



Ein Faktencheck muss nicht unbedingt zur Wahrheit führen

Im Rahmen der Kommunikation um das Planfeststellungsverfahren zur Erweiterung der Flughafenkapazität hat der Flughafen Düsseldorf einen „Faktencheck“ veröffentlicht, der – auch wenn er keine falschen Zahlen enthält – dennoch nicht die Wahrheit sagt. Es werden nämlich nicht ins Bild passende Fakten weggelassen und und/oder falsch gedeutet. Die Bürger gegen Fluglärm stellen sie einmal in ein anderes Licht:

1. These

Die Nachtflugregeln sind an Flughäfen wie Frankfurt viel restriktiver.

Aussage des Flughafens im „Faktencheck“:	Aber tatsächlich richtig ist:
<p>Das ist falsch.</p> <p>Richtig ist: Die Nachtflugregeln in Düsseldorf zählen zu den restriktivsten in Deutschland und Europa ...</p> <p>In Düsseldorf dürfen zwischen 22 und 23 Uhr nur 33 Landungen, zwischen 23 und 6 Uhr überhaupt keine Flüge geplant werden. In Frankfurt sind in den Randzeiten zwischen 22 und 23 Uhr sowie 5 und 6 Uhr insgesamt 133 geplante Flugbewegungen erlaubt. In Berlin, München und Stuttgart dürfen bis 23:30 Uhr Flüge geplant werden.</p> <p>Verspätete Flüge dürfen in Düsseldorf bis 23:30 Uhr, unsere Home Base Carrier bis 24 Uhr landen. In Frankfurt dürfen verspätete Flüge zusätzlich nach 23 Uhr und insgesamt bis 24 Uhr landen. Auch in Hamburg, Berlin, München und Stuttgart sind verspätete Landungen bis 24 Uhr möglich.</p> <p>Die Zahl der verspäteten Flüge zwischen 23 und 24 Uhr ist in Frankfurt auf 7,5 im Jahresdurchschnitt begrenzt. Die Zahl der verspäteten Landungen liegt im gleichen Zeitraum in Düsseldorf im Schnitt bei unter 4 (basierend auf den Daten aus 2019 und 2022).</p>	<p>Der Flughafen hat vergessen, die Zahlen ins richtige Verhältnis zu setzen</p> <p>Eine Wiederholung dieser falschen Aussage macht sie nicht richtiger. Denn:</p> <p>In Düsseldorf dürfen zwischen 22 und 23 Uhr nur 33 Landungen, geplant werden, weil die Kapazität, der um diese Uhrzeit nur zur Verfügung stehenden Hauptbahn gar nicht mehr zulässt.</p> <p>Der Flughafen Frankfurt ist dreimal so groß wie Düsseldorf und hat 4 Landebahnen.</p> <p>Alle relevanten deutschen Fluggesellschaften haben den Home-Base-Carrier-Status, und das sind 80% der Flüge, die nach 22 Uhr geplant werden. Die Zeit 23:30 Uhr für Nicht-Home-Base-Carrier spielt daher in der Praxis so gut wie keine Rolle.</p> <p>Die Zahl der verspäteten Flüge zwischen 23 und 24 Uhr ist in Düsseldorf im Gegensatz zu Frankfurt überhaupt nicht begrenzt. Im Jahr 2018 waren es im Jahresdurchschnitt über 6, in 2017 und 2016 im Durchschnitt 5,5. Außerdem sei auch hier darauf hingewiesen, dass Frankfurt dreimal so groß ist, d.h. Düs-</p>

<p>Flughäfen wie Hannover, Köln-Bonn oder Münster/Osnabrück haben einen 24-Stunden-Betrieb.</p>	<p>seldorf müsste mit 2,5 Flugbewegungen nach 23 Uhr auskommen.</p> <p>Vergleichbar mit Düsseldorf sind aber eher die Flughäfen Berlin und Hamburg. Insbesondere für den Flughafen Hamburg, der wie in Düsseldorf, sehr stadtnah liegt mit vielen unmittelbaren Anwohnern, gelten nach 23 Uhr sehr viel strengere Ausnahmegestimmungen.</p>
---	---

2. These

Ein erhöhter Eckwert bedeutet, dass insgesamt mehr Flüge abgewickelt werden.

Aussage des Flughafens im „Faktencheck“:	Aber tatsächlich richtig ist:
<p>Das ist falsch.</p> <p>Richtig ist: Der Stundeneckwert zeigt an, wie viele Flüge pro Stunde abgewickelt werden dürfen ...</p> <p>Dieser soll in Zeiten der Zweibahnnutzung am Tage von 47 auf 60 steigen. Der Kapazitätsdeckel von 131.000 Flugbewegungen bleibt dabei bestehen. Mit unserem Änderungsantrag wären rechnerisch sogar mehr als 150.000 Flugbewegungen möglich. Wir beantragen aber in Summe keine einzige zusätzliche Flugbewegung, sondern lediglich mehr Flexibilität in den Zweibahnzeiten am Tage für einen optimierten Betriebsablauf.</p>	<p>Ein erhöhter Stunden-Eckwert trägt dazu bei, den „Kapazitätsdeckel“ stärker auszunutzen</p> <p>Der Flughafen konnte bisher nach eigener Aussage den genehmigten Kapazitätsdeckel von 131.000 Flugbewegungen nicht ausnutzen. Der Maximalwert lag bislang (2017) bei rd. 125.000. Mit den höheren Stundeneckwerten könnte der Deckel locker erreicht werden.</p> <p>Außerdem werden – ebenfalls nach eigener Aussage des Flughafens – insbesondere in den sensiblen Stunden am frühen Morgen und am späten Abend die Anzahl der Flugbewegungen steigen.</p>

3. These

Ein erhöhter Eckwert führt zu mehr Verspätungen.

Aussage des Flughafens im „Faktencheck“:	Aber tatsächlich richtig ist:
<p>Das ist falsch.</p> <p>Richtig ist: Ein höherer Stundeneckwert bedeutet nicht zwangsläufig mehr Nachtlandungen, genauso wenig bedeutet ein niedriger Stundeneckwert weniger Nachtlandungen ...</p>	<p>Die absolute Zahl der Verspätungen wird rein mathematisch zwangsläufig steigen</p> <p>Zwischen 20% und 30% der geplanten Landungen in der Zeit zwischen 21 und 22 Uhr landen tatsächlich nach 22 Uhr. Wenn der Stundeneckwert dort erhöht wird, ist klar, dass – ohne dass sich der Verspätungsanteil verändert – die Nachtlandungen steigen werden. Einfache Prozentrechnung!</p>

<p>Durch Verspätungsgründe im Luftraum und/oder an anderen Flughäfen können sich Flüge auch bei reibungsloser Abfertigung in DUS im Laufe des Tages verspäten.</p> <p>„Nachtflüge“ nach 23:00 Uhr sind de facto verspätete Flüge. Verspätungen an Flughäfen werden durch eine funktionierende Infrastruktur und gute Prozesse vermieden. Der Flughafen Düsseldorf hat mit dem Programm „Off-Block“ die durch den Flughafen zu beeinflussenden Verspätungen reduziert. Der überwiegende Teil der Verspätungen ist aktuell auf externe Einflüsse zurückzuführen, z.B. Streiks in Frankreich.</p> <p>Mit einem reduzierten Stundeneckwert könnte die heutige Nachfrage in den täglichen Spitzenstunden nicht mehr erfüllt werden und die Stationierung von Flugzeugen würde wirtschaftlich nicht mehr möglich sein.</p> <p>Zum Hintergrund: Das Investitionsvolumen für ein Flugzeug des Typs A321neo liegt bei rund 120 Mio. Euro. Mit der Stationierung eines A321 sind durchschnittlich 100 Arbeitsplätze verbunden.</p>	<p>Außerdem ist zweifelhaft, ob 60 Flugbewegungen überhaupt in einer Stunde abgewickelt werden können. Dadurch werden sich zusätzlich die Verspätungsquoten mit großer Wahrscheinlichkeit erhöhen. Jedenfalls ist kein Puffer mehr vorhanden, um Verspätungen abzubauen.</p> <p>Das bestreitet niemand. Gerade deshalb führen absolut mehr Flugbewegungen auch zu absolut mehr Verspätungen, denn der Anteil würde sich ja nicht verringern – eher im Gegenteil.</p> <p>Zusätzliche Maßnahmen zur Reduzierung der Verspätungen begrüßen die Bürger gegen Fluglärm ausdrücklich, sind aber unabhängig vom Stundeneckwert. Die Aussage ist hier also völlig irrelevant.</p> <p>Was hat das mit Verspätungen zu tun? Hier werden Aussagen zu Verspätungen mit dem „Totschlagargument“ wirtschaftliche Auswirkungen vermischt. Darüber ließe sich an anderer Stelle trefflich streiten.</p>
--	---

4. These

Die flexible Zweibahnnutzung führt zu einer Kapazitätserweiterung durch die Hintertür.

<p>Aussage des Flughafens im „Faktencheck“:</p>	<p>Aber tatsächlich richtig ist:</p>
<p>Das ist falsch.</p> <p>Richtig ist: Wir beantragen weder mehr Flugbewegungen noch wollen wir unser Bahnsystem häufiger nutzen ...</p> <p>Die Nordbahn ist aktuell zu 50 Prozent der Zeit im Betrieb und das bleibt auch so. Der Koordinierungsausschuss legt im Vorfeld je-</p>	<p>Der Flughafen braucht die Flexibilisierung, um die höheren Stundeneckwerte überhaupt abwickeln zu können</p> <p>Der Flughafen beantragt sehr wohl „mehr Flugbewegungen“, nämlich 60 statt 47 Flugbewegungen pro Stunde.</p> <p>Bisher beziehen sich die 50% Zweibahnnutzung auf eine Woche. Mit der Flexibilisierung und dem Zeitkonto werden die Zweibahnstun-</p>

<p>der Flugplanperiode den Stundenkoordinierungseckwert im Ein- und Zweibahnbetrieb fest, die der Flughafenkoordinator bei der Slotzuteilung im Ein- und Zweibahnbetrieb immer berücksichtigen muss. Diese Werte dürfen nicht mehr verändert werden und gelten für die gesamte Flugplanperiode. Somit ist keine Slotzuteilung oberhalb der Eckwerte möglich.</p>	<p>den in einigen Wochen über 50% betragen (siehe auch These 5).</p>
<p>Der Flughafen legt auch zukünftig die Verteilung der Ein- und Zweibahnstunden jeweils am letzten Werktag der Vorwoche in Absprache mit der Deutschen Flugsicherung für die Folgeweche fest und legt diese Planung der Aufsichtsbehörde vor. Dabei dürfen die Koordinationseckwerte für die festgelegten Ein- oder Zweibahnstunden nicht überschritten werden.</p>	<p>Im bisherigen Antrag des Flughafens wird ausdrücklich die Streichung der im Voraus festzulegenden Stunden beantragt (Abschnitt II, Punkt 6 der Änderungen der Betriebsgenehmigung im Antragsschreiben vom 16.02.2015).</p>
<p>Was verändert sich dann? Wir wollen ein Zeitkonto aufbauen, auf dem geplante, aber ungenutzte Zeitbahnzeiten gutgeschrieben werden. Dieses Zeitguthaben nutzen wir, wenn es zur flüssigen Abwicklung des Flugverkehrs notwendig ist. Unter dem Strich bleibt es bei der geplanten Anzahl an Flugbewegungen und dem festgelegten Verhältnis von Ein- und Zweibahnstunden.</p>	<p>Außerdem ist eine vorherige Festlegung wertlos, wenn ausdrücklich kurzfristig davon abgewichen werden kann.</p>
	<p>Die Flexibilisierung braucht der Flughafen dringend, um die 60 Flüge pro Stunde überhaupt sicher abwickeln zu können. In einer Einbahnstunde, die einer Zweibahnstunde folgt, würden Verspätungen sonst zu Chaos führen. Und mit dem höheren Stundeneckwert ist eine Kapazitätserweiterung implizit gegeben (siehe These 2).</p>

5. These

Die flexible Zweibahnnutzung widerspricht dem Angerlandvergleich.

<p>Aussage des Flughafens im „Faktencheck“:</p>	<p>Aber tatsächlich richtig ist:</p>
<p>Das ist falsch.</p> <p>Richtig ist: Der Angerlandvergleich aus dem Jahr 1965 limitiert die Betriebszeit und die Nutzung der Start- und Landebahnen ...</p>	<p>Der Angerlandvergleich erlaubt die Nutzung der Ausweichbahn nur in „Spitzenzeiten“</p> <p>Grundsätzlich ist es richtig, dass eine flexible Zweibahnnutzung dem Angerlandvergleich nicht widersprechen muss.</p> <p>Aber: Damit, dass hier nicht nur innerhalb einer Woche (wie aktuell), sondern über eine gesamte Saison die 50% Zweibahnnutzung beliebig verteilt werden soll, und dieser Wert daher über mehrere Wochen oder Monate mehr als 50% betragen kann, ist endgültig der Sinn des Angerlandvergleiches ad absurdum geführt. Dort heißt es: „die vorgesehene Parallelbahn ist eine Ausweichbahn, ...(die) nur in</p>

<p>Das grundsätzliche Nachtstartverbot zwischen 22 und 6 Uhr bleibt erhalten, genauso wie die Nachrangigkeit der Nordbahn. Letztere wollen wir flexibler, aber nicht häufiger nutzen. Damit erfüllt der Änderungsantrag diese Anforderung sowie alle anderen Anforderungen des Angerlandvergleichs.</p> <p>Das aktuelle Verfahren ist im Übrigen seit 2005 etabliert und höchstrichterlich bestätigt worden.</p>	<p>den Zeiten der Betriebsunterbrechung der Hauptstartbahn und zu den Zeiten des Spitzenverkehrs über Tage betrieben“ wird. Mehr als 50% innerhalb z.B. einer Woche können kein „Spitzenverkehr“ sein, sondern sind „Normalverkehr“.</p> <p>Die „Nachrangigkeit“ der Ausweichbahn ist schon lange nicht mehr gegeben, denn die technische Ausrüstung ist der Hauptbahn angeglichen.</p> <p>In den Stunden, in denen die Ausweichbahn genutzt wird, wird sie genauso häufig genutzt wie die Hauptbahn (in der Regel für alle Landungen)</p> <p>Leider. Der Angerlandvergleich ist bereits jetzt fast zur Unkenntlichkeit ausgehöhlt.</p> <p>Was der Angerland eigentlich wollte, ist im Abschnitt ‚C. Planungsrecht‘ zu lesen: „Die Antragstellerinnen und die Stadt Düsseldorf sind sich darin einig, dass wegen des Ausweichcharakters der Parallelbahn diese Bahn bei der Berechnung der Lärmschutzzone II nach ihrer Ansicht ohne Berücksichtigung bleiben kann.“</p> <p>D.h.: Die Nutzung der Ausweichbahn soll so gering sein, dass sie keine Auswirkungen auf die Lärmschutzzone haben soll. Dies ist bereits jetzt definitiv nicht der Fall.</p>
--	---

Der „Faktencheck“ des Flughafens findet sich hier:

<https://www.dus.com/de-de/konzern/unternehmen/infrastruktur/planfeststellungsverfahren>

(bitte nach unten scrollen)