

Kaarster gegen Fluglärm

Newsletter 05/2021



Liebe Mitstreiterinnen und Mitstreiter,

Nun hat es Hendrik Wüst also geschafft: er hat die Entscheidung über den Antrag des Flughafens Düsseldorf auf Erweiterung „ausgesessen“ und seiner weithin unbekannten Nachfolgerin im Amt der Verkehrsministerin in die Schublade gelegt. Viel Zeit zu entscheiden hat sie nicht mehr, da am 15. Mai nächsten Jahres Landtagswahlen stattfinden werden und die jetzige CDU/FDP-Regierung damit rechnen muss, abgelöst zu werden. Uns soll es recht sein.

Die Gutachter des Flughafens sind nichts anderes als willfährige Helfer, deren wissenschaftliche Qualität wertlos ist. Dies zeigt erneut der Vergleich des Gutachtens, das der Flughafen im Sommer zu den Auswirkungen von Corona auf den künftigen Bedarf an Flugrechten veröffentlicht hat (siehe Newsletter 04/2021). Dieses geht davon aus, dass bis Ende des Jahres 2021 Herdenimmunität in den Staaten der EU besteht. Peinlicher danebenliegen kann man kaum!

So überrascht es nicht, dass die Zahl der Flugbewegungen im Oktober 2021 bei nur etwas mehr als der Hälfte der Flüge 2019 liegt.

Mit freundlichen Grüßen

Werner Kindsmüller

Widerstand gegen Profitstrategie des Flughafens

Die Rheinische Post (111. Nov.2021) berichtete, dass die Stadt Düsseldorf den Vertrag mit den privaten Miteigentümern des Flughafens neu aushandeln will. Man beklagt, dass die privaten Partner, darunter ein auf Rendite orientierter kanadischer Pensionsfonds nur auf kurzfristige Gewinne aus seien. Die nach der Teilprivatisierung des Flughafens im Jahre 1997 für das Land NRW eingestiegenen privaten Anleger haben vor Corona darauf gedrungen, die Gewinne vollständig auszuschütten. Der Flughafen hat deshalb eine sehr knappe Eigenkapitalquote. Im vergangenen Jahr musste das Land durch einen großzügigen Kredit den Flughafen retten. Die Eigentümer mussten ihrerseits jeweils 50 Mio. € als zinsloses Darlehen beisteuern, damit der Betrieb aufrecht erhalten werden konnte. Eine Lösung wäre: Das Land übernimmt erneut den heute privaten Anteil am Flughafen.

Forderung an die neue Verkehrsministerin: Erhöhen Sie die Lärmzuschläge am Flughafen Düsseldorf!

Zum 1. Januar 2022 steht eine Anpassung der Entgeltordnung für den Flughafen Düsseldorf an, eine Entscheidung, die die eben ernannte Verkehrsministerin Ina Brandes in den nächsten Wochen zu treffen hat. Sie entscheidet damit auch über die Lärmzuschläge für die den Flughafen anfliegenden Maschinen. Aus diesem Anlass haben wir uns an die Ministerin gewandt und gefordert, dass die Lärmzuschläge, insbesondere in den Nachtstunden deutlich angehoben werden müssen. „Für die Fluggesellschaften gibt es heute keine Anreize, den Flugplan einzuhalten, weil nächtliche Verspätungen finanziell kaum sanktioniert werden. Wenn eine Boeing 738 erst kurz vor Mitternacht, statt vor 23 Uhr landet, erhöhen sich die Gebühren nur um ca. 65 Cent pro Fluggast“, hat deren Vorsitzender Werner Kindsmüller ausgerechnet. Deshalb werde es den Fluggesellschaften leicht gemacht, die Nachtruhe der Anwohnerinnen und Anwohner zu ignorieren. Damit die Lärmentgelte eine Lenkungswirkung entfalten könnten, müssten diese deutlich

Kaarster gegen Fluglärm e.V.

Inhaltlich verantwortlich: Werner Kindsmüller

Hinterfeld 44c – 41564 Kaarst

T: 02131-1769617

M: kindsmueller@kagf.de

W: www.kagf.de

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

Vereinsregister des Amtsgerichts Neuss Nr. 2781

angehoben werden. Andere Bundesländer sind in den vergangenen Jahren mit gutem Beispiel vorangegangen. In einem Forderungskatalog, der dem Schreiben an die Ministerin beigelegt ist, wird, orientiert an den Tarifen an den Flughäfen Hamburg, Frankfurt und München eine deutliche Anhebung der Lärmentgelte, insbesondere für die Nachtstunden gefordert.

Kaarster gegen Fluglärm

Newsletter 05/2021



Fortsetzung:

Zudem sollen auch die Entgelte für klimaschädliche Emissionen von Flugzeugen, die in Düsseldorf starten, deutlich angehoben werden, um die Fluggesellschaften zu motivieren, möglichst energieeffiziente Maschinen einzusetzen. Für Kurzstreckenflüge sieht der Forderungskatalog eine „Malus-Regelung“ von 500 € pro Flug vor, um auf diese Weise einen Anreiz für den Umstieg auf die Bahn zu schaffen.

Die Einnahmen aus den Lärmrenten bleiben heute beim Flughafen. „Dies ist grotesk. Der Ruhestörer darf nicht auch noch finanziell für sein rücksichtsloses Verhalten belohnt werden“, so Kindsmüller in einer Presseerklärung. Wir fordern deshalb von der Ministerin die Einnahmen aus dem Lärmzuschlägen in einen Fonds einzuzahlen, aus dem die von Fluglärm betroffenen Umlandgemeinden ihren Bürgerinnen Mittel für die Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen zur Verfügung stellen.

Die Entwicklung des Luftverkehrs im Oktober

Am Flughafen Düsseldorf landeten und starteten im vergangenen Monat 11.850 Maschinen, der höchste Monatswert in diesem Jahr, aber immer noch fast 50% weniger als im Oktober 2019 (21.400). Dies hinderte den notorisch unorganisierten Flughafen aber nicht, es zu schaffen, dass 98 Flüge außerhalb der Betriebszeit abgewickelt wurden, also mehr als 3 pro Nacht!

Eine ähnliche Entwicklung zeigt sich auf den anderen deutschen Flughäfen. Die Zahl der Flugbewegungen lag im 3. Quartal um 58% unter den Werten von 2019, die Zahl der Passagiere sogar um 74%. Es deutet nichts darauf hin, dass sich in den nächsten Monaten dieser Trend grundlegend ändern wird.

Tickets werden teurer!

Eine gute Nachricht: Nach Berechnungen des Bundesverbands der deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) sind die Ticketpreise bei innereuropäischen Verbindungen seit 2015 um 46% angestiegen (Sept. 2021). Im Deutschlandverkehr und bei Interkontinentalflügen sind die Anstiege weniger hoch. Der Umsatz der deutschen Luftverkehrswirtschaft ist im 3. Quartal um 49% niedriger als 2019.

Greenwashing der Luftverkehrswirtschaft

Parallel zu den Klimaverhandlungen (COP 26) in Glasgow haben 14 Staaten und Luftverkehrsorganisationen eine Erklärung veröffentlicht, in der sie versprechen, bis 2050 das Emissionsziel „netto Null“ im Luftverkehr zu erreichen. Was so klimafreundlich klingt, ist ein Betrugsmanöver. Netto Null bedeutet nämlich keineswegs, dass die Flugzeuge ab 2050 kein CO₂ mehr ausstoßen sollen. Es bedeutet, dass dann nicht mehr ausgestoßen werden darf, als durch die Emissionsrechte, die der Branche zugewillt sind, abgedeckt ist. Und deren Mengen sind generös—und können im Moment nicht vollständig verbraucht werden. Im Übrigen sind diese Verschmutzungsrechte kostenlos, was allerdings die EU-Kommission ändern möchte.

Zudem beruht die Hoffnung der Branche auf dem Einsatz von Flüssigkraftstoffen (PtL). Diese sind zwar ungleich klimafreundlicher als fossiler Treibstoff, aber nicht vollständig klimaneutral. Denn ihre Verbrennung erhöht zwar nicht die Gesamtmenge an CO₂ in der Atmosphäre, setzt aber Ruß und Abgase frei, die – gerade in großer Flughöhe – das Klima beeinflussen. Noch ist das Zukunftsmusik, da die Herstellung derartiger Mengen Jahrzehnte dauern wird und einen gigantischen Ausbau von regenerativen Energien voraussetzt.

Aktionen kosten Geld! Helfen Sie uns mit Ihrer Spende!

Kaarster gegen Fluglärm e.V. Sparkasse Neuss

IBAN: DE63 3055 0000 0093 4683 04

BIC: WELADEDNXXX

Zu guter Letzt: Ampel plant 3G-Regel auf Inlandsflügen

Die Ampel-Fraktionen wollen in der Corona-Krise 3G auch bei Inlandsflügen einführen. Ins Flugzeug käme damit nur noch, wer geimpft, genesen oder getestet ist. Zuvor war bekannt geworden, dass die Fraktionen von SPD, FDP und Grünen wegen stark gestiegener Corona-Zahlen eine 3G-Regel im Nahverkehr sowie bei Zügen im Fernverkehr einführen wollen.