

SCHWERPUNKT

Fluglärm sorgt für Unmut

Sachverständige zu nächtlichen Starts und Landungen in Düsseldorf

27. März 2019 – Der Flughafen Düsseldorf zählte im vergangenen Jahr eigenen Angaben zufolge rund 24,3 Millionen Passagiere und mehr als 218.000 Flugbewegungen. Für Unmut sorgen Starts und Landungen außerhalb der regulären Betriebszeiten. Im Verkehrsausschuss haben sich Sachverständige zum Antrag der Grünen-Fraktion „Nächtliche Lärmbelastungen durch Verspätungen am Flughafen Düsseldorf wirksam reduzieren“ geäußert.

In Düsseldorf dürften Flugzeuge, von Ausnahmen abgesehen, zwischen 23 und 6 Uhr weder landen noch starten, heißt es in dem Antrag (17/4105). Die Ausnahmeregeln würden jedoch immer häufiger in Anspruch angenommen – im Jahr 2017 seien es 2.032 Fälle gewesen. „Im Gegensatz zum Land NRW treten andere Bundesländer wie Hessen und Hamburg den dort auftretenden Verspätungen und Verletzungen der Nachtruhe an den Flughäfen weit entschiedener entgegen“, so die Grünen. Sie fordern u. a., die „lärmabhängigen Landeentgelte“ drastisch zu erhöhen.

So sei 2017 in Hamburg der Zuschlag für Starts und Landungen nach 23 Uhr auf bis zu 700 Prozent angehoben und in fünf Stufen gestaffelt worden. Für häufig verkehrende Flugzeuge der Lärmklasse 4 (z. B. Airbus 320 oder Boeing 737) wird in der Hansestadt nach Angaben der Grünen zwischen 0 und 5.59 Uhr ein Zuschlag von 854 Euro berechnet. In Düsseldorf seien für ein vergleichbares Flugzeug zwischen 0 und 4.59 Uhr 329 Euro, zwischen 5 und 5.59 Uhr 312,55 Euro fällig.

Man habe gemeinsam mit den Airlines viel getan, um „die Pünktlichkeitsperformance zu steigern“, teilte der Flughafen Düsseldorf dem Ausschuss mit. Die Zahl der nächtlichen Starts und Landungen sei „seit Anfang November trotz eines deutlich gestiegenen Verkehrsaufkommens spürbar zurückgegangen“. Beim Lärmschutz nehme Düsseldorf eine „Vorre-

terrolle unter den deutschen Flughäfen“ ein. Verspätungen seien kein standortspezifisches Problem, sie kämen in ganz Europa vor.

„Sie planen zu eng“

Der Verein „Bürger gegen Fluglärm“ bezeichnete den Düsseldorfer Flughafen in seiner Stellungnahme als „Verspätungsmeister Deutschlands“. Hauptverursacher seien die Fluggesellschaften selbst: „Sie planen zu eng, um – auf Biegen und Brechen – einen Umlauf mehr (oder einen deutlich längeren Umlauf) zu schaffen als die Konkurrenz.“ Diese Praxis sei in Düsseldorf mit den geringsten Mehrkosten verbunden. Der Verein forderte, die Zahl der Nachtflüge „mindestens zu halbieren“, sonst gebe es „keinen Frieden mit den Nachbarn“.

Der Flughafen Düsseldorf sei „unverzichtbar für den Luftverkehrsstandort Deutschland“, befand der Flughafenverband ADV (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen). Der Verband wies auf die nahe gelegenen Flughäfen Amsterdam-Schiphol und Brüssel-Zaventem als „zwei große und erfolgreiche Wettbewerber“ hin. Sie verfügten über deutlich großzügigere Regelungen: „Weitere Einschränkungen am Flughafen Düsseldorf würden unweigerlich einen Verlust an Wettbewerbsfähigkeit mit sich bringen.“ Dass Düsseldorf bei Verspätungen an der Spitze liege, stimme nicht, hieß es im Ausschuss. Der Flughafen liege „im Mittelfeld“.

Thomas Goßen, Bürgermeister der Stadt Tönisvorst und Vorsitzender der Fluglärmkommission, wies darauf hin, dass die Zahl der nächtlichen Starts und Landungen seit Jahren steige. Er sprach von einem „strukturellen Problem“ in Düsseldorf.

Bei den Landungen nach 22 Uhr sei in Düsseldorf die Zeit zwischen 22 und 23 Uhr die „Spitzenstunde“, so die Initiative „Kaarster gegen Fluglärm“. 2018 habe die Zahl der Landungen nach 23 Uhr mit 2.436 einen „Allzeit-Rekord“ erreicht. Flugpläne, klagte die Initiative, würden offenbar „von keiner Stelle“ auf Realisierbarkeit hin geprüft.

Um die Leistungsfähigkeit der Flughäfen zu erhalten, seien Nachtflugregelungen und Betriebsgenehmigungen „so zu gestalten, dass neben den Schutzinteressen der Bevölkerung auch die logistischen Anforderungen von Industrie und Handel, die Anforderungen der Airlines an einen wirtschaftlichen Flugbetrieb sowie der hohe regionalwirtschaftliche Nutzen von Flughäfen angemessen berücksichtigt werden“, hieß es in einer Stellungnahme der Industrie- und Handelskammern (IHK) in Nordrhein-Westfalen. Eine restriktivere Handhabung der Tagesrandzeiten, so die IHK, würde die Wettbewerbsfähigkeit schwächen: „Dies hätte negative Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen.“ **zab**

Mehr zum Thema lesen Sie auf den Seiten 8 und 9.

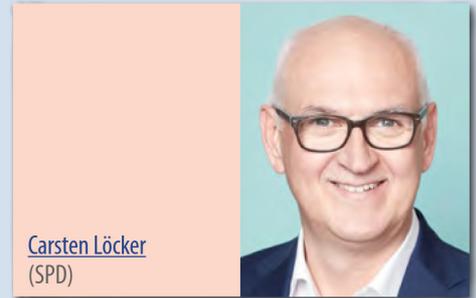


Beiträge in alleiniger Verantwortung der Fraktionen

SCHWERPUNKT

Standpunkte

Meinungen zum Thema „Nächtlicher Fluglärm“



Der Flughafen Düsseldorf ...

... ist eine wichtige Mobilitätsdrehscheibe für unseren Wirtschaftsstandort und eine der größten Arbeitsstätten in Nordrhein-Westfalen. Neben der wirtschaftlichen Bedeutung ist aber auch seine Rolle als Vermittler zwischen diesen Interessen auf der einen Seite und denen der Anwohner für den Lärm- und damit Gesundheitsschutz auf der anderen Seite zentral.

... ist der größte und bedeutendste Flughafen in Nordrhein-Westfalen. Er bietet rund 21.600 Menschen einen Arbeitsplatz und ist Teil eines modernen und weltoffenen Nordrhein-Westfalens in einer globalisierten Welt. Aus seiner besonderen Lage, mitten in einem verstärkten Ballungsraum, ergibt sich zugleich eine besondere Verantwortung für die betroffenen Menschen, die in seiner Umgebung leben.

Nächtliche Starts und Landungen ...

... sind in der Betriebsgenehmigung des Flughafens von 2005 eindeutig geregelt. Nur in absoluten Ausnahmefällen sind diese durch die Bezirksregierung nach Ende der Betriebszeit des Flughafens überhaupt genehmigungsfähig. In den letzten beiden Jahren haben die Landungen in den Tagesrandzeiten in erheblichem Maße zugenommen. Dies darf sich nicht wiederholen. In der Anhörung wurden einige bereits vorhandene Maßnahmen vorgestellt, über andere wird noch eine Diskussion zu führen sein.

... sind für die vom Lärm betroffenen Menschen eine ständige und zunehmende Belastung. Die Zahl der verspäteten Landungen hat erheblich zugenommen. Dem muss entgegengewirkt werden. Darum müssen die Start- und Landeentgelte, die der Flughafen von den Airlines erhebt, deutlich stärker gespreizt werden, als dies bislang der Fall ist (s. Hamburg). Zuspätkommen muss sehr viel teurer werden.

Die Airlines ...

... stehen in der Verantwortung, Umläufe mit realistischen Wartungszeiten und genügend Puffer zu planen, um Verspätungen zu vermeiden, die sich bis in die Nacht hinein ziehen können. In Zusammenarbeit mit ihnen, den Flughäfen und den Aufsichtsbehörden sind im Oktober 2018 in Berlin Vereinbarungen getroffen worden, die für eine deutliche Verbesserung der Anwohnerinnen und Anwohner umgesetzt und eingehalten werden müssen.

... haben Mitverantwortung, was die Lärmbelastung der Anwohner angeht. Sie müssen sich an die Betriebszeiten des Flughafens halten. Es kommt auch darauf an, dass sie durch Einsatz von modernen Flugzeugen die Lärmentwicklung minimieren. Das kann durch die Gestaltung von Start- und Landeentgelten unterstützt werden. Luftverkehr kann sich nur fortentwickeln, wenn er die Akzeptanz der Bevölkerung hat.

Die Anwohnerinnen und Anwohner ...

... haben in der Vergangenheit viel Verständnis für den Luftverkehr aufgebracht. Damit die Akzeptanz nach den Verspätungssommern 2017 und insbesondere 2018 nicht weiter abnimmt und ein fairer Ausgleich möglich ist, werben wir für einen offenen Dialog.

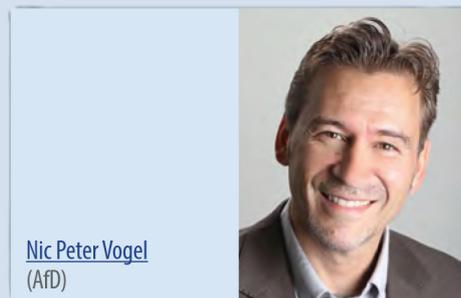
... haben ein Recht auf einen angemessenen Lärmschutz. Dazu zählt vor allem der Anspruch auf die Einhaltung der Betriebszeiten. Verstöße dagegen müssen durch entsprechende Start- und Landeentgelte viel stärker geahndet werden. Die Herausforderung besteht darin, zu einem Interessensausgleich aller Beteiligten zu kommen.



... ist elementarer Bestandteil der nordrhein-westfälischen Verkehrsinfrastruktur und das mit Abstand größte Luftdrehkreuz in unserem Land. Sowohl für Geschäftsreisende als auch für Privatreisende ist er unverzichtbar. Auch als Arbeitgeber hat er eine herausgehobene Bedeutung, rund 56.000 Arbeitsplätze hängen direkt und indirekt vom Flughafen ab. Damit gehört er zu den wichtigsten Standortfaktoren in NRW.



... muss unbedingt dafür sorgen, dass die vorgeschriebenen Nachtruhezeiten von den Airlines eingehalten werden. Nicht nur für die Anwohnerinnen und Anwohner, sondern auch für die Passagierinnen und Passagiere sind Landungen nach 22 bzw. 23 Uhr eine Zumutung. Andere Flughäfen wie Hamburg oder Frankfurt machen es vor, wie sich Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit im Flugverkehr zum Wohle aller effektiv steigern lassen.



... ist als zentrales Verkehrsdrehkreuz ein wesentliches Element der nordrhein-westfälischen und damit der gesamtdeutschen Infrastruktur. Er verbindet nicht nur NRW mit Europa und der ganzen Welt, sondern schafft auch eine Vielzahl an Arbeitsplätzen, eine hohe Wertschöpfung und trägt insgesamt entscheidend bei zur Attraktivität der gesamten Region.

... müssen die Ausnahme sein; insbesondere die Zahl verspäteter Landungen nach 23 Uhr nimmt allerdings kontinuierlich zu. Der Vorsitzende der Fluglärmkommission spricht von einem „strukturellen Problem“. Für die Akzeptanz für den Flughafen und den Schutz der Bevölkerung in einem dicht besiedelten Umfeld müssen alle Anstrengungen unternommen werden, um einem Missbrauch der Ausnahmeregelungen entgegenzuwirken.

... außerhalb der vereinbarten Nachtruhezeiten sollten nur noch in absoluten Ausnahmefällen möglich sein. In Düsseldorf ist jedoch die Ausnahme die Regel: Von den 365 Tagen im Jahr 2018 fanden in über 300 Nächten Landungen nach 23 Uhr statt. Hier muss dringend Abhilfe geschaffen werden, im Grünen Antrag und auch in der Anhörung sind verschiedene Maßnahmen dazu genannt.

... sind ständiger Streitpunkt zwischen Flughafenbetreibern, die in einem internationalen Wettbewerb stehen und sich dort behaupten müssen, und den Anwohnern, die ihre Nachtruhe gesichert sehen wollen. Es ist auch Aufgabe der Politik, hier für gerechten Interessenausgleich zu sorgen: Nächtlicher Flugbetrieb ist aktuell nur unter strengen Regularien möglich und sollte auch künftig eher Ausnahme bleiben.

... sind in der Verantwortung, ihre Flugpläne so aufzustellen, dass auch bei kleineren Störungen des Flugbetriebs in aller Regel eine rechtzeitige Landung in Düsseldorf vor 23 Uhr möglich ist. Die FDP-Fraktion spricht sich dafür aus, die Einführung eines erweiterten Anreiz- und Kontrollsystems nach dem Hamburger Modell zu prüfen, mit dem regelmäßige Verstöße gegen das Nachtflugverbot eingedämmt werden können.

... müssen ihre Umläufe so planen, dass genügend Pufferzeiten und Maschinen zur Verfügung stehen, um den Flugplan einhalten zu können. Die Situation in Düsseldorf erweckt den Eindruck, dass Airlines bewusst die Nachtruhezeiten verletzen, um möglichst viele Flugbewegungen zu absolvieren. Diese Entwicklung muss endlich gestoppt werden, die Verletzung der Nachtruhe eng kontrolliert und empfindlich bestraft werden.

... betreiben Flugstrecken ausschließlich nach wirtschaftlichen Kriterien, es wird kaum reichen, an ihre Verantwortung zu appellieren, denn sie müssen im freien Wettbewerb bestehen. Vielmehr benötigen sie entsprechende Anreize, um aktiv zur positiven Wahrnehmung des Flughafens beizutragen, z. B. durch Einsatz leiser und möglichst verbrauchsarmer Flugzeuge – die allerdings meist etwas teurer sind.

... haben ein berechtigtes Interesse an einer Einhaltung der Nachtruhe. Umgekehrt nehmen wir eine große Bereitschaft wahr, den Flughafen in seiner herausgehobenen luftverkehrlichen Bedeutung grundsätzlich zu akzeptieren. Das begrüßen wir außerordentlich.

... haben ein Recht auf ungestörte Nachtruhe, zumindest in den vereinbarten Zeiten zwischen 22 und 6 Uhr. In den vergangenen Jahren hat es in Düsseldorf immer mehr verspätete Starts und Landungen gegeben, viele auch noch nach Mitternacht. Die Landesregierung muss jetzt unbedingt eingreifen, um den Nachtschlaf der Betroffenen und damit die Gesundheit der Menschen zu schützen.

... haben die berechtigte Forderung von ungestörter Nachtruhe, die allerdings mit den Ansprüchen des Airportbetreibers kollidiert. Zwar entschärft die Lärmreduktion moderner Flugzeuge das Problem nach und nach, dennoch bleibt als Kernforderung an die Politik, den Dialog zwischen Wirtschaft und Bürgern aufrechtzuerhalten und einen Ausgleich zwischen den widerstrebbenden Interessen zu gewährleisten.