

## Flughafen Düsseldorf außer Kontrolle!

Auch in den letzten Monaten kam es am Düsseldorfer Flughafen wieder täglich zu erheblichen Verstößen gegen die Betriebsgenehmigung des Verkehrsministeriums und gegen den Angerland-Vergleich. Obwohl in der Betriebsgenehmigung die Anzahl der stündlich erlaubten Flugbewegungen (Stundeneckwerte) genau festgelegt ist, werden diese regelmäßig überschritten.

### Was ist nach der Betriebsgenehmigung erlaubt?

Laut luftrechtlicher Genehmigung für den Verkehrsflughafen Düsseldorf sind aktuell folgende Flugbewegungen zulässig:

06.00 Uhr - 21.00 Uhr Ortszeit 38 Slots pro Stunde

21.00 Uhr - 22.00 Uhr Ortszeit 35 Slots pro Stunde und

22.00 Uhr - 23.00 Uhr Ortszeit 25 Slots pro Stunde im Sommer und 15 Slots pro Stunde im Winter.

06.00 Uhr - 22.00 Uhr Ortszeit 2 Flugbewegungen pro Stunde als ad-hoc- bzw. Überführungs-Flüge nach Instrumentenflugregeln (IFR).

Planmäßige Starts sind in der Zeit von 22.00 Uhr bis 06:00 Uhr Ortszeit unzulässig.

Planmäßige Landungen sind - bis auf bestimmte Ausnahmen - von 23.00 Uhr bis 06.00 Uhr Ortszeit unzulässig.<sup>1</sup>

### Wie viele Überschreitungen fanden statt?

Bei den detaillierten Auswertungen des Vereins Bürger gegen Fluglärm in Meerbusch für die Monate Juli und August 2005 wurde festgestellt, dass der Flughafen Düsseldorf in beiden Monaten die Anzahl der vom Verkehrsministerium genehmigten Stundeneckwerte erheblich überschritten hat. Zum großen Teil wurden diese Überschreitungen sogar bewusst und systematisch eingeplant.

So ergaben sich für den Monat Juli 2005 exakt 199 geplante und 352 realisierte Überschreitungen. 151 Überschreitungen fanden tagsüber zwischen 06 und 23 Uhr und 201 Überschreitungen nachts zwischen 23 und 06 Uhr statt.

Im Monat August 2005 wurden 141 Überschreitungen geplant und 282 Überschreitungen realisiert, davon 87 Überschreitungen tagsüber zwischen 06 und 23 Uhr und 195 Überschreitungen nachts zwischen 23 und 06 Uhr.

Es kann durchaus nachvollzogen werden, dass es im Laufe eines Tages zu Verspätungen im Luftverkehr kommt. Die Verspätungen treten aber inzwischen nicht mehr selten und zufällig auf, sondern werden vom Flughafen und von den Airlines offensichtlich gezielt über die Gestaltung (um nicht zu sagen Manipulation) von Slots eingeplant, denn es sind meistens die selben Airlines und Flüge, die nachts verspätet landen. Zur Vermeidung gesundheitlicher Schäden muss den Anwohnern aber eine ausreichende und ununterbrochene Nachtruhe bleiben, und das geht eben nicht, wenn die letzten Maschinen noch bis weit nach 0.00 Uhr ankommen und ab 5.00 Uhr schon wieder landen dürfen.

Wenn aber Verspätungen nie ganz zu vermeiden sind, dann müsste der Verkehrsminister im Sinne des Angerland-Vergleichs zum Schutz der Anwohner konsequenterweise die Zeit für planmäßige Landungen von z. Bt. 23.00 Uhr so weit vorverlegen, dass die letzte verspätete Maschine bis 23.00 Uhr gelandet ist. Bei dieser Gelegenheit wäre auch die großzügige Regelung für die in letzter Zeit stark gestiegene Zahl der Home-Base-Carrier deutlich zu reduzieren, denn in dem man möglichst allen Airlines diesen Status zuerkennt, höhlt man gleichzeitig die zum Schutz der Anwohner bestehenden Nachtflugbeschränkungen aus und tangiert deren Grundrechte auf Schutz von Gesundheit und Familie sowie auf Wahrung körperlicher Unversehrtheit. Zudem ist die Störung der Nachtruhe unabhängig davon, ob es sich um die Maschine eines Home-Base-Carriers handelt oder nicht.

Hinzu kommt, dass der Flughafen zur Kapazitätssteigerung die Anflüge inzwischen nahezu vollständig und unerlaubterweise über die parallele Ersatzbahn abwickelt, obwohl diese lediglich als Ausweichbahn beantragt und genehmigt ist. Laut rechtsgültigem Angerland-Vergleich<sup>2</sup> (vgl. Urteil des 20. Senats des OVG Münster vom 5. September 2002<sup>3</sup>) darf die Ausweichbahn nur in den Zeiten der Betriebsunterbrechung der Hauptstartbahn und sonst in den Zeiten des Spitzenverkehrs über Tage (d. h.

<sup>1</sup> Einzelheiten zu den Nachtflugbeschränkungen am Flughafen Düsseldorf sind nachzulesen im Bericht des Lärmschutzbeauftragten unter [http://www.nps-brd.nrw.de/BezRegDdorf/autorenbereich/Dezernat\\_59/PDF/Nachtflug.pdf](http://www.nps-brd.nrw.de/BezRegDdorf/autorenbereich/Dezernat_59/PDF/Nachtflug.pdf)

<sup>2</sup> Vgl. Wortlaut des Angerland-Vergleichs unter <http://home.landtag.nrw.de/mdl/oliver.keymis/h1.htm>

<sup>3</sup> Vgl. Pressemeldung des OVG Münster unter <http://www.ovg.nrw.de/presse/presse/2002/p020902.htm>

bis 22 Uhr) betrieben werden. Und Spitzenverkehr ist laut pointierter Antwort des Flughafens Düsseldorf auf entsprechende Beschwerden immer dann, wenn die Deutsche Flugsicherung (DFS) das sagt. Diese Steuerung des Luftverkehrs nach Gutsherrenart geht sogar so weit, dass die DFS Maschinen auf der Ausweichbahn landen lässt, obwohl die Hauptbahn frei ist und kein Flugzeug auf dem Taxiway zu sehen ist. Eine solch dreiste Auslegung der zum Schutz der Anwohner getroffenen Vereinbarungen im Angerland-Vergleich bestätigt wieder mal, wie berechtigt das Misstrauen gegenüber dem Flughafen und der DFS ist.

### **Beschwerden laufen systematisch ins Leere**

Die zahlreichen Beschwerden der durch die Überschreitungen, Nachtflüge und permanente Nutzung der Ausweichbahn massiv in ihrer Lebensqualität beeinträchtigten Anwohner werden in den Antwortschreiben der zuständigen Flughafen-Mitarbeiter vom "Nachbarschaftsdialog" immer wieder mit nichtssagenden Formulierungen und pauschalen Floskeln abgewiegelt.

Die Bezirksregierung Düsseldorf fühlt sich nur zuständig für die Genehmigung von verspäteten Starts und Landungen in der Nacht, was bei der rasant zunehmenden Zahl der Home-Base-Carrier<sup>4</sup> bald auch nicht mehr erforderlich sein wird.

Und auch das Verkehrsministerium NRW nimmt seine Verantwortung als Aufsichtsbehörde des Flughafens Düsseldorf bisher nicht wahr und verweist auf den Flughafenkoordinator sowie auf das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, weil es sich nur für die Genehmigung der Stundeneckwerte, nicht aber für deren Kontrolle zuständig sieht (vgl. Landtag NRW, Drs. 13/6295).

Deshalb kann der Flughafen offensichtlich machen was er will:

- er kann ungestraft die genehmigten Stundeneckwerte überschreiten,
- er kann ungestraft Starts nach 22 Uhr durchführen,
- er kann ungestraft Flugzeuge bis spät in die Nacht landen lassen und
- er kann ungestraft die als parallele Ersatzbahn beantragte und genehmigte Ausweichbahn faktisch im Zweibahnbetrieb nutzen,

ohne das irgendeine offizielle Stelle einschreitet und dem Treiben ein Ende setzt. Damit wird dem rechtswidrigen Handeln des Flughafens Vorschub geleistet, und das mit aufsichtsbehördlicher Duldung.

Man könnte geradezu von einer Verschwörung aller Beteiligten zum alleinigen Vorteil des Flughafens und zum Nachteil der Menschen im stark bewohnten Umfeld des Düsseldorfer Flughafens sprechen, zumal inzwischen auch keine Flugzeuge mehr den Düsseldorfer Norden überfliegen, weil dieses Gebiet, in dem der Düsseldorfer Oberbürgermeister seinen Wahlkreis hat, durch die Verschiebung der Flugrouten bewusst und weiträumig geschont wird.

Zudem hat sich die Justiz dem berechtigten Verdacht der Befangenheit ausgesetzt, weil der vorsitzende Richter des entscheidenden Senats beim Oberverwaltungsgericht Münster im Meerbuscher Stadtteil Nierst wohnt, welcher durch die geänderte Nutzung der Flugrouten eindeutig begünstigt wird.<sup>5</sup>

### **Wie geht es weiter, was hat die Landesregierung vor?**

Im Entwurf der Koalitionsvereinbarung zwischen CDU und FDP vom 16.06.05 ist die bedarfsgerechte Entwicklung des Düsseldorfer Flughafens als verkehrspolitisches Ziel formuliert. Es wird allerdings übersehen, dass der Flughafen - wie kein anderer bedeutender Airport - innerhalb der Stadt und in einem dichtbesiedelten Umfeld liegt. Es wird auch nicht gesehen, dass die Lärm- und Gesundheitsbelastung der Anwohner bereits jetzt schon unerträglich ist. Unberücksichtigt bleibt zudem, dass der Flughafen im Jahr 2003 rund 23.000 genehmigte Slots und im Sommer 2004 rund 16.000 genehmigte Slots nicht genutzt hat. Und laut Lufthansa-Vorstand Kley ist auch die Zahl der Lufthansa-Passagiere am Düsseldorfer Flughafen schon seit Jahren rückläufig<sup>6</sup>

Von einem realen Bedarf kann deshalb keine Rede sein!

Trotzdem wird die Ausweitung des Luftverkehrs vom Aufsichtsrat und von der Geschäftsführung des Flughafens rücksichtslos, systematisch und mit allen Mitteln vorangetrieben und eine noch weiter

---

<sup>4</sup> Home-Base-Carrier sind Luftfahrtunternehmen, die auf dem Flughafen Düsseldorf einen vom Ministerium für Bauen und Verkehr NRW anerkannten örtlichen Wartungsschwerpunkt (Werftbetrieb) unterhalten.

<sup>5</sup> Zum Urteil des OVG Münsters in der Klage gegen MODRU 5 T, vgl. <http://www.wz-newsline.de/sro.php?redid=91703>.

<sup>6</sup> Vgl. Artikel "Vier Flughäfen sind genug" in der "Welt am Sonntag" vom 18.09.2005, NRW 6.

zunehmende Lärm- und Gesundheitsbelastung der Anwohner bewusst in Kauf genommen. Dabei geht es im Grunde genommen doch nur darum, den Flughafen Düsseldorf kurz bis mittelfristig an die Börse zu bringenden (vgl. Financial Times Deutschland vom 25.05.2005<sup>7</sup>). Und offensichtlich ist auch der verantwortliche Verkehrsminister des Landes NRW, Herr Wittke, bei der Abwägung des Flughafen-Antrags auf Erweiterung der Betriebserlaubnis geneigt, trotz der Einwände sämtlicher umliegenden Städte und Kommunen (außer Duisburg) und trotz der 23.000 Einwände von betroffenen Bürgern für den zusätzlichen Umsatz mit Billigfliegern die fortwährende Verletzung der Grundrechte auf Schutz von Gesundheit und Familie sowie auf Wahrung körperlicher Unversehrtheit tausender Menschen billigend in Kauf zu nehmen.

Anscheinend hat das Ministerium für Bauen und Verkehr auch noch nicht wahrgenommen, dass die Passagiere der Billigfluglinien ihre Reisekasse nicht am Flughafen oder in Düsseldorf ausgeben, sondern erst an ihren Reisezielen. Damit fließt Kaufkraft in erheblichem Maße ab. Und Firmenkunden nutzen die Billig-Airlines primär dazu, ihre Reisekosten zu senken, wie in einer Studie der Universität zu Köln ermittelt wurde<sup>8</sup>, wodurch aber letztlich die klassischen Business Airlines (z. B. Lufthansa in Düsseldorf) verdrängt werden.

### Das Märchen von der "Jobmaschine Flughafen" ist widerlegt

Dabei sind die von der Flughafen-Lobby vorgeschobenen Gründe für die angeblich dringend notwendige Ausweitung des Luftverkehrs weder zutreffend noch bewiesen. Und das gebetsmühlenartig wiederholte Argument von der „Jobmaschine“ ist längst widerlegt, denn gerade der Düsseldorfer Flughafen hat beim Abbau von Arbeitsplätzen eine Vorreiterrolle unter den deutschen Verkehrsflughäfen eingenommen.

So wurden 2004 im Rahmen der Initiative "Take off" rund 1.100 Arbeitsplätze in eine Ground-Handling-Gesellschaft ausgelagert und erst kürzlich berichtete die Presse über bevorstehende Auslagerungen im Bereich Informationstechnologie(IT). Zusammen mit den im Facility-Management geplanten Reduzierungen und Auslagerungen von Stellen dürfte die Zahl der unmittelbar bei der Flughafengesellschaft beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter inzwischen von rund 2.500 im Jahre 2002 auf etwa 1.000 zurückgegangen sein (Mitarbeiterzahlen werden seit 2002 auf der Homepage des Flughafens nicht mehr publiziert, warum wohl?).

Und auch mit den durchschnittlich zwei bis drei Stellen-Angeboten auf der Homepage des Düsseldorfer Flughafens<sup>9</sup> kann seriös nicht von einer Jobmaschine gesprochen werden, auch dann nicht, wenn die anderen großen deutschen Flughäfen mit in die Berechnung einbezogen werden.

Flughafen	Offene Stellen am					
	10.05.05	08.06.05	23.07.05	24.08.05	15.09.05	
Frankfurt	4	5	10	8	7	
München	0	3	2	0	2	
<b>Düsseldorf</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	
Berlin (3) *)	15	10	13	20	22	
Hamburg	0	0	3	4	4	
Stuttgart	1	0	1	0	0	
Köln	1	2	1	0	0	
Hannover	1	3	4	3	5	
Nürnberg	0	1	0	0	0	
Leipzig-Halle	0	0	0	0	0	
Bremen	0	0	0	0	0	
Dresden	1	0	0	0	0	
Münster-Osnabrück	0	0	0	0	0	
Dortmund	0	0	1	0	0	

<sup>7</sup> Zitat des Flughafenchefs Rainer Schwarz: "Ich glaube, die Aufgabe der Geschäftsführung ist es, hier alles so aufzustellen, dass die Gesellschafter die Entscheidung fällen können, an die Börse zu gehen" (<http://ftd.de/ub/di/8006.html?mode=print>).

<sup>8</sup> „Den Ergebnissen der Studie zufolge bringt der Low-Cost-Markt in Köln/Bonn allerdings auch negative Effekte mit sich. Denn aus den preiswerten Flugverbindungen resultieren bestimmte Kaufkraftwirkungen. Nach den Berechnungen der Kölner Wirtschaftsforscher gingen der Untersuchungsregion aus diesem Grund mehr als 10 Millionen Euro verloren. Zwar würden die Ausgaben von Touristen und Geschäftsleuten, die mit Billigfliegern in den Köln/Bonner Raum kommen, der Region zusätzliche Einnahmen beschere. Diese seien jedoch um einiges niedriger als die Summe, die Urlauber, die von Köln aus starten, an ihrem jeweiligen Zielort ausgeben.“ (vgl. Pressemitteilung der Universität zu Köln: <http://www.uni-koeln.de/pi/i/2004.101.htm>)

<sup>9</sup> Vgl. [http://www.duesseldorf-international.de/d/index.php?type=inhalt&path=07\\_unternehmen/jobs/stellenangebote](http://www.duesseldorf-international.de/d/index.php?type=inhalt&path=07_unternehmen/jobs/stellenangebote)

Erfurt	0	0	0	0	0	
Saarbrücken	0	0	0	0	0	
<b>Summe mit Berlin:</b>	<b>26</b>	<b>27</b>	<b>36</b>	<b>37</b>	<b>42</b>	
<b>Summe ohne Berlin:</b>	<b>11</b>	<b>17</b>	<b>23</b>	<b>17</b>	<b>20</b>	

\*) Berliner Flughäfen und Unternehmen im direkten Flughafenumfeld, ohne Rolls-Royce, Tourismus und Hotels/Event/Service.  
Quellen:

[http://www.fraport.de/cms/jobs\\_karriere/rubrik/2/2013.jobboerse-4~1.htm](http://www.fraport.de/cms/jobs_karriere/rubrik/2/2013.jobboerse-4~1.htm)  
<http://www.munich-airport.de/DE/Areas/Company/Jobs/Stellenangebote/index.html>  
[http://www.duesseldorf-international.de/d/index.php?type=inhalt&path=07\\_unternehmen/jobs/stellenangebote](http://www.duesseldorf-international.de/d/index.php?type=inhalt&path=07_unternehmen/jobs/stellenangebote)  
<http://www.berlin-airport.de/bbi/rubDeutsch/rubJobs/rubJobboerse/index.html>  
<http://www.ham-airport.de/de/stellenangebote.html>  
[http://www.stuttgart-airport.com/de/content\\_jobs.php?art\\_des\\_jobs=jobs&submenu\\_id=9](http://www.stuttgart-airport.com/de/content_jobs.php?art_des_jobs=jobs&submenu_id=9)  
<http://www.koeln-bonn-airport.de/index.php>  
<http://www.hannover-airport.de/deutsch/business/jobboerse.htm>  
<http://www.airport-nuernberg.de/unternehmen/stellenangebote/>  
[http://www.leipzig-halle-airport.de/de/7\\_2/f7\\_2\\_6.html](http://www.leipzig-halle-airport.de/de/7_2/f7_2_6.html)  
<http://www.airport-bremen.de/cms/index.php?id=61>  
<http://www.dresden-airport.de/ger/11/fs7a.html>  
<http://www.flughafen-fmo.de/D/jobbo.htm> (Münster-Osnabrück)  
<http://www.flughafen-dortmund.de/index.php?id=47>  
<http://www.airport-erfurt.de/default.asp>  
[http://www.flughafen-saarbruecken.de/index\\_start.php?lang=de](http://www.flughafen-saarbruecken.de/index_start.php?lang=de)

Insgesamt gesehen kann man sich des Eindrucks nicht erwehren, dass die Betriebsgenehmigung und die Nachtflugbeschränkungen bereits heute schon so formuliert sind, **dass der Flughafen vor den Anwohnern geschützt wird und nicht umgekehrt**. Das widerspricht aber dem Schutzgedanken des Angerland-Vergleichs und jede Erweiterung der Betriebsgenehmigung würde diesen Schutzgedanken weiter verletzen.

Wenn der Flughafen auch nachts Flugverkehr haben will, dann muss er heraus aus der Stadt und dem dichtbesiedelten Umland an einen neuen Standort, wie das der boomende Flughafen München in gelungener Weise vorgemacht hat. Alternativ könnte der Flughafen natürlich auch die Häuser der lärm-betroffenen und -geschädigten Bürger rund um den Flughafen aufkaufen, wie die Rheinbraun AG es im Bereich des Tagebaus Garzweiler II praktiziert.

### Was kann man/frau tun?

Wer die negativen Folgen einer Erhöhung der Stundeneckwerte am Morgen und in den Abendstunden nicht möchte, wer nachts nicht regelmäßig durch spät startende oder verspätet landende Jets aufwachen will, wer einen dramatischen Wertverlust seines Eigentums nicht tatenlos hinnehmen will, muss handeln, und zwar nicht irgendwann, sondern **jetzt!**

Schreiben Sie ihre Beschwerden über zu frühe, zu laute, zu späte Starts und Landungen sowie über ungerechtfertigte Landungen auf der Ausweichbahn/Ersatzbahn an den Flughafen:

**Rüdiger Schupp** Mail: [schupp@dus-int.de](mailto:schupp@dus-int.de) / Tel: 0211 421-2130 / Fax: 0211 421-2832

oder rufen sie an

**Ansprechpartner Lärmmanagement am Flughafen Düsseldorf GmbH**

Team Nachbarschaftsdialog und Immissionsschutz

Felicitas Daum Mail: [buengerinfo@dus-int.de](mailto:buengerinfo@dus-int.de) / Tel.: 0211 421-23366

Petra Diebels-Müller Mail: [buengerinfo@dus-int.de](mailto:buengerinfo@dus-int.de) / Tel.: 0211 421-23366

Peter Nengelken Mail: [buengerinfo@dus-int.de](mailto:buengerinfo@dus-int.de) / Tel.: 0211 421-23366

Marcus Schaff Mail: [buengerinfo@dus-int.de](mailto:buengerinfo@dus-int.de) / Tel.: 0211 421-23366 / Fax: 0211 421-24345

Beschweren Sie sich über Starts zwischen 22 Uhr und 06 Uhr sowie über Landungen nach 23:30 Uhr beim Flughafen (s. oben) und beim Lärmschutzbeauftragten der Bezirksregierung Düsseldorf:

Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 59 Luftverkehr

**Ulf P. Klinger** Mail: [ulf.klinger@brd.nrw.de](mailto:ulf.klinger@brd.nrw.de) / Tel.: 0211 475-3289 / Fax: 0211 475-3980

Hans-Josef Mevissen Mail: [hans-josef.mevissen@brd.nrw.de](mailto:hans-josef.mevissen@brd.nrw.de) / Tel.: 0211 475-3706

Schreiben Sie bei zusätzlichen Einwänden gegen den Antrag des Flughafens auf Änderung der Betriebserlaubnis und bei allen Fragen zu den Themen „Genehmigung“ und „Aufsicht“ an das Ministerium für Bauen und Verkehr NRW:

Briefanschrift: Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen,  
40190 Düsseldorf

**MR Brunstein** Mail: [poststelle@mbv.nrw.de](mailto:poststelle@mbv.nrw.de) / Tel.: 0211 837-4247 / Fax: 0211 837-4262  
oder an

**Minister Oliver Wittke** Mail: [poststelle@mbv.nrw.de](mailto:poststelle@mbv.nrw.de) / Tel.: 0211 837-02 / Tel.: 0211 837-2200

Dr. Leo Hellemacher