

Kaarster gegen Fluglärm

Newsletter 6

Oktober 2014

Liebe Mitstreiterinnen und Mitstreiter,

mit dem Beschluss des Aufsichtsrats des Düsseldorfer Flughafens vom 1. Oktober 2014, einen Antrag auf Erweiterung der Betriebsgenehmigung zu stellen, wird es ernst. Der Antrag ist im Frühjahr 2015 zu erwarten. Ein längeres Genehmigungsverfahren, einschließlich einer aufwändigen Umweltverträglichkeitsprüfung wird sich anschließen. Es ist kaum damit zu rechnen, dass in weniger als einem Jahr das behördliche Verfahren abgeschlossen werden kann.

Vor dem Hintergrund der schlimmen Erfahrungen mit Fluglärm in diesem Sommer wissen wir, was uns droht, wenn die Pläne des Flughafens, die Zahl der zulässigen Flüge von heute max. 45 auf künftig 60 pro Stunde zu erweitern. Deshalb werden wir unsere Stimme laut erheben und alle Möglichkeiten nutzen, genau dies zu verhindern.

Dazu gehört auch die Argumentationsarbeit jedes einzelnen Mitglieds. Aus diesem Grund werden wir regelmäßig Stammtische durchführen, die dem Austausch der Mitglieder dienen und unseren Informations- und Gedankenaustausch stärken sollen. Zudem bieten wir über diesen Newsletter und demnächst auch ausführlicher über unseren Internetauftritt unter www.kagf.de zu allen zentralen Themen Argumentationsmaterial an.

Mit freundlichen Grüßen

Werner Kindsmüller

Weitere interessante Informationen auf www.kagf.de;

Und auf Facebook:

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

Verein „Kaarster gegen Fluglärm“ (8/2014)

kindsmueller@kagf.de

Geänderte Pläne des Flughafens sind Augenwischerei!

Unsere Argumente

1. Ursprünglich wollte der Flughafen nicht genutzte Slots aus dem schwächeren Winterhalbjahr für die Ausweitung des Sommerflugplans nutzen. Damit verfolgte der Flughafen, einen regulären 2-Bahnbetrieb mit 60 Flugbewegungen im Sommer einzurichten, ohne die heutige Beschränkung auf max. 50% der Betriebszeit, d.h. 56 Stunden/Woche. Diese Absicht hat der Flughafen fallen gelassen, allerdings nicht wie behauptet, um den Fluglärmgegnern entgegen zu kommen, sondern weil eine solche Regelung mit dem Angerlandvergleich nicht vereinbar wäre. Zudem wäre die Begründung der Rechtsprechung, den Zweibahnbetrieb nur für Zeiten des Spitzenverkehrs zu genehmigen, gerichtlich kaum zu erreichen, wenn der „Spitzenverkehr“ mehr als 50% der Betriebszeit ausmachen würde. Entsprechend hat auch der Gutachter des Verkehrsministeriums, Dr. Kämper 2005 argumentiert.

Allerdings weist das „Einlenken“ des Flughafens, wie auch die heutige Praxis, einen Pferdefuß auf: die Regelung bezieht sich ausschließlich auf den Flugplan! Bei Verspätungen, wie sie in Düsseldorf systematisch vorkommen, ist die Beschränkung des 2-Bahn-Betriebs Makulatur. Da sich aber die Belastung der Menschen nicht nach dem Flugplan

sondern nach den tatsächlich erlebten Flugbewegungen richten, kann der 2-Bahn-Betrieb zu mehr als 50% der Betriebszeit genutzt werden.

2. In den Zeiten, in denen 2-Bahn-Betrieb zulässig ist (also in 50% der Betriebszeiten und in Wirklich noch mehr!) sollen 60 Flugbewegungen pro Stunde zulässig sein. An den Plänen des Flughafens hat sich also nichts geändert. Zusätzlich aber will der Flughafen ungenutzte 2-Bahn-Zeitabschnitte (z.B. in den schwächeren Monaten) ansparen dürfen, um in den nachfragestärkeren Zeiten mehr als 50% der Betriebszeiten 2-Bahn-Betrieb durchzuführen. Das kann – nach den Erfahrungen dieses Sommers - dazu führen, dass in dieser Zeit in den Abendstunden permanenter 2-Bahn-Betrieb mit dann 60 Flugbewegungen stattfindet. Damit wäre auch die Voranmeldung der vorgesehenen Nutzung der Zweitbahn ad absurdum geführt!

Fazit:

❖ Der Flughafen verzichtet nur, was aufgrund der geltenden Rechtsprechung ohnehin nicht genehmigungsfähig ist.

❖ Er bleibt bei seinem Ziel, die max. zulässige Zahl von Flugbewegungen auf 60 zu erhöhen.

❖ Er möchte eine höhere Flexibilität bei der Nutzung der 2.-Bahn erreichen, mit dem Ziel sie in den nachfragestarken Wochen ohne Begrenzung nutzen zu können.

❖ Diese unbegrenzte Nutzungsmöglichkeit ergibt sich aus dem vorgesehenen „Sparkonto“, in das nicht genutzte Betriebszeiten, die für den 2-Bahn-Betrieb zulässig sind, angesammelt werden können und – sollten diese nicht reichen – überzieht man einfach den Flugplan und begründet dies mit dem Wetter oder der Notwendigkeit, Beeinträchtigungen des Flugverkehrs zu vermeiden.

Bewertung:

Die Parallelbahn (Nordbahn) ist nach dem Angerlandvergleich und der gültigen Rechtsprechung eine „Ausweichbahn“. Wenn selbst der Gutachter des Verkehrsministeriums im Planfeststellungsverfahren 2005 einräumt, dass 50% das Äußerste ist, was mit dem Wortsinn „Zeiten des Spitzenverkehrs“ vereinbar ist und wenn zudem durch den Planfeststellungsbeschluss 1983 festgelegt ist, dass durch die Nutzungsmöglichkeit der Zweitbahn als Ausweichbahn die Flugplankapazitäten nicht ausgeweitet werden dürfen, kann es nur eine Schlussfolgerung geben: die vom Flughafen vorgesehene Variabilität ist nicht genehmigungsfähig! Sollte aber festgestellt werden, dass die angestrebte Ausweitung der Nutzung der 2.-Bahn nicht zulässig ist, fällt auch die Möglichkeit der Erweiterung der Flugbewegungen auf 60 Slots – zumindest außerhalb der heute zulässigen 50%-Regelung.

Was würde ein Erfolg des Flughafens für uns bedeuten?

- Erweiterung von 45 auf 60 Flugbewegungen pro Stunde würde den Flugverkehr um ein Drittel steigern
- Deutlicher Anstieg des Fluglärms in den nachgefragten Stunden nach 20 Uhr → Gesundheitliche Schädigungen
- Verspätungen in den Abendstunden werden weiter zunehmen

Gründe für Antrag des Flughafens:

- Erweiterung der Zahl der Umläufe der Flugzeuge möglich
→ Erhöhung der Rentabilität der Fluggesellschaften + der FDG
→ Erweiterung der Kapazitäten im Low-Cost-Carrier-Bereich
(Heutiger Anteil: 60% - ohne Germanwings statt LH)

Termine

Stammtisch am 30.Oktober

Der nächste Stammtisch für Mitglieder und interessierte Bürgerinnen und Bürger findet am **Donnerstag, den 30.Oktober, ab 19.00 Uhr im Deutschen Haus (Altes Dorf, Kaiser-Karl-Str, 3)** statt.

Das Schwerpunktthema: Was hat der Flughafen Düsseldorf vor – und wie können wir uns dagegen zur Wehr setzen?

Hintergrund: Der Angerlandvergleich



Die 2. Start- und Landebahn durfte nur gebaut werden, weil sich der Flughafen zusammen mit den sog. Angerlandgemeinden und der Landesregierung im Jahre 1965 darauf geeinigt haben, dass

- die Parallelbahn eine „**Ausweichbahn**“ ist,
- sie nur „in Zeiten der Betriebsunterbrechung der Hauptstartbahn und sonst in den Zeiten des **Spitzenverkehrs** über Tage betrieben“ werden darf,
- der damals aufgestellte „Generalausbauplan den **Endausbauzustand** des Flughafens Düsseldorf aufzeichnet“.

Der Angerlandvergleich ist „**verbindlich und unkündbar**“

(Urteil des Oberverwaltungsgerichts vom 5.9.2002)

Er ist allerdings **nicht „drittschützend“**, d.h. es dürfen sich nur die am Vergleich beteiligten Parteien darauf berufen

(nur der Flughafen, die Landesregierung und die heutigen Städte Düsseldorf und Ratingen).

Köln verteuert Nachtflüge

Die Frankfurter Allg. Zeitung berichtet (25.10.2014), dass der Flughafen Köln-Bonn nächtliche Starts für Passagierflugzeuge verteuert. Fluggesellschaften sollen zwischen 22 und 6 Uhr höhere Gebühren entrichten müssen. Auf diese Weise sollen Anreize geschaffen werden, um Flüge aus den Nachtstunden in die Tagesstunden zu verlagern.

In dem Artikel heißt es weiter, dass eine Änderung der Gebührenordnung für Frachtflüge in der Vergangenheit dazu geführt habe, dass es eine Verlagerung aus den Nachtstunden in die Tagesstunden gegeben habe.

817 KaarsterInnen beschwerten sich bei Groschek über Nachtflüge

Die enormen Lärmbelastungen durch den Flugverkehr in den Sommermonaten haben mehr als 800 KaarsterInnen innerhalb von einer Woche dazu veranlasst, einen Aufruf an Verkehrsminister Mike Groschek zu unterzeichnen. Im Zentrum des Briefes steht die enorme Belastung der Nachtruhe, die noch dadurch verschärft wurde, dass täglich nach 23 Uhr verspätete Flugzeuge über Kaarst geflogen sind. In dem Brief heißt es: „Bei den im Sommer vorgekommenen Verspätungen handelt es sich nicht um Einzelfälle aufgrund von ungünstigen Witterungsbedingungen, wie vom Flughafen behauptet wird sondern um ein systematisches Verhalten der Fluggesellschaften.“ Die Unterzeichner fragen den Minister, was sein Ministerium unternommen hat, um gegen Fluggesellschaften vorzugehen, die regelmäßig von Flughafen abweichend verspätet in den Nachtstunden landen. Und: Wie will das Ministerium sicherstellen, dass Flugpläne künftig eingehalten werden.

Die Antwort umfasst 10 Seiten, auf denen im Wesentlichen bekannte Regelungen zu den geltenden Nachtflugregelungen wiederholt werden. Die Fragen, was das Ministerium gegen die regelmäßigen Verstöße gegen den Flugplan unternimmt, werden nicht beantwortet! Das seit der Betriebsgenehmigung 2005 eingerichtete Slot Performance Monitoring Committee, dessen

Aufgabe darin besteht, die ordnungsgemäße Slot-Nutzung zu überwachen und Missbräuche an den Flughafenkoordinator zu melden, habe „in den letzten Jahren erfolgreiche Arbeit geleistet und insbesondere bei der Optimierung der Flugplanung der Fluggesellschaften entscheidende Anstöße gegeben“, heißt es in dem Antwortschreiben. Diese Behauptung ist so nichtsagend wie zynisch. Sie versucht zu verschleiern, dass das Verkehrsministerium nichts unternommen hat, um die Willkür der Fluggesellschaften zu stoppen!

Mit der Betriebsgenehmigung 2005 nahm Zahl der Flugbewegungen nach 22 Uhr stark zu!

Die Zahl der Flugbewegungen am Flughafen Düsseldorf nahm von 2005 bis 2013 nur um **7 %** zu. Die Zahl der Flugbewegungen nach 22 Uhr stieg hingegen **um 48%** (Vergleichsmonat Juni 2014 zu Juni 2005)!

Spenden Sie!

Um dem Flughafen Paroli bieten zu können, braucht der Verein Geld! Bitte spenden Sie auf das Vereinskonto. Eine Spendenbescheinigung wird erteilt.

Kontoverbindung : Sparkasse Neuss, IBAN : DE63 3055 0000 0093 4683 04, BIC : WELADEDNXXX (BLZ 30550000, Konto Nr. 93468304)