

## INITIATIVE KAARSTER GEGEN FLUGLÄRM



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

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

### **I. Vorbemerkung**

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

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

### **II. Ausmaß und Entwicklung der nächtlichen Lärmbelastungen**

#### **1. Die Betriebsgenehmigung von 2005 und die Nachtflugbestimmungen 2007**

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

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

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

<sup>1</sup> Betriebsgenehmigung v. 09. Nov. 2005, S.216

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

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

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

## 2. Entwicklung der Landungen nach 22 Uhr

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

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

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

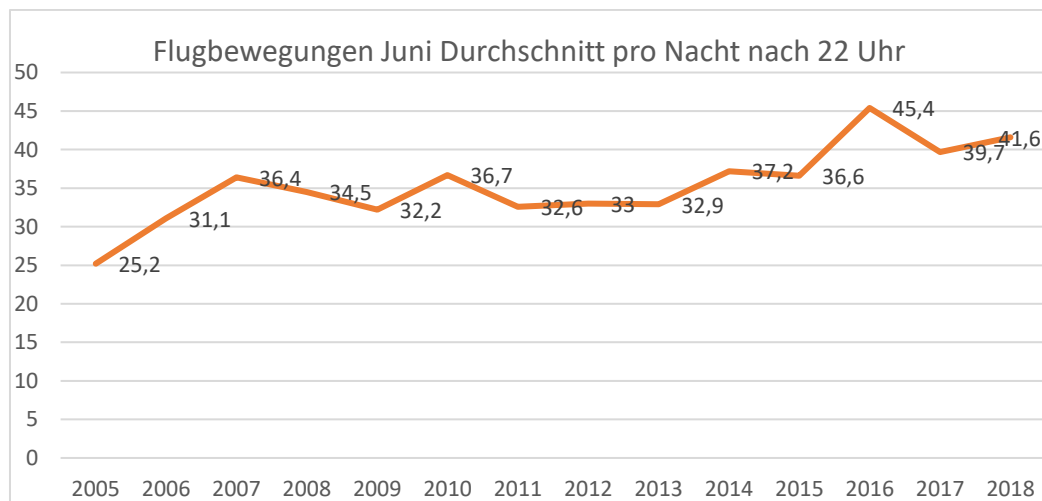


Abbildung 1 Die Zahlen wurden aus dem DFLD Deutscher Fluglärmdienst e.V. ermittelt

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

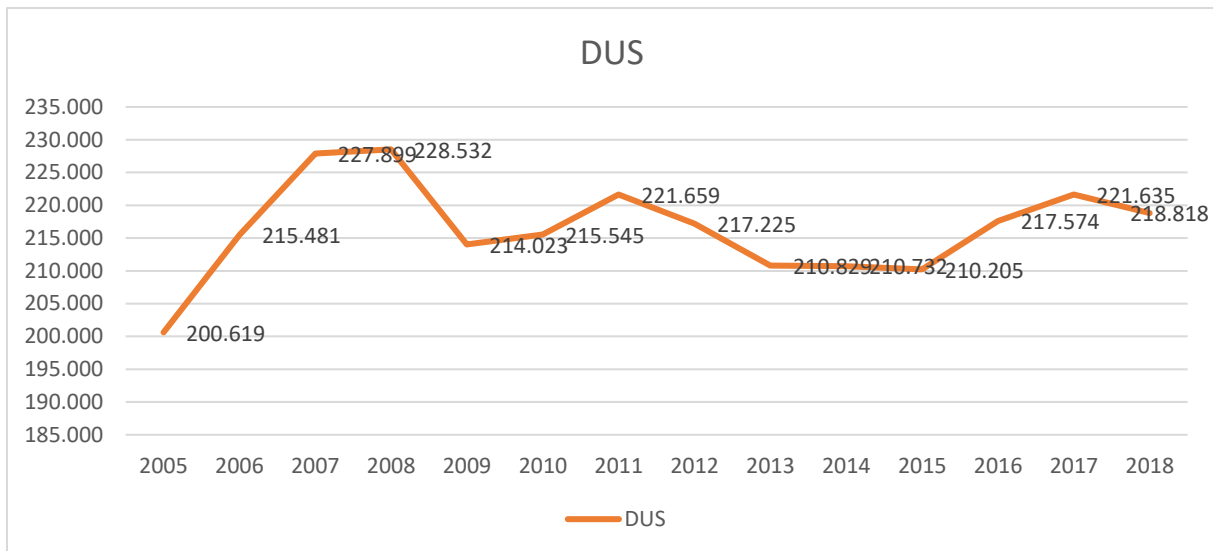


Abbildung 2 Die Zahlen wurden den Angaben des Flughafens Düsseldorf (dus.com) entnommen.

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

### 3. Entwicklungen der Landungen nach 23 Uhr

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

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

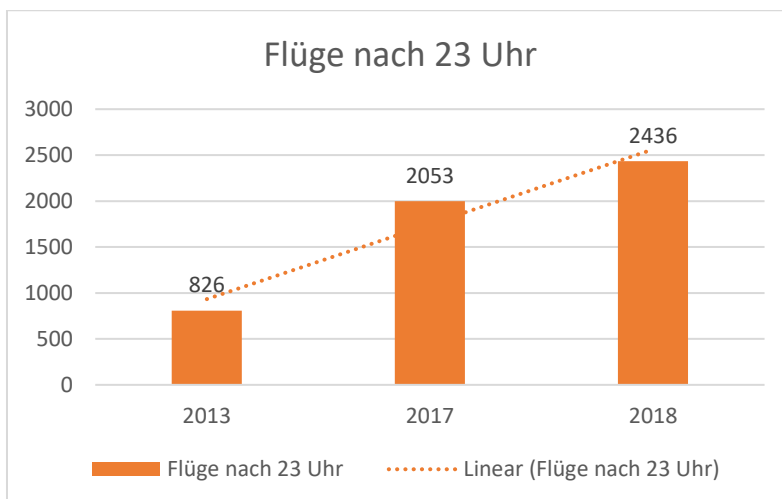


Abbildung 3 Die Zahlen wurden aus dem DFLD Deutscher Fluglärmdienst e.V. ermittelt

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

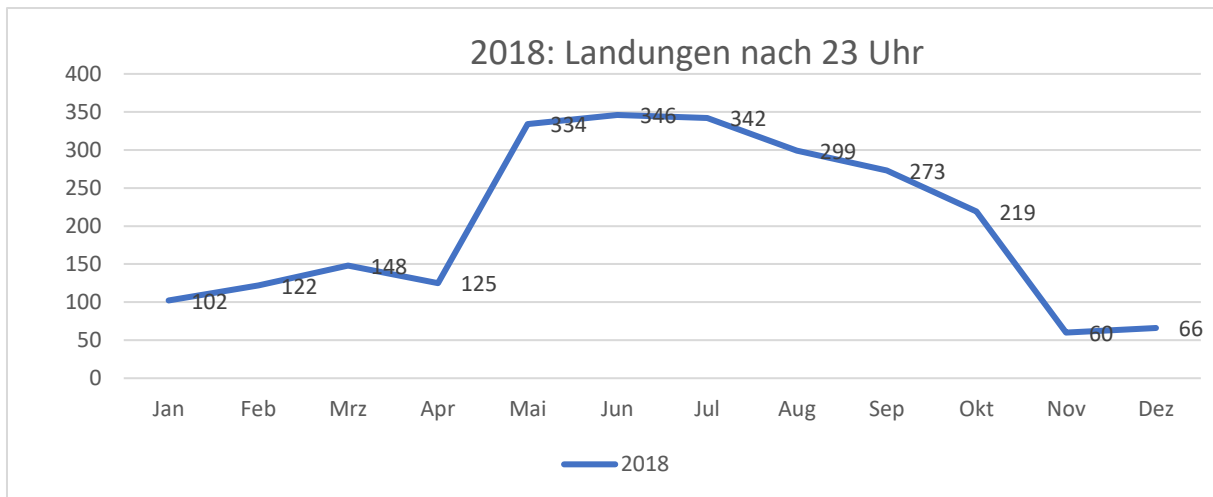


Abbildung 4 Die Zahlen wurden aus dem DFLD Deutscher Fluglärmdienst e.V. ermittelt

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



Abbildung 5

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

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

### III. Gründe für die Entwicklung

#### 1. Nachtflugregelung am Flughafen Düsseldorf

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

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

## 2. Überforderungen der technischen Kapazitäten des Flughafens

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

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

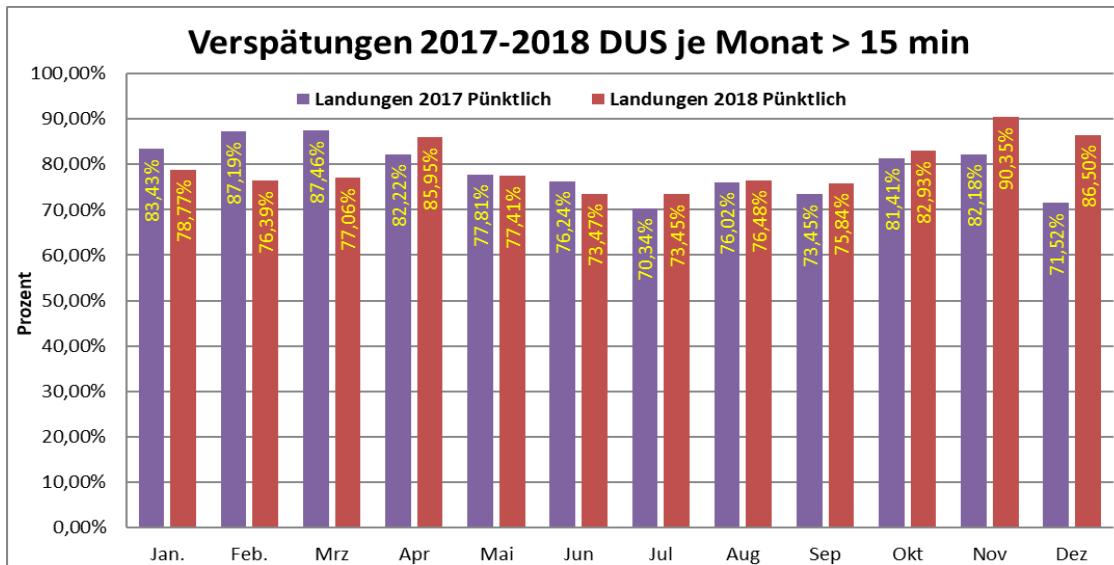


Abbildung 6 Ermittelt mit Daten aus Flightradar24.com

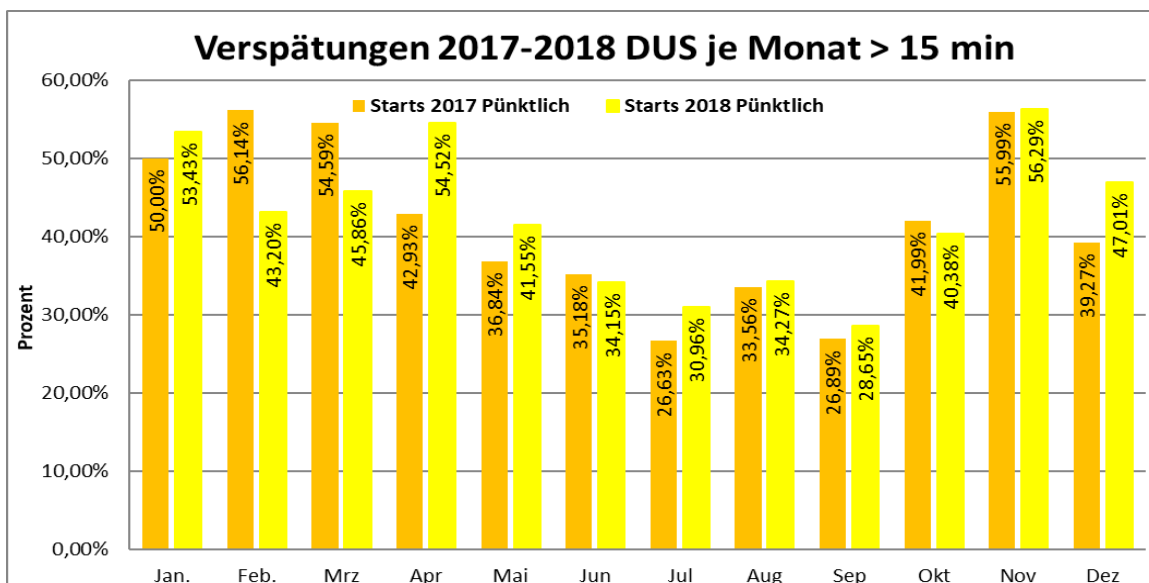


Abbildung 7 Ermittelt mit Daten aus Flightradar24.com

### 3. Unkorrekte Planung des Flugplans

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 4. Fehlende Sanktionen

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

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

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

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

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

#### 5. Fehlende Anreize durch Gebührenregelungen

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

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

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

---

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

<sup>4</sup> Schriftliche Auskunft der BR DUS vom 12.07. 2018 und vom xxxxx

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

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

## 6. System der Kollektiven Verantwortungslosigkeit

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

Der Flughafen Düsseldorf verweist darauf, dass er für Verspätungen nicht verantwortlich sei und gibt den Airlines die Schuld<sup>6</sup>; die Airlines reden sich mit externen Ursachen heraus und das Verkehrsministerium erklärt, dass alles mit rechten Dingen zugehe. Flugpläne werden offenkundig auf ihre Realisierbarkeit von keiner Stelle geprüft. Auskunftersuchen von Bürgern werden mit Verweis auf fehlende Zuständigkeiten oder Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen abgelehnt.

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

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

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

## 7. Ineffiziente Organisation des Flugplans und des Luftverkehrs in NRW

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

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

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

<sup>6</sup> RP vom 15.09.2018



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

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

b. NRW- Flughäfen haben ausreichend Kapazitäten

Der Flughafen Düsseldorf erwartet in diesem Jahr eine Zunahme der Flugbewegungen auf ca. 220.000.<sup>7</sup> Da der Zeitraum Mai-Oktober besonders belastet ist, dürfte sich in diesem Zeitraum eine Zunahme um mehr als 10% ergeben. Erste Hinweise über den Osterreiseverkehr 2019 bestätigen diese Annahme.

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

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

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

Nach dem Abzug von zwei der fünf Maschinen von Ryan Air rechnet der Flughafen Weeze in diesem Jahr mit 25% weniger Erträgen<sup>9</sup>. Zudem bewirbt sich die Ryan Air-Tochter LaudaMotion um die Flugrechte der insolventen Germania. Es droht ein weiterer Konzentrationsprozess der Urlaubsreiseverkehre in Düsseldorf.

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

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

---

<sup>7</sup> NRZ 28.12.2018

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

<sup>9</sup> [https://rp-online.de/nrw/staedte/kleve/airport-weeze-rechnet-2019-mit-minus-von-25-prozent\\_aid-34806595](https://rp-online.de/nrw/staedte/kleve/airport-weeze-rechnet-2019-mit-minus-von-25-prozent_aid-34806595)

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

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

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

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

Zudem sollten die folgenden, grundsätzlichen Maßnahmen ergriffen werden:

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

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

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

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

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

Gez. Werner Kindsmüller

---

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