4	3	11	44	2	8	144	100,0	0,4

rot markiert: 1 unzulässiger Start im März

Nachtlandungen auf dem Verkehrsflughafen Düsseldorf im Jahr 2023

Monat	Propellerflugzeuge					Strahlflugzeuge							Statistische Auswertung		
	≤9t MTOW	>9t MTOW	>9t MTOW	>9t MTOW	Summe	Zeitraum					Summe	Rettungsflüge	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	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	1	0	0	0	1	348	22	3	3	2	378	7	379	100,0	12,2
Februar	2	0	0	0	2	349	18	1	3	1	372	4	374	100,0	13,4
März	4	0	0	0	4	503	51	10	4	0	568	6	572	100,0	18,5
April					0						0		0	100,0	0,0
Mai					0						0		0	100,0	0,0
Juni					0						0		0	100,0	0,0
Juli					0						0		0	100,0	0,0
August					0						0		0	100,0	0,0
September					0						0		0	100,0	0,0
Oktober					0						0		0	100,0	0,0
November					0						0		0	100,0	0,0
Dezember					0						0		0	100,0	0,0
Summe	7	0	0	0	7	1.200	91	14	10	3	1.318	17	1.325	100,0	14,7
Vorjahr	5	0	0	0	5	759	30	9	5	1	804	10	809	100,0	9,0
Differenz	2	0	0	0	2	441	61	5	5	2	514	7	516	0,0	5,7

Nachtstarts auf dem Verkehrsflughafen Düsseldorf im Jahr 2023

Monat	Propellerflugzeuge					Strahlflugzeuge											Statistische Auswertung		
	≤9t MTOW	>9t MTOW	>9t MTOW	>9t MTOW	Summe	Zeitraum			Summe	Verspätungsgründe bezogen auf Spalte 9							Gesamtstarts	Kap. 3/ Bonus	Durchschnitt
	22.00-06.00	22.00-22.59	23.00-06.00	off blocks	Sp. 1 - 3	22.00-22.59	23.00-23.59	00.00-06.00	Sp. 6 - 8	off blocks	ATC	Wetter	Techn.	Secur.	Rett.flug	Sonst.	Sp. 5 + 9	in % v. Sp.9	pro Nacht
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Januar	1	0	0	0	1	2	1	8	11	2	0	0	0	0	9	0	12	100,0	0,4
Februar	0	0	0	0	0	4	0	2	6	1	0	0	0	0	5	0	6	100,0	0,2
März	2	0	0	0	2	10	1	5	16	8	0	0	1	0	6	1	18	100,0	0,6
April					0				0								0	100,0	0,0
Mai					0				0								0	100,0	0,0
Juni					0				0								0	100,0	0,0
Juli					0				0								0	100,0	0,0
August					0				0								0	100,0	0,0
Sept.					0				0								0	100,0	0,0
Oktober					0				0								0	100,0	0,0
Nov.					0				0								0	100,0	0,0
Dez.					0				0								0	100,0	0,0
Summe	3	0	0	0	3	16	2	15	33	11	0	0	1	0	20	1	36	100,0	0,4
Vorjahr	2	0	0	0	2	5	4	7	16	1	0	0	2	0	11	1	18	100,0	0,2
Differenz	1	0	0	0	1	11	-2	8	17	10	0	0	-1	0	9	0	18	100,0	0,2

FLK DUS 24.April 2023



Christoph Lange
 Postfach 2327
 40670 Meerbusch
 Tel.: 02159 2367
 Mobil: ~~0170 8878872~~
 Email: langeBgF@yahoo.de

1

Herr Lange (Bundesvereinigung) erwidert, dass es wichtig sei, im Rahmen dieser Sitzung das Beratungsrecht nach § 32 b Luftverkehrsgesetz auszuüben und ein Votum zu finden. Im Falle der Ablehnung sei diese von der Genehmigungsbehörde zu begründen. Er moniert, dass Airlines mit einem Home-Base-Carrier-Status teilweise ihre Umlaufplanung bis 00.00 Uhr vornehmen; insbesondere Überführungsflüge morgens zwischen 05.00 Uhr und 06.00 Uhr sehe er als nicht erforderlich an. Die „off-blocks-Regelung“ sei verzichtbar; sie führe zu vermehrten Nachtstarts. Er betont, dass in § 29 b Luftverkehrsgesetz normiert sei, „auf die Nachtruhe der Bevölkerung in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen“.

...wenn es überhaupt nicht gelungen werde.

Der Vorsitzende lässt über den gemeinsamen Antrag der Städte Kaarst und Meerbusch vom 13. Oktober 2011 auf Änderung der Neuregelung der Nachtflugbeschränkungen am Flughafen Düsseldorf abstimmen:

90. Sitzung der Kommission nach § 32 b LuftVG für den Verkehrsflughafen Düsseldorf am 14. November 2011

Abstimmungsergebnis:
 Ja – 15, Nein – 5, Enthaltung – 1

Antrag angenommen

2

Der **Vorsitzende** lässt sodann über den im vorgenannten Sinne präzisierten Antrag

„Die Fluglärmkommission am Flughafen Düsseldorf fordert das NRW-Verkehrsministerium auf **im Rahmen der Planfeststellungsentscheidung** die Nachtflüge bzw. nächtlichen Verspätungen durch wirksame und nachvollziehbare Maßnahmen zu reduzieren und der Fluglärmkommission zeitnah zu berichten. So sollen beispielsweise:

1. planbare Landungen in der Nacht (22-6 Uhr) verboten werden;
2. Landungen in der Nacht (22-6 Uhr) grds. verboten werden;
3. Ausnahmeregelungen für Nachtlandungen auf das Mindeste reduziert werden.“

mit folgendem Ergebnis abstimmen:

Gegenstimmen	= 1
Enthaltungen	= 4
Zustimmungen	= 13

3



**Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen**

Sitzung des Verkehrsausschusses des Landtags
Nordrhein-Westfalen
am

22. März 2023

Schriftlicher Bericht

Nachtflugregelung am Verkehrsflughafen Düsseldorf

In luftrechtlichen Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren muss die Luftfahrtbehörde die Fluglärmproblematik durch Maßnahmen zum Fluglärmschutz so bewältigen, dass der Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm sichergestellt und somit die Zumutbarkeitsschwelle nicht überschritten wird.

5

Die Nachtflugbeschränkungen für den Verkehrsflughafen Düsseldorf gelten zeitlich uneingeschränkt. Sie wurden mit Wirkung ab dem 1. November 2007 entfristet. Daher stellt sich die Frage einer „Anschlussregelung“ – außerhalb von Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahren – nicht.

3. Wie hat sich die Anzahl der Landungen nach 23:00 Uhr seit dem Jahr 2019 entwickelt?

Verspätungslandungen von Strahlflugzeugen

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Landungen (23:00 - 06:00 Uhr) im gesamten Jahr	1.363	1.991	1.800	2.075	1.534	227	378	1.483
Landungen (23:00 - 06:00 Uhr) in den Monaten Mai – September	968	1.483	1.268	1.476	987	54	201	1.185
Landungen (23:00 - 06:00 Uhr) im Oktober inkl. der verkehrsreichen Herbstferien	134	272	158	208	195	17	90	84

Durchschnitt 2015-2019

1752,6

1236,4 bei 70% !!

193,4

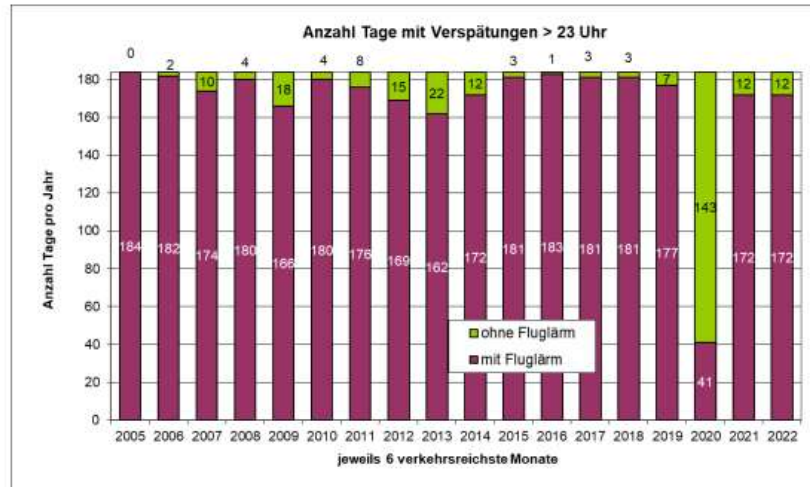
6

unbefriedigend war. Diese Häufung von Starts nach 22:00 Uhr stellt jedoch eine bis dato einmalige Sondersituation dar. Auch die hohe Anzahl verspäteter Landungen ist letztlich nicht zufriedenstellend. Insgesamt ist jedoch festzustellen, dass sich abgesehen von der vorgenannten Besonderheit vermehrter nächtlicher Starts die Zahlen der Nachtflugbewegungen im Jahr 2022 bezogen auf die einzelnen Zeitscheiben der Nacht gegenüber den im Zeitpunkt der Entscheidung des OVG NRW im Jahr 2017 bestehenden Nachtflugbewegungszahlen als im Wesentlichen unverändert darstellen.

Die Landesregierung hofft, dass durch die Anstrengungen aller Beteiligten der positive Trend aus dem Oktober 2022 im Jahr 2023 fortgesetzt und eine dem Sommer 2022 vergleichbare Verspätungssituation am Flughafen Düsseldorf vermieden werden kann.

7

- Das Verkehrsministerium selbst spricht von „Ausnahmetatbeständen“ auch für Landungen zwischen 23:00 und 23:30 / 24:00 Uhr, auch wenn dafür keine Ausnahmegenehmigung der Luftaufsicht erforderlich ist. Das sehen wir genauso. Wenn allerdings insbesondere in den Sommermonaten nahezu jeden Abend Flüge nach 23:00 Uhr landen, dann ist das keine „Ausnahme“, sondern die Regel



8

Auszüge aus der Stellungnahme der Bürger gegen Fluglärm:

Das Verkehrsministerium stellt selbst die Anzahl der verspäteten Nachtlandungen nach 23 Uhr dar. Dort ist ersichtlich, dass die Landungen nach 23 Uhr fast das Niveau des Jahres 2019 – vor Corona – erreicht haben, bezogen auf die Sommermonate Mai bis September sogar deutlich überschritten. Es beschreibt die Situation zwar selbst als „nicht zufriedenstellend“, verharmlost die „Zahlen der Nachtflugbewegungen im Jahr 2022 bezogen auf ...2017 ... als im Wesentlichen unverändert“. Es verkennt dabei, dass die Gesamtmenge der Flugbewegungen erst bei rd. 70% der Zeit vor Corona betrug, die Verspätungen also relativ zur Gesamtmenge erheblich gestiegen sind.

Die als „einmalige Sondersituation“ dargestellten Abfertigungsprobleme mit einer vermehrten Zahl an Starts nach 22:00 Uhr sind nicht neu und keineswegs so einmalig. Im Vergleich zu 2019 hat die Anzahl der Starts nach 22:00 Uhr nur geringfügig zugenommen (nach unserer Zählung 166 Linien- und Charterflüge in 2022 gegenüber 146 in 2019). Und das Abfertigungsproblem ist noch nicht gelöst. Es ist daher davon auszugehen, dass sich die unhaltbare Situation weiter fortsetzt.

9

Mindestens 80% aller Verspätungen sind NICHT vom Flughafen selbst verursacht, sondern von seinen Nutzern, den Airlines, die bei reduzierten Flotten und Crews gerade in den Ferien alle nur unter äußerst günstigen Bedingungen realisierbare sog. „Umlaufplanungen“ in die Betriebszeiten hineinquetschen. Dabei wird billigend in Kauf genommen, dass bereits kleinste Störungen das Kartenhaus der (zu) ehrgeizigen Planungen einstürzen lassen. Es sind immer wieder die gleichen Airlines, immer wieder die gleichen Begründungen. Optimierungen in der Abfertigung, was von allen Seiten immer wieder versprochen wird, könnten zwar die Verspätungen geringfügig reduzieren. Es besteht aber die Gefahr, dass diese Optimierungen nicht zum Verspätungsabbau genutzt werden sondern zur Verkürzung der Umlaufzeiten.

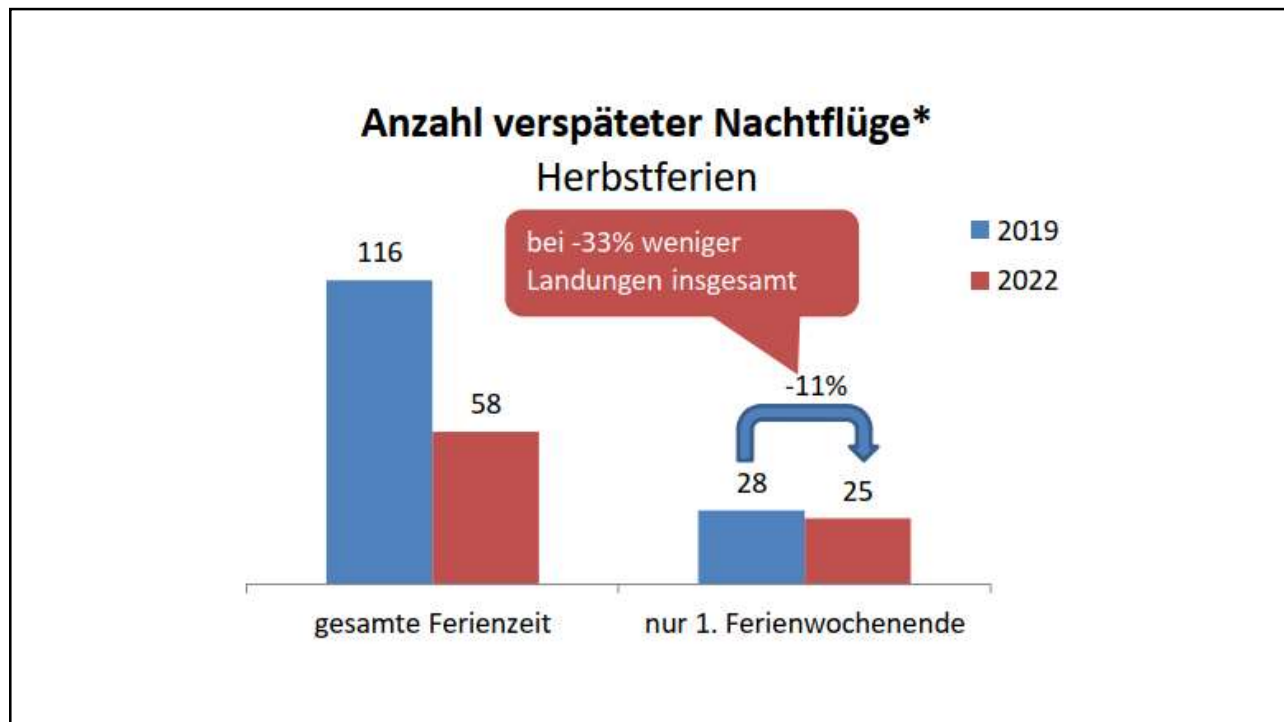
Offenbar ist die Fachabteilung weder willens noch in der Lage, Abhilfe zu schaffen. In Amsterdam, Frankfurt und London werden die maximal zulässigen Starts und/oder die maximal abzufertigenden Passagiere gedeckelt, am (im Vergleich dazu) Provinz-Flughafen Düsseldorf soll dies nicht möglich sein?

10

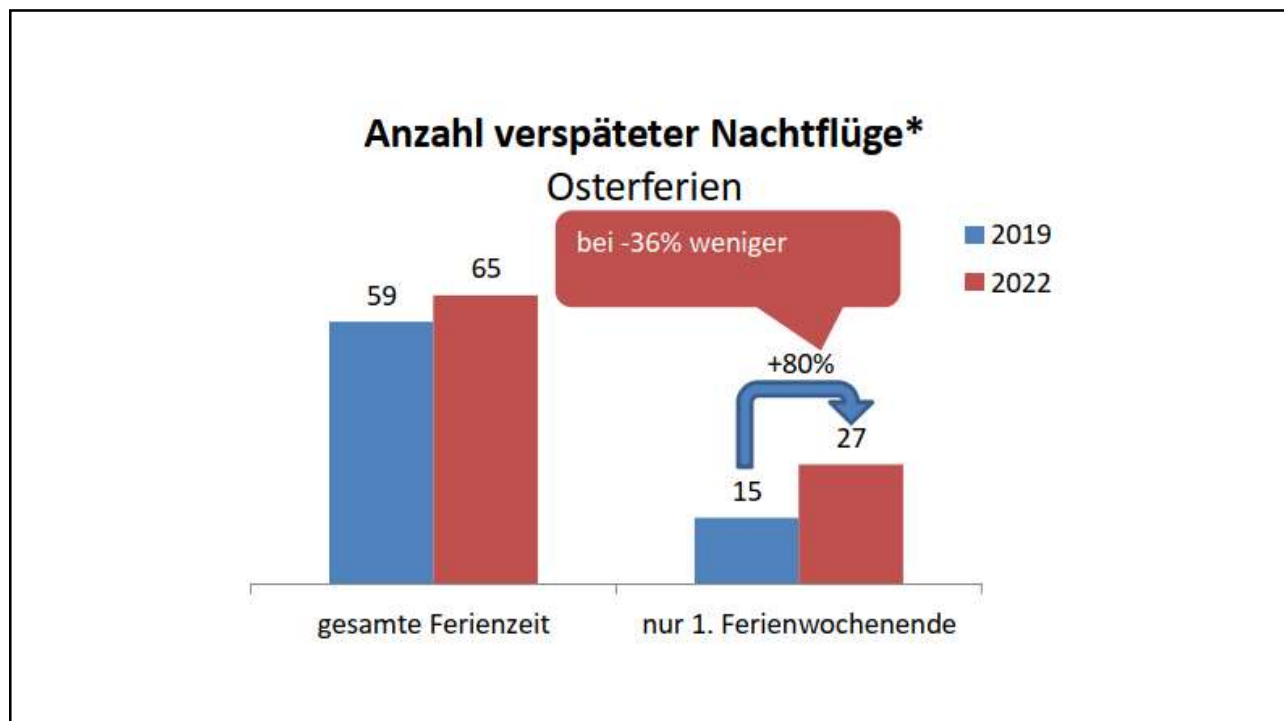
Statt dessen scheinen eigene Maßnahmen des Verkehrsministeriums nicht geplant zu sein. Im Abschnitt „Ausblick“ verweist es darauf, dass „die Akteure des Luftverkehrs bereits seit Anfang des Sommers vergangenen Jahres sehr bemüht waren und dies weiterhin sind, kurzfristig Abhilfe zu schaffen“ und schiebt die Verantwortung auch dem Bund zu („Auch die in bundesstaatlicher Verantwortung liegenden Abläufe des Luftverkehrs müssen optimiert werden“). Bezeichnend ist es auch, wenn es „hofft, dass durch die Anstrengungen aller Beteiligten der positive Trend aus dem Oktober 2022 im Jahr 2023 fortgesetzt“ werden kann. Einen einzelnen Monat als Basis für einen „Trend“ heranzuziehen, ist reines Wunschenken statt einer fundierten Strategie zur Bekämpfung der Verspätungen.

Auch die Aussage, dass es keiner „Anschlussregelung“ bedarf, verstärkt den Eindruck, dass das Verkehrsministerium die Situation gar nicht ändern will. Nach einem Rechtsgutachten von Fr. Dr. Franziska Heß ist es durchaus möglich, die Nachtflugbestimmungen zu verändern, denn in der Betriebsgenehmigung aus dem Jahre 2005 ist ausdrücklich ein Anpassungsvorbehalt (Ziffer 8 Satz 2 der Nachtflugbeschränkungen) enthalten. Der Fachabteilung liegt dieses Gutachten vor, sie scheint sich damit aber nicht beschäftigen zu wollen.

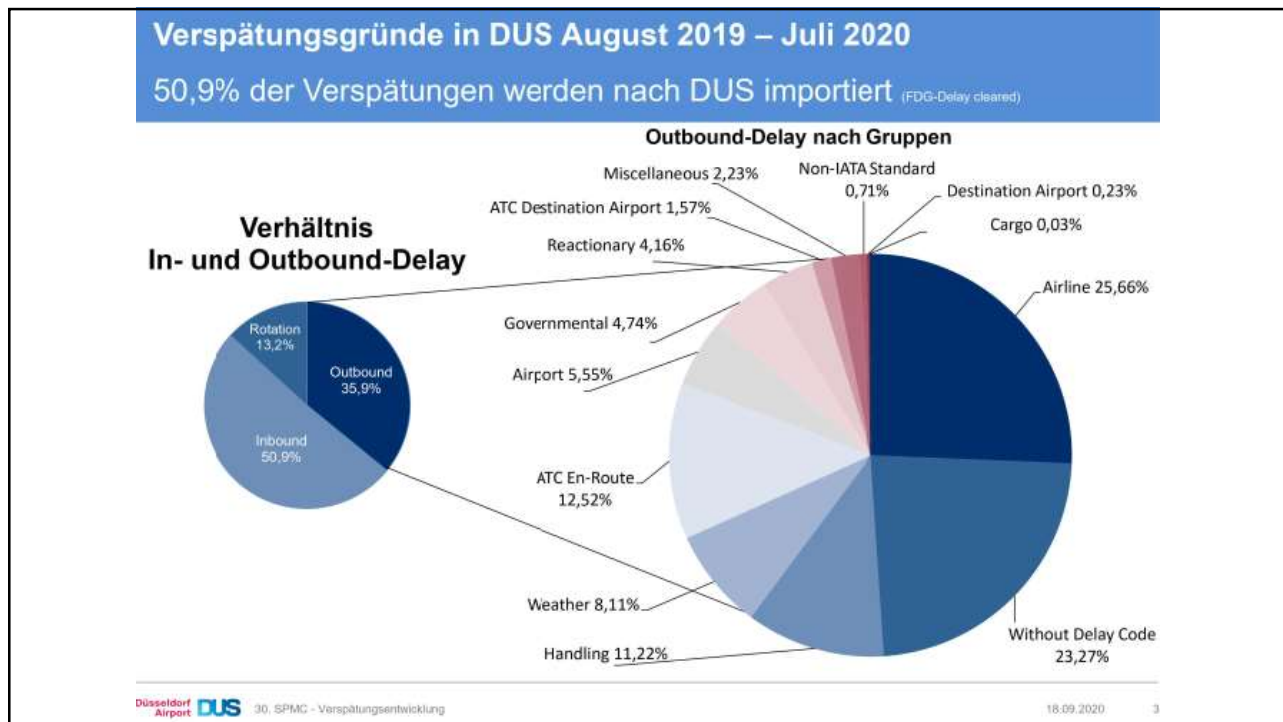
11



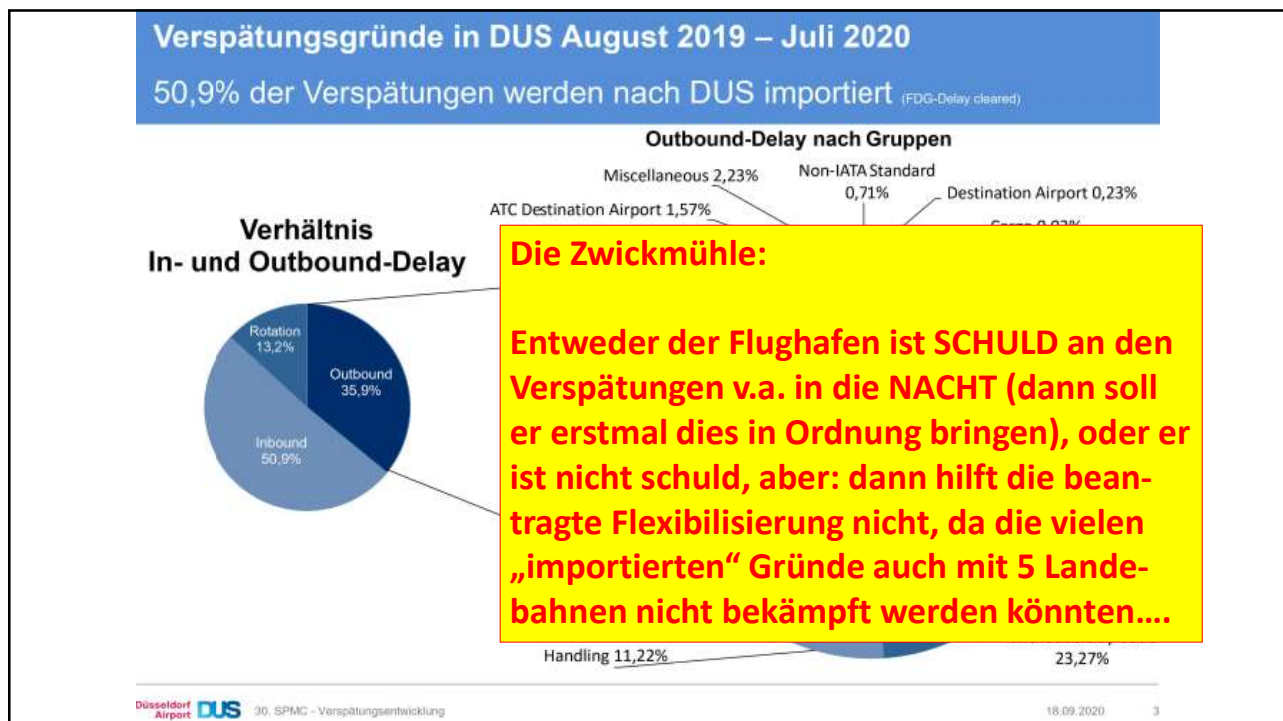
12



13



14



15

Weder die FLK noch das Städtebündnis noch die Bürgerinitiativen noch die von mir vertretenen rd. 30.000 Einwender werden sich mit „peanuts“ bzgl. der Nachtflüge abspeisen lassen. Das VM muss endlich die Frage beantworten, warum nicht jeder, der nach 22 Uhr starten oder nach 23 Uhr landen will, eine Ausnahmegenehmigung beantragen muss?

16

Bisher gibt es nur die bloße Behauptung, dass Flughafen und Airlines sofort pleite gehen würden. In FRA – 3x größer und wichtiger, und mit reinem Cargo-Betrieb – wurde auch gejammert, LH-Cargo stünde vor dem Aus usw.. Und was war? Nach kurzer Zeit hatte sich alles eingeruckelt. (der Condor-Chef hatte den „Verlust“ auf 9 € pro Ticket geschätzt). Den Anwohnern in FRA geht es besser als uns!

17

Und da kommen wir her: 71.000 und 35 FB/h

- 258 -

der Überzeugung gelangt, daß die durch die Anlage der Parallelbahn entstehende zusätzliche Kapazität hinsichtlich des Bezugszeitraums "sechs verkehrsreichste Monate des Jahres" überhaupt nicht und hinsichtlich des Bezugszeitraumes "Stunde" nicht für zusätzliche flugplanmäßige Flüge ausgenutzt werden darf. Dies wurde durch die flugbetriebsbeschränkenden Auflagen dieses Planfeststellungsbeschlusses sichergestellt. Damit wurde den auf einer möglichen Kapazitätserhöhung basierenden Einwendungen weitgehend Rechnung getragen.

18

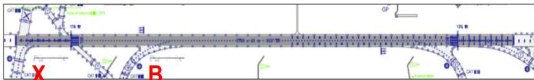
Daraus folgt: entweder hat der Flughafen nur eine Bahn (und somit gutachterlich bewiesene $(37 \text{ FB/h} \times 16 \text{ Std.} + 25 \text{ Ldg.}) \times 184 = 113.528 \text{ FB}$ oder er will beide Bahnen nutzen, muss aber den Anwohnern endlich substantiell entgegenkommen:

- ➔ Streichung aller nur zum Missbrauch einladenden „Ausnahme“-Regeln der NFB
- ➔ Reduzierung 22-23 Uhr auf 25 Ldg. (die 33 sind die lt. DFS „Maximalkapazität“ pro Stunde)

19

Die angewandten Mindeststaffelungswerte von minimal 3 Nautischen Meilen für Anflüge auf die Nordpiste in Verbindung mit den vorhandenen Rollbahnen erlauben eine Kapazität von ca. 33 Landungen auf der Nordpiste oder ca. 55 Bewegungen bei beschriebenem Zweipistenbetrieb. Der Neubau von Schnellabrollbahnen würde die Bahnbelegungszeit von Landungen verkürzen und dadurch die Einführung einer reduzierten Anflugstaffelung auf minimal 2,5 Nautischen Meilen ermöglichen.

3.3.1.2 Piste 23R:



Zum Abrollen von der Piste 23R stehen die Rollbahnen B und X zur Verfügung. Beide sind keine Schnellabrollbahnen. Die erste zur Verfügung stehende Rollbahn B befindet sich ca. 1600 Meter hinter der Schwelle.

3.3.2 Problembeschreibung

Da keine Schnellabrollbahnen vorhanden sind, werden die Luftfahrzeugführer vor Verlassen der Piste gezwungen, das Luftfahrzeug stark abzubremsen und die Piste mit normaler Rollgeschwindigkeit zu verlassen. In Verbindung mit der ungünstigen Positionierung der Rollbahnen führt dies zu einer relativ langen Bahnbelegungszeit und damit verringerter Pistenkapazität.

Die Schaffung von Schnellabrollwegen an der Südpiste sind nur zu Lasten des Vorfeldes möglich (Verlust Positionen und Bewegungsflächen). Aktuell sind nur Vorfeld-Ersatzflächen im westlichen Bereich geplant und beantragt worden, hiermit wird aber nur der Positionsentfall im Osten kompensiert. Eine Inbetriebnahme wäre frühestens in 2014 möglich. Weitere Ersatzflächen für zusätzliche Abrollwege im Süden genehmigungsrechtlich und räumlich als sehr kritisch einzustufen und könnten erst nach 2015 geschaffen werden.

20

Die Betriebsgenehmigung von 2005 in Auszügen:

Die Genehmigungsbehörde geht zusammenfassend von einer tendenziellen Überschätzung der hergeleiteten Kapazität der Hauptstart- und -landebahn durch die GfL aus. Damit verringert sich das Potential der Hauptstart- und -landebahn, Verkehrsüberhänge abbauen zu können, die aufgrund nicht planbarer exogener verkehrsbedingter Parameter wie Verspätungen auftreten. Die Konsequenz dieser Potentialminderung wäre eine exponentiell steigende Zunahme der Verzögerungen mit dem immanenten Druck auf eine Mitbenutzung der Parallelbahn.

Was die Kapazität der Hauptstart- und -landebahn ausschließlich für Landungen angeht, so liegt diese deutlich höher als im gemischten Flugbetrieb. Der Gutachter kommt für beide Anflugrichtungen zu einem Wert für die Praktische Kapazität von 47. Vor diesem Hintergrund konnte aus rein kapazitiven Gesichtspunkten eine stündliche Bewegungszahl von 36 in den Nachtstunden genehmigt werden. Von einer intensiven Erörterung des Gutachtenergebnisses kann an dieser Stelle abgesehen werden.

33 sind die Maximal-Lande-Kapazität. Verspätet sich nur einer aus 21-22 Uhr (und das sind oft weit mehr..), dann sind Verspätungen nach 23 Uhr rein VM-bedingt

21

Die von der Genehmigungsbehörde tenorierten Schutzmaßnahmen vor Fluglärm am Tage und in der Nacht, die Teilablehnung des Antrags sowie die für die Parallelbahn 05 L/23 R verfügbaren Betriebsregelungen reduzieren die zu erwartenden Lärmauswirkungen in einer Weise, dass sie der Zulassung des beantragten Vorhabens in der vorliegenden Ausgestaltung nicht entgegenstehen.

Die Abwägung der für das Vorhaben sprechenden Belange und der Belange der Flughafenumgebung an Schutz vor Lärmauswirkungen, insbesondere zur Nachtzeit, hat zugunsten der Flughafennachbarschaft zur Festsetzung von Schutzmaßnahmen und Entschädigungsregelungen geführt.

Weitergehende, die Lärmauswirkungen des Vorhabens betreffende Einwendungen, insbesondere die Forderungen nach zusätzlichen Flugbetriebsbeschränkungen, waren zurückzuweisen.

5.2 Bewertung der Fluglärmentwicklungen

6. Schutz vor flugbetriebsbedingten Luftverunreinigungen

Nachdem man 2005 „vergessen“ hatte, sich mit der Entwicklung des Fluglärms in Lohausen, Tiefenbroich usw. auseinander zu setzen (die später behaupteten Seiten 163-190 enthalten KEIN Wort dazu!), sollte man sich einmal die Entwicklung v.a. des nächtlichen Fluglärms in den hochbelasteten Gebieten anschauen. In Tiefenbroich und Büberich ist es so laut wie an der lautesten Messstelle in Frankfurt. Und von einem „Ausgleich hoher Tagesbelastungen“ (BVerwG) durch Nachruhe kann nicht die Rede sein, im Gegenteil, es wird immer schlimmer....

22

Die Genehmigungsbehörde ist sich darüber im Klaren, dass ihr als Mittel zur Erreichung des für die Zumutbarkeit erforderlichen Ausgleichs nicht lediglich die Auferlegung baulicher Schallschutzmaßnahmen gegenüber der Antragstellerin zu Gebote steht.

Erforderlich sein kann u. U. auch ein betrieblicher Beitrag des Flughafens/bzw. eine Teilabweisung des gestellten Antrags.

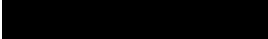
Dies gilt erst recht, wenn

- ➔ **Bedarfsnachweis, belastbare Verkehrsprognose, Risikogutachten und Klimaverträglichkeits-Prüfung fehlen**
- ➔ **Alle Belastungsgutachten sich auf 138.000 anstatt beantragter, hochgerechneter 160.000 FB beziehen, in den letzten Gutachten aber nur von „maximal 129.000 FB“ die Rede ist. Wozu dann der PFA, wenn heute 131.000 FB genehmigt sind?**

23



24.03.2023

Fluglärmkommission am Flughafen Düsseldorf
z.Hd. Herrn 

Antrag zur Sitzung der Fluglärmkommission am Flughafen Düsseldorf am 24. 04. 2023 – Information über die Arbeit des SPMC

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

die Bundesvereinigung gegen Fluglärm beantragt, die Fluglärmkommission beschließt:

Künftig sollen den Mitgliedern der Fluglärmkommission die Protokolle und Präsentationsfolien des Slot Performance Monitoring Committee (SPMC) der letzten SPMC-Sitzungen seit der letzten Sitzung der Fluglärmkommission zur Verfügung gestellt werden.

Begründung:

Die Genehmigung zur Änderung der Betriebsregelung für das Parallelbahnsystem des Verkehrsflughafens Düsseldorf vom 9. November 2005 schreibt die Einrichtung eines „Slot Performance Monitoring Committee“ (SPMC) als Unterausschuss des Koordinierungsausschusses am Flughafen Düsseldorf vor. Das SPMC 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 Start- und Landebahn-Kapazitäten am Flughafen Düsseldorf optimieren sowie die operationelle Qualität des Flugbetriebs sichern. Darüber hinaus sind die für die Einhaltung der Slot-Zeiten erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen und durchzuführen.

Das Verwaltungsgericht Düsseldorf hat mit Beschluss vom 23. September 2019 den Rechtsanspruch auf Herausgabe von Informationen über die Tätigkeit des „Slot Performance Monitoring Committee“ am Flughafen Düsseldorf gemäß Informationsfreiheitsgesetz grundsätzlich bestätigt (Aktenzeichen: 29 K 13562/16). Das Oberverwaltungsgerichtes Münster hat am 4. Juli 2022 (Aktenzeichen 15 A 4113/19) die gegen diese Entscheidung eingereichte Berufung des Verkehrsministeriums zurückgewiesen.

Inzwischen hat auch das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen erklärt, bei den SPMC-Unterlagen keine Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse, die der Flughafen Düsseldorf vorgebracht hatte, mehr anzuerkennen. Den Mitgliedern der Fluglärmkommission sollten daher künftig die Protokolle und Präsentationsfolien des SPMC zur Verfügung gestellt werden, um die

Wirksamkeit des SPMC als Instrument zur Überwachung einer ordnungsgemäßen Slot-Nutzung besser beurteilen zu können.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

[REDACTED]

Mitglieder der Fluglärmkommission am Flughafen Düsseldorf

Sitzung der Kommission nach § 32 b LuftVG am 24.April 2023**Entwicklung des Fluglärms im Bereich des Flughafens Düsseldorf für die sechs verkehrsreichsten Monate 2022**

Im folgenden Bericht werden die sechs verkehrsreichsten Monate des Jahres 2022 mit denen des Jahres 2021¹ verglichen.

In den sechs verkehrsreichsten Monaten Mai bis Oktober 2022 hat der lärmrelevante Luftverkehr, das heißt im Wesentlichen der Verkehr mit Flugzeugen über 9 t maximalem Abfluggewicht, gegenüber den entsprechenden Vorjahresmonaten um 42,4 % zugenommen.

Innerhalb des Berichtszeitraums ist der reguläre Zweibahnbetrieb² wieder aufgenommen worden. Daher sind die Anteile der Nordbahnnutzung im Vergleich zum Vorjahreszeitraum sowohl tagsüber (um 16,6 Prozentpunkte) als auch nachts (um 0,8 Prozentpunkte) gestiegen. Im Zeitraum zwischen dem 19.03.2020 und 15.06.2022 war die Nordbahn grundsätzlich außer Betrieb.

Der Betriebsrichtungsanteil 23 ist tagsüber um 6,7 Prozentpunkte und nachts um 11,3 Prozentpunkte geringer gewesen als im Vergleichszeitraum 2021, daher fanden vergleichsweise mehr Anflüge aus Richtung Westen (A 05) statt.

Im Berichtszeitraum kam es unter anderem aufgrund diverser Herausforderungen im Betriebsablauf zu 211 Starts im Nachtzeitraum (22-06 Uhr).

MP. 1 Düsseldorf-Lohausen**MP. 2 Meerbusch-Büderich****MP. 3 Neuss**

An der Messstelle 1 werden Starts in Richtung Westen (D 23) sowie Landungen aus Richtung Westen auf der Südbahn (A 05R) messtechnisch erfasst. Die Messstelle 2 erfasst sowohl Starts in Richtung Westen (D 23) als auch Landungen aus Richtung Westen (A 05), wobei die Messstelle näher zum Landepfad der Südbahn gelegen ist. An der Messstelle 3 werden Starts (D 23) auf den Südrouuten und der Abflugroute MODRU sowie in deutlich geringerem Umfang Landungen auf der Südbahn (A 05R) gemessen.

An der Messstelle 1 hat der äquivalente Dauerschallpegel tagsüber um 0,6 dB, an der Messstelle 2 um 0,4 dB und an der Messstelle 3 um 1,3 dB zugenommen. Nachts hat es ebenfalls eine Zunahme des äquivalenten Dauerschallpegels an allen drei Messstellen gegeben (MP01: +4,1 dB; MP02: +4,3 dB; MP03: +6,1 dB).

Die Zunahme des äquivalenten Dauerschallpegels an allen drei Messstellen, sowohl am Tag als auch in der Nacht, ist einerseits auf die geänderte Betriebsrichtungsverteilung mit mehr Landungen aus Richtung Westen (A 05) und insbesondere auf die stark gestiegene Anzahl der relevanten Flugbewegungen zurückzuführen. An Messstelle 1 wurde am 23.05.2022 durch den Start einer Antonov AN 124 mit 104,4 dB der höchste Wert gemessen. Der Anstieg ist an der Messstelle 2 nicht so hoch ausgefallen, da die Landungen auf der Nordbahn einen deutlich geringeren Beitrag zum Leq leisten als die Landungen auf der Südbahn. Am Messpunkt 3 fällt die Zunahme des äquivalenten Dauerschallpegels gegenüber Messpunkt 1 und 2 höher aus. Die Anzahl lärmtechnisch erfasster Starts (D 23L) ist gestiegen, da die Anzahl der Abflüge Richtung Süden und Südwesten zugenommen hat.

Auch in der Nacht ist die Zunahme an Messstelle 3 höher gewesen, da insbesondere die angeführten Nachtstarts stattgefunden haben, die maßgebend für den äquivalenten Dauerschallpegel an dieser Messstelle sind.

¹ verkehrsreichste Monate 2021: Juli bis Dezember

² Im Linien- und Charterverkehr dürfen in der Hälfte der wöchentlichen Betriebsstunden, also in 56 Stunden pro Woche, 45 Flugbewegungen (Slots) koordiniert werden. In diesen Stunden dürfen die vorhandenen zwei Start- und Landebahnen für Starts und Landungen genutzt werden. Für „Sonstige Flüge“ nach Instrumentenflugregeln wie zum Beispiel Überführungsflüge dürfen in acht Stunden über Tage zwei zusätzliche Flugbewegungen koordiniert werden.

MP. 4 Kaarst

An der Messstelle 4 werden Landungen auf der Nordbahn (A 05L), in geringerem Maße Landungen auf der Südbahn (A 05R) sowie in geringem Umfang Starts (D 23) auf den Südrouen und der Route MODRU gemessen.

Der äquivalente Dauerschallpegel $L_{p,A,eq,FL}$ hat im Vergleich zum Vorjahreszeitraum sowohl am Tag um 1,8 dB als auch in der Nacht um 4,4 dB zugenommen.

Die Zunahme des $L_{p,A,eq,FL,Tag}$ ist einerseits auf die geänderte Betriebsrichtungsverteilung zurückzuführen, andererseits auf die generelle Verkehrszunahme. Dadurch ist im Berichtszeitraum die Anzahl relevanter Flugbewegungen und insbesondere die Anzahl der Anflüge aus Richtung Westen (A 05) gestiegen. Insbesondere trägt auch der wiederaufgenommene Zweibahnbetrieb bei, da der Standort der Messstelle 4 näher am Anflugpfad der Nordbahn liegt

Auch in der Nacht ist die Zunahme des äquivalenten Dauerschallpegels auf die allgemeine Verkehrszunahme und die geänderte Betriebsrichtungsverteilung zurückzuführen. Die Anzahl relevanter Flugbewegungen sowie gemessener Fluglärmereignisse war im Berichtszeitraum ca. dreimal höher. Des Weiteren musste am 08.08.2022 und 18.10.2022 die Nordbahn für Landungen (A 05L) genutzt werden, da Reparaturarbeiten im Bereich der Landebahnbefahrung stattgefunden haben.

MP. 5 Wittlaer/Duisburg Süd

Bei der Messstelle 5 werden Starts (D 23) auf den Nordrouen registriert.

Der äquivalente Dauerschallpegel $L_{p,A,eq,FL}$ hat am Tag um 0,5 dB und in der Nacht um 1,5 dB zugenommen.

Durch die allgemeine Verkehrszunahme kam es im Tageszeitraum zu einer moderaten Zunahme des äquivalenten Dauerschallpegels. In der Nacht wurden 16 (2021: 9) Lärmereignisse aufgezeichnet, die zum Anstieg des $L_{p,A,eq,FL,Nacht}$ führten.

MP. 6 Lank-Latum

An der Messstelle 6 werden Starts (D 23) auf den Nordrouen registriert.

Der äquivalente Dauerschallpegel $L_{p,A,eq,FL}$ hat im Vergleich zum Vorjahreszeitraum an der Messstelle 6 sowohl am Tag um 1,1 dB als auch in der Nacht um 4,5 dB zugenommen.

Der Anstieg am Tag ist auf die allgemeine Verkehrszunahme mit einer höheren Anzahl relevanter Starts zurückzuführen, wodurch mehr Lärmereignisse registriert worden sind.

In der Nacht sind mit insgesamt 22 Lärmereignissen, 16 mehr registriert worden als im Vergleichszeitraum 2021.

MP. 8 Düsseldorf-Lohausen Nord

An der Messstelle 8 werden nahezu alle Landungen aus Richtung Westen auf der Nordbahn (A 05L) sowie Starts in Richtung Westen (D 23) messtechnisch erfasst. In untergeordnetem Maße werden auch Landungen auf der Südbahn gemessen.

Der äquivalente Dauerschallpegel $L_{p,A,eq,FL}$ ist an der Messstelle 8 am Tag um 1,7 dB und in der Nacht um 9,6 dB gestiegen.

Durch die geänderte Betriebsrichtungsverteilung und die Wiederaufnahme des Zweibahnbetriebs mit einer höheren Anzahl Landungen auf der Nordbahn, die maßgeblich zum äquivalenten Dauerschallpegels beitragen sowie mehr Starts (D23) aufgrund der allgemeinen Verkehrszunahme, kam es im Tageszeitraum zum Anstieg des $L_{p,A,eq,FL,Tag}$.

In der Nacht sind im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ca. dreimal so viele Lärmereignisse registriert worden. Am 08.08.2022 sowie 18.10.2022 wurde die Nordbahn (A05 L) für Landungen genutzt, da Reparaturarbeiten im Bereich der Landebahnbefahrung stattgefunden haben.

MP.11 Ratingen-Tiefenbroich

MP. 13 Ratingen-Hösel

An der Messstelle 11 werden Landungen aus Richtung Osten auf der Südbahn (A 23L) und Starts in Richtung Osten (D 05) gemessen. An der Messstelle 13 werden Starts in Richtung Osten (D 05) und prozentual mehr Landungen auf der Südbahn (A 23L) gemessen, wobei die Starts aber stärker zum Leq beitragen.

In den verkehrsreichsten Monaten des Jahres 2022 hat der äquivalente Dauerschallpegel $L_{p,A,eq,FL}$ tagsüber an der Messstelle 11 um 0,4 dB abgenommen und an der Messstelle 13 um 0,3 dB zugenommen. Der $L_{p,A,eq,FL,Nacht}$ ist im Berichtszeitraum an beiden Messstellen gestiegen (MP11: +2,0 dB; MP13: +1,8 dB).

Durch die Verkehrszunahme wurden insgesamt mehr Lärmereignisse aufgezeichnet als im Vergleichszeitraum 2021, jedoch kam es an Messstelle 11 im Tageszeitraum durch weniger Landungen (A 23L) zu einer Abnahme des äquivalenten Dauerschallpegels.

An Messstelle 13 kam es durch die geänderte Betriebsrichtungsverteilung mit einer höheren Anzahl relevanter Starts (D 05), der stärker zum Leq beiträgt, zu einer Zunahme des äquivalenten Dauerschallpegels.

Im Nachtzeitraum fanden im Vergleich zum Jahr 2021 vor allem mehr Landungen (A 23L) statt, wodurch sich der $L_{p,A,eq,FL,Nacht}$ an beiden Messstellen erhöht hat.

MP. 14 Essen-Kettwig

An Messstelle 14 werden Landungen aus Richtung Osten (A 23) auf der Süd- und Nordbahn sowie prozentual weniger Starts in Richtung Osten (D 05) messtechnisch erfasst. Der äquivalenten Dauerschallpegel ist sowohl tagsüber um 0,2 dB als auch in der Nacht um 2,3 dB gestiegen.

Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum sind wegen der geänderten Betriebsrichtungsverteilung am Tag deutlich mehr Starts (D 05R) und zusätzlich wegen der generellen Verkehrszunahme eine höhere Anzahl Landungen (A 23) gemessen worden. Da sowohl die Starts (D05) als auch die Landungen auf der Nordbahn (A 23R) einen geringeren Einfluss auf den äquivalenten Dauerschallpegel haben als die Landungen (A 23L), hat der $L_{p,A,eq,FL, Tag}$ jedoch lediglich moderat zugenommen.

Im Nachtzeitraum fanden aufgrund der Verkehrszunahme mehr Landungen (A 23L) statt, wodurch es zu einer Zunahme des $L_{p,A,eq,FL,Nacht}$ kam.

MP. 15 Ratingen-West

Die Messstelle 15 erfasst überwiegend Starts in Richtung Osten (D 05) und in deutlich geringerem Umfang Starts in Richtung Westen (D 23).

Der äquivalente Dauerschallpegel $L_{p,A,eq,FL}$ hat an der Messstelle 15 im Berichtszeitraum tagsüber um 1,0 dB zugenommen und nachts um 0,9 dB abgenommen.

Im Tageszeitraum ist die geänderte Betriebsrichtungsverteilung mit mehr Starts (D 05R) in Richtung Ratingen, die maßgeblich für die Messstelle 15 sind, für die Zunahme des $L_{p,A,eq,FL,Tag}$ anzuführen.

In der Nacht wurden zwar insgesamt mehr Lärmereignisse registriert, jedoch ist der Anteil der messtechnisch erfassten Hubschrauber der Landespolizei NRW (2021:32 ; 2022:25) geringer ausgefallen als im Vorjahreszeitraum, sodass es insgesamt zu einer Abnahme des $L_{p,A,eq,FL,Nacht}$ kam.

MP. 16 Ratingen-Breitscheid

MP. 18 Ratingen-Lintorf Süd

An der Messstelle 16 werden in geringem Umfang Starts in Richtung Osten (D 05) und Landungen auf der Nordbahn in Richtung Westen (A 23R) gemessen. An der Messstelle 18 werden Landungen aus Richtung Osten auf der Nordbahn (A 23R) und in geringerem Umfang Starts in Richtung Osten (D 05) gemessen.

Der äquivalente Dauerschallpegel hat tagsüber an der Messstelle 16 um 1,7 dB und an der Messstelle 18 um 4,5 dB zugenommen. Im Nachtzeitraum gab es an beiden Messstellen ebenfalls eine Zunahme des $L_{p,A,eq,FL,Nacht}$ (Messstelle 16: +1,9 dB und Messstelle 18: +6,4 dB).

Im Tageszeitraum hat an beiden Messstellen die Anzahl der Lärmereignisse als auch der relevanten Flugbewegungen durch die Wiederaufnahme des Zweibahnbetriebs mit mehr Landungen auf der Nordbahn (A 23R) zugenommen. Im Verhältnis werden am Messpunkt 18 deutlich mehr Landungen (A 23R) aufgezeichnet als am Messpunkt 16, wodurch ist die höhere Zunahme zu erklären ist.

In der Nacht sind ebenfalls mehr Lärmereignisse aufgezeichnet worden. Dabei sind am Messpunkt 18, mit insgesamt 59 Lärmereignissen, mehr aufgezeichnet worden als im Vorjahreszeitraum (2021:9). Durch die Nutzung der Nordbahn in den ersten Tagesstunden (6 – 7 Uhr) wurden 22 Lärmereignisse am Messpunkt 18 kurz vor 6 Uhr registriert.

Erläuterung zum Anhang

Tabelle 1 gibt einen Überblick über die Gesamtanzahl der Flugbewegungen (Verkehr von Flugzeugen über 9 t). In Tabelle 2 wird die Verteilung in westliche und östliche Richtungen angegeben.

Die Tabellen 3 bis 6 enthalten Informationen über das Verhältnis der Anzahl aller gemessenen Lärmereignisse von Flugbewegungen (N1) zu der Anzahl relevanter Flugbewegungen während des Betriebszeitraums (N2) für alle Messpunkte.

Für die Anzahl gemessener Lärmereignisse (N1) werden neben den bei Überflug (inkl. Durchstartmanöver) erzeugten Lärmereignissen auch Rückschalle berücksichtigt. Daher übersteigt die Summe aller gemessenen Lärmereignisse (N1) in einigen Fällen die Gesamtanzahl relevanter Flugzeugbewegungen (N2). Die Tabellen fassen die Daten des Zeitraums Mai bis Oktober 2022 (Tab. 5: Tag, Tab. 6: Nacht) sowie die des Vorjahreszeitraums Juli bis Dezember 2021 (Tab. 3: Tag, Tab. 4: Nacht) zusammen.

In Abbildung 1 werden die Standorte der Messstellen sowie die Routen für An- und Abflug dargestellt. Die Diagramme 1 und 2 veranschaulichen die erläuterte Entwicklung der äquivalenten Dauerschallpegel $L_{p,A,eq,FL}$ Tag und Nacht der Messstellen gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum. In den Diagrammen 3 bis 15 wird die Entwicklung der äquivalenten Dauerschallpegel der letzten Jahre für jede Messstelle aufgeführt. In den Diagrammen 16 bis 28 werden die Maximalpegelverteilungen für die verkehrsreichsten Monate 2022 präsentiert. Die Diagramme 29 und 30 stellen die Verteilung der Starts und Landungen auf dem Parallelbahnsystem für die Zeiträume der sechs verkehrsreichsten Monate 2021* und 2022 dar.

Tabelle 1

Gesamtzahl der Bewegungen, Starts und Landungen 23 / 05:

2021*	57.850	100 %
2022	82.388	142,4 %
Differenz	24.538	+ 42,4 %

Tabelle 2

Verteilung auf die Flugrichtungen 23 und 05:

	2021*		2022	
	23	05	23	05
Starts	22.387	6.538	28.954	12.240
Landungen	22.105	6.820	28.390	12.804
Bewegungen	44.492	13.358	57.344	25.044
	76,9 %	23,1 %	69,6 %	30,4 %

* verkehrsreichste Monate 2021: Juli bis Dezember

Tabellen 3 und 4

Anzahl aller gemessenen Lärmereignisse (N1: inkl. Rückschalle) und relevanter Flugbewegungen (N2) unter Angabe des Verhältnisses N1/N2 (in %) für die Monate **Juli bis Dezember 2021**, aufgeteilt in Starts, Landungen, Tag (Tab. 3) und Nacht (Tab. 4).

2021*	Landungen		N1/N2	Starts		N1/N2
Tag (06:00-22:00)	N1	N2	(in %)	N1	N2	(in %)
MP 01 Lohausen	6.555	6.406	102,3	22.896	23.100	99,1
MP 02 Büberich	6.390	6.382	100,1	21.670	23.224	93,3
MP 03 Neuss	850	6.380	13,3	11.552	18.482	62,5
MP 04 Kaarst	5.686	6.365	89,3	7.839	18.174	43,1
MP 05 Wittlaer/Duisburg Süd	35	0	-	1.009	4.303	23,4
MP 06 Lank-Latum	18	0	-	3.755	4.379	85,8
MP 08 Lohausen-Nord	549	5	-	22.868	23.279	98,2
MP 11 Tiefenbroich	20.580	20.827	98,8	6.300	6.849	92,0
MP 13 Hösel	18.505	20.733	89,3	5.433	6.505	83,5
MP 14 Kettwig	19.830	21.021	94,3	3.531	6.823	51,8
MP 15 Ratingen West	296	0	-	6.989	26.764	26,1
MP 16 Breitscheid	32	47	68,1	1.455	6.849	21,2
MP 18 Lintorf Süd	81	47	-	3.370	6.870	49,1

2021*	Landungen		N1/N2	Starts		N1/N2
Nacht (22:00-06:00)	N1	N2	(in %)	N1	N2	(in %)
MP 01 Lohausen	797	787	101,3	25	28	89,3
MP 02 Büberich	784	787	99,6	23	29	79,3
MP 03 Neuss	85	787	10,8	11	22	50,0
MP 04 Kaarst	748	786	95,2	9	21	42,9
MP 05 Wittlaer/Duisburg Süd	9	0	-	0	4	0
MP 06 Lank-Latum	3	0	-	3	6	50,0
MP 08 Lohausen-Nord	88	0	-	27	29	93,1
MP 11 Tiefenbroich	2.028	2.049	99,0	22	32	68,8
MP 13 Hösel	1.941	2.040	95,1	14	33	42,4
MP 14 Kettwig	1.988	2.045	97,2	15	33	45,5
MP 15 Ratingen West	38	0	-	22	58	37,9
MP 16 Breitscheid	11	0	-	7	33	21,2
MP 18 Lintorf Süd	3	0	-	6	32	18,8

Tabellen 5 und 6

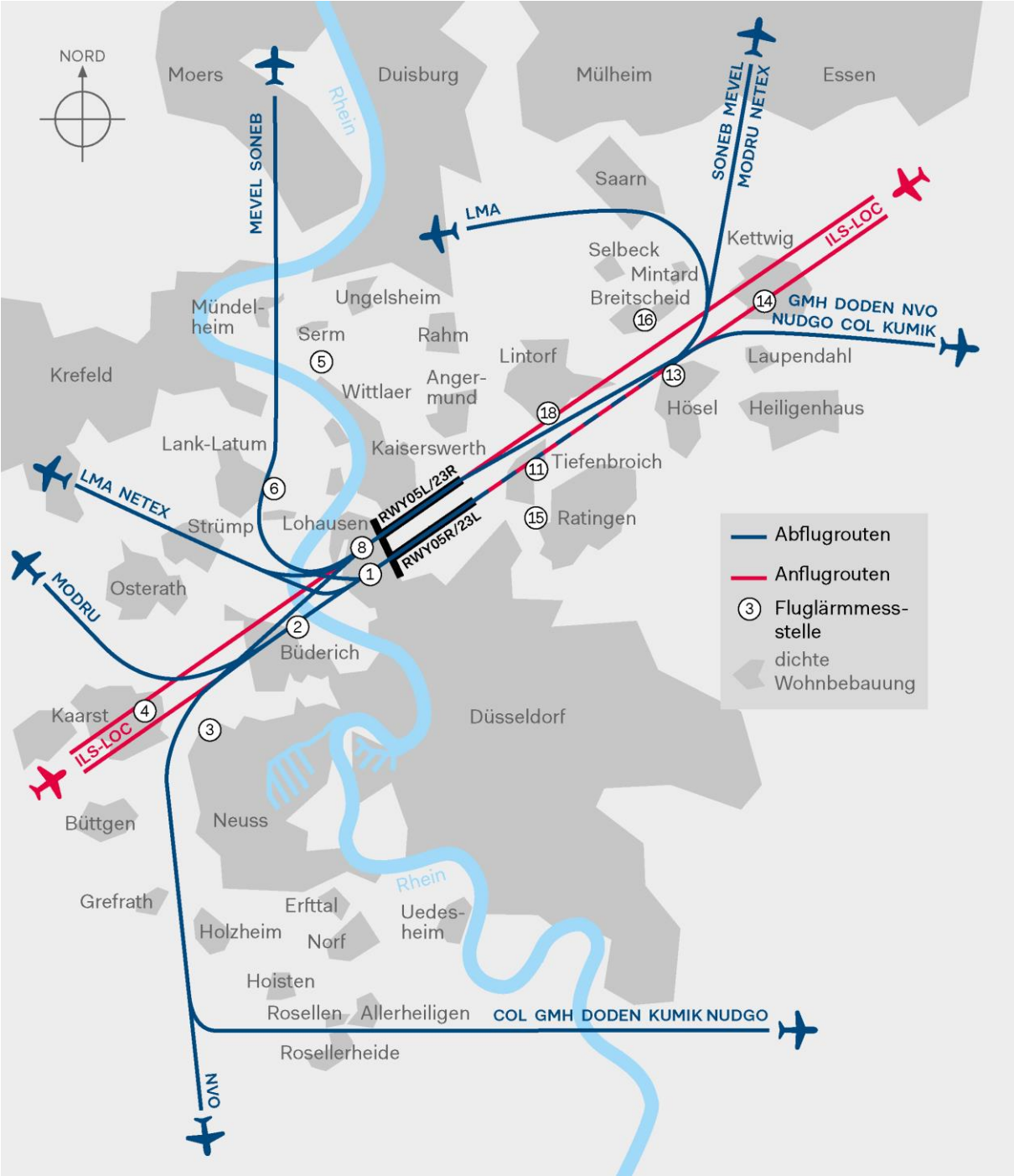
Anzahl aller gemessenen Lärmereignisse (N1, inkl. Rückschalle) und relevanter Flugbewegungen (N2) unter Angabe des Verhältnisses N1/N2 (in %) für die Monate **Mai bis Oktober 2022**, aufgeteilt in Starts, Landungen, Tag (Tab. 5) und Nacht (Tab. 6).

2022 Tag (06:00-22:00)	Landungen		N1/N2 (in %)	Starts		N1/N2 (in %)
	N1	N2		N1	N2	
MP 01 Lohausen	7.033	6.821	103,1	29.573	29.814	99,2
MP 02 Büberich	10.239	10.816	94,7	27.309	29.372	93,0
MP 03 Neuss	1.104	6.853	16,1	15.323	23.481	65,3
MP 04 Kaarst	9.957	10.847	91,8	10.658	23.249	45,8
MP 05 Wittlaer/Duisburg Süd	39	0	-	1.209	5.439	22,2
MP 06 Lank-Latum	9	0	-	4.887	5.493	89,0
MP 08 Lohausen-Nord	4.466	3.986	112,0	28.143	28.661	98,2
MP 11 Tiefenbroich	17.171	16.605	103,4	11.694	12.459	93,9
MP 13 Hösel	15.137	16.622	91,1	10.686	12.540	85,2
MP 14 Kettwig	23.691	25.541	92,8	7.292	12.440	58,6
MP 15 Ratingen West	217	15.894	1,4	10.981	41.206	26,6
MP 16 Breitscheid	672	9.050	7,4	1.961	12.386	15,8
MP 18 Lintorf Süd	6.957	9.079	76,6	3.073	11.979	30,9

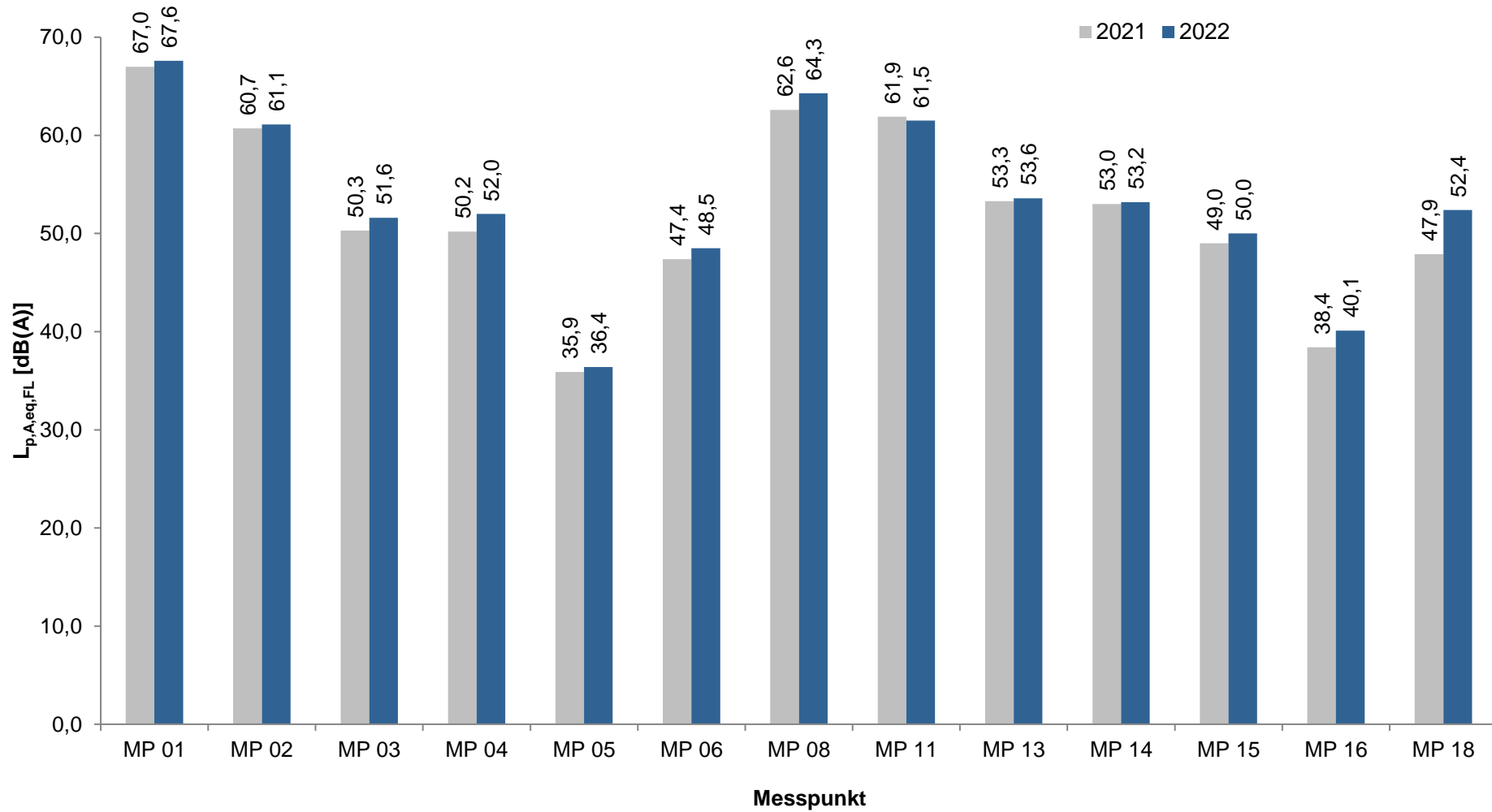
2022 Nacht (22:00-06:00)	Landungen		N1/N2 (in %)	Starts		N1/N2 (in %)
	N1	N2		N1	N2	
MP 01 Lohausen	2.393	2.363	101,3	112	131	85,5
MP 02 Büberich	2.406	2.412	99,8	115	110	104,5
MP 03 Neuss	247	2.361	10,5	79	98	80,6
MP 04 Kaarst	2.262	2.412	93,8	65	98	66,3
MP 05 Wittlaer/Duisburg Süd	8	0	-	8	30	26,7
MP 06 Lank-Latum	2	0	-	20	30	66,7
MP 08 Lohausen-Nord	253	49	-	127	130	97,7
MP 11 Tiefenbroich	3.570	3.624	98,5	67	77	87,0
MP 13 Hösel	3.313	3.621	91,5	64	79	81,0
MP 14 Kettwig	3.545	3.620	97,9	57	79	72,2
MP 15 Ratingen West	41	3.589	1,1	63	206	30,6
MP 16 Breitscheid	13	1	-	18	77	23,4
MP 18 Lintorf Süd	27	1	-	32	79	40,5

Abbildung 1

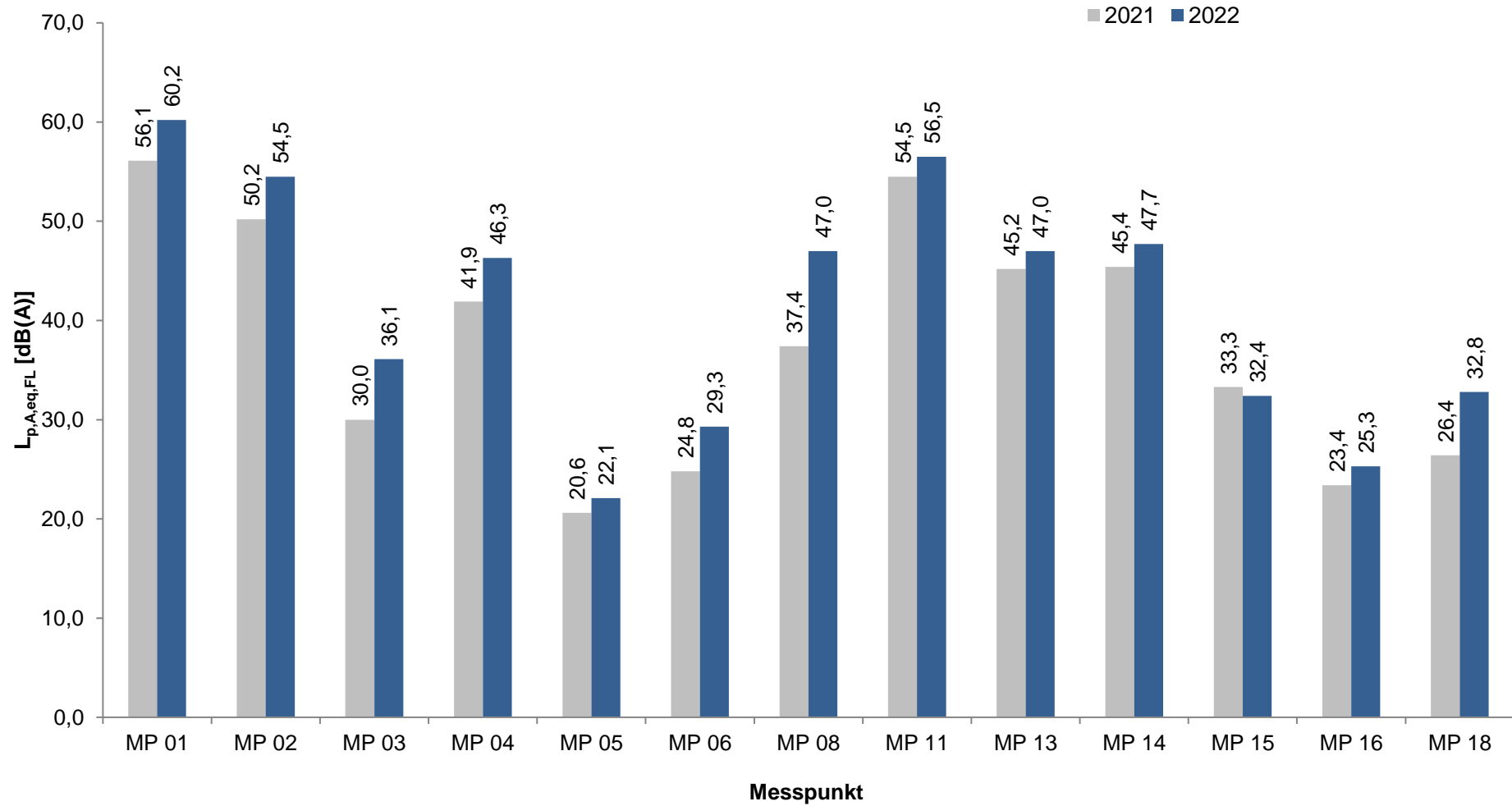
Lage der Messstellen mit An- und Abflugroute



Äquivalenter Dauerschallpegel $L_{p,A,eq,FL}$ Tag (6-22 h) der sechs verkehrsreichsten Monate (Mai - Okt)



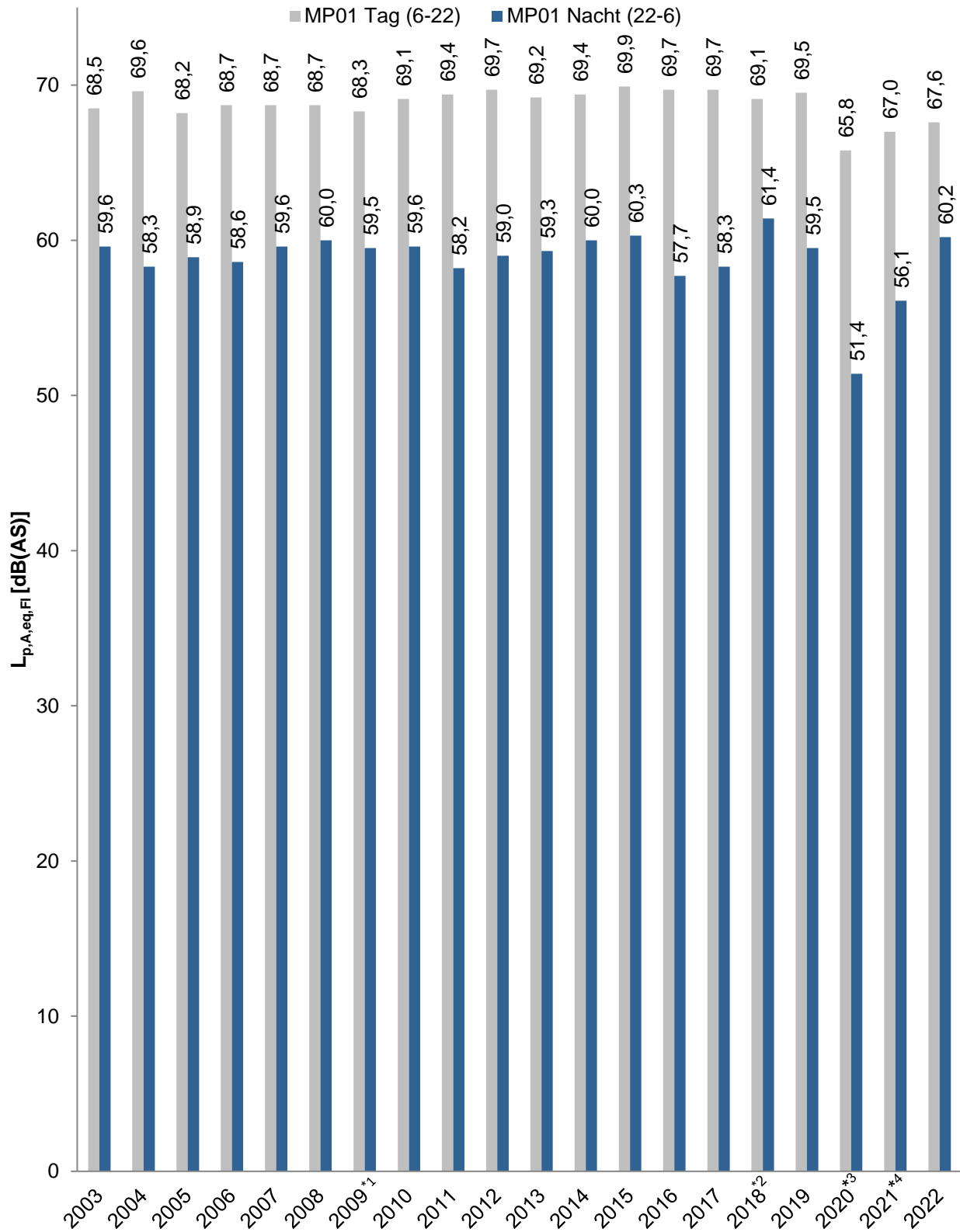
Äquivalenter Dauerschallpegel $L_{p,A,eq,FL}$ Nacht (22-6 h) der sechs verkehrsreichsten Monate (Mai - Okt)



Äquivalenter Dauerschallpegel $L_{p,A,eq,Fl}$ der sechs verkehrsreichsten Monate eines Jahres (Mai - Okt)

MP 01 Lohausen

gemäß Fluglärmgesetz bzw. DIN 45643

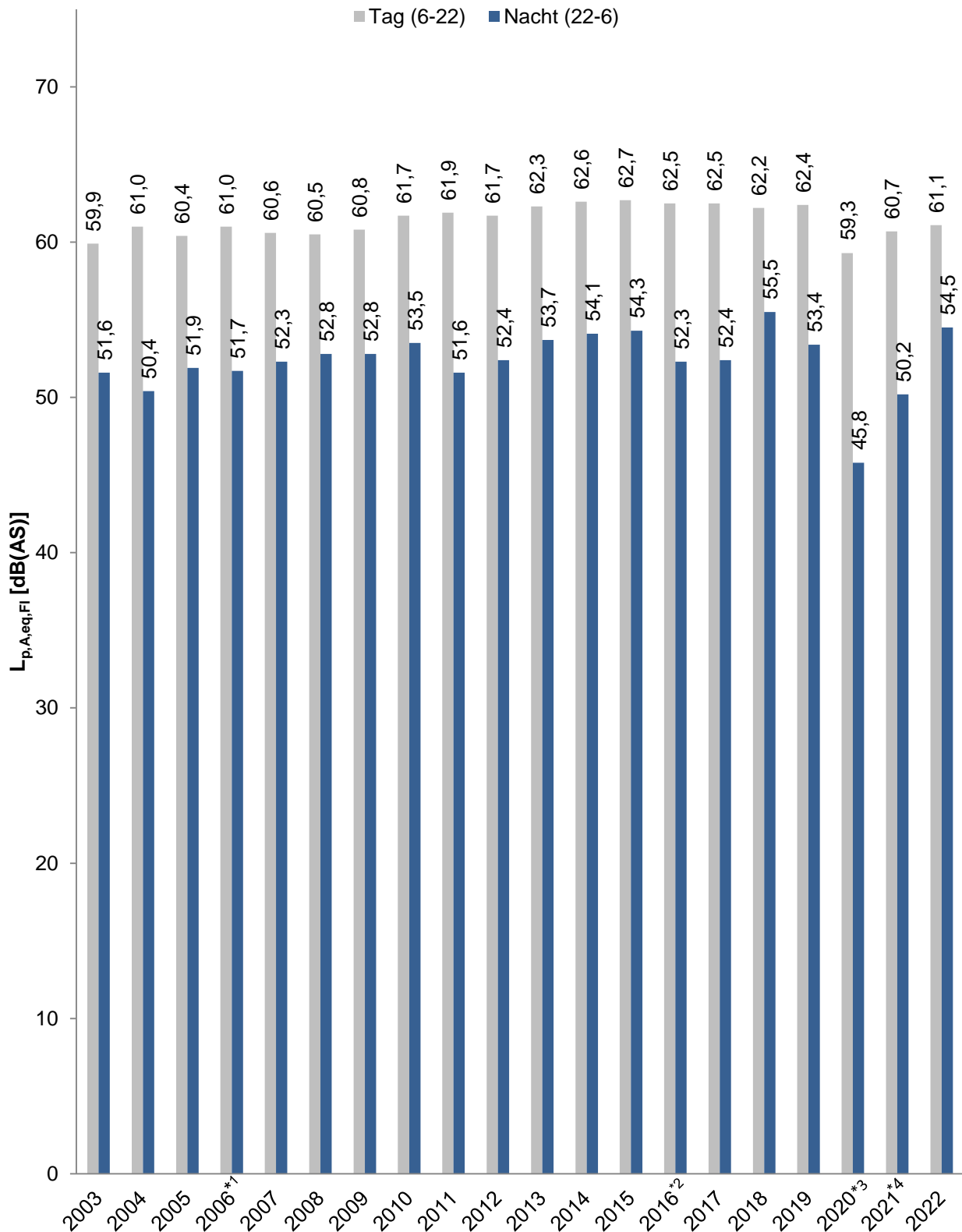


*1 Seit Mai 2009 Messschwelle von 75 dB(A) auf 70 dB(A)
 *2 Seit Nov 2018 Messschwelle von 70 dB(A) auf 65 dB(A)
 *3 verkehrsreichste Monate Jan - Mär und Jul - Sep
 *4 verkehrsreichste Monate Jul - Dez

Äquivalenter Dauerschallpegel $L_{p,A,eq,FI}$ der sechs verkehrsreichsten Monate eines Jahres (Mai - Okt)

MP 02 Büberich

gemäß Fluglärmgesetz bzw. DIN 45643



*1 Seit Mai 2006 Messschwelle von 70 dB(A) auf 65 dB(A) **Jahr**

*2 Seit Juni 2016 Messschwelle von 65 dB(A) auf 60 dB(A)

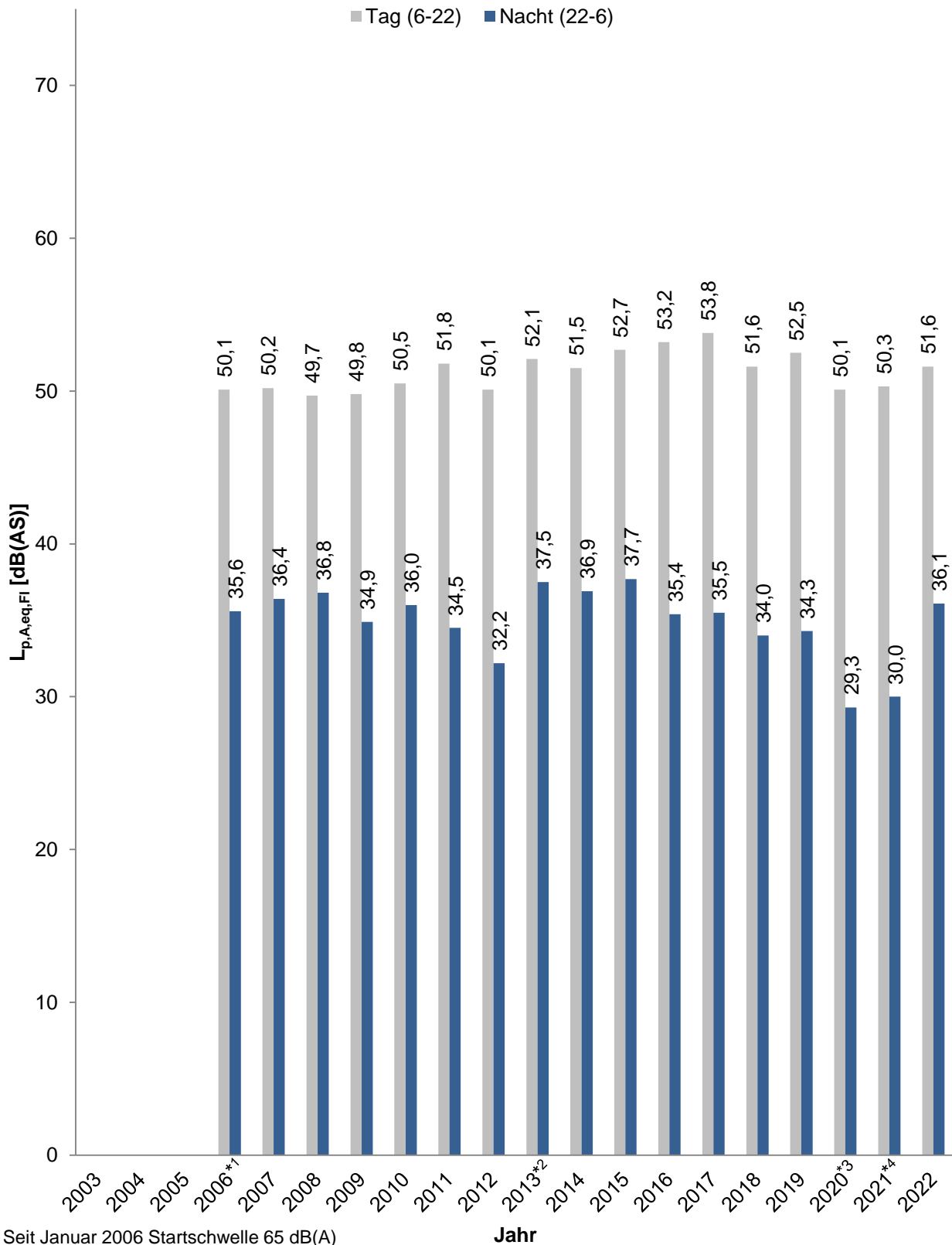
*3 verkehrsreichste Monate Jan - Mär und Jul - Sep

*4 verkehrsreichste Monate Jul - Dez

Äquivalenter Dauerschallpegel $L_{p,A,eq,Fl}$ der sechs verkehrsreichsten Monate eines Jahres (Mai - Okt)

MP 03 Neuss

gemäß Fluglärmgesetz bzw. DIN 45643

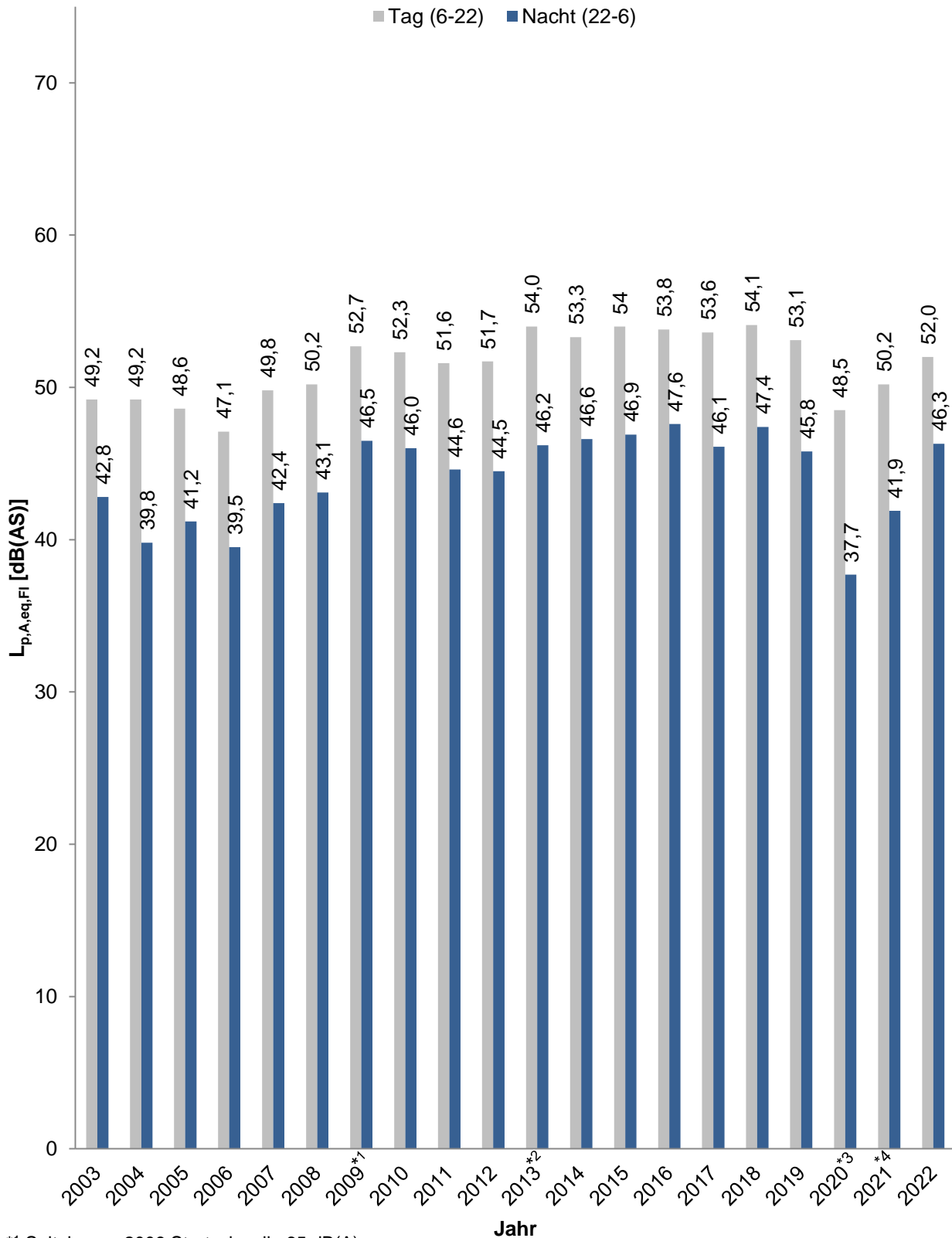


*1 Seit Januar 2006 Startschwelle 65 dB(A)
 *2 Seit April 2013 Startschwelle 60 dB(A)
 *3 verkehrsreichste Monate Jan - Mär und Jul - Sep
 *4 verkehrsreichste Monate Jul - Dez

Äquivalenter Dauerschallpegel $L_{p,A,eq,Fl}$ der sechs verkehrsreichsten Monate eines Jahres (Mai - Okt)

MP 04 Kaarst

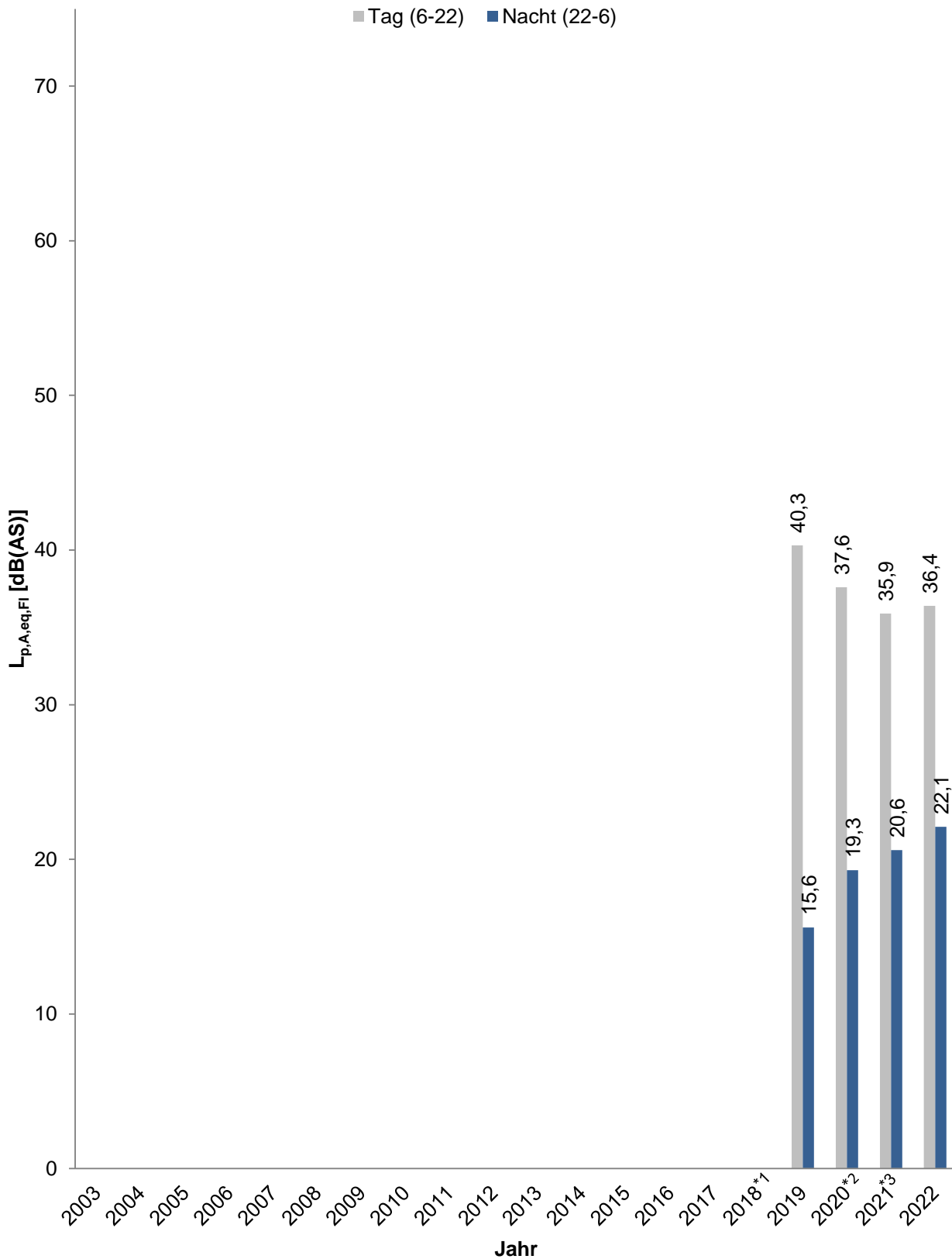
gemäß Fluglärmgesetz bzw. DIN 45643



*1 Seit Januar 2009 Startschwelle 65 dB(A)
 *2 Seit April 2013 Startschwelle 60 dB(A)
 *3 verkehrsreichste Monate Jan - Mär und Jul - Sep
 *4 verkehrsreichste Monate Jul - Dez

Äquivalenter Dauerschallpegel $L_{p,A,eq,Fl}$ der sechs verkehrsreichsten Monate eines Jahres (Mai - Okt)

MP 05 Wittlaer/Duisburg Süd
gemäß Fluglärmgesetz bzw. DIN 45643

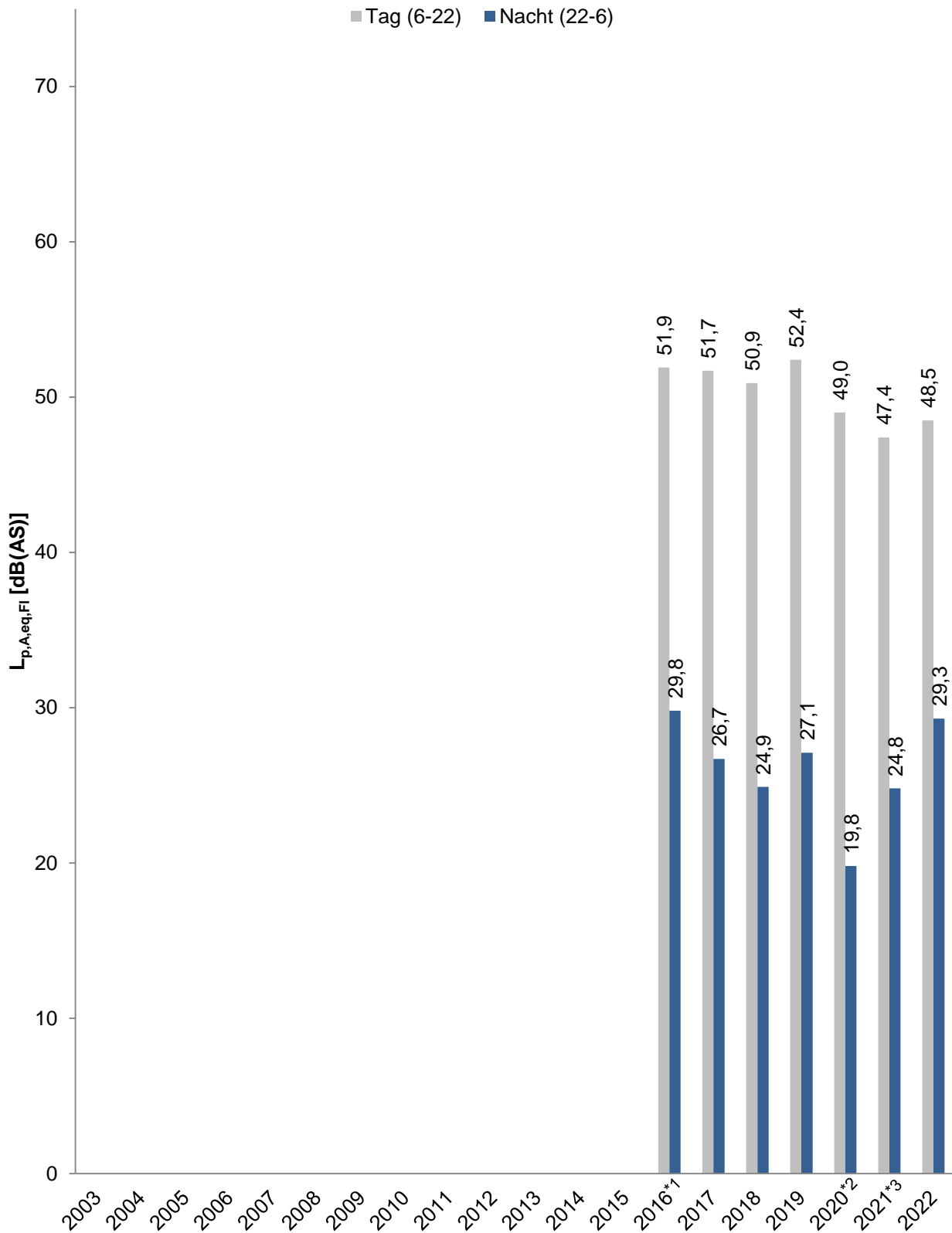


*1 Seit Mai 2018 neuer Standort (ehemals MP27)
 *2 verkehrsreichste Monate Jan - Mär und Jul - Sep
 *3 verkehrsreichste Monate Jul - Dez

Äquivalenter Dauerschallpegel $L_{p,A,eq,Fl}$ der sechs verkehrsreichsten Monate eines Jahres (Mai - Okt)

MP 06 Lank-Latum

gemäß Fluglärmgesetz bzw. DIN 45643



*1 Seit Mai 2016 neuer Standort; Startschwelle 60 dB(A)

*2 verkehrsreichste Monate Jan - Mär und Jul - Sep

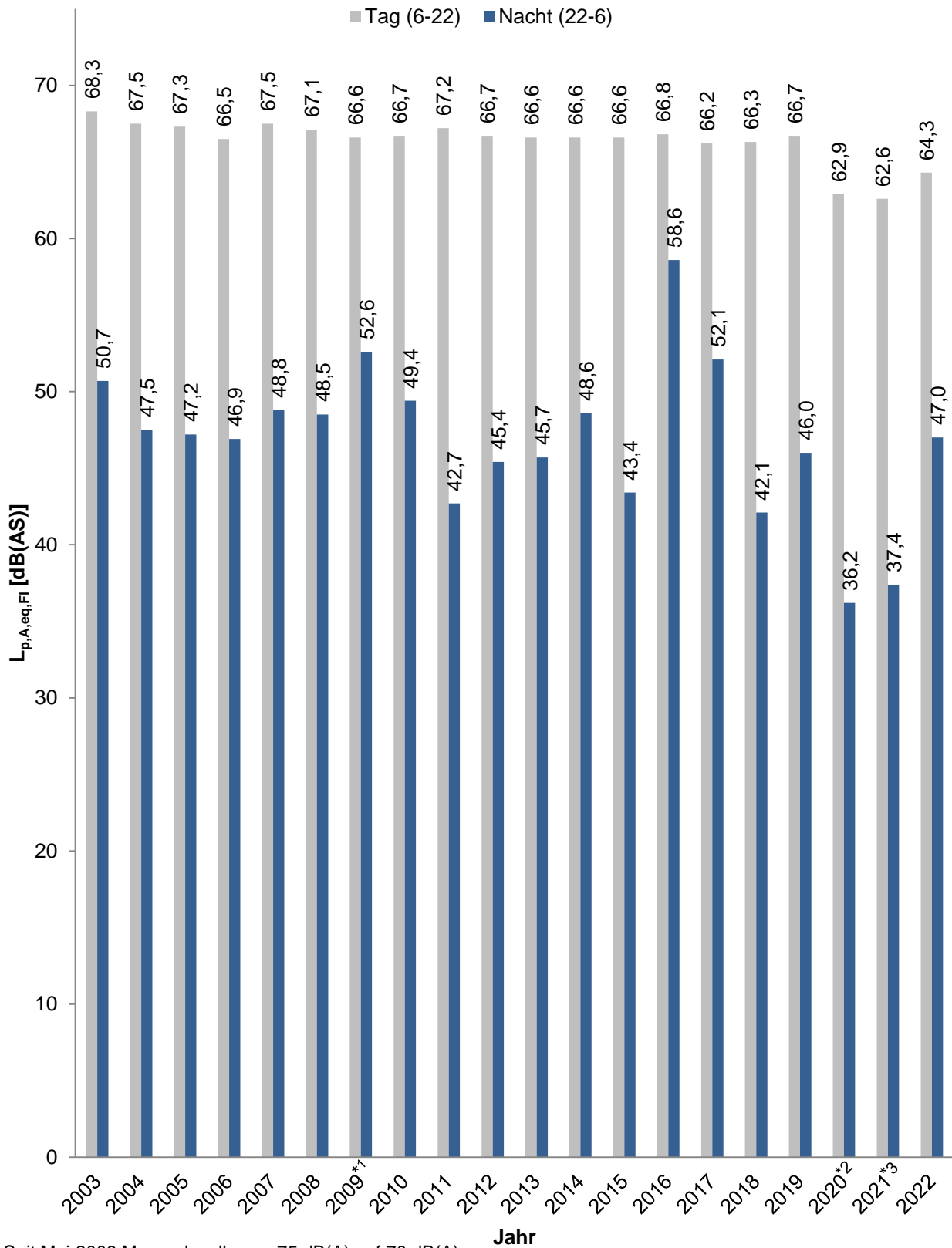
*3 verkehrsreichste Monate Jul - Dez

Jahr

Äquivalenter Dauerschallpegel $L_{p,A,eq,FI}$ der sechs verkehrsreichsten Monate eines Jahres (Mai - Okt)

MP 08 Lohausen Nord

gemäß Fluglärmgesetz bzw. DIN 45643

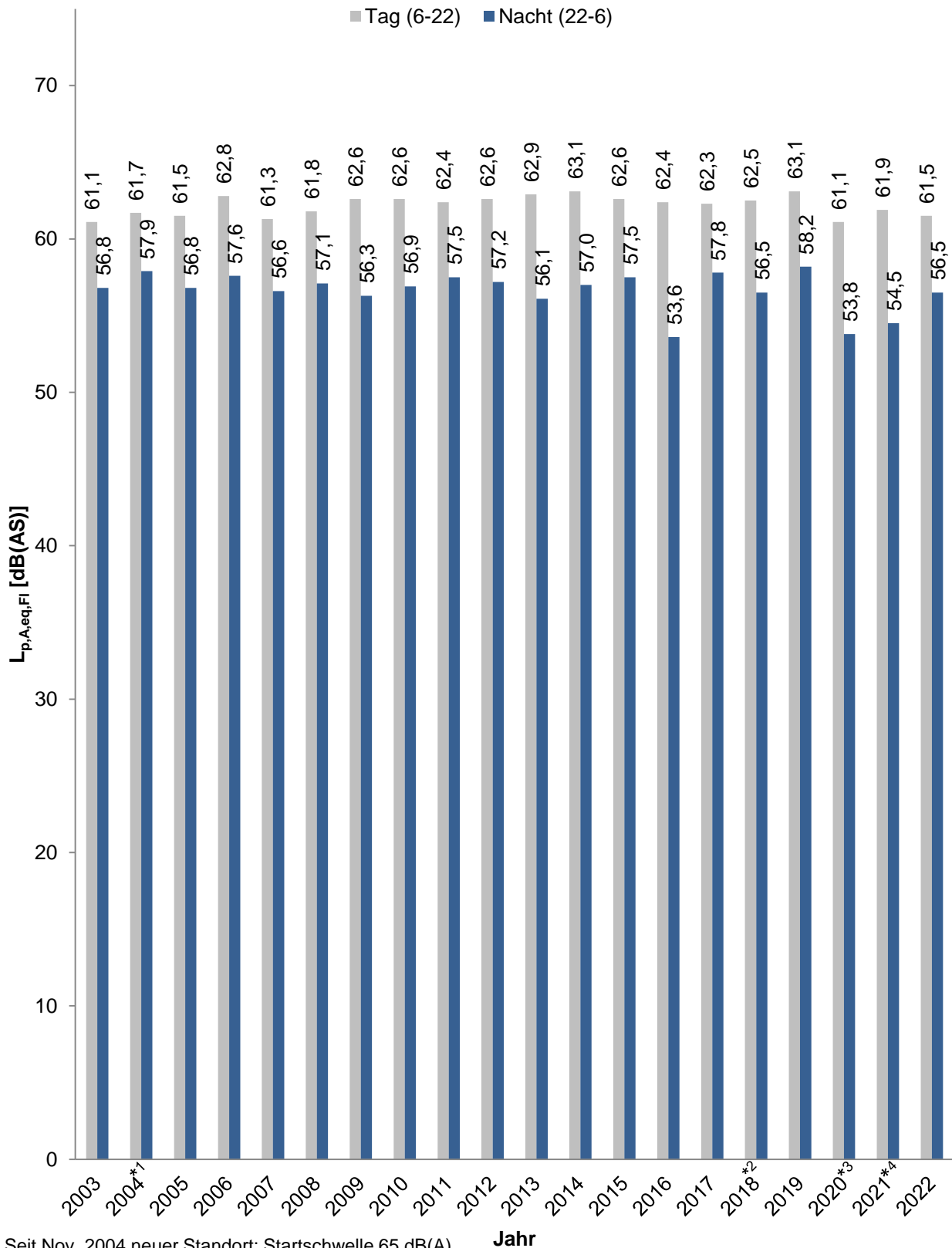


*1 Seit Mai 2009 Messschwelle von 75 dB(A) auf 70 dB(A)
 *2 verkehrsreichste Monate Jan - Mär und Jul - Sep
 *3 verkehrsreichste Monate Jul - Dez

Äquivalenter Dauerschallpegel $L_{p,A,eq,FI}$ der sechs verkehrsreichsten Monate eines Jahres (Mai - Okt)

MP 11 Tiefenbroich

gemäß Fluglärmsgesetz bzw. DIN 45643



*1 Seit Nov. 2004 neuer Standort; Startschwelle 65 dB(A)

*2 Seit März 2018 Startschwelle auf 60 dB(A)

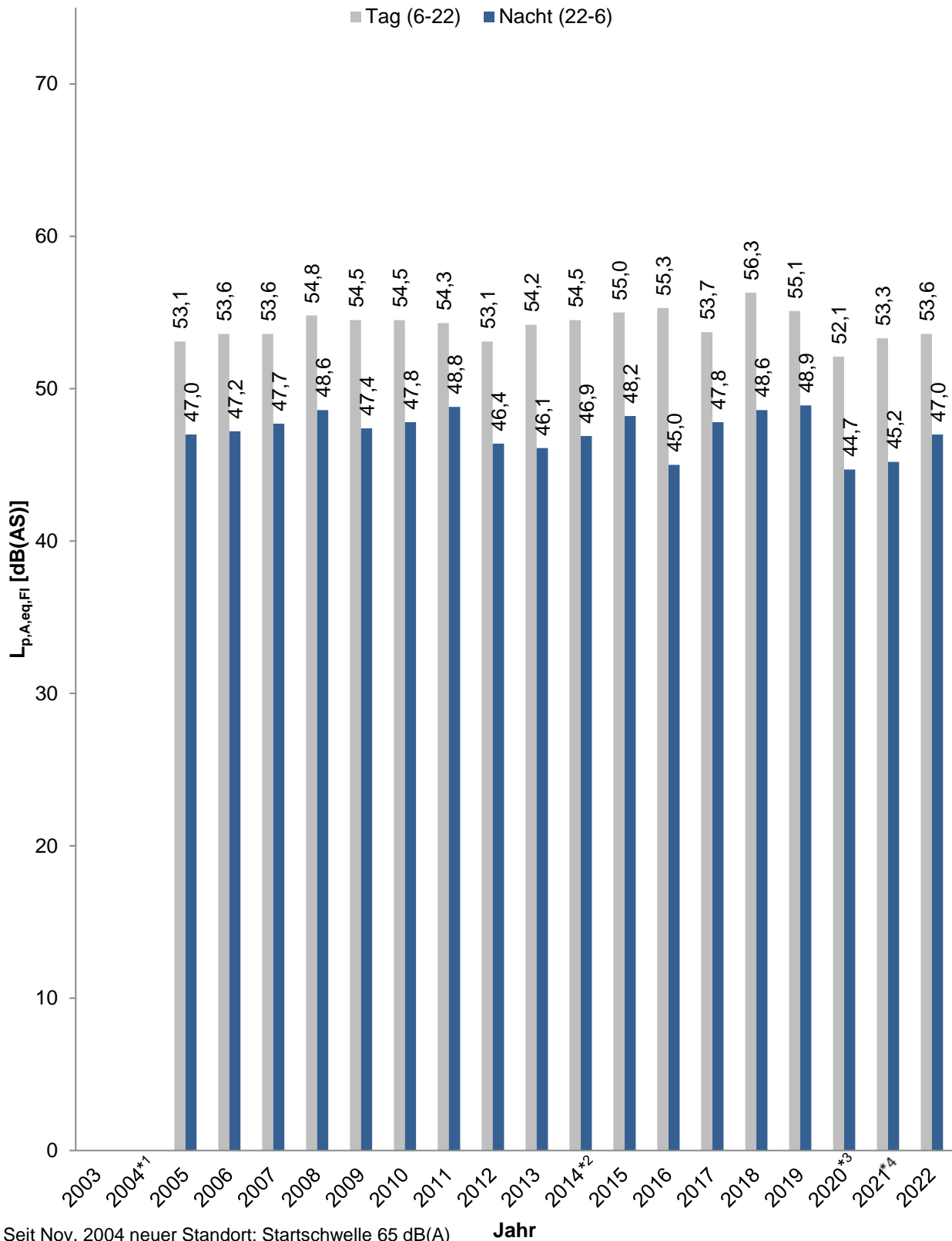
*3 verkehrsreichste Monate Jan - Mär und Jul - Sep

*4 verkehrsreichste Monate Jul - Dez

Äquivalenter Dauerschallpegel $L_{p,A,eq,Fl}$ der
sechs verkehrsreichsten Monate eines Jahres (Mai - Okt)

MP 13 Hösel

gemäß Fluglärmggesetz bzw. DIN 45643



*1 Seit Nov. 2004 neuer Standort; Startschwelle 65 dB(A)

*2 Seit März 2014 Startschwelle auf 60 dB(A)

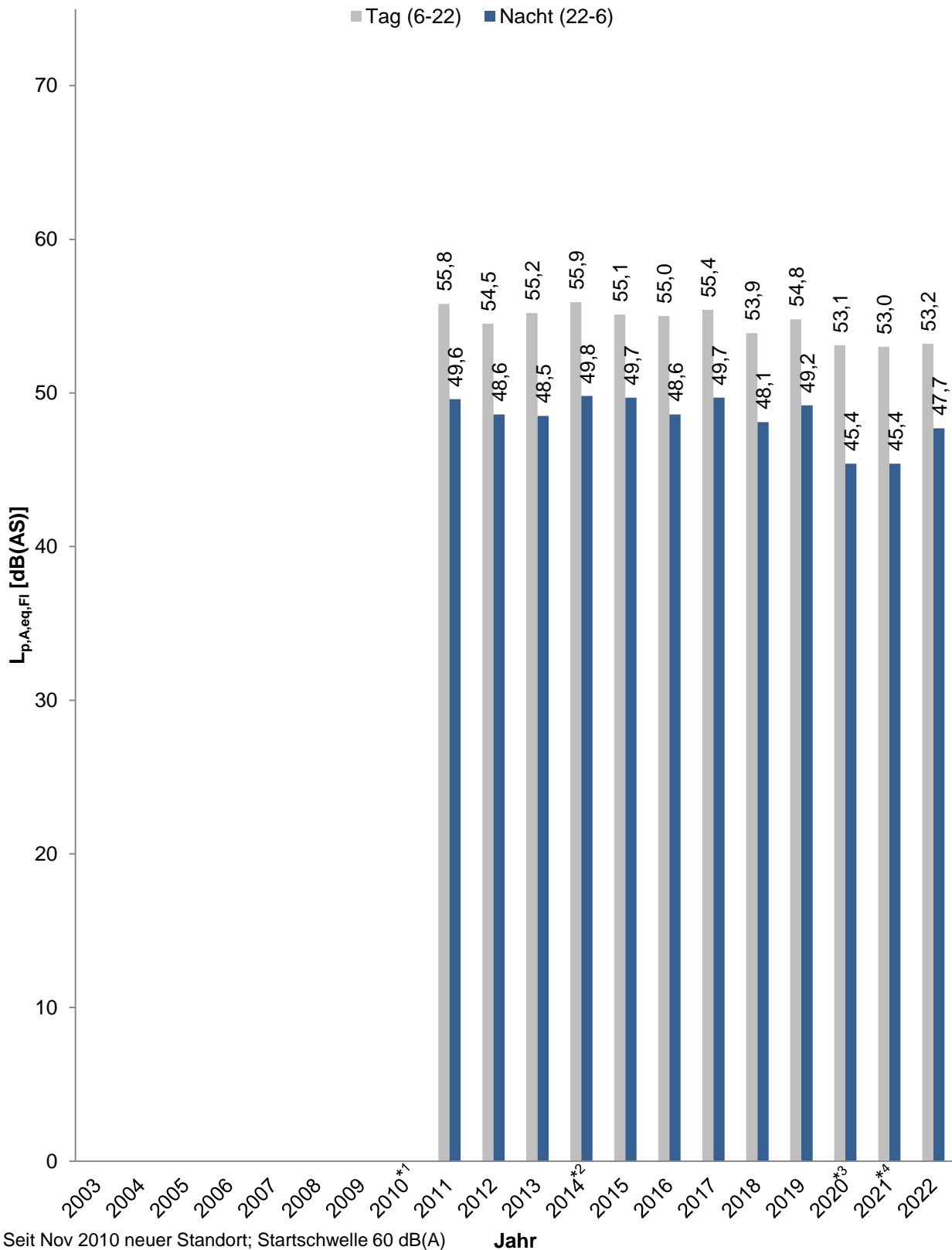
*3 verkehrsreichste Monate Jan - Mär und Jul - Sep

*4 verkehrsreichste Monate Jul - Dez

Äquivalenter Dauerschallpegel $L_{p,A,eq,FI}$ der sechs verkehrsreichsten Monate eines Jahres (Mai - Okt)

MP 14 Kettwig

gemäß Fluglärmgesetz bzw. DIN 45643



*1 Seit Nov 2010 neuer Standort; Startschwelle 60 dB(A)

*2 Seit Mai 2014 Startschwelle auf 58 dB(A)

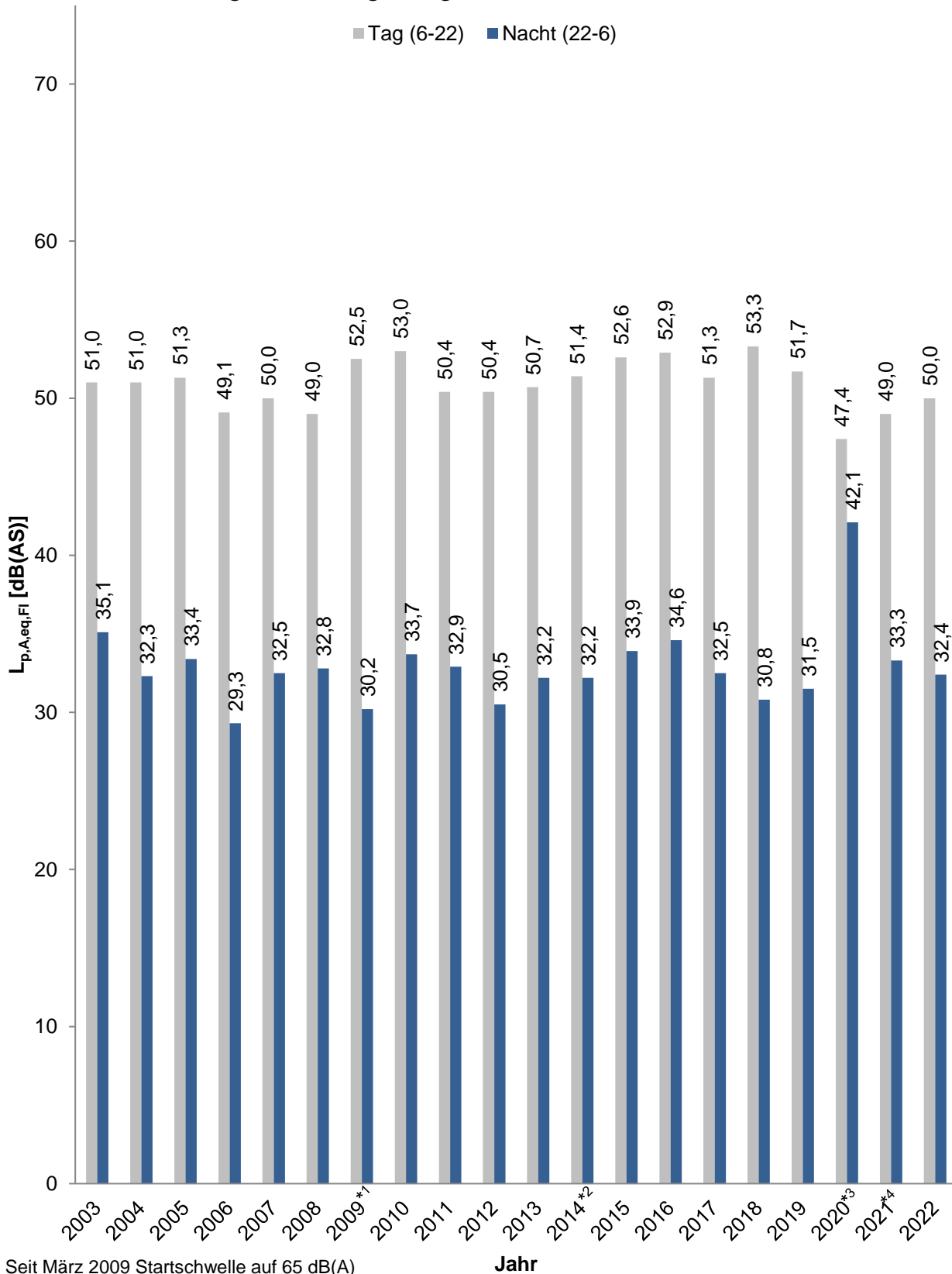
*3 verkehrsreichste Monate Jan - Mär und Jul - Sep

*4 verkehrsreichste Monate Jul - Dez

Äquivalenter Dauerschallpegel $L_{p,A,eq,Fl}$ der sechs verkehrsreichsten Monate eines Jahres (Mai - Okt)

MP 15 Ratingen West

gemäß Fluglärmsgesetz bzw. DIN 45643

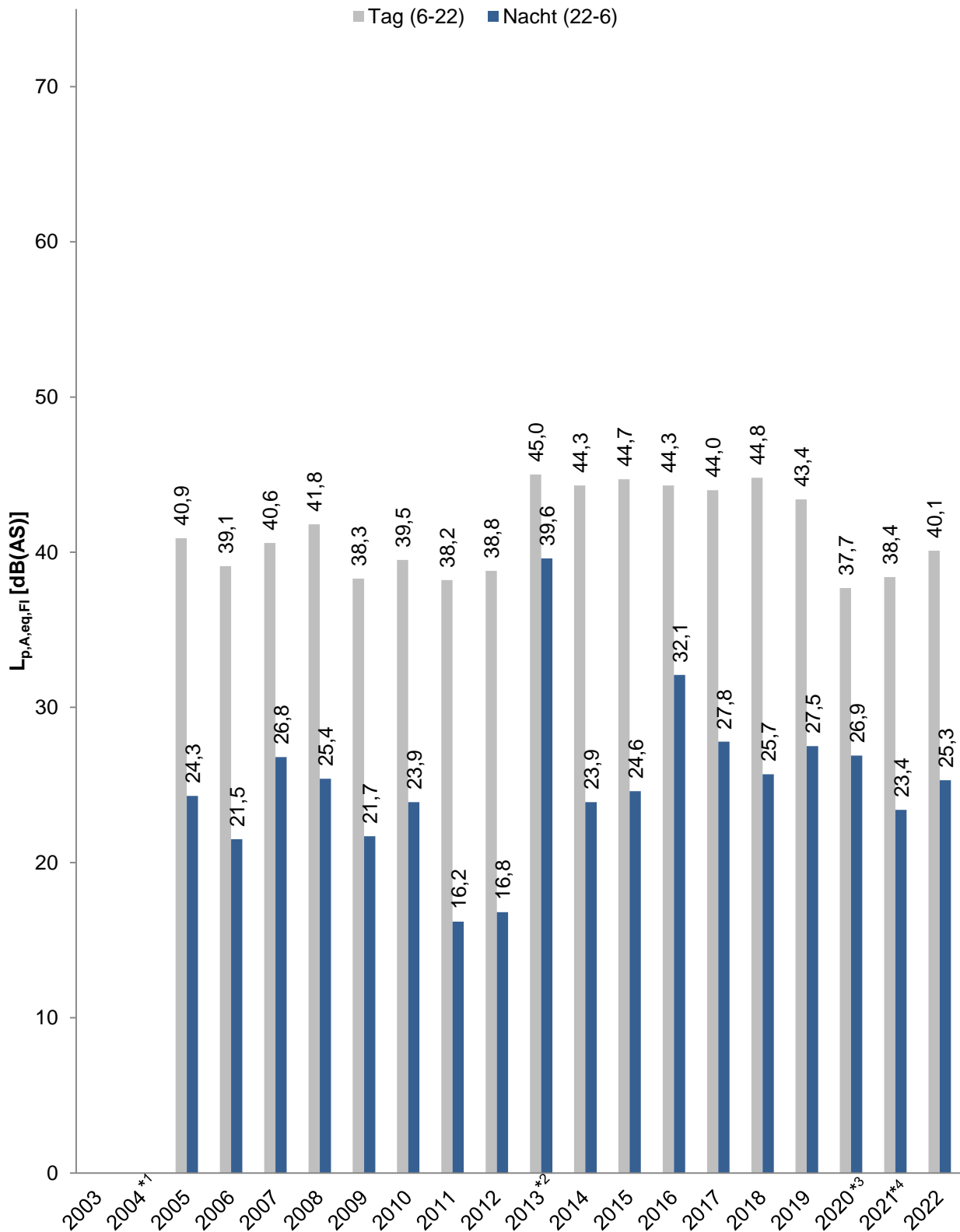


*1 Seit März 2009 Startschwelle auf 65 dB(A)
 *2 Seit April 2014 Startschwelle auf 60 dB(A)
 *3 verkehrsreichste Monate Jan - Mär und Jul - Sep
 *4 verkehrsreichste Monate Jul - Dez

Äquivalenter Dauerschallpegel $L_{p,A,eq,Fl}$ der sechs verkehrsreichsten Monate eines Jahres (Mai - Okt)

MP 16 Breitscheid

gemäß Fluglärmsgesetz bzw. DIN 45643



*1 Seit Nov. 2004 neuer Standort; Startschwelle 65 dB(A)

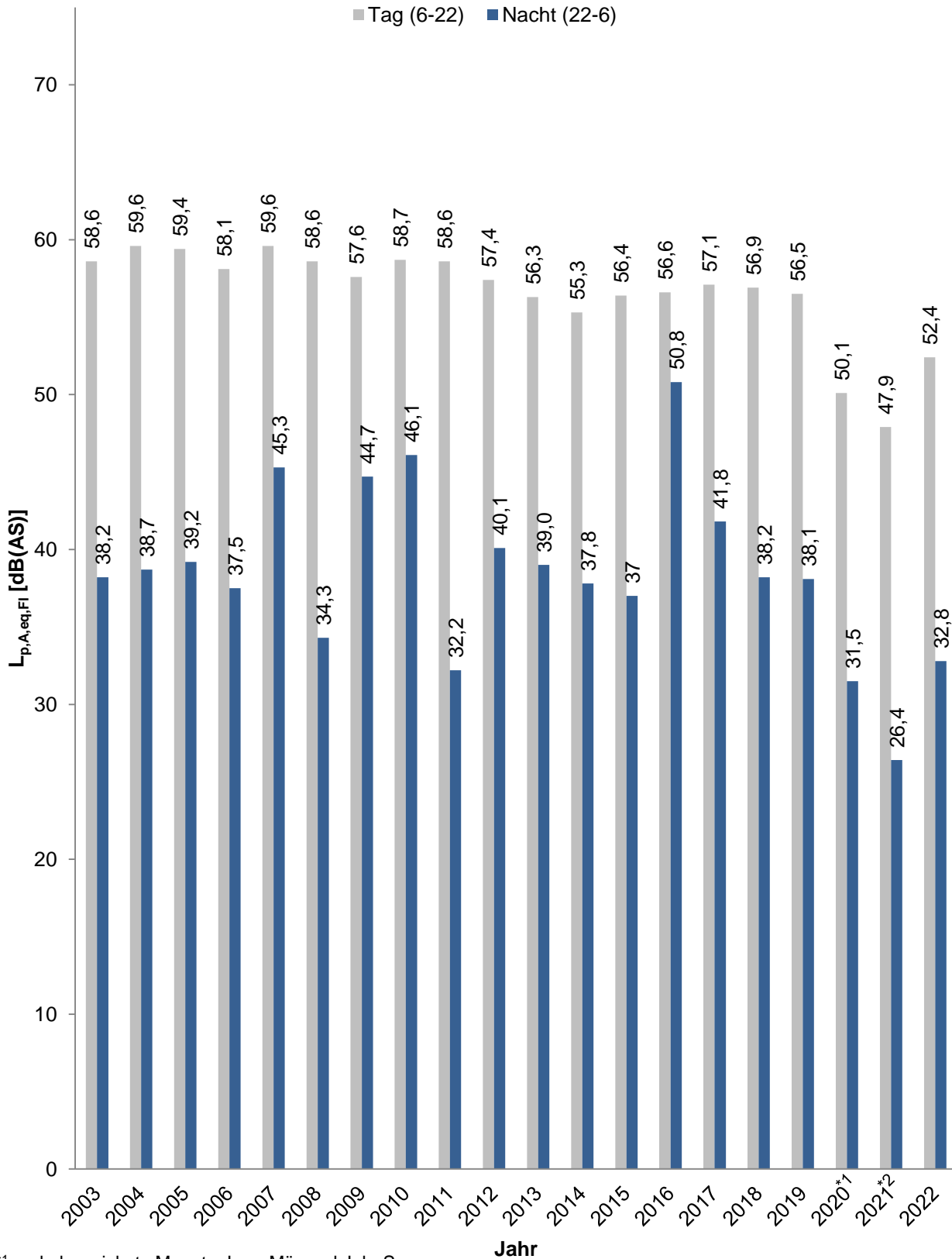
*2 Seit Mai 2013 Startschwelle auf 60 dB(A)

*3 verkehrsreichste Monate Jan - März und Jul - Sep

*4 verkehrsreichste Monate Jul - Dez

Jahr

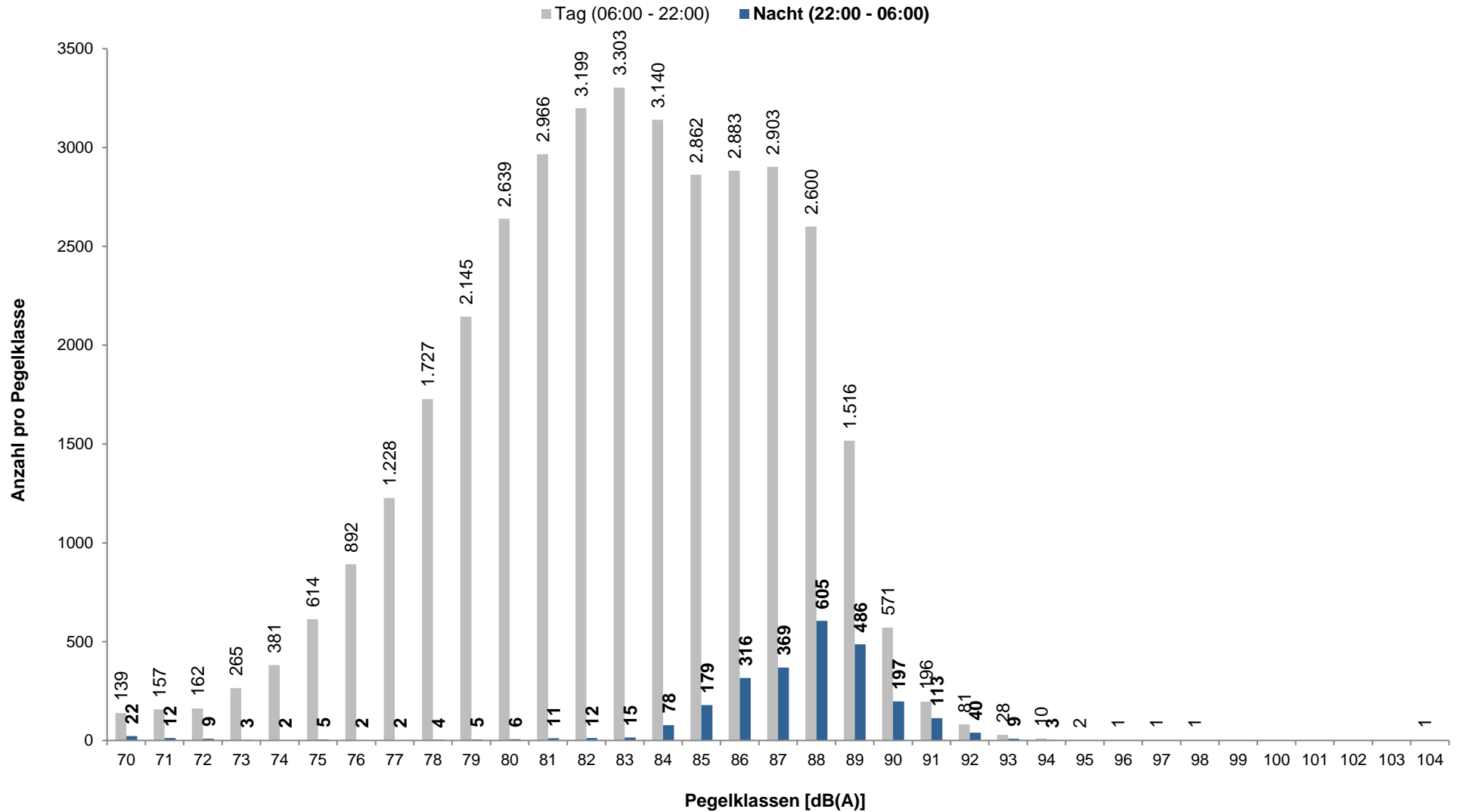
Äquivalenter Dauerschallpegel $L_{p,A,eq,FI}$ der
 sechs verkehrsreichsten Monate eines Jahres (Mai - Okt)
MP 18 Lintorf Süd
 gemäß Fluglärmgesetz bzw. DIN 45643



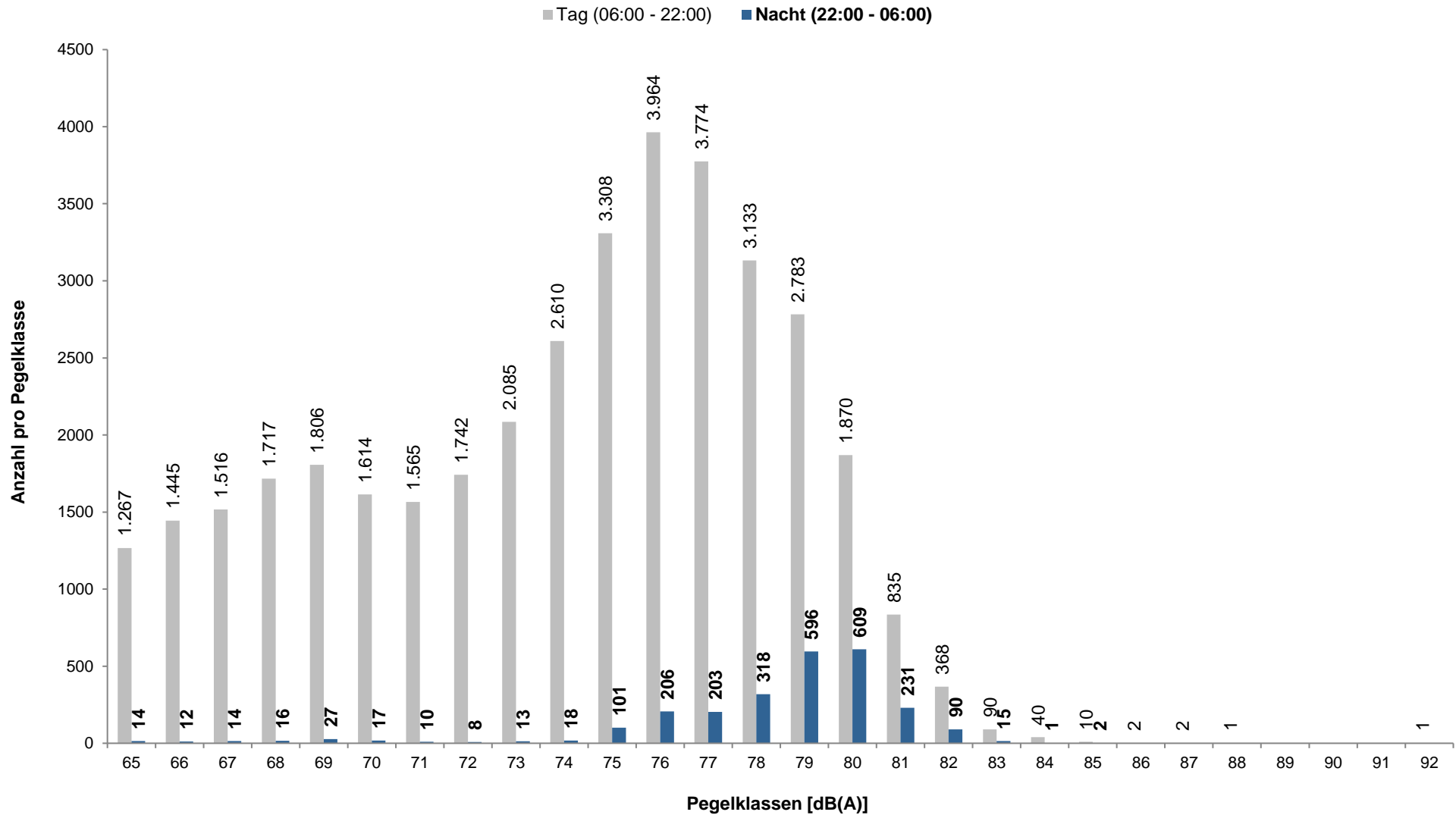
*1 verkehrsreichste Monate Jan - Mär und Jul - Sep

*2 verkehrsreichste Monate Jul - Dez

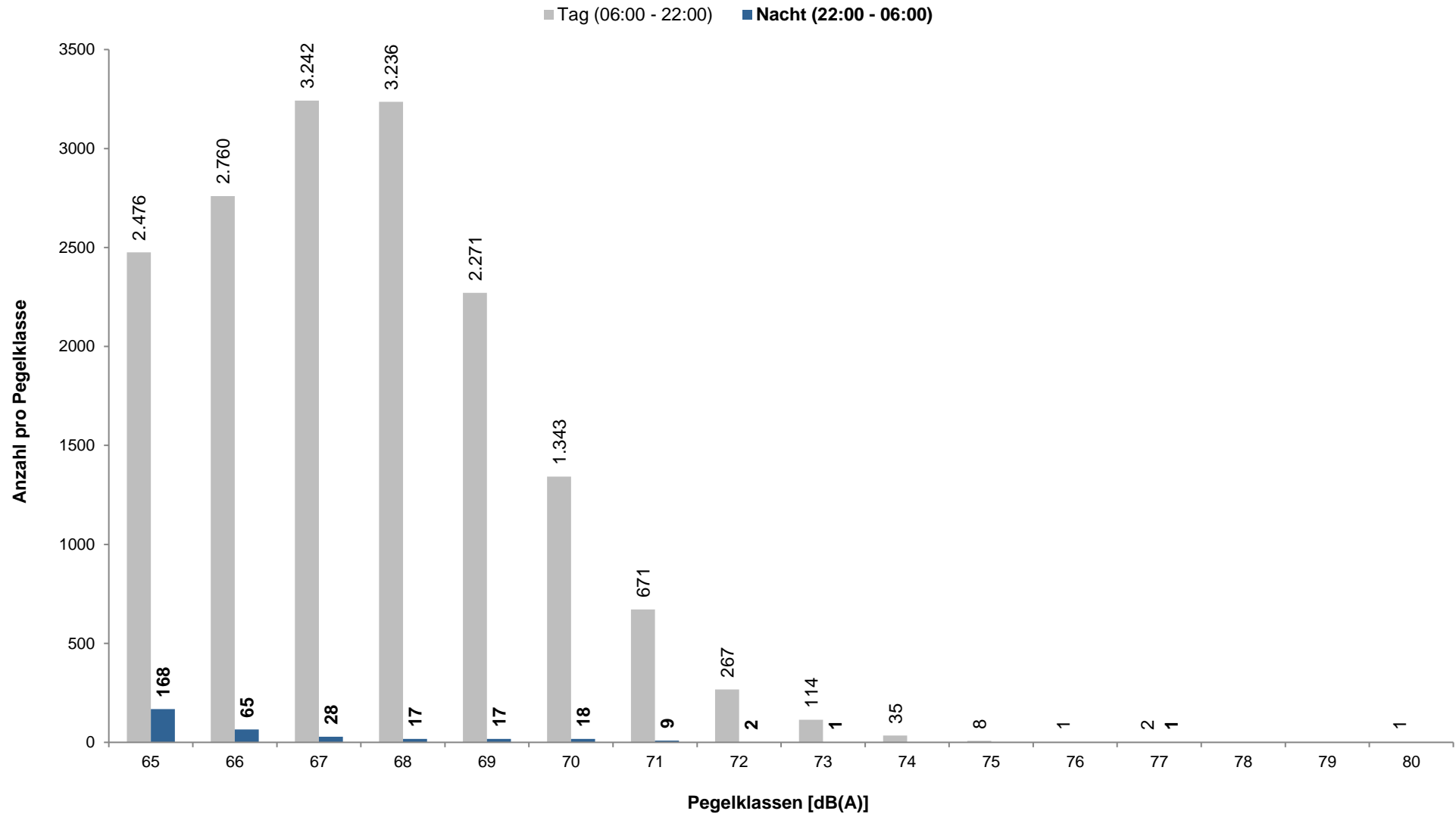
Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel
 Mittelwert Tag: 85 dB(A) Mittelwert Nacht: 88,5 dB(A)



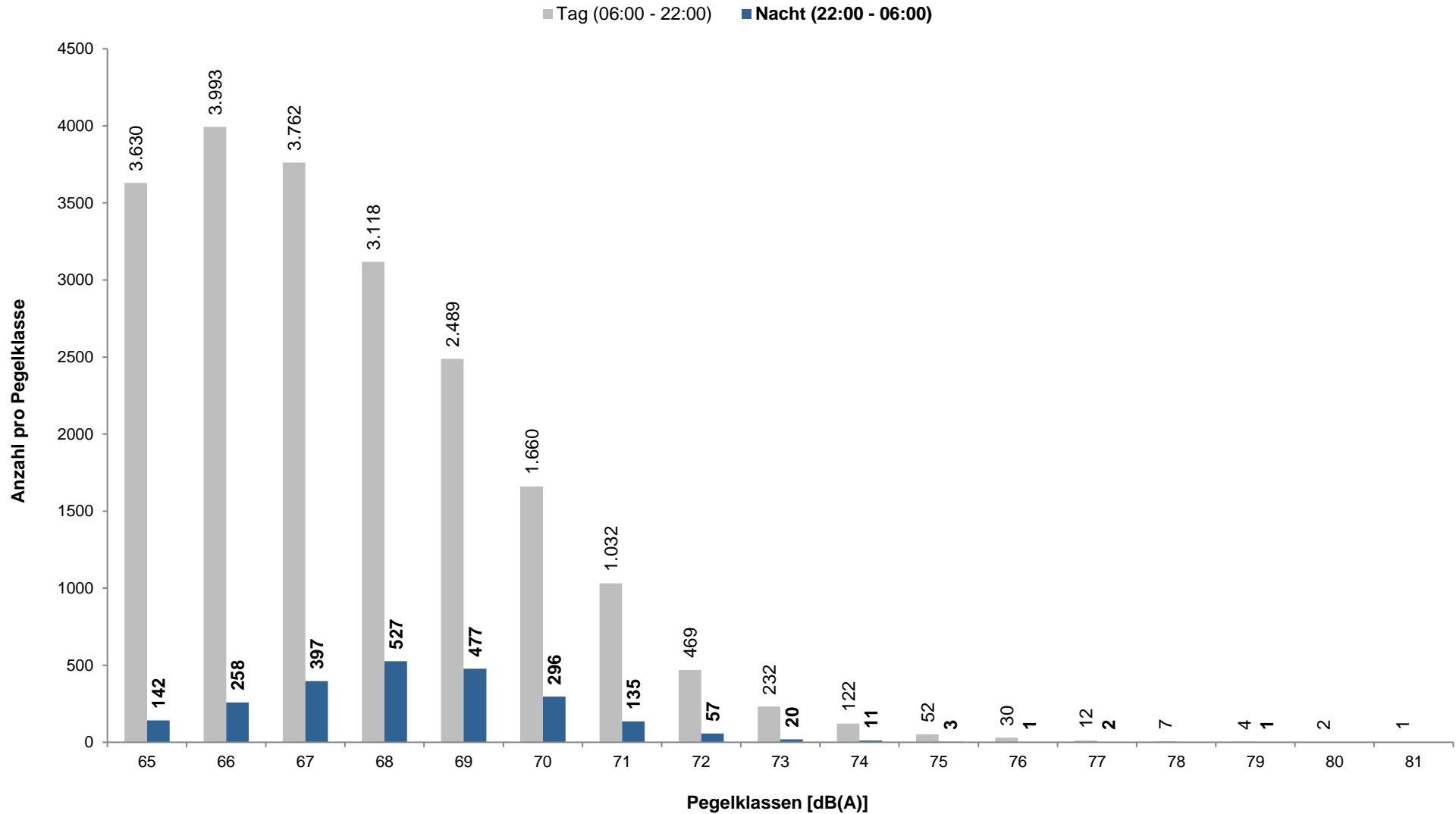
Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel
 Mittelwert Tag: 76,4 dB(A) Mittelwert Nacht: 79,4 dB(A)



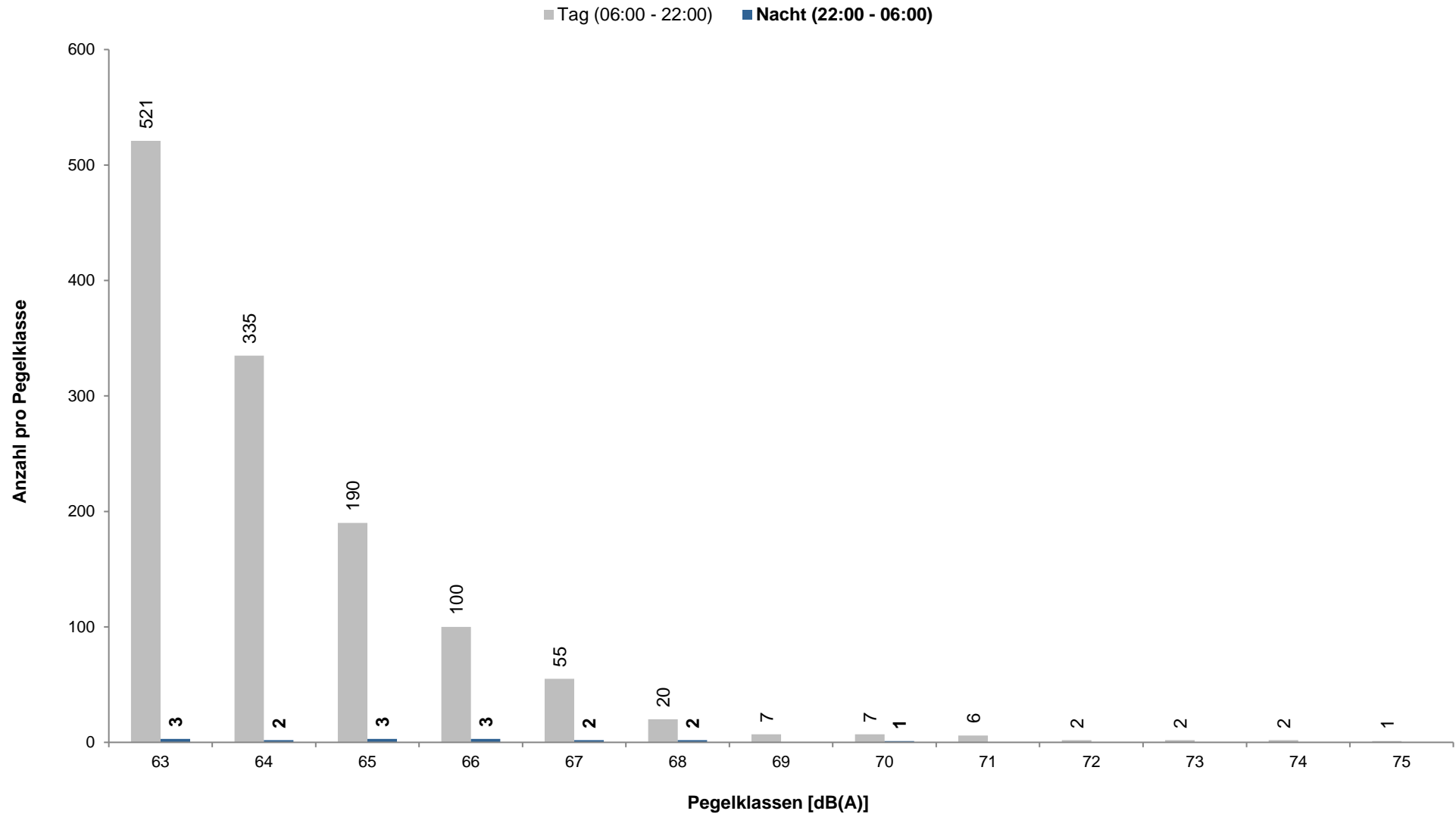
Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel
Mittelwert Tag: 68,4 dB(A) Mittelwert Nacht: 67,2 dB(A)



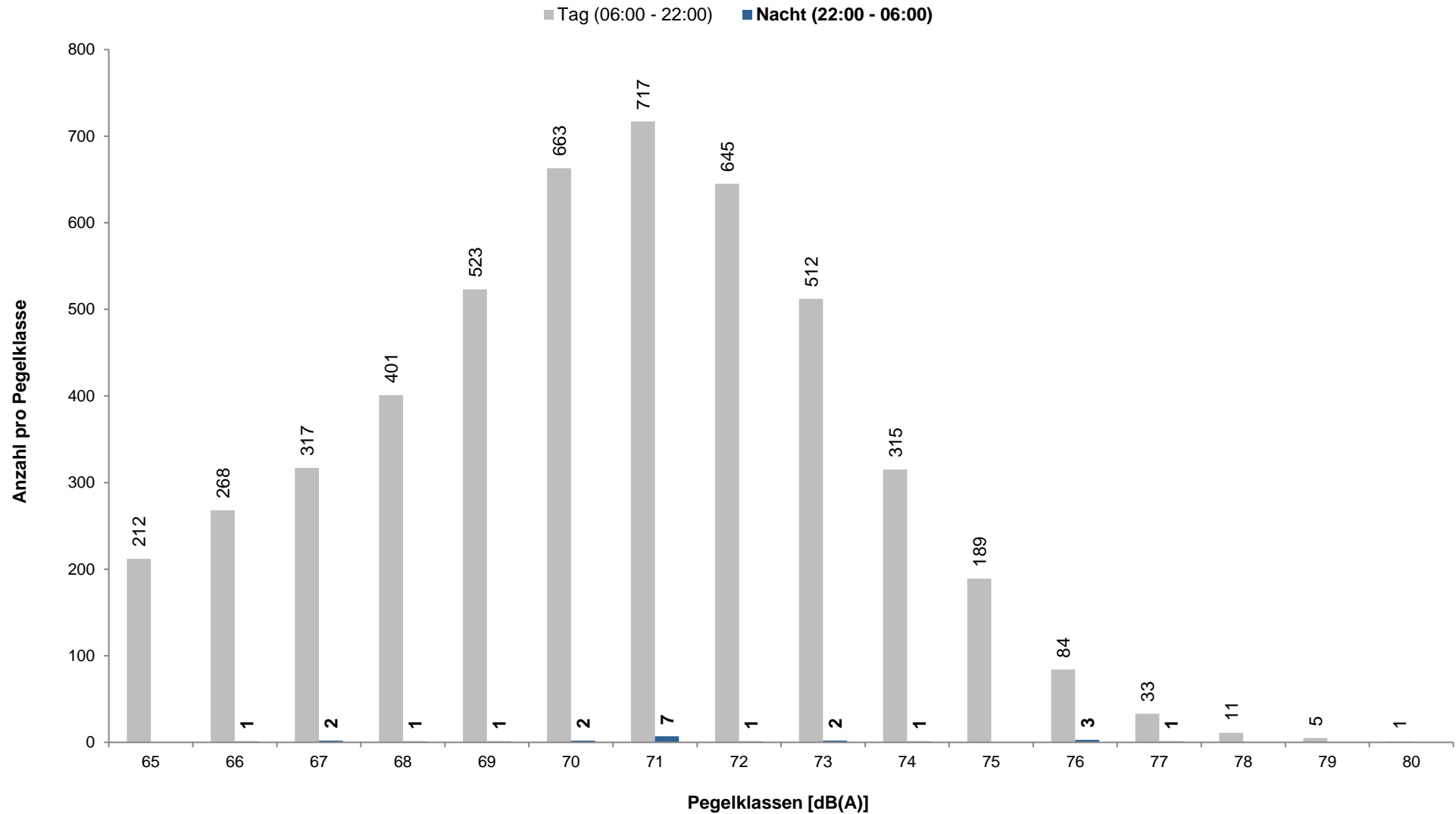
Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel
Mittelwert Tag: 68,6 dB(A) Mittelwert Nacht: 69,1 dB(A)



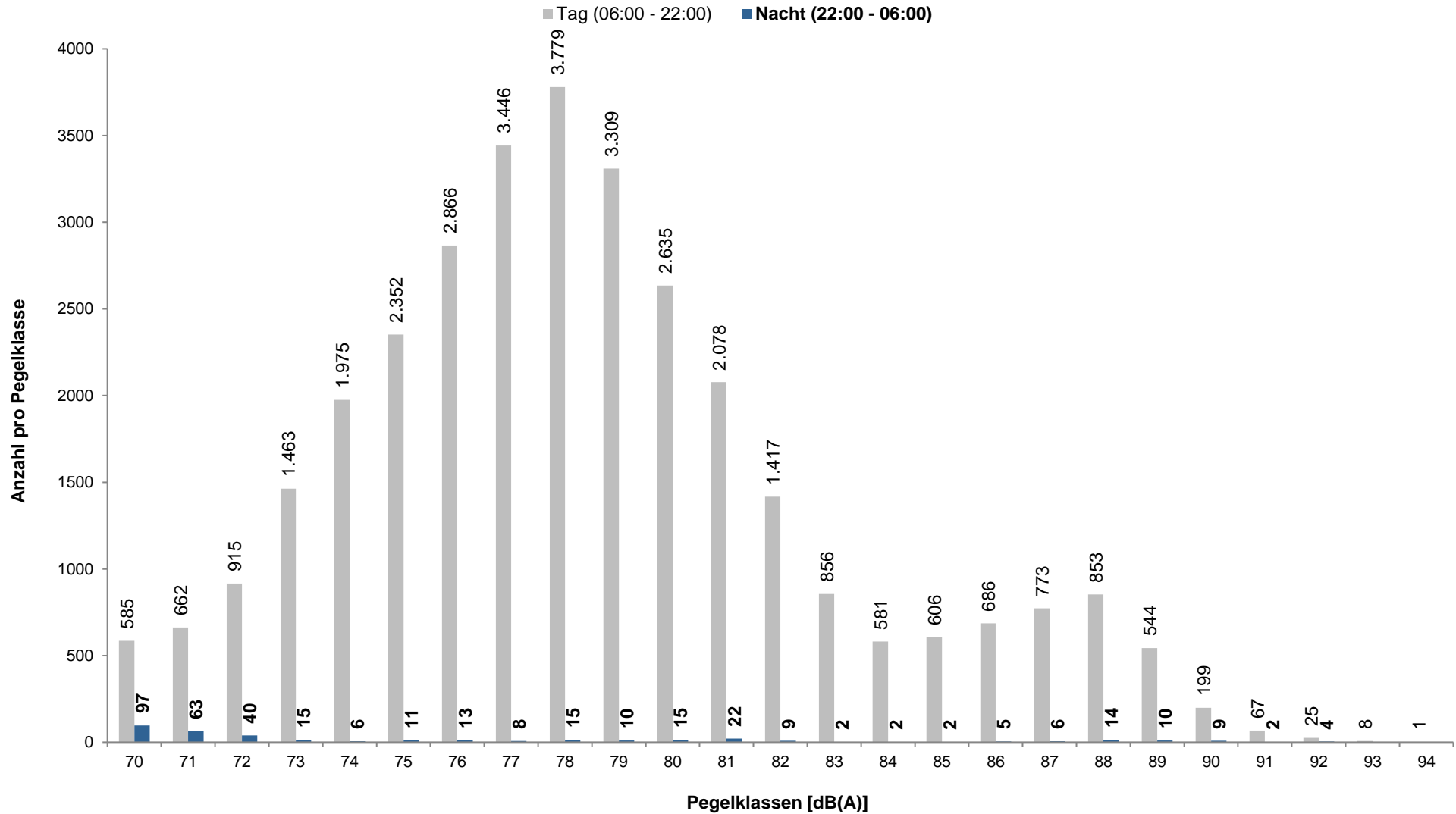
Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel
Mittelwert Tag: 65 dB(A) Mittelwert Nacht: 66,5 dB(A)



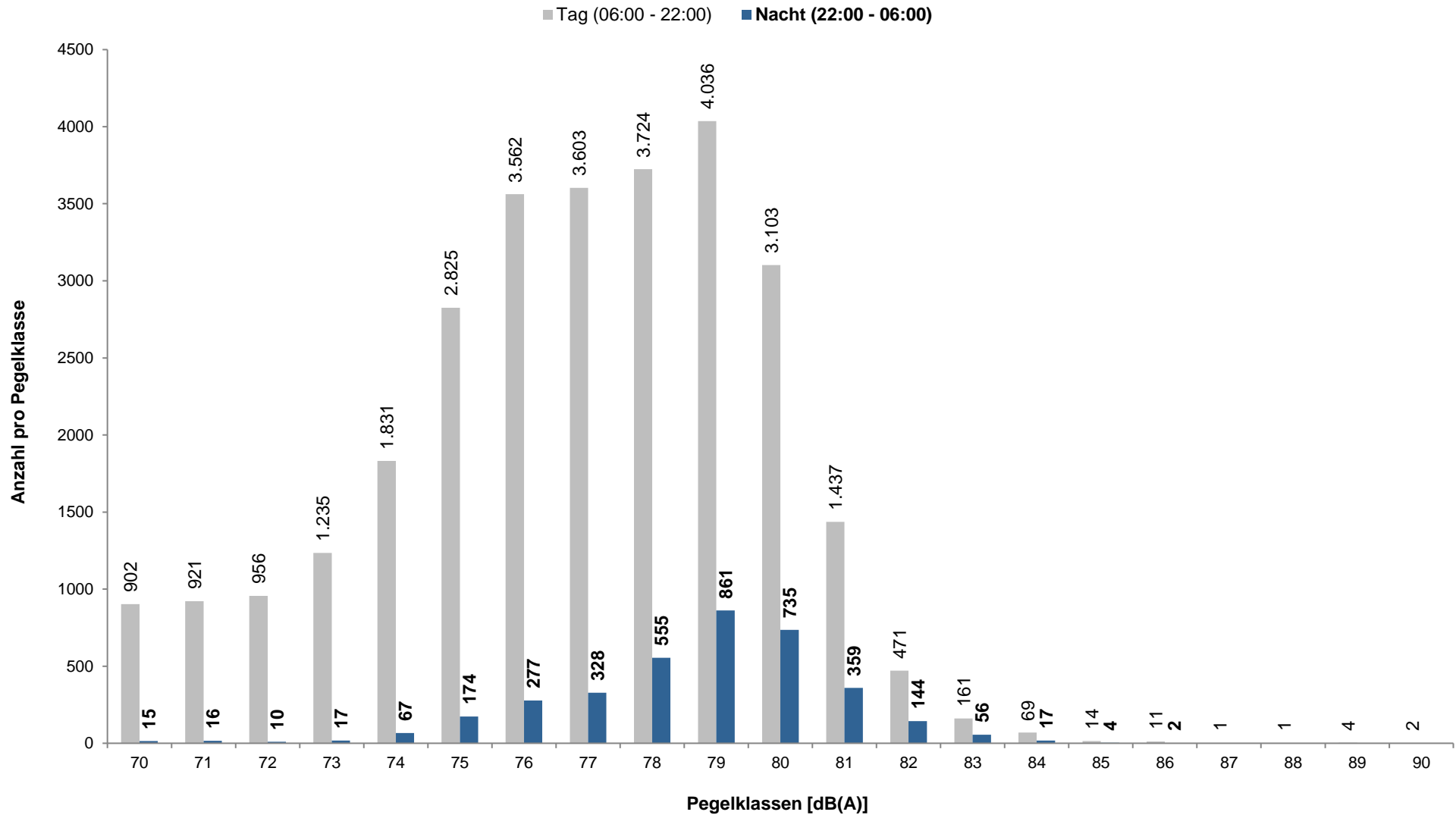
Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel
Mittelwert Tag: 71,7 dB(A) Mittelwert Nacht: 72,8 dB(A)



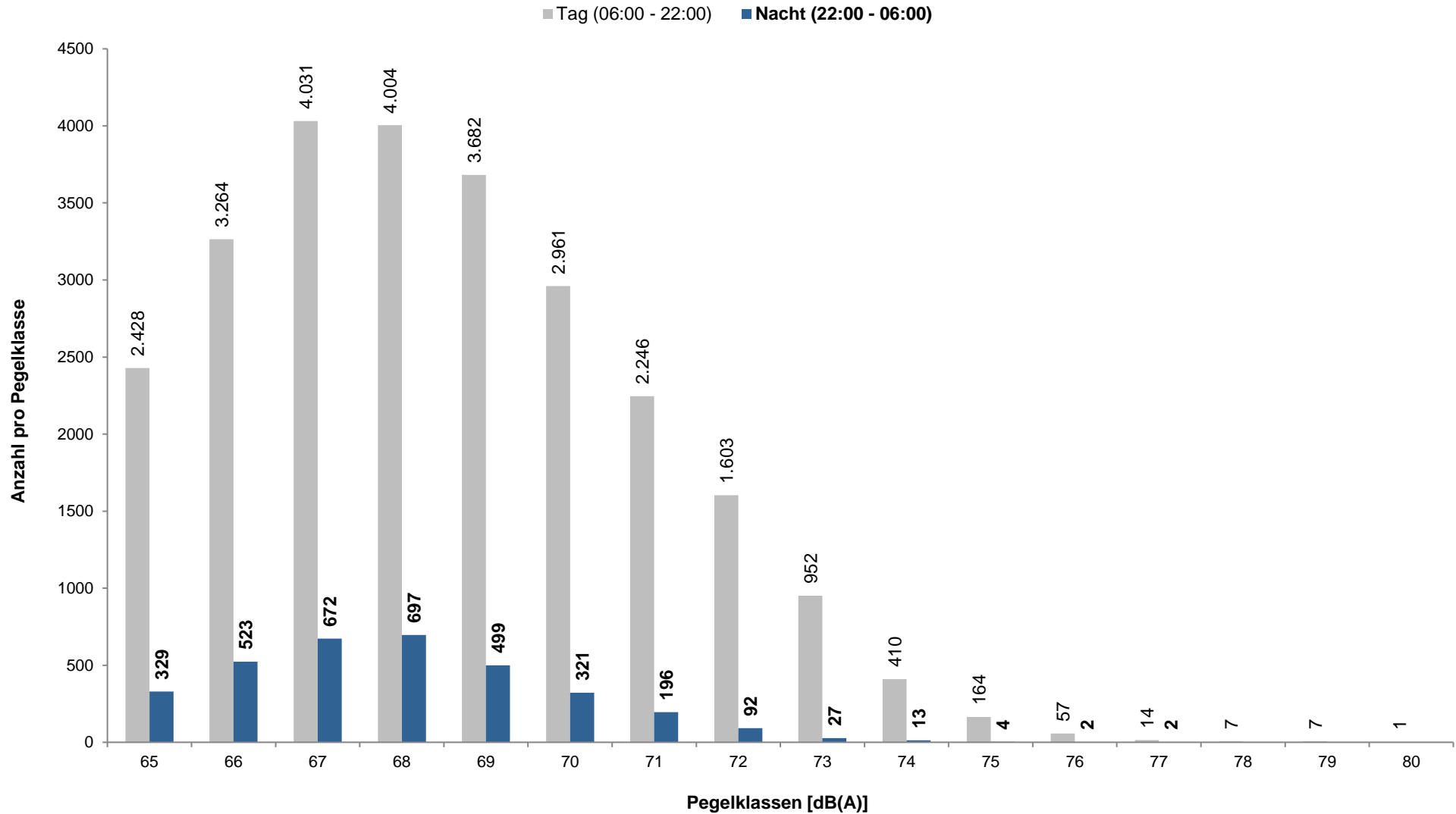
Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel
Mittelwert Tag: 81,5 dB(A) Mittelwert Nacht: 81,9 dB(A)



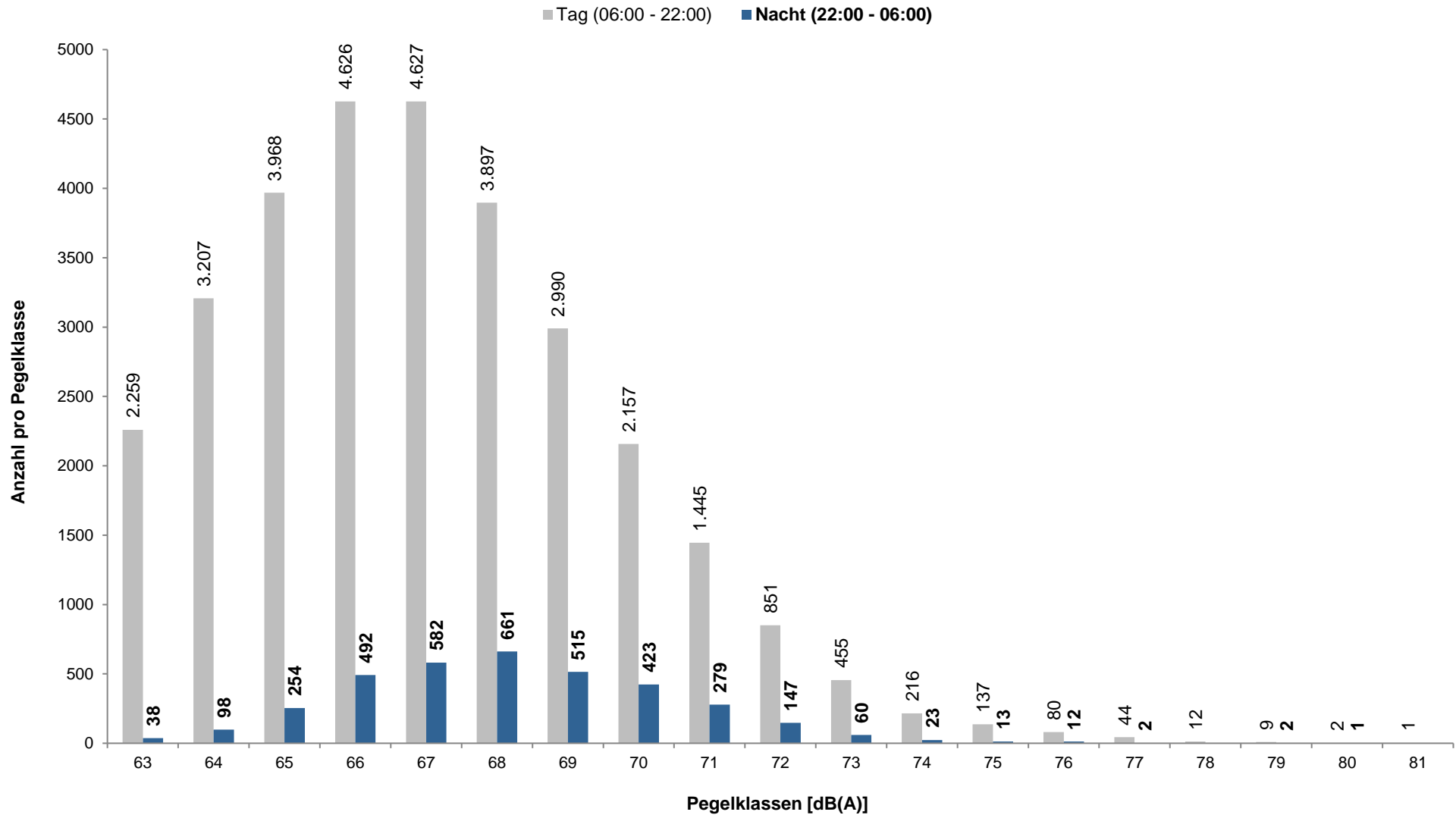
Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel
Mittelwert Tag: 78,2 dB(A) Mittelwert Nacht: 79,6 dB(A)



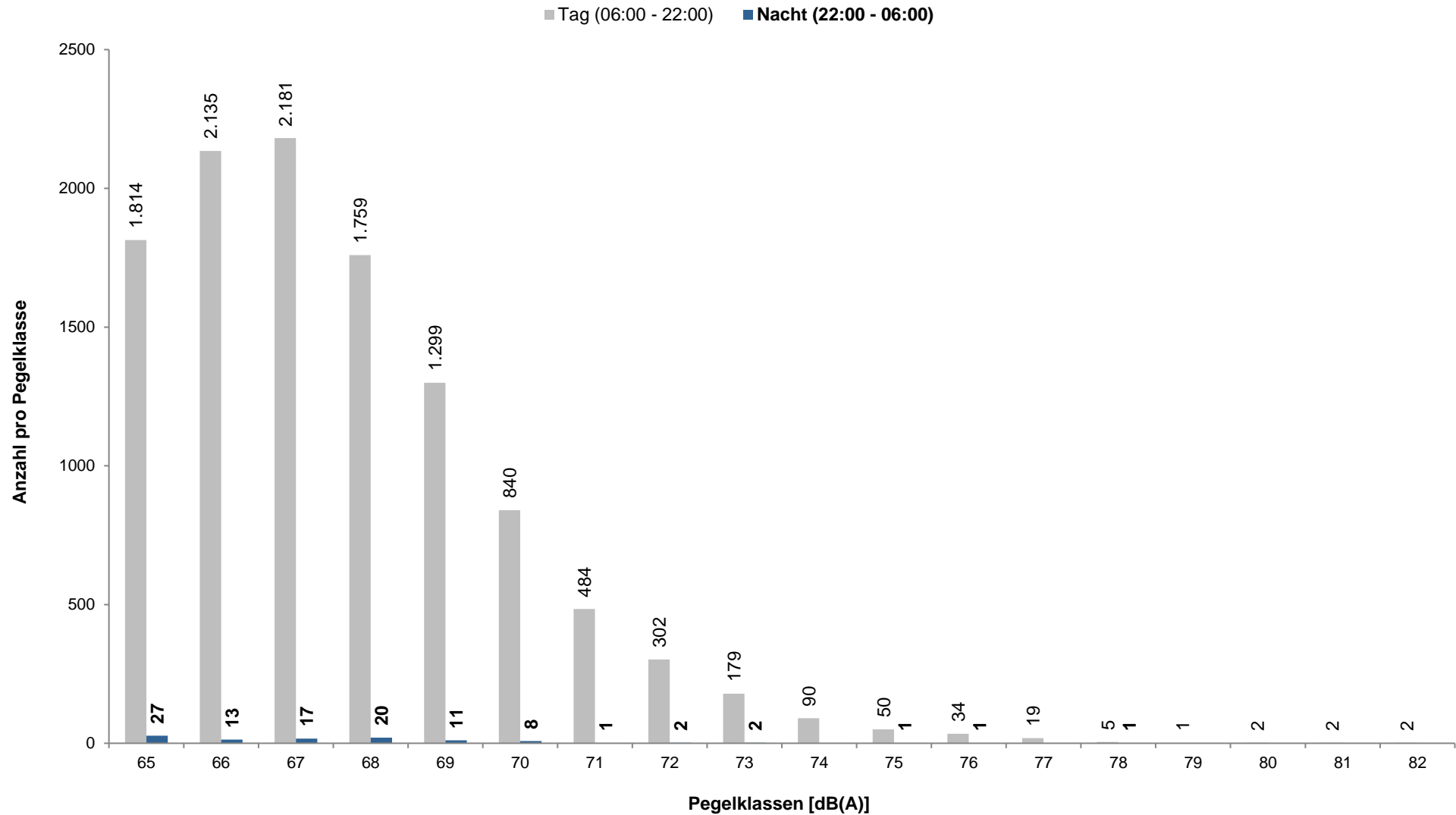
Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel
Mittelwert Tag: 69,7 dB(A) Mittelwert Nacht: 68,8 dB(A)



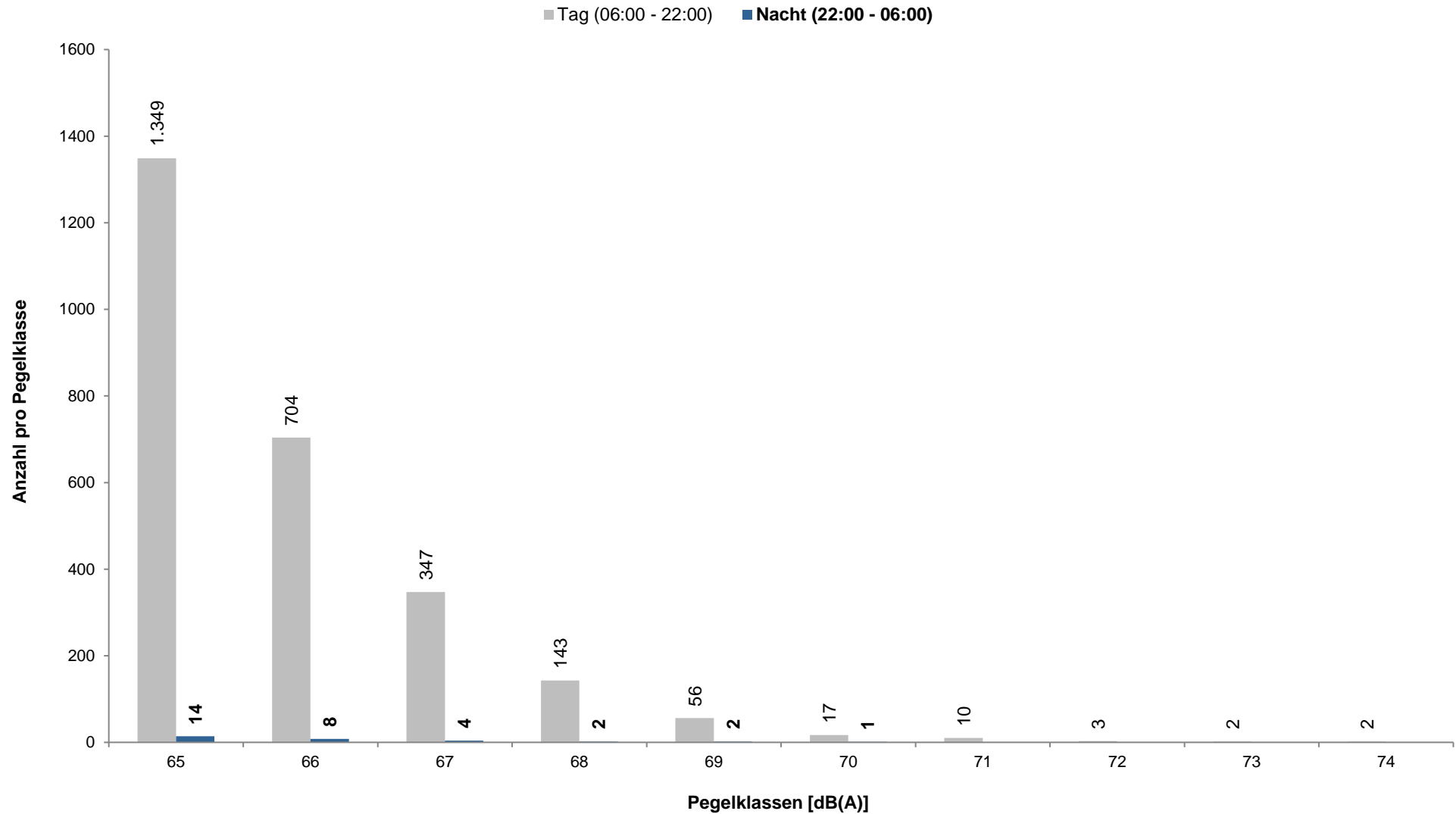
Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel
Mittelwert Tag: 68,4 dB(A) Mittelwert Nacht: 69,2 dB(A)



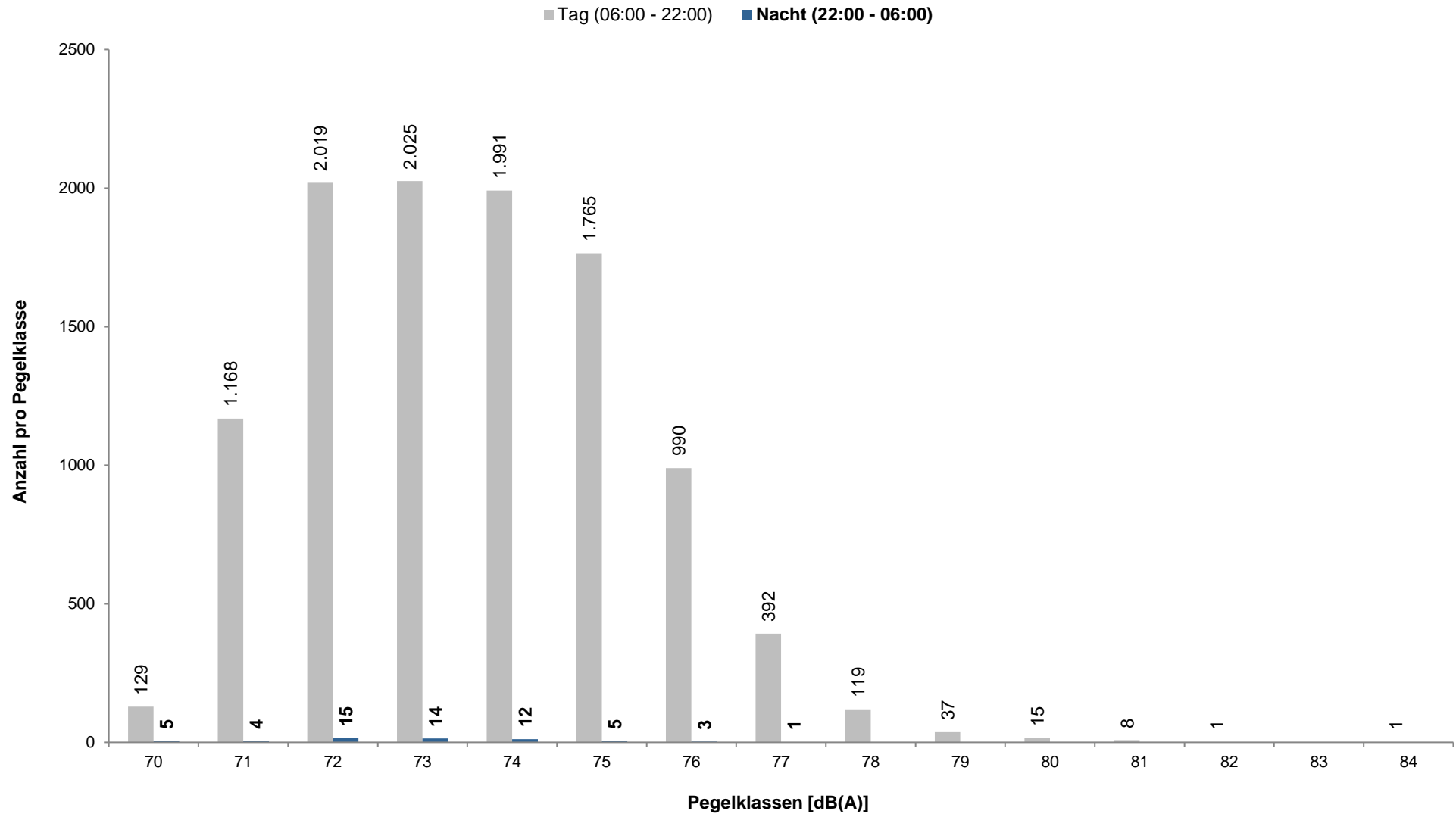
Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel
Mittelwert Tag: 68,8 dB(A) Mittelwert Nacht: 68,9 dB(A)



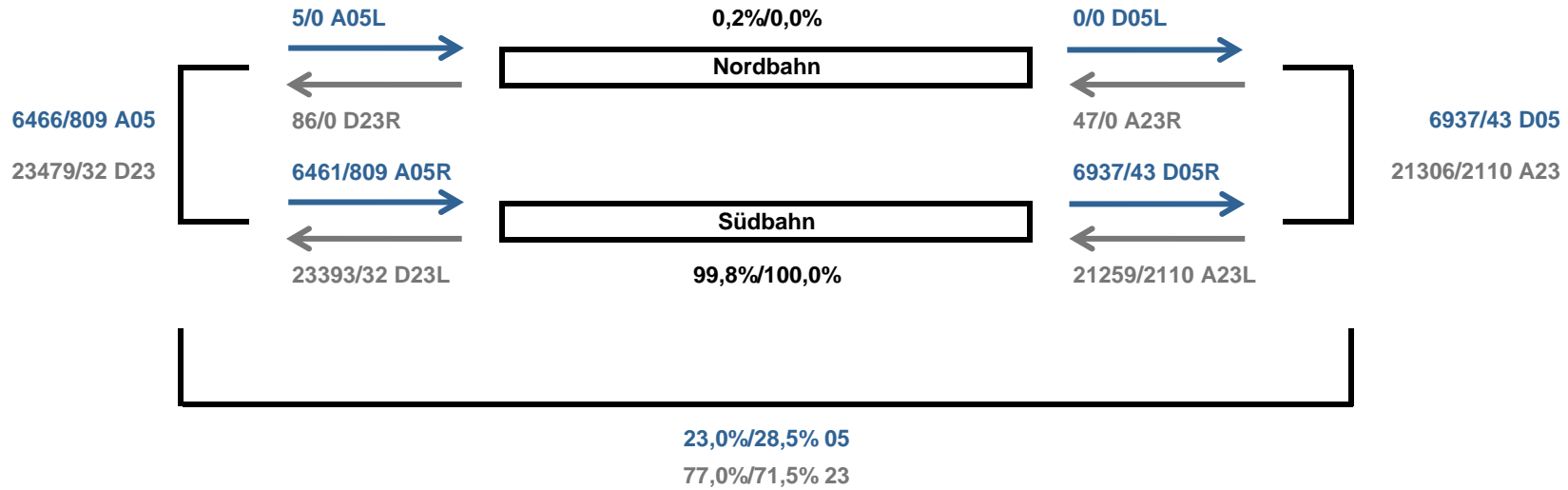
Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel
Mittelwert Tag: 66,5 dB(A) Mittelwert Nacht: 66,7 dB(A)



Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel
Mittelwert Tag: 74,4 dB(A) Mittelwert Nacht: 73,7 dB(A)



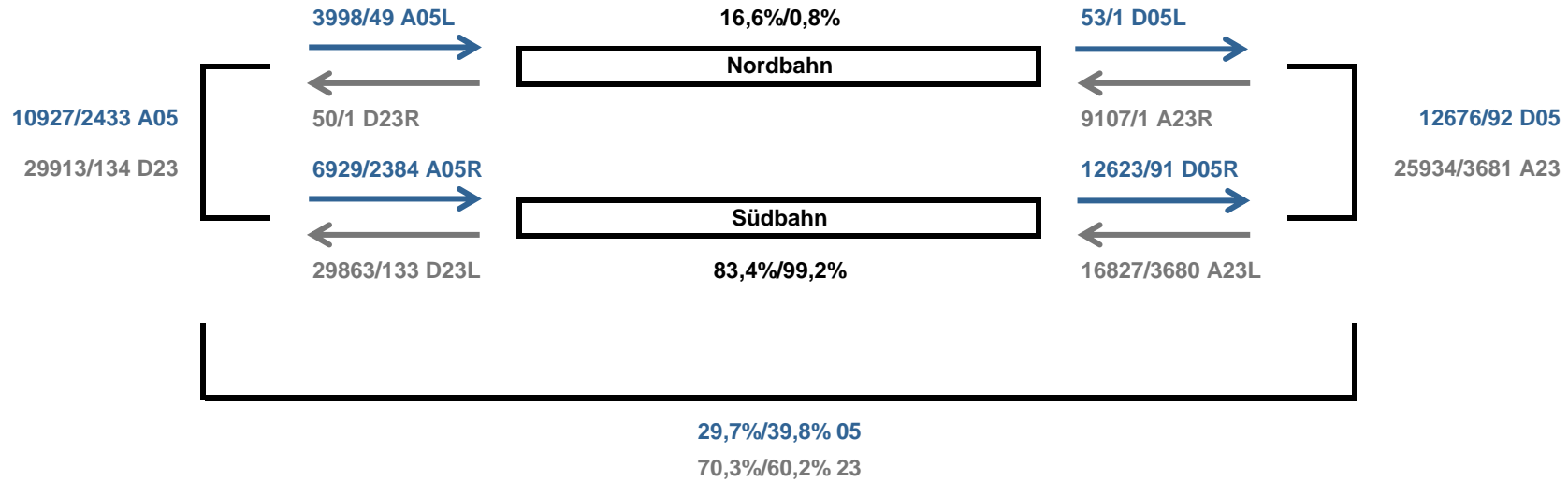
Verteilung der Starts und Landungen auf dem Parallelbahnsystem (Tag/Nacht)



Flugzeugtypenmix



Verteilung der Starts und Landungen auf dem Parallelbahnsystem (Tag/Nacht)



Flugzeugtypenmix



Kommission nach § 32b LuftVG Sitzung am 24. April 2023

Flughafen Düsseldorf GmbH

Infrastructure / Nachhaltigkeit

An- und Abflugrouten

- Lage der Messstellen der Fluglärmmessanlage



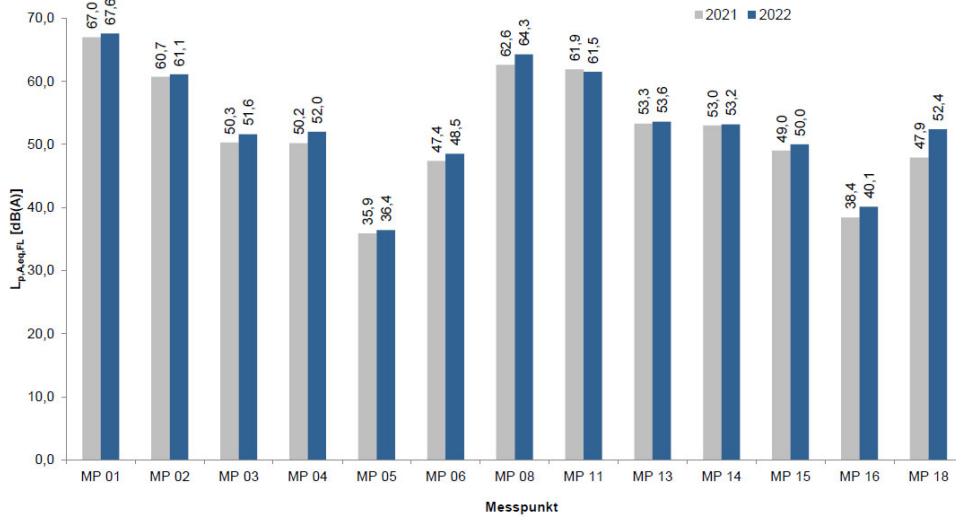
Entwicklung des Fluglärms 2022 gegenüber 2021

Sechs verkehrsreichste Monate

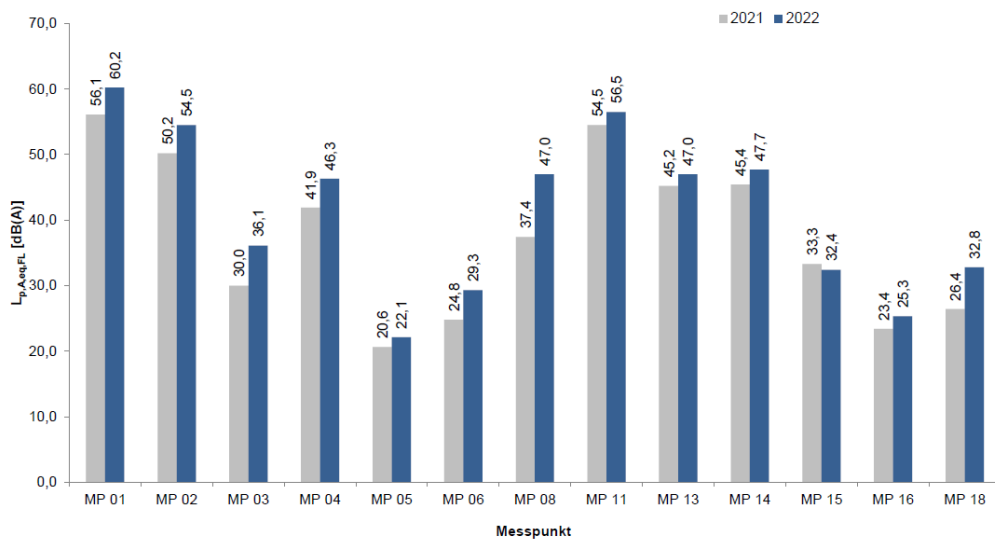
Entwicklung der Fluglärmbelastung an den einzelnen Messstellen ist im Wesentlichen auf folgende Punkte zurückzuführen:

- Zunahme lärmrelevanter Luftverkehr mit Flugzeugen über 9 t maximalem Abfluggewicht um 42,4 %
- Sommer 2022 wieder Mitbenutzung der Nordbahn
- Höherer Betriebsrichtungsanteil 05 (ca. 30% gegenüber ca. 23%)

Entwicklung des Fluglärms jeweils 6 verkehrsreichste Monate Äquivalenter Dauerschallpegel $L_{p,A,eq,FL}$ Tag (6-22 Uhr)

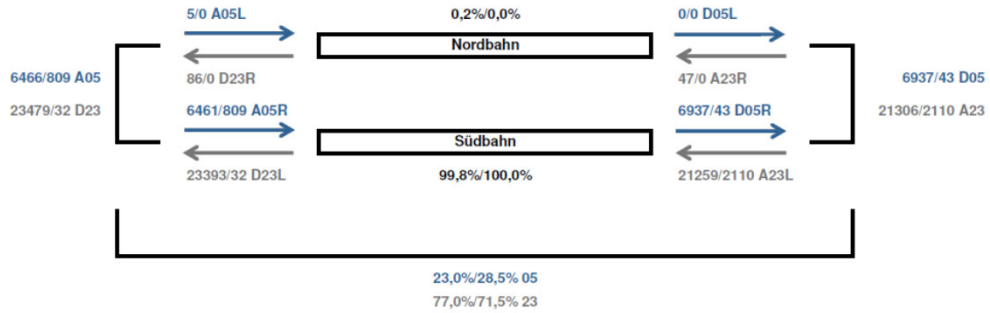


Entwicklung des Fluglärms jeweils 6 verkehrsreichste Monate Äquivalenter Dauerschallpegel $L_{p,A,eq,FL}$ Nacht (22-6 Uhr)



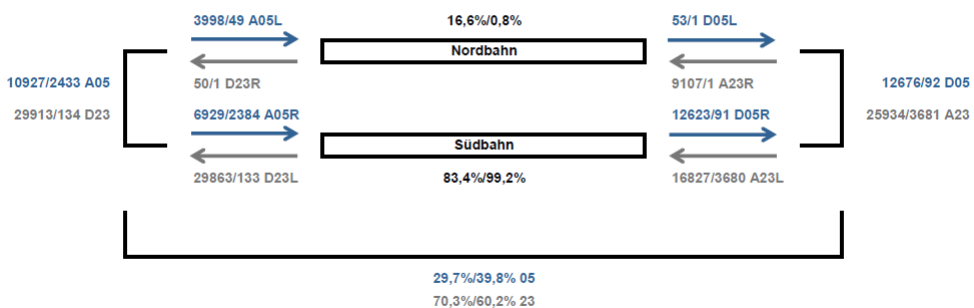
Verteilung der Starts und Landungen auf dem Parallelbahnsystem

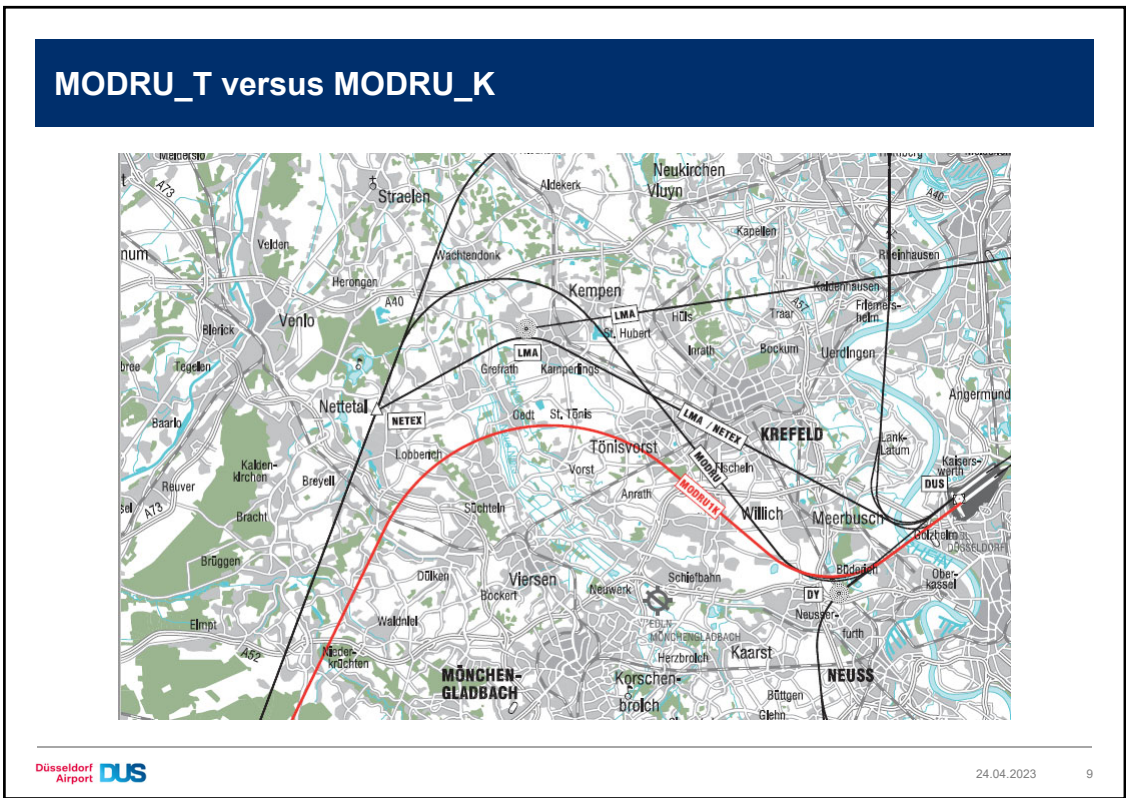
6 verkehrsr. Monate Juli 2021 – Dezember 2021



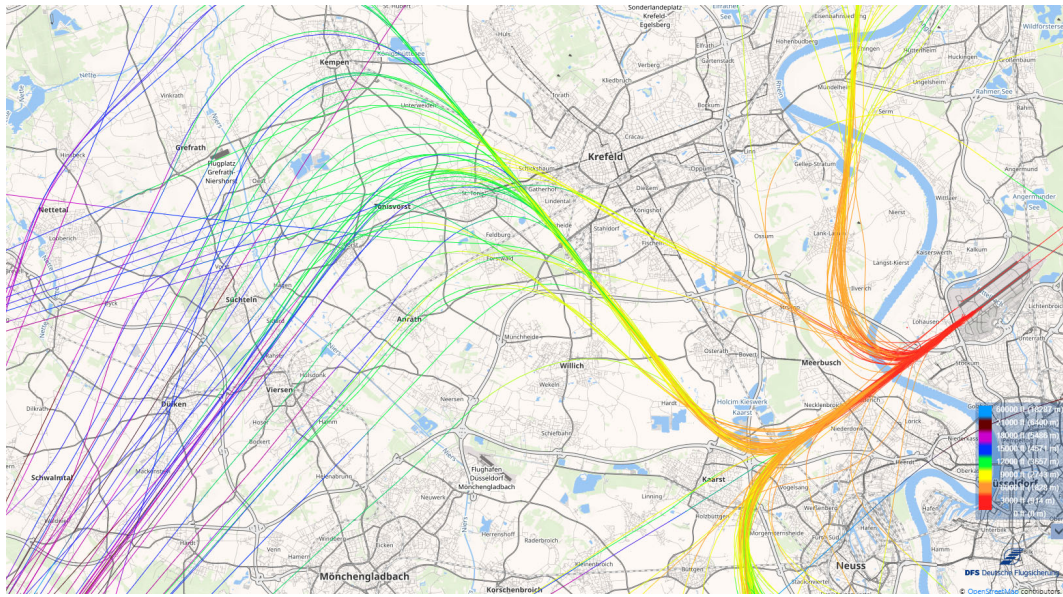
Verteilung der Starts und Landungen auf dem Parallelbahnsystem

6 verkehrsr. Monate Mai 2022 – Oktober 2022



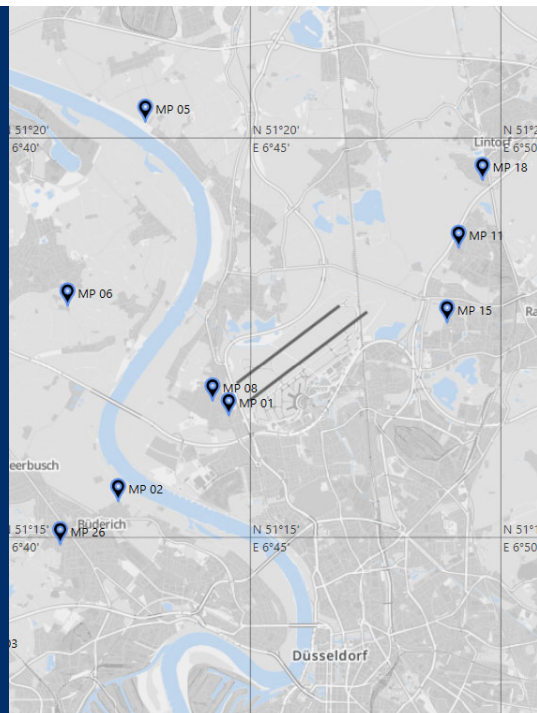


Starts am 12.04.2023

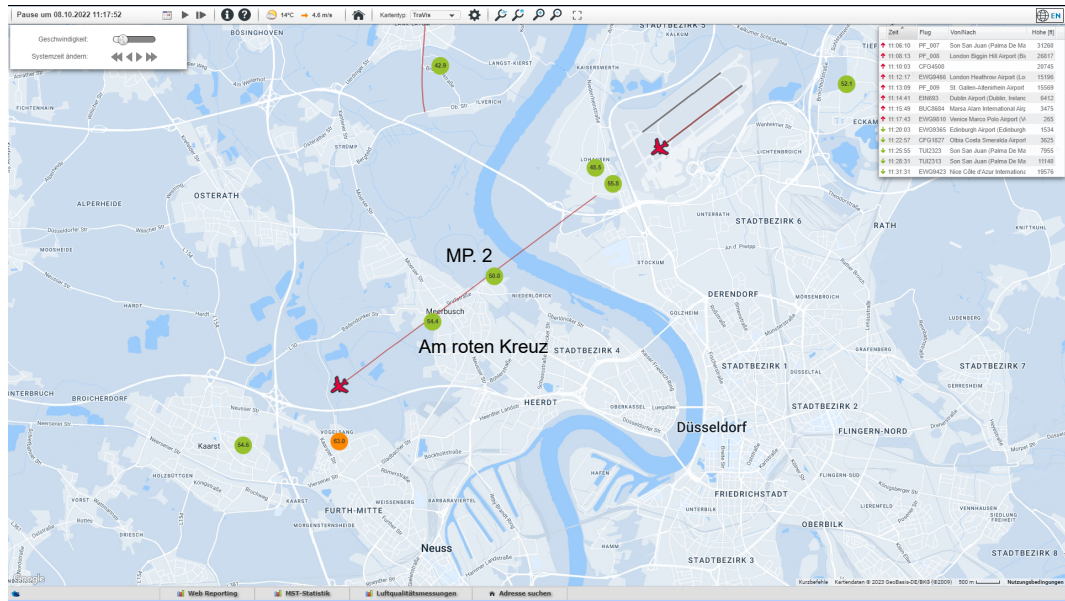


Mobile Messung Büderich-West

- Am roten Kreuz
- 40667 Meerbusch (Büderich)
- Messzeitraum: 03.08. – 31.10.2022
- Messschwelle: 60 dB/65 dB
- Außenmikrofon: Norsonic AS - Typ 1210A
- Schallpegelmesser: Norsonic As - Typ 140



Transportable Messtelle 11.08.2022 – 31.10.2022



Ergebnisse der Messungen

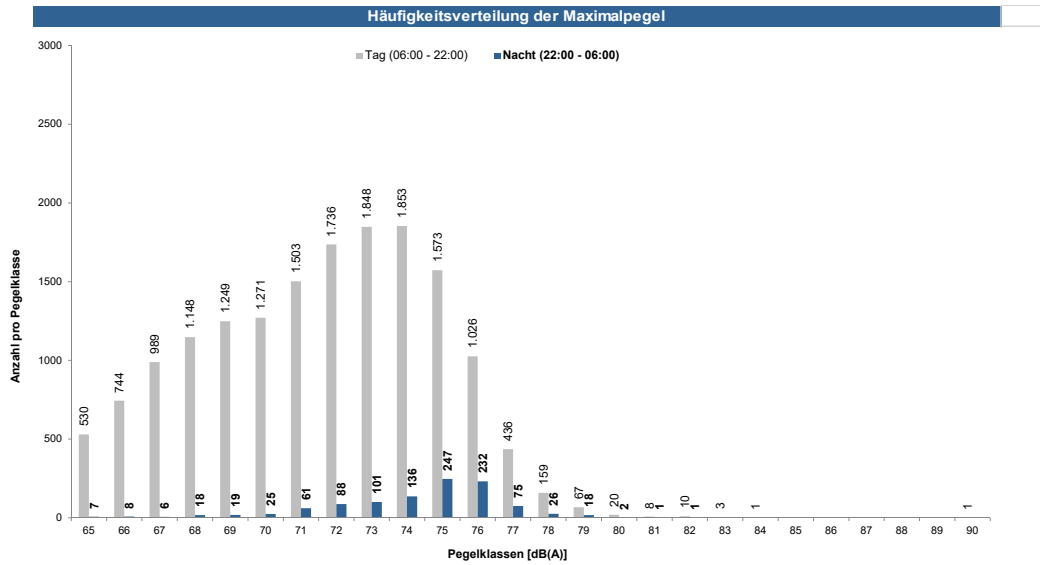
MP26	Fluggeräusch [dB(A)]						
	L ₉₀ Tag	L ₉₀ Nacht/L _N	ØL _{AS,max}	ØL _{to,AE}	N1	N2	N1/N2 %
03.08.2022 bis 31.10.2022	58,1	50,6	73,3	83,2	17.246	21.472	80,3
Gesamt							
Landungen	52,0	50,5	73,7	82,8	5.836	6.229	93,7
Starts	56,9	31,9	73,1	83,5	11.410	15.243	74,9

MP02	Fluggeräusch [dB(A)]						
	L ₉₀ Tag	L ₉₀ Nacht/L _N	ØL _{AS,max}	ØL _{to,AE}	N1	N2	N1/N2 %
03.08.2022 bis 31.10.2022	61,1	53,8	76,4	85,6	19.684	21.087	93,3
Gesamt							
Landungen	54,7	53,8	77,5	85,6	5.826	6.161	94,6
Starts	60,0	34,3	75,9	85,6	13.858	14.926	92,8

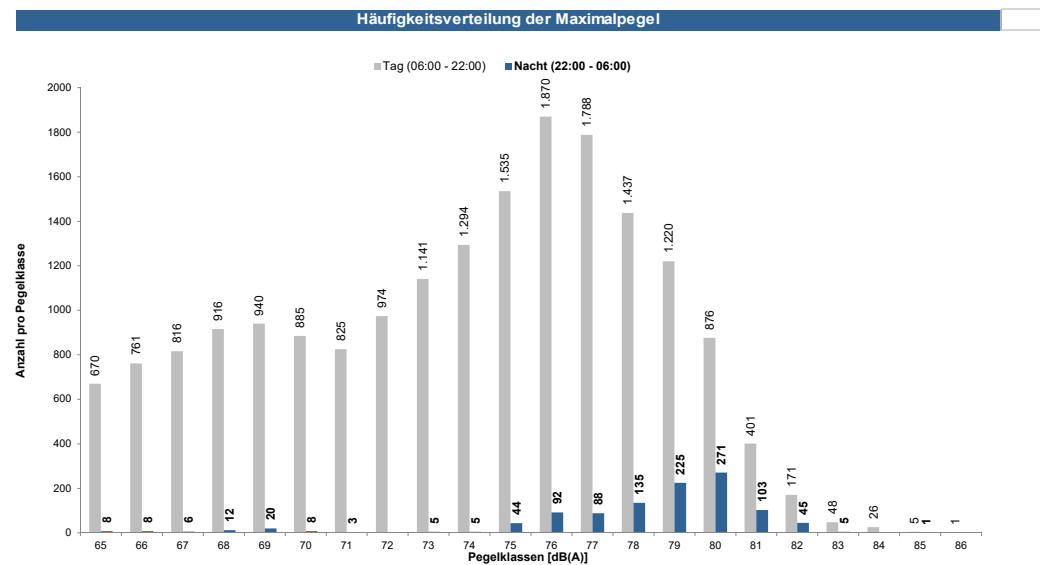
MP27	Fluggeräusch [dB(A)]						
	L ₉₀ Tag	L ₉₀ Nacht/L _N	ØL _{AS,max}	ØL _{to,AE}	N1	N2	N1/N2 %
03.08.2017 bis 31.10.2017	59,5	48,4	73,5	83,6	19.875	28.735	69,2
Gesamt							
Landungen	50,2	48,1	73,4	82,7	3.627	3.932	92,2
Starts	58,9	36,7	73,5	83,8	16.248	24.803	65,5

MP02	Fluggeräusch [dB(A)]						
	L ₉₀ Tag	L ₉₀ Nacht/L _N	ØL _{AS,max}	ØL _{to,AE}	N1	N2	N1/N2 %
03.08.2017 bis 31.10.2017	62,9	51,8	76	85,8	26.804	29.861	89,8
Gesamt							
Landungen	53,0	51,5	77,1	85,7	3.739	3.979	93,9
Starts	62,4	39,7	75,8	85,9	23.065	25.882	89,1

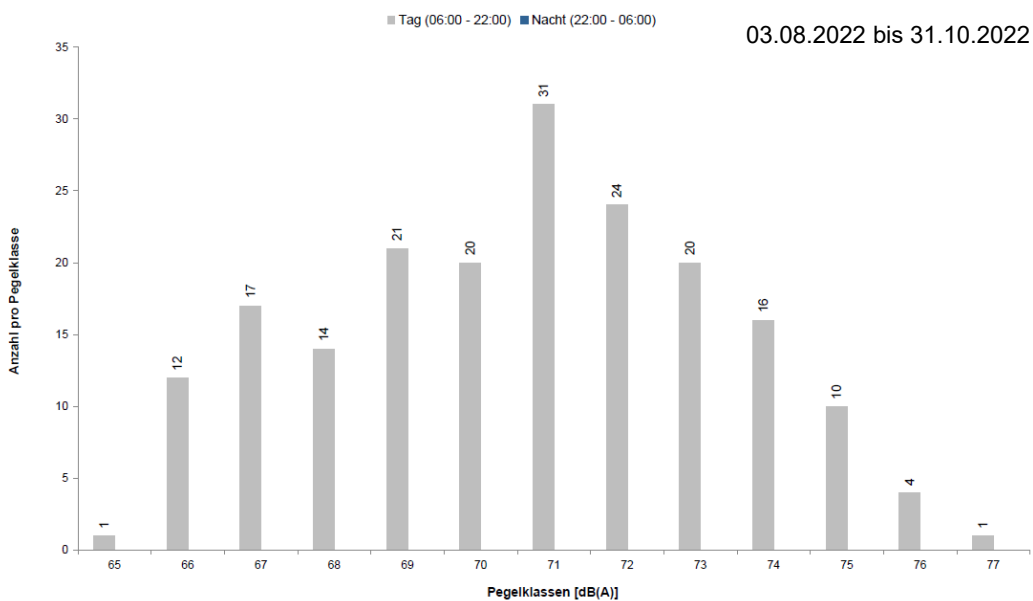
03.08.2022-31.10.2022 (MP26 Buderich-West-transportabel)



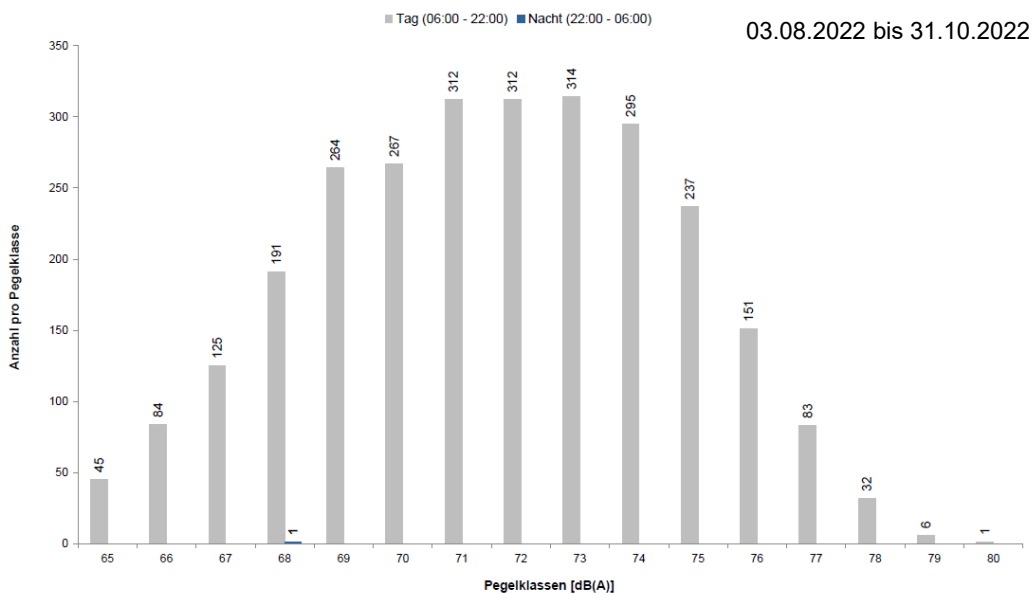
03.08.2022-31.10.2022 (MP02 Buderich)



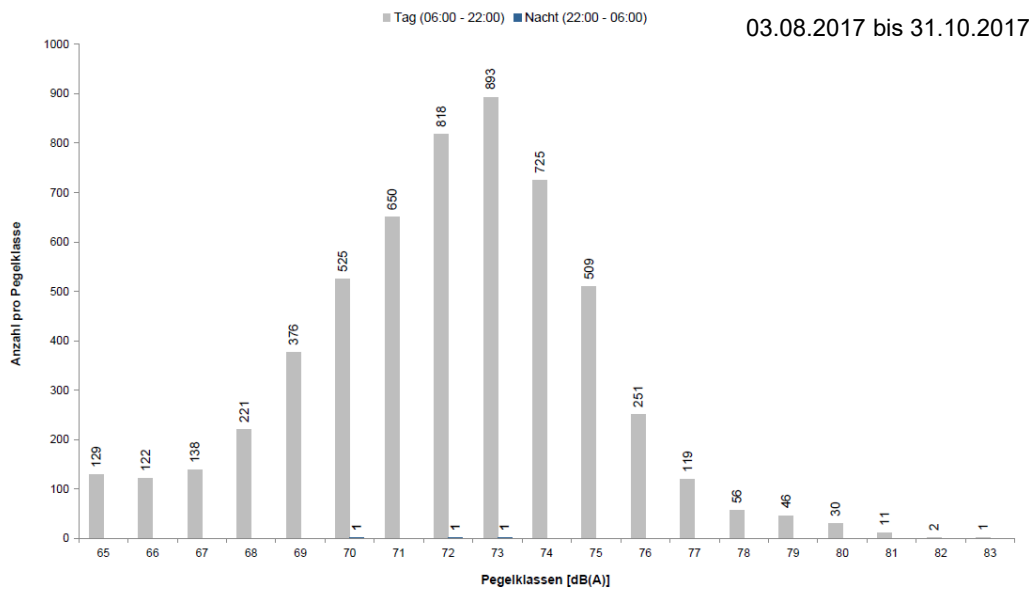
MP26 Büberich-West-transp.: MODRU1K: $\bar{L}_{AS,max} = 72 \text{ dB(A)}$



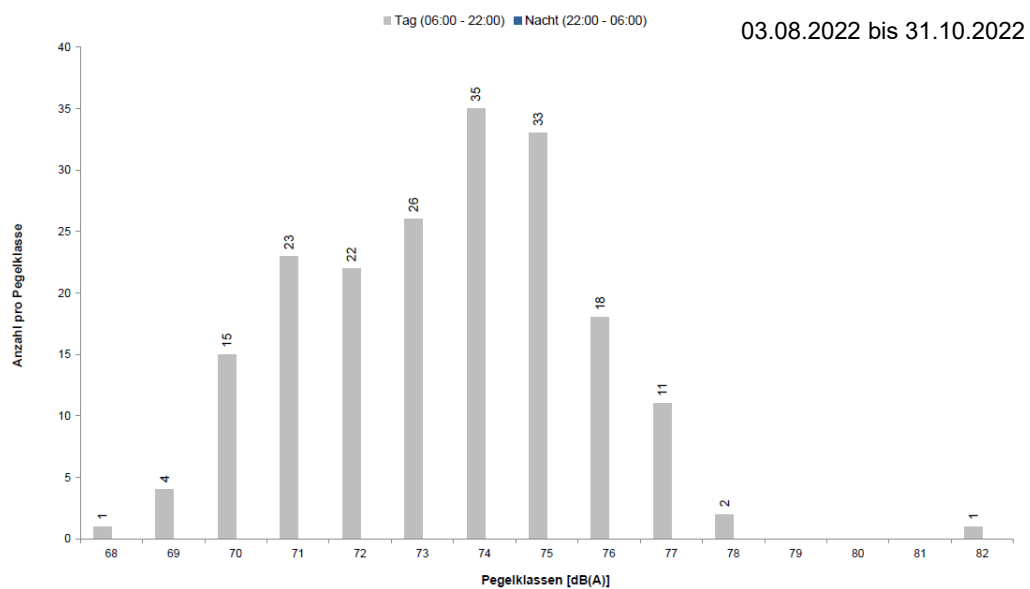
MP26 Büberich-West-transp.: MODRU1T,H: $\bar{L}_{AS,max} = 73,1 \text{ dB(A)}$



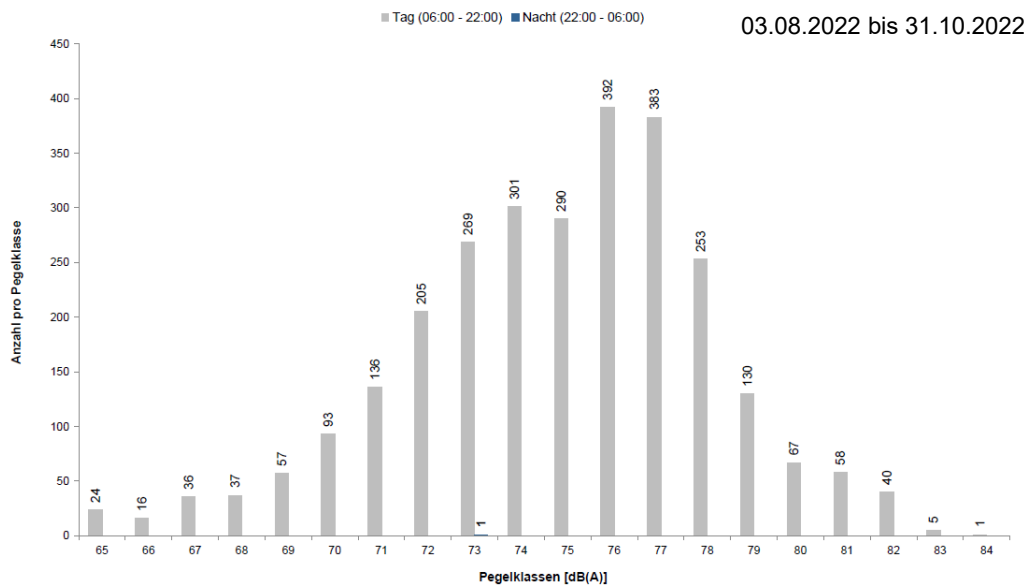
MP27 Büberich-West-transp.: MODRU1T,H: $\varnothing L_{AS,max} = 73,5 \text{ dB(A)}$



MP2 Büberich: MODRU1K: $\varnothing L_{AS,max} = 74,5 \text{ dB(A)}$



MP2 Buderich: MODRU1T,H: $\varnothing L_{AS,max} = 76,4 \text{ dB(A)}$

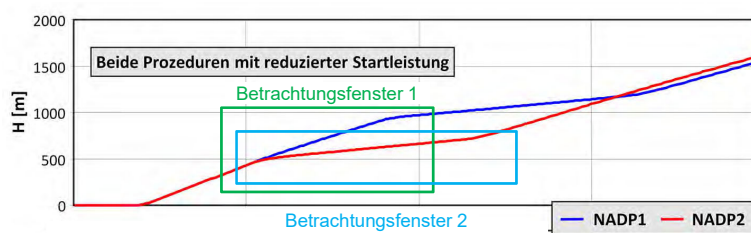


Auswertung der Startverfahren NADP1 und NADP2 im Messzeitraum August 2023 bis Oktober 2023

Automatische Erkennung von Startverfahren NADP1 / 2

Vorgehen:

- Bestimmung anhand der Steig- und Geschwindigkeitsprofile
- Aus dem Steigprofil wird zusätzlich die Beschleunigung und Änderung der Höhe (Steigung) berechnet
- Auswertung **Betrachtungsfenster 1** zwischen 400 ft (120 m) und 3300 ft (1005 m)
- Auswertung Cutbackhöhe **Betrachtungsfenster 2** zwischen 700 ft (210 m) und 2500 ft (760 m)



Automatische Erkennung von Startverfahren NADP1 / 2

Erkennung erfolgt nach empirischen Kriterien:

Profile sind durch einzelne Trackpunkte definiert

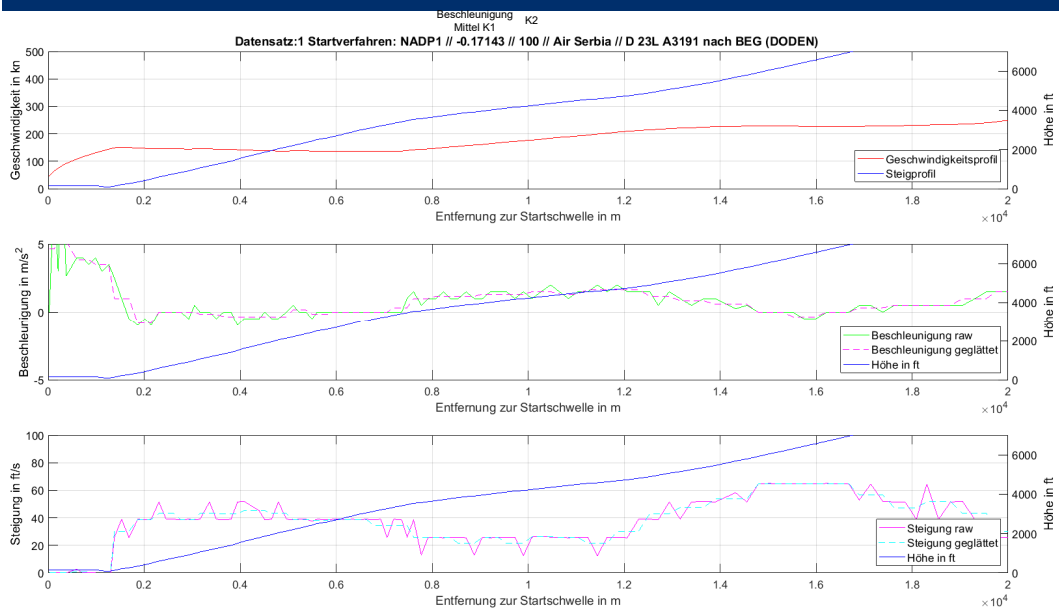
• Kriterien NADP1:

1. Min. 75 % der Trackpunkte im Betrachtungsfenster weisen eine Beschleunigung von kleiner 0.5 m/s auf und
2. Die mittlere Beschleunigung im Betrachtungsfenster beträgt weniger als 0.3 m/s

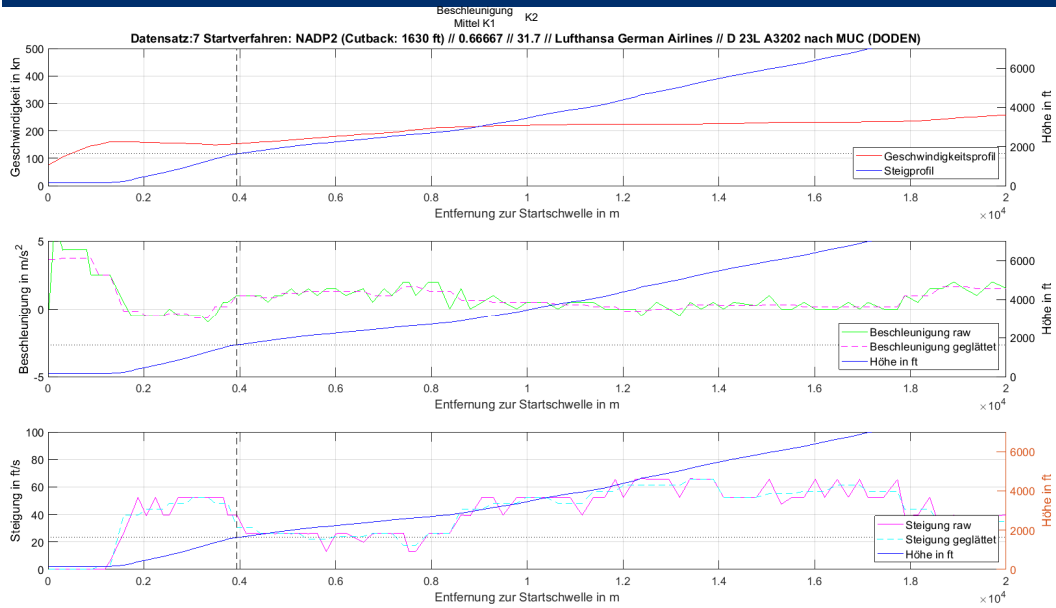
Kriterien NADP2:

1. Konnten die Kriterien für NADP1 nicht erfüllt werden => zunächst Annahme NADP2
2. Bestimmung des Cutbacks (Betrachtungsfenster 2):
 - Cutback wird an Stellen angenommen, an denen positive Änderungen der Beschleunigung gefunden werden und
 - die Steigung an diesen Punkte kleiner als 40 ft/s ist
3. Werden die Punkte unter NADP2 2. nicht erfüllt, ist kein Startverfahren erkennbar

Beispiel Erkennung NADP1 - Kriterien



Beispiel Erkennung NADP2 - Kriterien



Auswertung Startverfahren Starts 23L Route: DODEN - A320

A3202/S	NADP1				NADP2				Differenz NADP1 - NADP2		
	MP	N1	$\phi L_{AS,max}$	ϕL_{DAE}	ϕt_{total}	N1	$\phi L_{AS,max}$	ϕL_{DAE}	ϕt_{total}	$\phi L_{AS,max}$	ϕL_{DAE}
1	1067	84,4	92,9	24,7	1616	83,0	91,9	24,4	1,4	1	0,3
2	1038	75,3	85,9	40,2	1562	76,4	85,9	30,8	-1,1	0	9,4
26	1055	71,7	83	37,7	1600	73,6	83,3	26,7	-1,9	-0,3	11
3	967	67,9	79,7	34,5	1476	68,1	79,2	27,3	-0,2	0,5	7,2
4	718	67	78,1	25	777	66,4	76,7	19,6	0,6	1,4	5,4

A320N	NADP1				NADP2				Differenz NADP1 - NADP2		
	MP	N1	$\phi L_{AS,max}$	ϕL_{DAE}	ϕt_{total}	N1	$\phi L_{AS,max}$	ϕL_{DAE}	ϕt_{total}	$\phi L_{AS,max}$	ϕL_{DAE}
1	250	78,7	87,8	21,2	246	77,5	86,8	20,5	1,2	1	0,7
2	242	70,6	81,4	33,5	237	73,3	82,4	24,7	-2,7	-1	8,8
26	232	68	78,6	28,6	238	69,4	78,9	21,2	-1,4	-0,3	7,4
3	8	66	76,1	24,1	10	67,2	77,5	21,2	-1,2	-1,4	2,9
4	3	65,4	73,4	15,3	3	66,7	75,7	16,7	-1,3	-2,3	-1,4

Auswertung Startverfahren Starts 23L Route: DODEN – B738

B738W		NADP1			NADP2				Differenz NADP1 - NADP2		
MP	N1	$\overline{\text{L}}_{\text{AS,max}}$	$\overline{\text{L}}_{\text{p,AE}}$	$\overline{\text{L}}_{\text{total}}$	N1	$\overline{\text{L}}_{\text{AS,max}}$	$\overline{\text{L}}_{\text{p,AE}}$	$\overline{\text{L}}_{\text{total}}$	$\overline{\text{L}}_{\text{AS,max}}$	$\overline{\text{L}}_{\text{p,AE}}$	$\overline{\text{L}}_{\text{total}}$
1	1080	87	94,5	22,2	473	87,2	94,7	22,9	-0,2	-0,2	-0,7
2	1043	78,2	88,2	43,1	462	80,6	89,2	32,6	-2,4	-1	10,5
26	1071	74,6	85,4	41,7	466	76,4	85,7	30,7	-1,8	-0,3	11
3	1052	69,4	81,5	38,1	458	69,8	81,2	32	-0,4	0,3	6,1
4	836	67,1	78,4	26,7	395	67,5	78,2	23,8	-0,4	0,2	2,9

B738M		NADP1			NADP2				Differenz NADP1 - NADP2		
MP	N1	$\overline{\text{L}}_{\text{AS,max}}$	$\overline{\text{L}}_{\text{p,AE}}$	$\overline{\text{L}}_{\text{total}}$	N1	$\overline{\text{L}}_{\text{AS,max}}$	$\overline{\text{L}}_{\text{p,AE}}$	$\overline{\text{L}}_{\text{total}}$	$\overline{\text{L}}_{\text{AS,max}}$	$\overline{\text{L}}_{\text{p,AE}}$	$\overline{\text{L}}_{\text{total}}$
1	196	83	90,8	18,1	106	83,3	91,1	18,2	-0,3	-0,3	-0,1
2	192	73,9	83,6	30,3	104	76,7	85,4	25	-2,8	-1,8	5,3
26	192	69,8	80,5	29,8	106	72,2	81,8	22,9	-2,4	-1,3	6,9
3	57	66	77	26	39	66,4	76,5	21,2	-0,4	0,5	4,8
4	14	65,3	75,5	19,1	12	65,8	75,6	16,8	-0,5	-0,1	2,3

Vergleich Auswirkungen NADP1 gegenüber NADP2

- an Messstelle 1 Lohausen teilweise höhere (Maximal-)Pegel
- in Meerbusch-Büderich ca. 2 dB niedrigere Maximalpegel, aber 5- 11 Sekunden längere Ereignisdauern; dadurch Effekt auf Beitrag zum Leq (Lp,AE) geringer bis kein Effekt
- An Messstelle 3 Neuss und Messstelle 4 Kaarst nur geringe Effekte

Lärmreduzierung durch neue Flugzeuggeneration deutlich größer und an allen Messstellen spürbar.



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Flughafen Düsseldorf GmbH
Infrastructure
Nachhaltigkeit

dus.com