



Kritik der Bundesvereinigung gegen Fluglärm an der geplanten Kapazitätserweiterung am Flughafen Düsseldorf

Vortrag von Helmar Pless

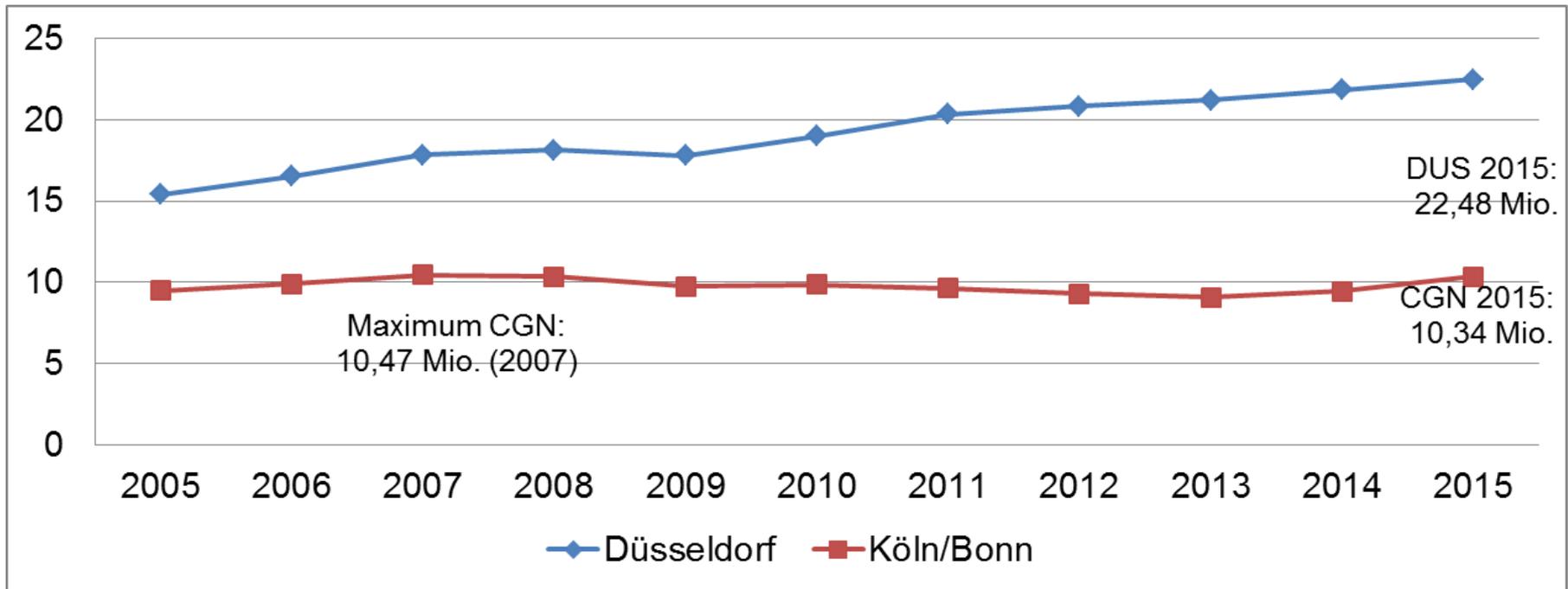
Vizepräsident der BVF

17.6.2016

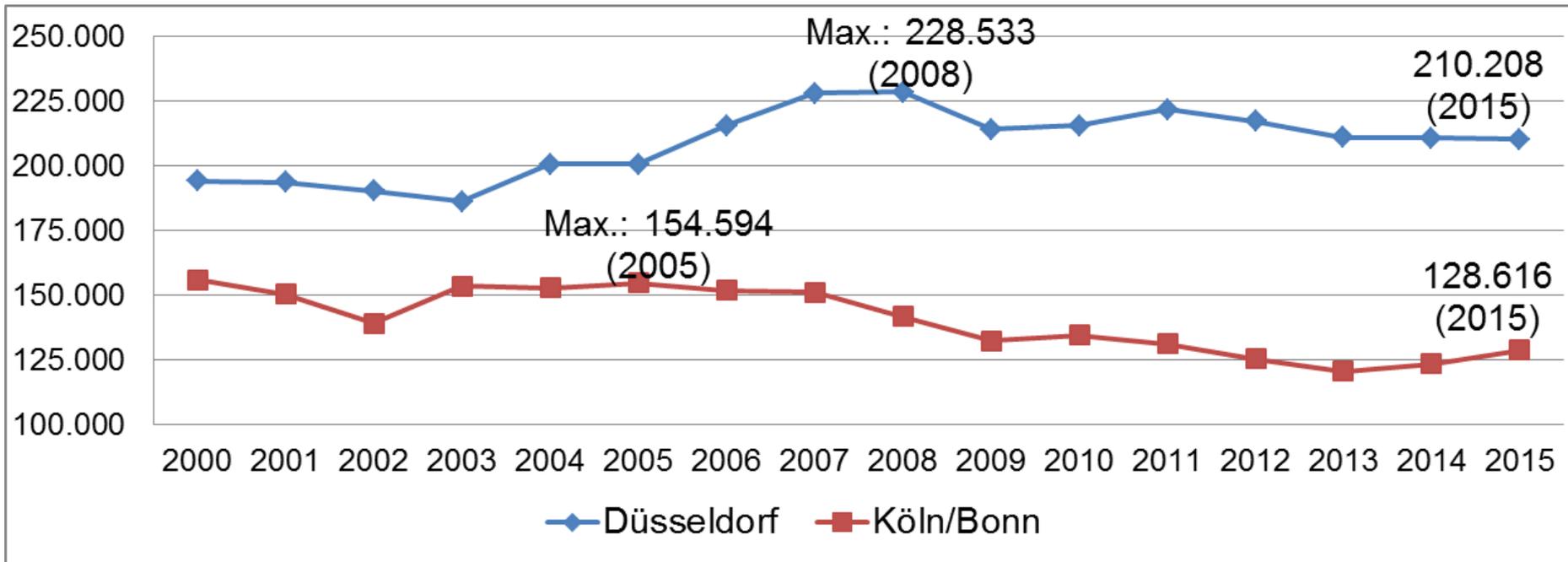
- **unabhängiger, gemeinnütziger Verein, in dem fast 100 Schutzvereinigungen an Landeplätzen und Flughäfen zusammen geschlossen sind**
- **Mitglied sind auch 40 Kommunen aus dem Umland von Flughäfen (darunter auch Mülheim/Ruhr)**
- **BVF entsendet gemäß § 32 b Luftverkehrsgesetz Mitglieder in die Fluglärmkommissionen zur Beratung der Genehmigungsbehörden über Maßnahmen gegen Fluglärm und Luftverunreinigungen an den Verkehrsflughäfen**

- § 32b Abs. 4 Luftverkehrsgesetz: „Der Kommission sollen angehören: Vertreter der vom Fluglärm in der Umgebung des Flugplatzes betroffenen Gemeinden, Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, Vertreter der Luftfahrzeughalter, Vertreter des Flugplatzunternehmers, Vertreter der von der Landesregierung bestimmten obersten Landesbehörden.“
- Stimmberechtigte Mitglieder der Düsseldorfer Fluglärmkommission:
 - Vertreter folgender Kommunen: Düsseldorf (2 Personen), Duisburg, Essen, Heiligenhaus, Kaarst, Krefeld, Meerbusch, Moers, Mülheim a. d. Ruhr, Neuss, Ratingen (2 Pers.), Tönisvorst (Vorsitz), Willich,
 - 2 Vertreter der BVF: Christoph Lange und Helmar Pless
 - 2 Vertreter der Flughafen Düsseldorf GmbH
 - jeweils ein Vertreter der Deutsche Lufthansa AG und Air Berlin
 - jeweils ein Vertreter von NRW-Umweltministerium u. Staatskanzlei

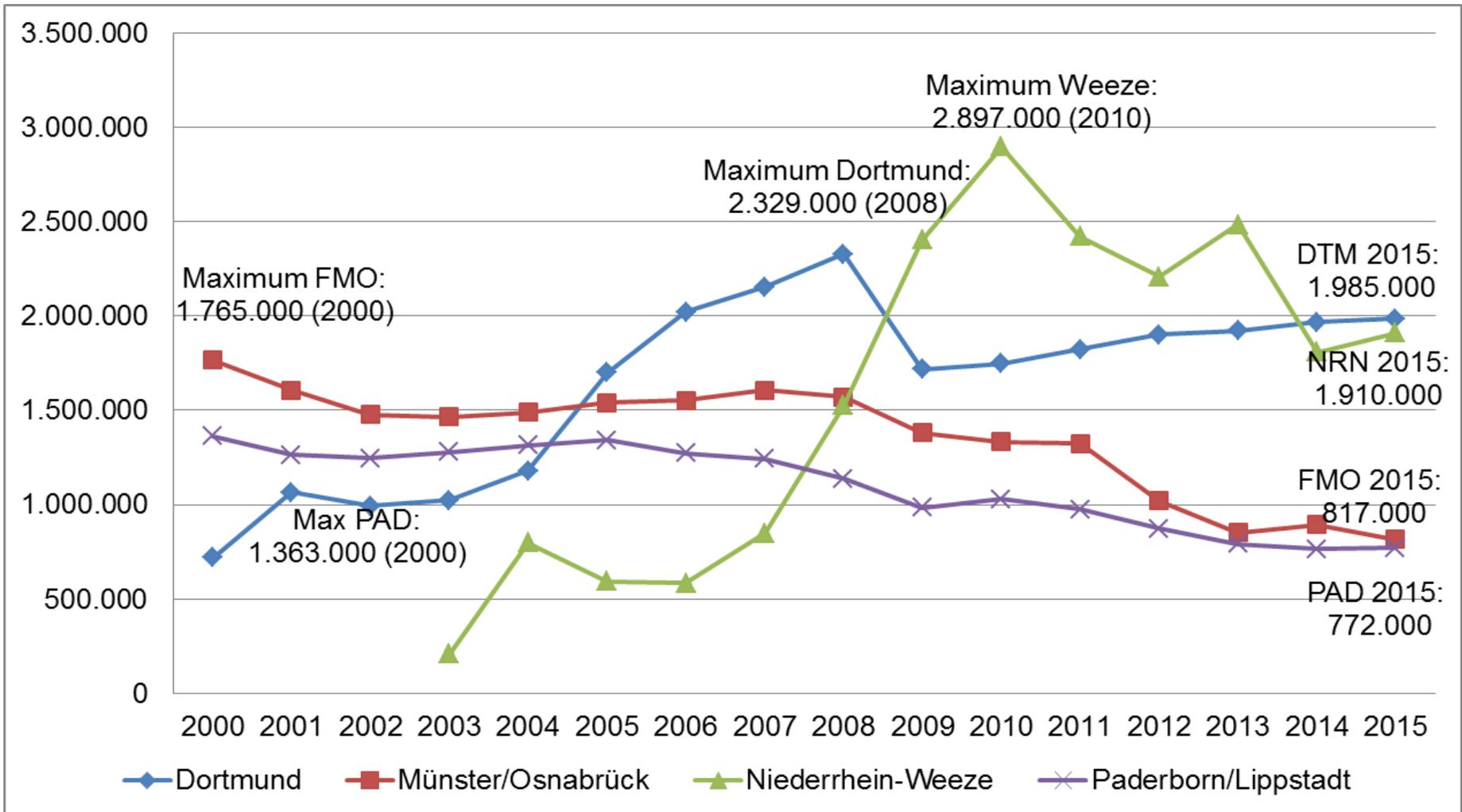
Fluggäste an den Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn in Mio.



Flugbewegungen an den Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn



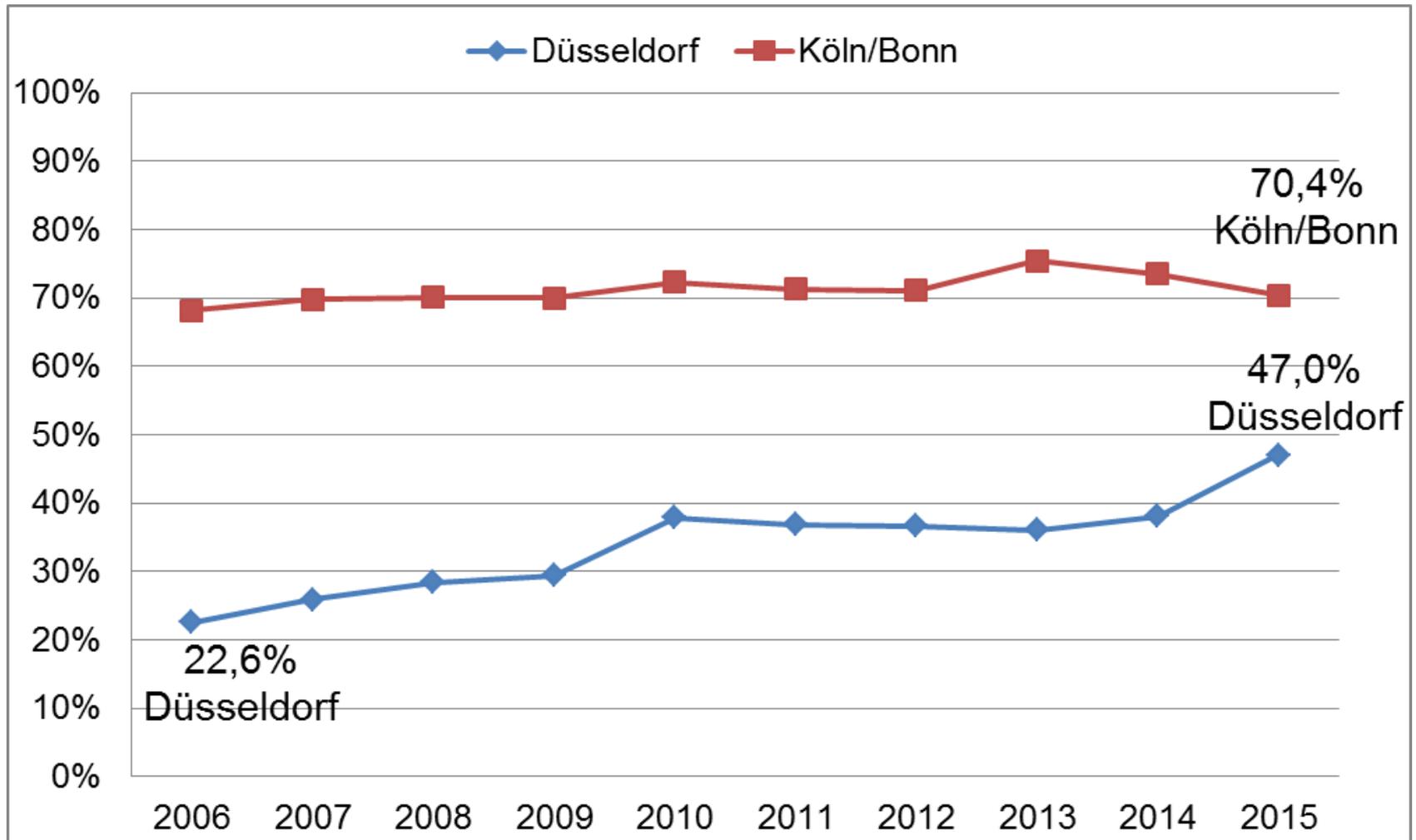
Fluggäste an den NRW-Regionalflughäfen



Verteilung der Passagiere auf alle NRW-Flughäfen

Flughäfen	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Düsseldorf	52,3%	53,0%	55,7%	57,7%	58,4%	59,5%	58,7%
Köln/Bonn	28,6%	27,5%	26,4%	25,7%	25,0%	25,7%	27,0%
Weeze	7,1%	8,1%	6,6%	6,1%	6,8%	4,9%	5,0%
Dortmund	5,0%	4,9%	5,0%	5,3%	5,3%	5,4%	5,2%
Münster/Osnabrü	4,1%	3,7%	3,6%	2,8%	2,3%	2,4%	2,1%
Paderborn/Lippst	2,9%	2,9%	2,7%	2,4%	2,2%	2,1%	2,0%
NRW gesamt	34.017.448	35.843.146	36.504.502	36.118.039	36.366.594	36.732.510	38.298.941

Anteil der Low Cost-Passagiere an Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn





BVF
Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Was will der Flughafen?

- Bis zu **60 Flugbewegungen** pro Stunde in 50% aller Stunden
Bisher sind in der Hälfte der Stunden 45 (+2) Flugbewegungen im Zweibahnbetrieb erlaubt.
- **45 Flugbewegungen** pro Stunde im sog. Einbahnbetrieb
Bisher sind in der anderen Hälfte 43 „Slots“ erlaubt.
- **Flexiblere Nutzung** beider Start- und Landebahnen
 - Bildung eines „Zeitkontos“ mit dem der Flughafen Benutzungszeiten „anspart“, die er beliebig einsetzen kann
 - Streichung der Mitbenutzungspflicht der Ersatzbahn in der Stunde 21-22 Uhr



BVF
Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

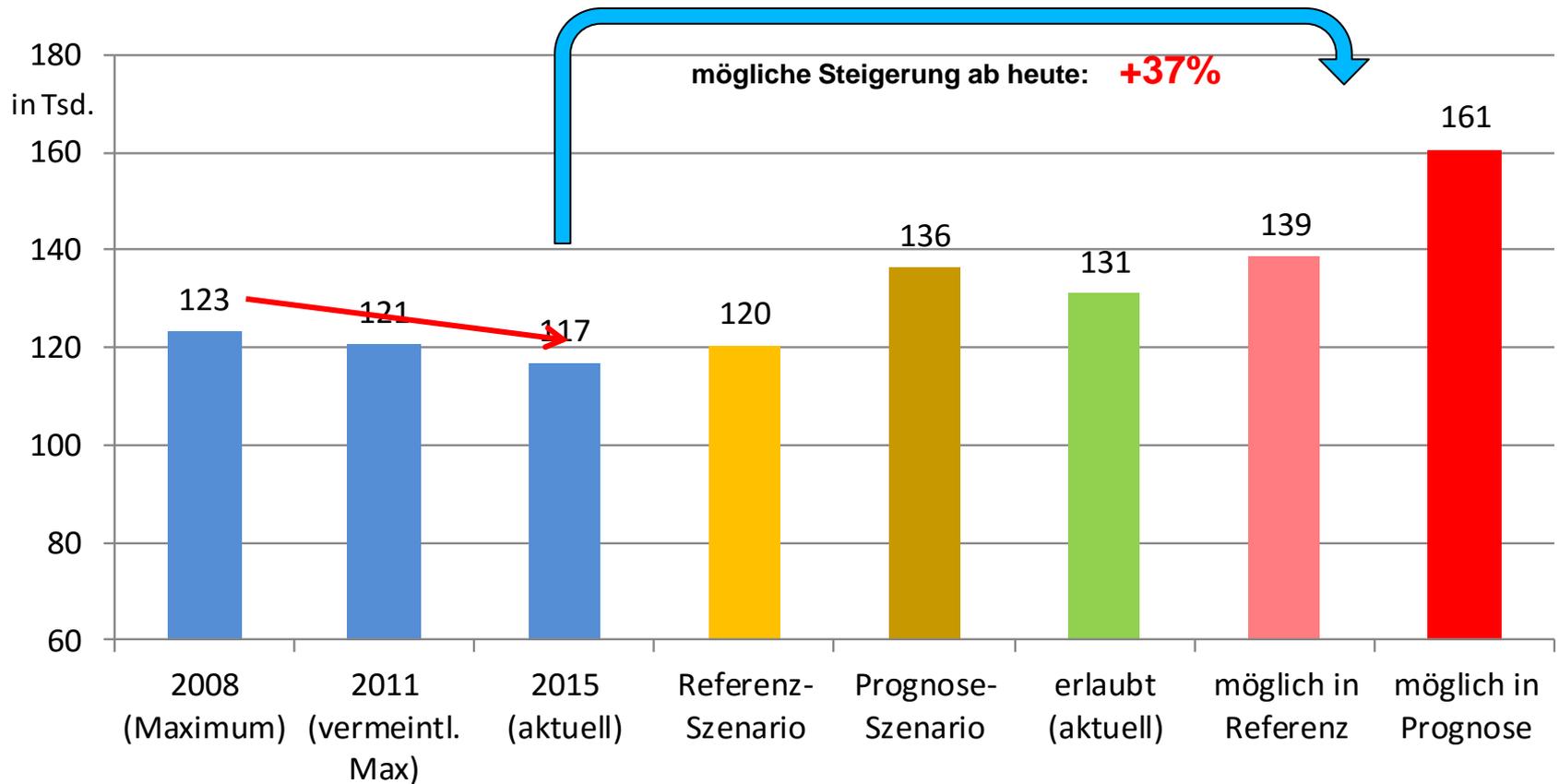
Was will der Flughafen?

- Das ergibt bis zu **318.000 Slots** pro Jahr bzw. **161.000 Slots** in 6 verkehrsreichsten Monaten
Bisher gedeckelt auf 131.000 in den verkehrsreichsten 6 Monaten
- Aufhebung der Betriebspflicht für Luftfahrzeuge unter zwei Tonnen Höchstabflugmasse
kleine Flugzeuge stören nur den Betriebsablauf der großen Jets
- Planfeststellung zum Bau **zusätzlicher Abstellpositionen**
8 zusätzliche Stellplätze auf dem Vorfeld West und Ost sowie „bauliche Anpassungen“ einiger Rollgassen, um die Belegungszeiten der Landebahn zu verkürzen und die Kapazität zu erhöhen



Was bedeutet der Antrag?

Vergleich der möglichen Flugbewegungen in 6 verkehrsreichsten Monaten





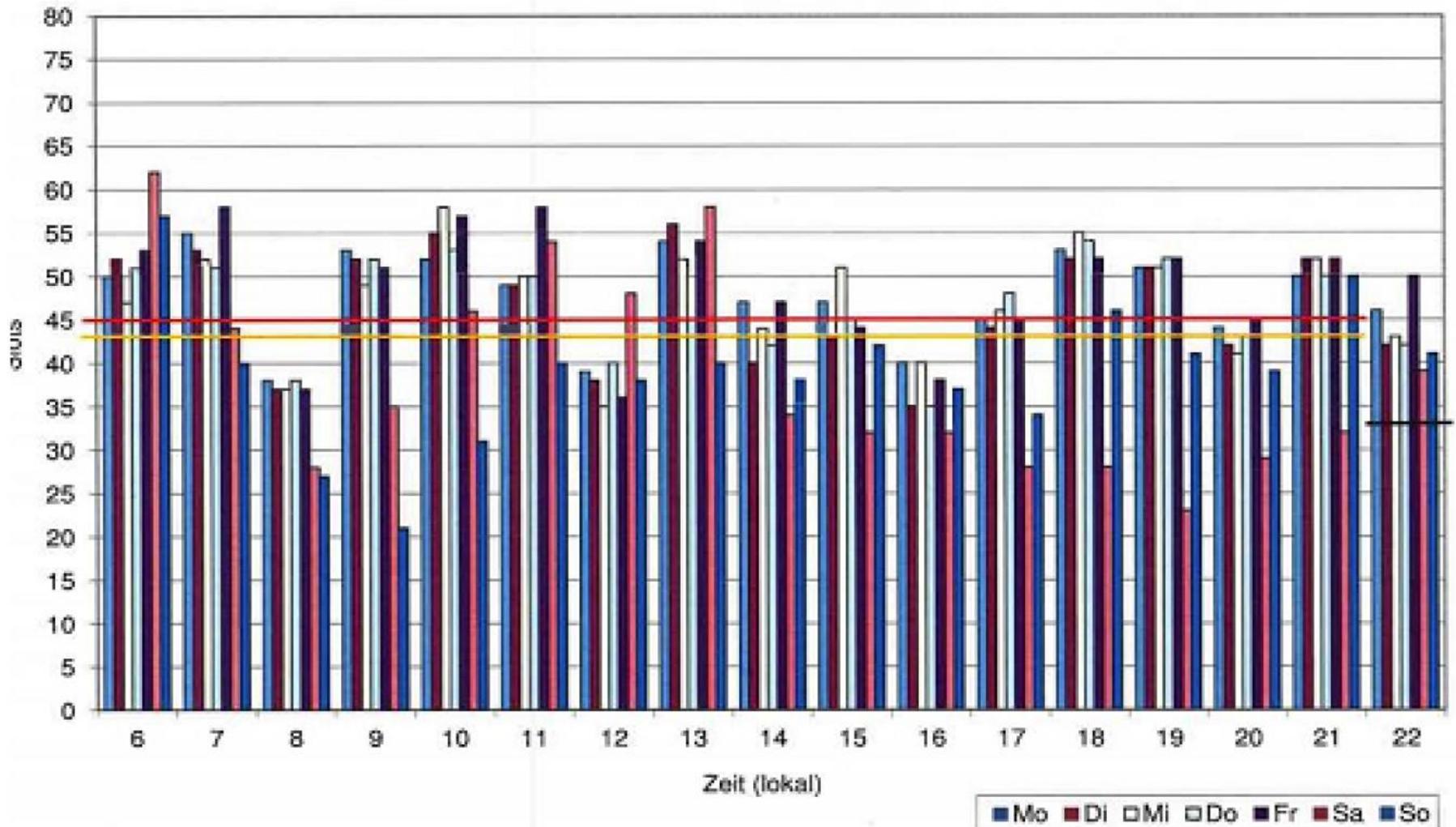
BVF
Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Wenn der Antrag Realität wird

- ... dann erhöht sich die **Belastung durch Überflüge im Sommer um bis zu 37%**
- ... dann können „Spitzenstunden“ erheblich ausgeweitet werden, d.h. mehr oder minder **durchgehend höhere Lärmbelastung**.
Gärten, Balkone und Parks sind damit kaum mehr nutzbar.
- ... dann **nehmen die Verspätungen zu**, insbesondere in der Nacht, denn Engpässe können nicht mehr ausgeglichen werden,
- ... dann nehmen auch die **tiefen Anflüge weiter zu**, denn der Luftraum wird noch enger, so dass die Flugzeuge „nach unten“ ausweichen müssen

Unabhängig davon werden die Flugzeuge in Zukunft größer – und damit auch lauter..

Slotbeantragung durch Flughafen DUS Sommer 2015 (Musterwoche)



Nicht genutzte Zeitfenster am Flughafen Düsseldorf

Die heutige Betriebsgenehmigung hätte noch 20% Reserve !

Koordinierte Flugbewegungen in der Sommerflugperiode 2014

	angefordert**	zugewiesen**	geflogen*	abgelehnt	nicht genutzt
CGN	114665	115026	110.333	-0,3%	4,1%
DUS	245196	236029	205.686	3,7%	12,9%
FRA	526215	525894	462.559	0,1%	12,0%
HAM	155952	156054	139.325	-0,1%	10,7%
MUC	408240	408068	367.599	0,0%	9,9%
TXL	212034	211392	177.708	0,3%	15,9%

Quellen:

* http://www.adv.aero/fileadmin/pdf/statistiken/2014/Dez.2014_ADV-Monatsstatistik.pdf

** <http://www.fhkd.org/index.php/w14-statistics>

Kritik des Lufthansa-Chefs an Antrag auf Kapazitätserweiterung

Lufthansa-Chef Karsten Spohr hat Skepsis an einer Notwendigkeit einer Kapazitätserweiterung am Flughafen Düsseldorf:

„Geschäftsflüge haben nur einen Anteil von einem Viertel. „Der Markt ist gesättigt“. [...] Ob der Ausbau wirklich nötig ist, überlasse ich den Experten. Zusätzliche Kapazitäten könnten auch nach Köln/Bonn gehen. [...]

„Düsseldorf hat die höchsten Kosten. Vielleicht hat Air Berlin so große Probleme, weil sie so oft aus Düsseldorf abfliegen“, sagt Spohr mit einem Augenzwinkern. Er vermute, dass dem Flughafen Düsseldorf nach der Privatisierung Rendite wichtiger sei als Wachstum.“

Quelle: Westdeutsche Zeitung (WAZ) vom 19.5.2016

Echte Nachfrage oder künstlich geschaffene Nachfrage

Beispiel am Flughafen Dortmund:

**1x Hin- und Rückflug mit Ryanair Dortmund - Krakau für 63 Euro
zollfreier Einkauf von 800 Zigaretten (4 Stangen) für ca. 60 Euro**

Verkauf der 4 Stangen für je 48 Euro in Deutschland: 192 Euro.

Macht einen Gewinn von ca. 69 Euro für einen Tag.

Der Gewinn kann durch den Einkauf von Alkohol auf bis zu 90 Euro gesteigert werden.

Das Modell wurde von 2 Harz-IV-Empfängern vorgestellt

Wettbewerbsverzerrung zwischen Verkehrsträger

Fliegen ist die klimaschädlichste Fortbewegungsart.

Bei innerdeutschen Flügen: Verbrauch von ca. 8 Litern
Treibstoff je 100 Passagierkilometer

Bei Bahnfahrten: 0,5 Liter je 100 Passagierkilometer

Während Dieselloks, Autos und Busse selbstverständlich
versteuerten Kraftstoff tanken, zahlen die
Fluggesellschaften **keine Kerosinsteuer.**

Dem Staat entgehen dadurch jährlich 6,9 Milliarden Euro.

Auslandsflüge sind außerdem von der Mehrwertsteuer
befreit (3,5 Milliarden Euro Einnahmeausfall pro Jahr).

24 Stunden-Pegel (L_{den}) der Anwohnerinnen und Anwohner an ausgewählten NRW-Flughäfen

Flughafen	>55 bis \leq 60 dB(A)	>60 bis \leq 65 dB(A)	>65 bis \leq 70 dB(A)	>70 bis \leq 75 dB(A)
Düsseldorf	25.958	12.355	2.660	668
Köln/Bonn	62.704	14.515	1.019	0
Dortmund	11.678	1.184	0	0

Flughafen Düsseldorf ist bezogen auf die Spitzenbelastung und Anzahl der Betroffenen der „lauteste“ Flughafen in NRW.

Nachtflugregelung am Flughafen Düsseldorf

- **Planmäßige Starts** von Strahlflugzeugen sind von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr ohne Ausnahmegenehmigung unzulässig.
- **Planmäßige Landungen** von Strahlflugzeugen sind von 23:00 Uhr bis 06:00 Uhr ohne Ausnahmegenehmigung unzulässig.
- **Verspätete Landungen** von Strahlflugzeugen, die in der sog. **Bonusliste** des Bundesverkehrsministeriums enthalten sind, können bis 23:30 Uhr **ohne Ausnahmegenehmigung** erfolgen.
- **Verspätete Landungen** von Strahlflugzeugen der Luftfahrtunternehmen, die zusätzlich auf dem Flughafen Düsseldorf einen von der Genehmigungsbehörde anerkannten örtlichen Wartungsschwerpunkt unterhalten (sog. **Home Base Carrier**), können bis 00:00 Uhr sowie ab 05:00 Uhr **ohne Ausnahmegenehmigung** erfolgen.

Fluggesellschaften mit Wartungsschwerpunkt am Flughafen Düsseldorf (sog. Home Base Carrier):

- Air Berlin
- Condor
- Eurowings
- Germanwings
- Lufthansa
- NIKI
- SunExpress
- TUIfly
- Diese machen über 80 % der Landungen nach 23 Uhr aus.

Kritik an Nachtflugregelung am Flughafen Düsseldorf

- Home-Base-Carrier-Regelung weicht Nachtflugregelung auf.
- durch zu enge Planungen der Airlines werden Verspätung systematisch in Kauf genommen
- Landungen nach 23 Uhr, die die Ausnahme sein sollten, werden zum Normalfall, da sie weitgehend sanktionslos bleiben
- 2008: 70.200 Euro Gebühren, 6.000 Euro Bußgelder für Ausnahmegenehmigungen für Flüge nach 23.30 Uhr.

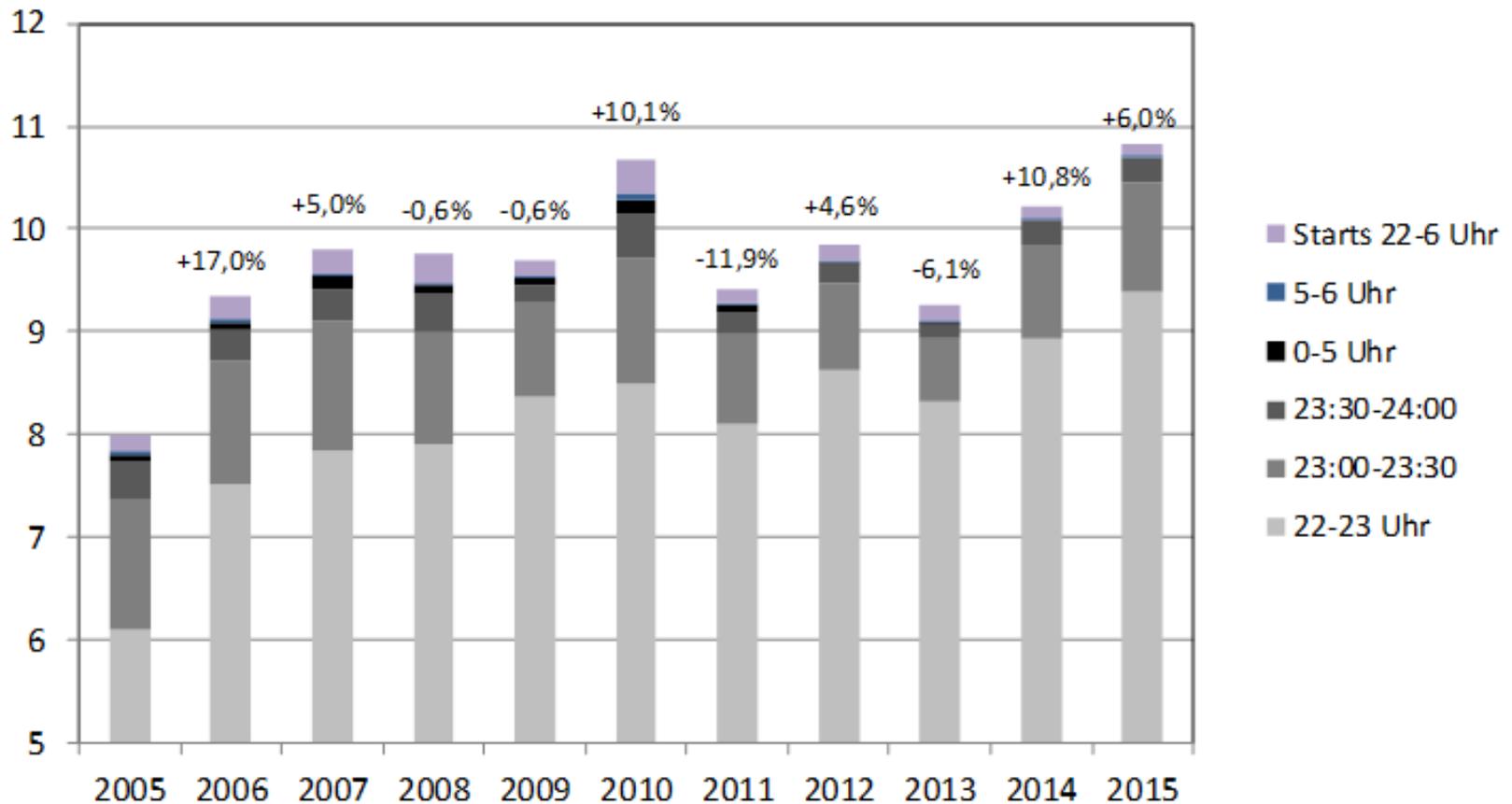


BVF
Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Nachtflugbewegungen am Flughafen Düsseldorf

Flugbewegungen nach 22 Uhr pro Jahr

in Tsd.





BVF

Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Angerland-Vergleich (1965)

Vertragspartner: Land NRW, Flughafen Düsseldorf und Stadt Ratingen

- Keine Verlängerung Start- und Landebahn,
- Parallelbahn darf als Ausweichbahn nur zu Spitzenzeiten benutzt werden und wenn die Hauptbahn nicht zur Verfügung steht ,
- Nachtstartverbot 22:00 – 06:00 Uhr,
- Ursprünglich: max. 115.000 Flugbewegungen in sechs verkehrsstärksten Monaten (aufgeweicht).

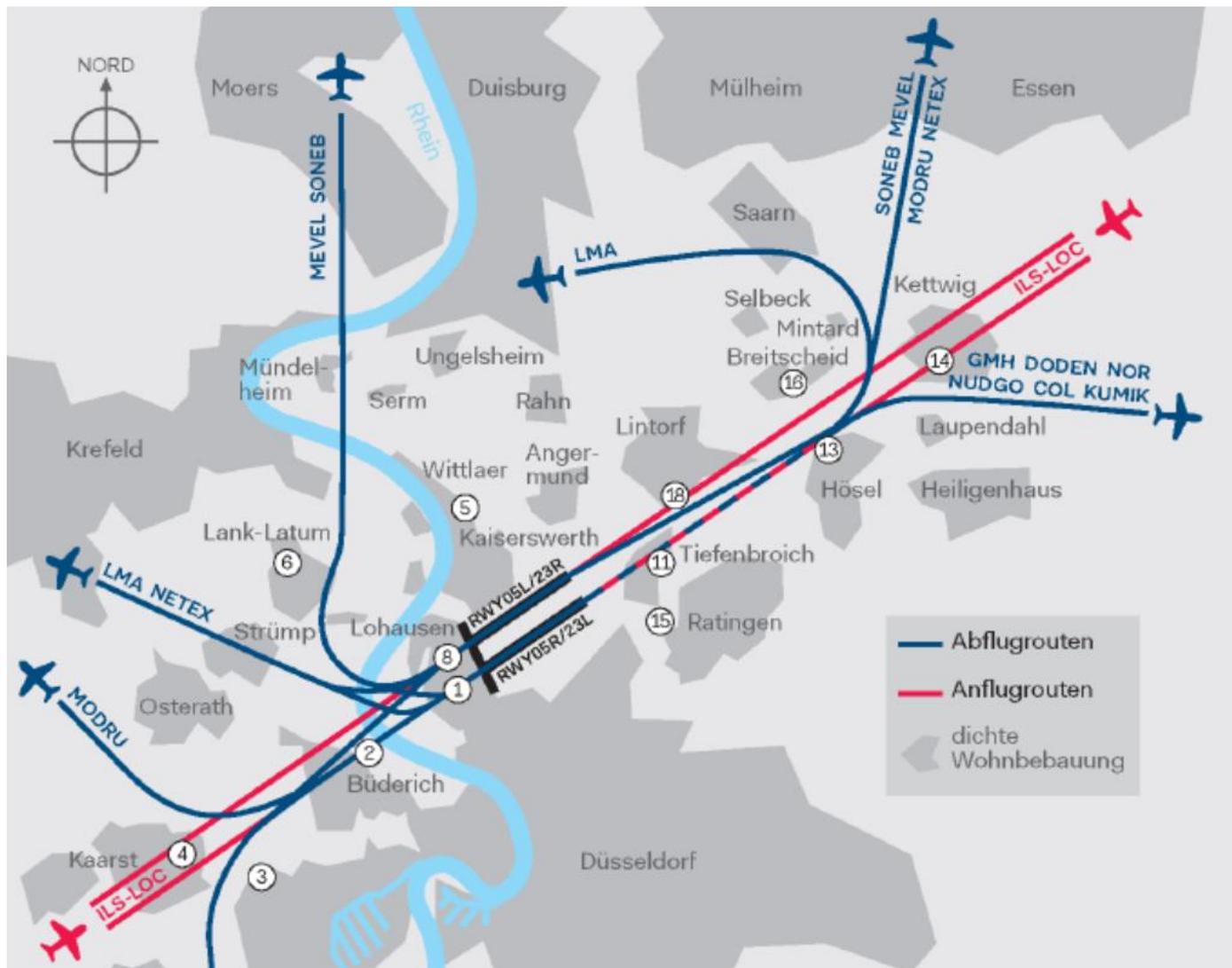


BVF

Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Flugrouten

Quelle: Kapazitätsuntersuchung DLR, 2015



Beschluss des Rates der Stadt Essen vom 27.4.2016

Gemeinsamer Antrag von SPD / CDU / Grüne / DIE LINKE:

„Der Rat der Stadt Essen bekräftigt nochmals seine entschiedene Ablehnung der vom Flughafen Düsseldorf beantragten Kapazitätserweiterung und bittet die Verwaltung, in Zusammenarbeit mit den andern lärm betroffenen Kommunen im Umland des Düsseldorfer Flughafens alle politischen und rechtlichen Maßnahmen zur Verhinderung der durch diesen Antrag begehrten Kapazitätserweiterung zu ergreifen.“