

INITIATIVE KAARSTER GEGEN FLUGLÄRM



An

den Vorsitzenden des Verkehrsausschusses des Landtag Nordrhein-Westfalen

Herrn Thomas Nüchel, MdL

Postfach 101143

40002



Kaarst, den 27. Febr. 2020

Zukunft des Flughafens Düsseldorf und Lärmschutz für die Anwohner in Einklang bringen – Mobilitätsbedürfnisse der Bürger dauerhaft sichern – Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze ermöglichen

Antrag der Fraktion der AfD, Drucksache 17/7363

hier: Schriftliche Anhörung von Sachverständigen

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

vielen Dank für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu dem im Betreff bezeichneten Antrag.

Dazu nehmen wir wie folgt Stellung:

1. Der Flughafen Düsseldorf ist für NRW nicht das „Tor zur Welt“ und er ist weiter denn je davon entfernt, eine Drehkreuzfunktion wahrzunehmen. Düsseldorf ist das „Tor zum Mittelmeer“. Die Struktur der Flugverbindungen wird durch Urlaubsdestinationen geprägt. Der Anteil der Reisenden, die aus geschäftlichen Gründen reisen, liegt nach Angaben des Flughafens bei 16 % (Quelle: Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren).

Die Strategie des Flughafens Düsseldorf, internationaler Hub zu werden ist auch deshalb gescheitert, weil die Lufthansa sich für Frankfurt und München als Drehkreuz entschieden hat. Der Anteil der Umsteiger an den Passagieren beträgt ca. 7% (2018).

2. Für einen weiteren Ausbau der Urlaubsverkehrs vom Flughafen Düsseldorf besteht keine Notwendigkeit. NRW verfügt für Point-to-Point-Verkehre über ausreichend Kapazitäten an seinen Flughäfen. Die drei am häufigsten angeflogenen Ziele waren im Jahr 2018 Palma de Mallorca, München und Berlin. Durch die bereits erkennbaren und in Zukunft weiter zu erwartenden Rückgänge im Kurzstreckenbereich werden hier Slots frei.

3. Ein Wachstum, wie in der Potenzialanalyse 2030, auf die sich die Flughafen Düsseldorf GmbH in ihrem Antrag vom 16.02.2015 bezieht, würde in den nächsten zehn Jahren die Zahl

der Flugbewegungen am Flughafen Düsseldorf von ca. 225.000 (2019) auf 326.000 (2030) erhöhen. Eine solche Entwicklung ist weder mit den Interessen der durch Fluglärm geplagten Anwohner, noch den Erfordernissen des Klimaschutzes vereinbar. Das Flugzeug ist das klimaschädlichste Verkehrsmittel. Um die Klimaziele von Paris zu erreichen, muss auch der Luftverkehr einen relevanten Beitrag leisten. Statt weiter zu wachsen, muss der Luftverkehr in den nächsten Jahren schrumpfen. Ein Beitrag dazu kann die Reduzierung der Kurzstreckenflüge ab Düsseldorf sein, die zzt. ca. 22% aller Flugbewegungen (bis 500 km) ausmachen. Zugleich müssen Slots gestrichen werden, damit Ausweichverhalten der Airlines unterbunden wird.

4. Ein weiterer Ausbau der Kapazitäten und der Schutz der Anwohner vor Fluglärm sind nicht vereinbar. Dies dokumentiert die Entwicklung seit der letzten Änderung der Betriebsgenehmigung 2005. Mit der Zahl der Flugbewegungen haben sich auch die Landungen nach 23.00 Uhr, also in den besonders sensiblen Nachtstunden erhöht. Der erfreuliche Rückgang der Verstöße gegen die Betriebsgenehmigung 2019 ändert nichts an der Tatsache, dass für die Anwohner kaum eine Nacht ohne Störungen verläuft.

5. Schallschutzmaßnahmen lösen aus Sicht der Anwohner das Problem der Lärmbelästigung nicht. Zum einen ist der Kreis der Bewohner, die einen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen haben sehr gering. Die von Lärm geplagten Einwohner der Stadt Kaarst liegen weder in der Nachtschutzzone noch in der Tagschutzzone. Ihnen steht deshalb auch kein Anspruch auf Maßnahmen des passiven Schallschutzes zu.

Im Übrigen ändert auch der Einbau von Schallschutz nichts daran, dass die Menschen beim Aufenthalt im Außenbereich der Wohnung gegen Fluglärm dadurch nicht geschützt werden.

Ein wirksamer Schutz, insbesondere des Schlafbedürfnisses der Anwohner wird nur erreicht, wenn zwischen 22 Uhr und 6 Uhr (am Wochenende 7 Uhr) absolutes Flugverbot gilt.

6. Der die Anwohner besonders belastende Landeanflug wird ohnehin bereits abwechselnd auf der Flugroute Essen/Ratingen oder Kaarst/Meerbusch abgewickelt.

7. Ein Verbot von Flugzeugen der Lärmklassen 7 und 8 im Zeitraum 21 bis 7 Uhr schafft keine wirksame Abhilfe für die Anwohner, weil die Zahl der Flugzeuge dieser Kategorien sehr gering ist. Im vergangenen Jahr war die Lärmklasse 8 nicht und die Lärmklasse 7 mit weniger als 200 Flugbewegungen (= < 0,1 %) von 225.000 Starts und Landungen vertreten.

8. Eine Erhöhung der Lärmkomponente der Landeentgelte für den Flughafen Düsseldorf ist erforderlich, um ökonomische Anreize für leisere Maschinen und für eine Einhaltung des Flugplans zu schaffen. Die vorgeschlagene Erhöhung der Lärmzuschläge in den Lärmklassen 2-6 um lediglich 20 € würde allerdings keine Lenkungswirkung entfalten. Für einen Flug mit einer A 321 (Lärmklasse 5) würde sich der Lärmzuschlag über Tage von 51 € auf 71 € erhöhen. Zwischen 22 Uhr und 23 Uhr belief sich der Zuschlag auf 254 € (statt 204 €). Dies bedeutet, dass der Lärmzuschlag auch in der Nacht nur etwas mehr als 1 €/ pro PAX betragen würde.

Um beide Ziele, einen signifikanten ökonomischen Anreiz für lärmärmere Maschinen und für eine Einhaltung der Nachtruhe zu erreichen, sind Erhöhungen der Lärmkomponente erforderlich, wie sie bspw. für den Flughafen Hamburg gelten. Hier beträgt der Lärmzuschlag nach 22 Uhr 924,15 €, also mehr als das vierfache der heutigen Aufschläge in Düsseldorf.