

Fluglärm sorgt für Unmut

Sachverständige zu nächtlichen Starts und Landungen in Düsseldorf

27. März 2019 – Der Flughafen Düsseldorf zählte im vergangenen Jahr eigenen Angaben zufolge rund 24,3 Millionen Passagiere und mehr als 218.000 Flugbewegungen. Für Unmut sorgen Starts und Landungen außerhalb der regulären Betriebszeiten. Im Verkehrsausschuss haben sich Sachverständige zum Antrag der Grünen-Fraktion „Nächtliche Lärmbelastungen durch Verspätungen am Flughafen Düsseldorf wirksam reduzieren“ geäußert.

In Düsseldorf dürften Flugzeuge, von Ausnahmen abgesehen, zwischen 23 und 6 Uhr weder landen noch starten, heißt es in dem Antrag (17/4105). Die Ausnahmeregeln würden jedoch immer häufiger in Anspruch angenommen – im Jahr 2017 seien es 2.032 Fälle gewesen. „Im Gegensatz zum Land NRW treten andere Bundesländer wie Hessen und Hamburg den dort auftretenden Verspätungen und Verletzungen der Nachtruhe an den Flughäfen weit entschiedener entgegen“, so die Grünen. Sie fordern u. a., die „lärmabhängigen Landeentgelte“ drastisch zu erhöhen.

So sei 2017 in Hamburg der Zuschlag für Starts und Landungen nach 23 Uhr auf bis zu 700 Prozent angehoben und in fünf Stufen gestaffelt worden. Für häufig verkehrende Flugzeuge der Lärmklasse 4 (z. B. Airbus 320 oder Boeing 737) wird in der Hansestadt nach Angaben der Grünen zwischen 0 und 5.59 Uhr ein Zuschlag von 854 Euro berechnet. In Düsseldorf seien für ein vergleichbares Flugzeug zwischen 0 und 4.59 Uhr 329 Euro, zwischen 5 und 5.59 Uhr 312,55 Euro fällig.

Man habe gemeinsam mit den Airlines viel getan, um „die Pünktlichkeitsperformance zu steigern“, teilte der Flughafen Düsseldorf dem Ausschuss mit. Die Zahl der nächtlichen Starts und Landungen sei „seit Anfang November trotz eines deutlich gestiegenen Verkehrsaufkommens spürbar zurückgegangen“. Beim Lärmschutz nehme Düsseldorf eine „Vorrei-

terrolle unter den deutschen Flughäfen“ ein. Verspätungen seien kein standortspezifisches Problem, sie kämen in ganz Europa vor.

„Sie planen zu eng“

Der Verein „Bürger gegen Fluglärm“ bezeichnete den Düsseldorfer Flughafen in seiner Stellungnahme als „Verspätungsmeister Deutschlands“. Hauptverursacher seien die Fluggesellschaften selbst: „Sie planen zu eng, um – auf Biegen und Brechen – einen Umlauf mehr (oder einen deutlich längeren Umlauf) zu schaffen als die Konkurrenz.“ Diese Praxis sei in Düsseldorf mit den geringsten Mehrkosten verbunden. Der Verein forderte, die Zahl der Nachtflüge „mindestens zu halbieren“, sonst gebe es „keinen Frieden mit den Nachbarn“.

Der Flughafen Düsseldorf sei „unverzichtbar für den Luftverkehrsstandort Deutschland“, befand der Flughafenverband ADV (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen). Der Verband wies auf die nahe gelegenen Flughäfen Amsterdam-Schiphol und Brüssel-Zaventem als „zwei große und erfolgreiche Wettbewerber“ hin. Sie verfügten über deutlich großzügigere Regelungen: „Weitere Einschränkungen am Flughafen Düsseldorf würden unweigerlich einen Verlust an Wettbewerbsfähigkeit mit sich bringen.“ Dass Düsseldorf bei Verspätungen an der Spitze liege, stimme nicht, hieß es im Ausschuss. Der Flughafen liege „im Mittelfeld“.

Thomas Goßen, Bürgermeister der Stadt Tönisvorst und Vorsitzender der Fluglärmkommission, wies darauf hin, dass die Zahl der nächtlichen Starts und Landungen seit Jahren steige. Er sprach von einem „strukturellen Problem“ in Düsseldorf.

Bei den Landungen nach 22 Uhr sei in Düsseldorf die Zeit zwischen 22 und 23 Uhr die „Spitzenstunde“, so die Initiative „Kaarster gegen Fluglärm“. 2018 habe die Zahl der Landungen nach 23 Uhr mit 2.436 einen „Allzeit-Rekord“ erreicht. Flugpläne, klagte die Initiative, würden offenbar „von keiner Stelle“ auf Realisierbarkeit hin geprüft.

Um die Leistungsfähigkeit der Flughäfen zu erhalten, seien Nachtflugregelungen und Betriebsgenehmigungen „so zu gestalten, dass neben den Schutzinteressen der Bevölkerung auch die logistischen Anforderungen von Industrie und Handel, die Anforderungen der Airlines an einen wirtschaftlichen Flugbetrieb sowie der hohe regionalwirtschaftliche Nutzen von Flughäfen angemessen berücksichtigt werden“, hieß es in einer Stellungnahme der Industrie- und Handelskammern (IHK) in Nordrhein-Westfalen. Eine restriktivere Handhabung der Tagesrandzeiten, so die IHK, würde die Wettbewerbsfähigkeit schwächen: „Dies hätte negative Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen.“

zab

Mehr zum Thema lesen Sie auf den Seiten 8 und 9.

