

INITIATIVE KAARSTER GEGEN FLUGLÄRM



Erste Bewertung des Unterkapitels „Luftverkehr“ des Koalitionsvertrags von CDU und Bündnis 90 / Die Grünen zur Bildung einer Landesregierung in Nordrhein-Westfalen

(Vorgelegt am 23. Juni 2022)

Im Folgenden werden die für den Flughafen Düsseldorf und seine Anwohner*innen bedeutsamen Aussagen des Unterkapitels „Luftverkehr“ dargestellt und bewertet. Grundlage der Bewertung sind die Forderung aus Sicht der Betroffenen.

1.

Ziff.	Text
1940-1945	„Darüber hinaus werden wir den Lärmschutz für die Anwohnerinnen und Anwohner der Flughafenstandorte verbessern – insbesondere in der Nacht. Dazu gehören eine konsequente Einhaltung der Regelungen zum Nachtflug und die Investition in Forschung und Entwicklung emissionsfreier Antriebe, um die mit dem Betrieb der Flughäfen einhergehenden Beeinträchtigungen für Mensch und Umwelt zu minimieren.“

Kommentierung und Bewertung:

- a. *„Konsequente Einhaltung der Regelungen zum Nachtflug“* führt zu keinen Verbesserungen in der Region Düsseldorf, sofern die bestehenden Nachtflugregelungen nicht geändert werden. Die heute wieder vermehrt durchgeführten Landungen bis Mitternacht (Mai 2022: 186) stehen im Einklang mit der geltenden Nachtflugregelung. Eine Abschaffung der Home-Base-Carrier-Regelung und striktes Landeverbot nach 23 Uhr sieht der Vertrag nicht vor:

Bewertung:

Placebo

- b. *„Die Investition in Forschung und Entwicklung emissionsfreier Antriebe, um die mit dem Betrieb der Flughäfen einhergehenden Beeinträchtigungen für Mensch und Umwelt zu minimieren.“*
Da diese Investitionen nicht von der Landesregierung gemacht werden, hat dieser Satz keine praktische Bedeutung. Die richtige Forderung nach aktivem Lärmschutz könnte

nur praktisch werden, wenn sich die Landesregierung für eine Änderung des Luftverkehrsgesetzes und des Fluglärmggesetzes auf Bundesebene einsetzen würde, damit die geltenden Lärmwerte abgesenkt werden. Davon steht aber nichts im Koalitionsvertrag.

Bewertung:

Keine praktische Konsequenz

2.

Ziff.	Text
1949-1950	„Wir wollen daran mitwirken, dass durch die Etablierung moderner technischer An- und Abflugverfahren die Lärm- und Schadstoffemissionen weiter verringert werden.“

Kommentierung und Bewertung:

Die Forderung ist grundsätzlich vernünftig. Praktisch können aber in der Region neue Betroffenheiten entstehen. Ob es über die „offene Transition“ beim Landeanflug und die erfolgte Anpassung der Abflugstrecke MODRU auf RNP 1 hinaus weitere konkrete sinnvolle Veränderungen geben kann, ist nicht bekannt. Eine Verringerung der Emissionen erfolgt durch neue An- und Abflugverfahren allerdings nur in geringem Umfang.

Bewertung:

Praktische Bedeutung voraussichtlich gering

3.

Ziff.	Text
1952-1955	„Ebenso verfolgen wir die Minimierung der Belastung für Bewohnerinnen und Bewohner im Einzugsgebiet der Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn durch eine Anreizsetzung für den Einsatz lärm- und emissionsärmerer Flugzeuge über die Start- und Landeentgelte im Rahmen der Entgeltordnung.“

Kommentierung und Bewertung:

Die Entgeltordnung für den Flughafen Düsseldorf wurde zum 1.1.2022 neu erlassen. Die Start- und Landeentgelte wurden gegenüber der bisherigen Regelung deutlich angehoben, die Entgelte für Emissionen jedoch nicht. Die Erfahrungen nach sechs Monaten besagen, dass von der Anhebung offenkundig nur geringe Anreize ausgehen, nicht nach 23 Uhr zu landen. Schließlich kommen auch andere Faktoren dazu (Chaos bei der Abfertigung), die zu nächtlichen Verspätungen führen.

Entscheidend ist aber: Die am 1.1.2022 in Kraft getretene Entgeltverordnung wurde vom Verkehrsministerium für eine ungewöhnlich lange Frist von 5 Jahren erlassen. Das bedeutet, dass eine neue Entgeltordnung frühestens zum 1.1.2027 erlassen werden kann.

Bewertung:

Keine praktische Bedeutung in den nächsten fünf Jahren

4.

Ziff.	Text
1957-1958	„Für den Flughafen Düsseldorf muss das geltende Nachtflugverbot konsequent angewendet werden. Eine Ausweitung des Nachtflugs ist ausgeschlossen.“

Kommentierung und Bewertung:

Ein „Nachtflugverbot“ am Flughafen Düsseldorf gibt es nicht.

Der Flugbetrieb am Flughafen Düsseldorf erfolgt auf Grundlage der Betriebsgenehmigung vom 9. November 2005. Demnach dürfen Strahlflugzeuge mit einer Lärmzulassung nach Kapitel 3 Bonusliste planmäßig zwischen 6 und 22 Uhr starten und zwischen 6 und 23 Uhr landen. Verspätete Landungen dieser Flugzeuge sind ohne gesonderte Ausnahmegenehmigung bis 23:30 Uhr möglich. Strahlflugzeuge von Airlines mit einem Wartungsschwerpunkt (Home Base) in Düsseldorf dürfen verspätet bis 24 Uhr und zwischen 5 und 6 Uhr ohne Angabe von Gründen landen.

Im Mai 2022 sind 186 Maschinen nach 23 Uhr gelandet. Dies war im Einklang mit den geltenden Nachtflugregelungen am Flughafen Düsseldorf.

Darüber hinaus ist eine individuelle Ausnahmegenehmigung der Luftaufsicht bei der Bezirksregierung Düsseldorf erforderlich.

Die Aussage im Koalitionsvertrag ist praktisch wertlos: Etwas, was es nicht gibt, kann nicht „konsequent angewendet werden.“

Bewertung:

Worte ohne Wert

5.

Ziff.	Text
1958-1960	„Der „Angerland-Vergleich“ gilt. Eine Kapazitätserweiterung ist nur unter vollständiger Berücksichtigung des „Angerland-Vergleichs“ möglich.“

Kommentierung und Bewertung:

Die Aussage, dass der Angerland-Vergleich, also die entsprechende rechtliche Auslegung des OVG Münster des zwischen dem Flughafen und Anrainergemeinden geschlossenen Vertrags gelten, ist eine Selbstverständlichkeit. Eine Änderung stünde ohnehin nicht in der Kompetenz der Landesregierung.

Die Erklärung, dass eine Erweiterung der Kapazitäten nur unter vollständiger Berücksichtigung des Angerland-Vergleichs möglich ist, stellt kein Hindernis für eine Kapazitätserweiterung dar.

Zum Hintergrund:

Der Angerland-Vergleich von 1965, bzw. die Rechtsprechung des OVG von 5. 9. 2002 (20 D 53/99.AK und 20 D 145/97.AK) zielen im Kern auf eine Beschränkung der Nutzung der „Ausweichbahn“ auf „Spitzenzeiten“. Das OVG Münster hat in seiner letzten Entscheidung Spitzenzeiten als maximal 50% der Betriebszeiten definiert. Damit darf also die Ausweichbahn nur maximal 56 Stunden in der Woche genutzt werden. Das Verkehrsministerium legt für jede Woche eine Belegungsliste für die Nutzung der Ausweichbahn fest, in der vorgegeben wird, in welchen 56 Stunden ein Zweibahnbetrieb zulässig ist.

Der Flughafen Düsseldorf strebt in seinem Antrag auf Kapazitätserweiterung vom 16.02.2015 an, dass in den 56 Tagesstunden des Zweibahnbetriebs die planbaren Stundeneckwerte auf 58 (+2) angehoben werden (Ziff. 4 und 5. Des Antrags); für die weiteren 56 Stunden (Einbahnbetrieb) sollen 43 Flugbewegungen geplant werden können (Ziff. 4) des Antrags.

Zudem begehrt der Flughafen Düsseldorf zudem eine Abweichung von der bisherigen Regelung bzgl. der Nutzung der Zweitbahn. So soll die Definition „Spitzenzeiten“, die sich heute auf die Woche bezieht, auf die IATA-Flugperiode ausgedehnt werden. Dies würde zur Folge haben, dass in „heißen“ Wochen die Ausweichbahn auch an mehr als 56 Stunden genutzt werden könnte (Ziff. 2).

Zudem beantragt der Flughafen Düsseldorf, dass die bisher für volle Stunden geltende Bahnbelegung auf 15-Minuten-Blöcke aufgeteilt wird (Ziff. 7), um mehr Flexibilität zu erhalten.

Auf die Ziff. 2 und 7 bezieht sich die im Verfahren von den Fluglärm-Initiativen eingebrachte Bewertung, dass eine „Flexibilisierung“ der Spitzenzeiten, die de facto zu einer stärkeren Nutzung der Ausweichbahn führen würde, nicht mit dem Angerland-Vergleich vereinbar ist. Dies werden ggf. Gerichte zu entscheiden haben.

Allerdings gibt es aus dem Angerland-Vergleich kein Hindernis, die Stundeneckwerte von heute 45 auf künftig 60 für die 56 Stunden des Zweibahnbetriebs anzuheben!

Unabhängig von der „Flexibilisierungslösung“ würde dies zu einer Erhöhung der wöchentlichen Kapazität um bis zu 820 Flugbewegungen führen!

Bewertung:

Die Kapazitätserweiterung hat mit dem Angerland-Vergleich nichts zu tun. Er steht ihr nicht im Wege. Eine „vollständige Berücksichtigung des Angerland-Vergleichs“ kann allenfalls gegen die „Flexibilisierungswünsche“ des Flughafens wirken.

6.

Ziff.	Text
1966-1968	„... erarbeiten wir auf Grundlage des angekündigten „Luftverkehrskonzepts 2030+ des Bundes gemeinsam ein Konzept für den Luftverkehr in Nordrhein-Westfalen“.

Kommentierung und Bewertung:

Das letzte Konzept stammt aus dem Jahr 2000. Insofern ist eine Neufassung überfällig. Die Aussage im Koalitionsvertrag trifft keine inhaltliche Festlegung, nach welchen Kriterien eine solche Konzeption erstellt werden soll.

Bewertung:

Eine Bewertung ist nicht möglich

7.

Ziff.	Text
1970-1971	„Die Flughäfen in Nordrhein-Westfalen müssen sich dauerhaft im Sinne der Beihilferegelungen der Europäischen Union wirtschaftlich tragen.“

Kommentierung und Bewertung:

Aufgrund der geltenden Beihilferegelung der Europäischen Kommission aus 2014 (Verordnung EU 2014/651) müssen auch Kleinflughäfen nach dem Jahr 2024 an ohne Beihilfen auskommen.

Die Aussage im Koalitionsvertrag beschreibt also nur das geltende Recht.

Bewertung:

Bedeutungslos

8.

Ziff.	Text
1974-1975	(Innovation im Luftverkehr). „Unsere Nutzungskonzepte berücksichtigen Entwicklungen wie Flugtaxen. Sie können als Punkt-zu-Punkt-Verbindungen zwischen den Flughäfen an Bedeutung gewinnen.“

Kommentierung und Bewertung:

Während der Koalitionsvertrag kein Wort über die Verlagerung von Kurzstreckenflüge auf die Schiene verliert, wird ein neues Verkehrsmittel im Luftverkehr ins Spiel gebracht: Flugtaxen. Sollten sie eingeführt werden, würde dies zusätzliche Verkehre und entsprechende Belastungen (Klima, Anwohner, etc.) zur Folge haben.

Bewertung:

Diese Form von „Innovation“ ist abzulehnen.

9.

Ziff.	Text
1978-1980	„Die technische Weiterentwicklung bei Flugverfahren und klimaneutralen Antrieben im Luftverkehr werden wir unterstützen mit dem Ziel, bis 2040 einen klimaneutralen Luftverkehr in Nordrhein-Westfalen zu realisieren.“

Kommentierung und Bewertung:

Bis wann klimaneutrale Antriebe möglich sind und wann geeigneter Treibstoff (Power-to-Liquids) in den erforderlichen Mengen zur Verfügung steht, ist Gegenstand von Spekulationen und Hoffnungen, beruht aber nicht auf verlässlichen Berechnungen.

Eine Dekarbonisierung des deutschen Inlandsabsatzes für den Flugverkehr erfordert nach einer Studie des Wuppertal- Instituts (April 2019) mittelfristig Strom aus erneuerbaren Energien in der Größenordnung von 200 TWh p.a.. Zum Vergleich: die installierte Erzeugungskapazität von Windenergie in Deutschland betrug 2020 ca. 223 TWh (Quelle: Bundesnetzagentur).

Das Ziel der Luftverkehrsbranche ist es, bis 2050 vollständig klimaneutral zu fliegen. Das „ehrgeizige“ Ziel von NRW, einen klimaneutralen Luftverkehr in NRW bis 2040 zu realisieren ist angesichts der weltweiten Konnektivität Unsinn: Sollen ab 2040 in NRW nur noch Maschinen landen und starten dürfen, die klimaneutral fliegen?

Bewertung:

Luftnummer

Gesamtbewertung:

1. Die Koalitionsvereinbarung öffnet die Tür zu einer Kapazitätserweiterung und damit zu mehr Fluglärm und klimaschädlichen Emissionen sehr weit.
2. Eine Verbesserung der Lärmbelastung der Anwohner*innen ist nicht zu erwarten, da keine konkreten Maßnahmen vorgesehen sind, um die Lärmbelastung, insbesondere in den Nachtstunden zu reduzieren.
3. Viele Aussagen sind ohne jegliche praktische Bedeutung für die Situation der Anwohner*innen
4. Wichtige Forderungen der Fluglärminitiativen fehlen im Koalitionsvertrag, z.B.
 - a. Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene
 - b. Aufstellung von Lärmaktionsplänen an den Verkehrsflughäfen,
 - c. Einrichtung einer Stabsstelle für Fluglärmschutz im Verkehrsministerium,
 - d. Striktes Verbot von Flugbewegungen im Zeitraum 22 Uhr bis 6 Uhr.
 - e. Einsatz von Kerosin mit möglichst geringen Schwefelgehalt
 - f. Erfassung der Ultrafeinstaubbelastung des Luftverkehrs

Stand: 24.06.2022