

Kaarster gegen Fluglärm

Newsletter 5

August 2014

Liebe Mitstreiterinnen und Mitstreiter,

die Sommerpause geht zu Ende und damit wird es Zeit, die Aktivitäten des Vereins wieder auf Touren zu bringen. Zwei Themen haben die öffentliche Debatte zum Thema Fluglärm in der Sommerpause beherrscht:

- ❖ die extreme Zunahme von Flugbewegungen über Kaarst seit Mai.
- ❖ das Schreiben von sieben Bürgermeistern an die Ministerpräsidentin, in dem sie in aller Klarheit die ablehnende Haltung ihrer Städte gegen die vom Flughafen Düsseldorf geplante

Erweiterung der Betriebsgenehmigung zum Ausdruck gebracht haben.

Beide Entwicklungen zeigen, dass die Kritik an den Plänen des Flughafens wächst. Auch die bislang Flughafen-freundlichen Medien schließen sich der kritischen Haltung an. Die Tatsache, dass sieben Städte parteiübergreifend die Argumentation der Initiativen mittragen ist ein großer Fortschritt. Beide Entwicklungen lassen uns hoffen, dass die Konfrontation, die der Flughafen mit uns Bürgern sucht, dieses Mal zu unseren Gunsten ausgehen wird.

Allerdings ist nach wie vor unklar, wann die Geschäftsführung des Flughafens ihren Antrag einreichen beim Verkehrsministerium wird. In der Presse war als Termin der September genannt. Wir werden vorbereitet sein.

Und zum Schluss eine aktuelle Information in eigener Sache: Anfang August ist nun endlich auch die Eintragung des Vereins in das Vereinsregister abgeschlossen worden. Unter der Nr. 2781 ist der Verein beim Amtsgericht Neuss registriert. Die Gemeinnützigkeit beim Finanzamt kann nun beantragt werden.

Demnächst wird unser Schatzmeister Uwe Grünkemeier die Mitgliedsbeiträge für 2014 von Ihrem Konto einziehen.

Mit freundlichen Grüßen

Werner Kindsmüller

Vorstand hat Positionspapier zum Fluglärm entwickelt

Der Vorstand hat auf seiner Sitzung am 21. Juli 2014 ein Positionspapier zur Fluglärmthematik erarbeitet. Es steht auf unserer Internetseite <http://www.kagf.de/Dokumente/Positionspapier.pdf> zum Download zur Verfügung.

In sieben Punkten werden die zentralen Forderungen umrissen:

1. Mehr Fluglärm ist nicht zumutbar!
2. Gesundheit geht vor Gewinn!
3. Schutz der Nachtruhe!
4. Ausnahmeregelungen beseitigen!
5. Fluglärm unabhängig messen!
6. Luftverkehrskonzept NRW entwickeln!
7. Erhöhung der Landegebühren bei Verspätung!

Das Papier dient als Orientierung für Mitglieder und Interessierte und soll künftig für die Öffentlichkeitsarbeit genutzt werden.

Mitglied werden und weitere interessante Informationen auf www.kagf.de

Auf Facebook:

<https://www.facebook.com/kaarstgegenfluglaerm>

Verein „Kaarster gegen Fluglärm“ (8/2014)

kindsmueller@kagf.de

Sommer 2014: Fluglärm schlimmer denn je! – Einige Fakten

Im Vergleich zu den Vorjahren mussten wir in den vergangenen Monaten einen enormen Zuwachs an Flugbewegungen nach 22 Uhr und vor 6 Uhr am Flughafen Düsseldorf registrieren.

Im **Mai** fanden nach 22 Uhr insgesamt 16 Starts und nach 23 Uhr 164 Landungen statt. Im **Juni** landeten sogar 265 Flugzeuge nach 23 Uhr!

In den für die Nachtruhe besonders sensiblen Zeiten nach 22 Uhr und vor 6 Uhr erfolgten im **Juni 1.116 Flugbewegungen**. Das sind durchschnittlich mehr als 35 pro Tag. So viele Nachtflüge gab es noch nie!

Auch der **Juli blieb mit 1.092 Flugbewegungen** nur unwesentlich hinter diesem historischen Spitzenwert zurück.

Hier zeigt sich, dass die bestehende Betriebsgenehmigung aus 2005 für die Fluggesellschaften und den Flughafen einen Freibrief darstellt, die nicht mehr erträglich ist. Noch mehr käme einer vorsätzlichen Körperverletzung gleich.

Wie lange dürfen Flugzeuge in Düsseldorf eigentlich landen?

Immer wieder wird uns diese Frage gestellt. Hier die wichtigsten Angaben dazu:

Die geltenden Bestimmungen, die auf der Betriebsgenehmigung 2005 beruhen, erlauben planbare Starts bis 22 Uhr und planbare Landungen bis 23 Uhr. Allerdings sind die Regelungen sehr großzügig, wenn sich Starts und Landungen verspäten.

Für verspätete **Starts** kann die Bezirksregierung bis 23 Uhr eine Ausnahmegenehmigung erteilen.

Verspätete Landungen sind bis 23.30 Uhr ohne Ausnahmegenehmigung zulässig. Für Linien, die in Düsseldorf einen Wartungsstützpunkt haben, sind Landungen sogar bis 00 Uhr ohne Ausnahmegenehmigung zulässig. Für diese Linien gilt auch, dass sie ab 5 Uhr landen dürfen. Darüber hinaus, kann die Bezirksregierung im Einzelfall Ausnahmegenehmigungen erteilen, zur „Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder in Fällen besonderen öffentlichen Interesses“ – sehr auslegungsfähige Bestimmungen.

Bei den Linien, die aufgrund eines örtlichen Wartungsschwerpunkts bis Mitternacht ohne Genehmigung landen dürfen, handelt es sich um: Deutsche Lufthansa, Condor, TUIFly, Eurowings, Air Berlin, Germania, Germanwings und Hamburg Airways. An einem Tag, wie dem 6. Juli konnten beispielsweise 20 Maschinen nach 23 Uhr ohne Genehmigung landen, obwohl ihre Landung vor 22 Uhr geplant war.

Fazit: Damit gilt für den überwiegenden Teil der Flüge, dass sie aufgrund der geltenden Betriebsgenehmigung bis Mitternacht landen dürfen. Der Flughafen rühmt sich, dass nur eine geringe Anzahl von Ausnahmegenehmigungen wegen verspäteter Landungen erteilt werden mussten. Kunststück, wenn bis Mitternacht die wichtigsten Fluglinien ohnehin machen können, was sie wollen!

Wie viele Landungen nach 22 Uhr sind zulässig?

Nach der geltenden Betriebsgenehmigung für den Flughafen Düsseldorf dürfen nach 22 Uhr 33 Flüge landen.

Und wie ist die Wirklichkeit? Nach dem Flugplan waren z.B. im Juli nach 22 Uhr im Schnitt 30,4 Landungen vorgesehen. Tatsächlich landeten aufgrund der Verspätungen im Schnitt 35,2 Flugzeuge, in der Spitze sogar 45!

Die Zahlen der Vormonate zeigen, dass die Juli-Werte keine Ausnahme darstellen, sondern die Regel.

Wie kann das sein? Die geltende Betriebsgenehmigung ist nichts anderes als Makulatur, da Verspätungen in der Regel ohne Genehmigung im Einzelfall zulässig sind.

Sieben Stadträte Mitglied im Verein „Kaarster gegen Fluglärm“

Sieben Mitglieder des am 25. Mai 2014 neu gewählten Stadtrats gehören unserem Verein an. Es sind dies:

Von der CDU: Marcel Finger, Dilek Haupt.

Von der SPD: Anneli Palmen, Monika Hartings, Anne Thiele.

Von Bündnis90/Die Grünen: Christian Gaumitz

Von Piraten: Markus Wetzler

Deutsche Herzstiftung fordert striktes Nachtflugverbot

Die Deutsche Herzstiftung fordert ein striktes Nachtflugverbot bis 22 Uhr bis 6 Uhr. Der Herzspezialist Prof. Dr. med. Thomas Meinertz: „Dauernde hohe Belastung durch Fluglärm macht krank – das haben wissenschaftliche Studien gezeigt. Die hohen Lärmpegel führen zu einer Ausschüttung von Stresshormonen und damit zu Bluthochdruck, einem der wichtigsten Risikofaktoren für Herzerkrankungen und Schlaganfall.“

Ausführlichere Informationen unter:
www.herzstiftung.de

Termine

Stammtisch am 4. September

Anfang Juli trafen sich etwa 20 Mitglieder zum 1. Stammtisch des Vereins in der Gaststätte „Deutsches Haus“. Eine lebhafte Diskussion und gegenseitige Information machte den Abend zu einem interessanten Treff. Die Mitglieder waren sich einig, dass der Stammtisch fortgesetzt werden soll. Der nächste findet nun am **Donnerstag, den 4. September, ab 19.00 Uhr im Deutschen Haus (Altes Dorf, Kaiser-Karl-Str, 3)** statt.

Auch interessierte Nicht-Mitglieder sind willkommen!

Fachveranstaltung zu Fluglärm am 21. August in Ratingen

Die IG Waldgemeinde – Rateringer gegen Fluglärm e.V. führt unter dem Titel **„Mehr Flugbewegungen – Auswirkungen auf die Menschen“** eine Informationsveranstaltung durch. **Prof. Rainer Guski** von der Uni Bochum und **Prof. Eikmann** von Uni Gießen werden referieren.

Die Veranstaltung beginnt um 19.30 Uhr und findet in der Aula des Schulzentrum Lintorf, Duisburger Str. 112 in Ratingen-Lintorf statt.

Bürgermeister zeigen Flughafen Düsseldorf die rote Karte

Initiativen gegen Fluglärm begrüßen Schreiben an die Ministerpräsidentin

„Das Schreiben der Bürgermeister des ‚Aktionsbündnisses der Städte gegen die Kapazitätserweiterung des Flughafens Düsseldorf‘, in dem sich sieben Nachbarstädte von Düsseldorf zusammengeschlossen haben, ist ein klares Signal, dass die Pläne des Flughafens in der Bevölkerung keine Akzeptanz besitzen“, erklären Christoph Lange (Vorsitzender „Bürger gegen Fluglärm“) und Werner Kindsmüller (Vorsitzender „Kaarster gegen Fluglärm“ in einer gemeinsamen Erklärung.

In dem Schreiben an Ministerpräsidentin Hannelore Kraft haben die Bürgermeister von Essen, Kaarst, Krefeld, Meerbusch, Mülheim a.d.Ruhr, Ratingen und Tönisvorst erklärt, dass sie die angestrebte Änderung der Betriebsgenehmigung mit dem Ziel der Kapazitätserweiterung ablehnen. Die von den Bürgermeistern befürchtete Konfrontation habe alleine der Flughafen und seine Eigentümer zu vertreten, die ohne Rücksicht auf die Interessen der Menschen in der Region ihre betriebswirtschaftlichen Interessen durchsetzen wollen, so die beiden Sprecher. Deshalb sei jetzt

die Landesregierung gefordert, dem Flughafen die rote Karte zu zeigen.

„Wir begrüßen diese eindeutige Haltung der Städte. Es ist eine bemerkenswerte Entwicklung, dass die Pläne des Flughafens städte- und parteiübergreifend im Umland von Düsseldorf auf einhellige Ablehnung stoßen,“ betonen Christoph Lange und Werner Kindsmüller. „Wir teilen die Auffassung, dass die gesundheitliche Belastung bereits heute die Grenze des Erträglichen überschritten hat.“ Sollte die angestrebte Kapazitätserweiterung genehmigt werden, würde die Lage der Menschen, insbesondere in den Morgen- und Abendstunden unerträglich. Die vergangenen Monate haben gezeigt, dass in den Stunden von 6.00 – 7.00 Uhr und von 22.00 – 23.00 Uhr die meisten Flugbewegungen stattfinden.

Niederlage des Flughafens vor Bundesverwaltungsgericht

Einen gerichtlichen Erfolg gegen den Flughafen Düsseldorf konnten unsere Kollegen von „Bürger gegen Fluglärm“ verzeichnen. 2011 hatte der Verein Klage wg. der Festlegung der Nachtschutzzonen eingereicht. Der Flughafen hat vor dem Bundesverwaltungsgericht beantragt, die Zuständigkeit des Oberverwaltungsgerichts zu verneinen. Diesen Antrag hat das oberste Verwaltungsgericht zurückgewiesen. In der

Sache geht es um die Überprüfung der Größe der Fluglärm-Schutzzonen. Mit dem nun abgewiesenen Antrag, wollte der Flughafen eine endgültige rechtliche Klärung hinauszögern. Diese Taktik hat das Gericht durchkreuzt und argumentiert: *„Beschleunigung ist auch geboten, wenn es darum geht, Ansprüche auf Erstattung von Aufwendungen für baulichen Schallschutz so rechtzeitig durchzusetzen, dass unzumutbare Lärmbelastungen durch den Betrieb des Flughafens vermieden werden.“*

Argumente – Zum Weitersagen!

Nr. 1:

Während auf vielen Autobahnen in der Nähe von Wohngebieten zwischen 22 Uhr und 6 Uhr aus Lärmschutzgründen Tempolimit verordnet ist, geht es in der Luft um 22 Uhr erst so richtig los.

In der Stunde zwischen 22 und 23 Uhr landen so viele Flüge wie zu keiner anderen Stunde des Tages!

Nr. 2:

„Der Flughafen Düsseldorf ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für die Region und deshalb muss er eine Wachstumsperspektive erhalten!“

„Wachstum“ und „Wirtschaftsfaktor“ sind ideologische Schlagwörter, die in jeder Auseinandersetzung um Interessen von Unter-

nehmen erhalten müssen, egal ob es sich um die Waffenindustrie oder Atomkraftwerke handelt. Betrachtet man die Fakten, dann sind diese Totschlagargumente wenig überzeugend. Dies gilt auch für den Düsseldorfer Flughafen.

Vier Hinweise:

1. Keiner will den Flughafen Düsseldorf in Frage stellen;
2. Die Geschäftsreisen machen 40% der Flugbewegungen aus. Die meisten Flüge sind Urlaubsflüge.
3. Das zentrale Ärgernis sind die Starts und Landungen nach 22 Uhr und vor 6 Uhr. Mit wirtschaftlichen Interessen lassen sie sich allenfalls dann begründen, wenn man für die Wirtschaft (d.h. die Interessen des Flughafens und der Airlines) den Bürgern praktisch jeden Preis zumuten will.
4. **Und schließlich:** Die Zahl der Flugbewegungen von und nach Düsseldorf sind seit Jahren rückläufig. Lediglich nach 22 Uhr und in den Morgenstunden gibt es einen Anstieg der Starts und Landungen.

Eine Erweiterung der Kapazitäten hätte nur eine Verlagerung der Flugbewegungen in die besonders attraktiven Randstunden zur Folge. Für die Region hätte dies keine wirtschaftlichen Vorteile – für die Menschen allerdings erhebliche Nachteile!