

4000 Flüge extra für den Flughafen

Die neue Genehmigung für den Düsseldorfer Flughafen erfüllt nicht alle Wünsche. Minister will mit Städten sprechen.

Von Uwe-Jens Ruhнау

Düsseldorf. Der neue Landesverkehrsminister Oliver Wittke (CDU) kann es nicht völlig falsch gemacht haben: Weder der Flughafen noch seine Gegner sind mit der ab sofort geltenden neuen Genehmigung für den Flughafen Düsseldorf völlig zufrieden. „Ich musste die Notwendigkeiten für die Konkurrenzfähigkeit des Flughafens, die berechtigten Interessen der Anlieger und die Vorgaben des Angerlandvergleichs berücksichtigen“, fasste Wittke gestern zusammen. Hauptpunkte der Genehmigung:

4 Mehr Starts und Landungen (Slots): Der Flughafen wollte zwischen 6 und 22 Uhr (16 Stunden) 45 statt 38 Slots pro Stunde. Erlaubt wird dies nur für acht Stunden. Das Unternehmen kann in einem Wochenplan aber selbst entscheiden, wann es diese Zusatzkapazitäten nutzt. Klar ist: Morgens und abends gibt es mehr Flüge, also mehr Lärm.

4 Landungen abends: Bislang darf zwischen 22 und 23 Uhr im Sommer 25 und im Winter 15 Mal gelandet werden. Ab sofort gilt die einheitliche Regelung von 36 Landungen. Wichtig für die „Umläufe“ - spät landen, morgens früh wieder starten.

Meerbusch spricht schon von Klage

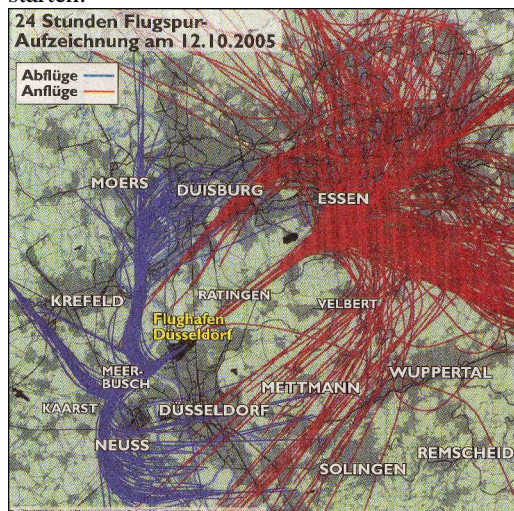
4 Neue Slots insgesamt: Die Airlines melden stets mehr Flüge an, als sie „tatsächlich durchführen. Dies und unattraktive Startzeiten über Tag haben dazu geführt, dass statt der seit fünf Jahren erlaubten 122.176 Slots zwischen Ostern und Herbst immer nur rund 100.000 Jets gezählt werden. Neu ist jetzt, dass die allgemeine Luftfahrt (Sicht- und Instrumentenflug) aufgeschlagen wird, so dass theoretisch 131.000 Flüge möglich sind. Praktisch geht das Ministerium davon aus, dass durch die neuen Flugzeiten die Zahl der tatsächlichen Flüge von 114.000 auf 118.000 steigt.

4 Die Nutzung der Parallelbahn ist der große Knackpunkt im Angerlandvergleich und wird jetzt besonders berücksichtigt. Nur in den genannten acht Stunden mit 45 Slots darf auf den beiden Bahnen zeitversetzt gestartet und gelandet werden. Folge: An 56 Stunden ist nur die reine Einbahnnutzung mit 40 Flügen erlaubt. Der Flughafen muss die Nutzung der Bahnen anmelden und wird penibel kontrolliert. „Das ist neu“, betonte Wittke. Die Ergebnisse sollen im Internet veröffentlicht

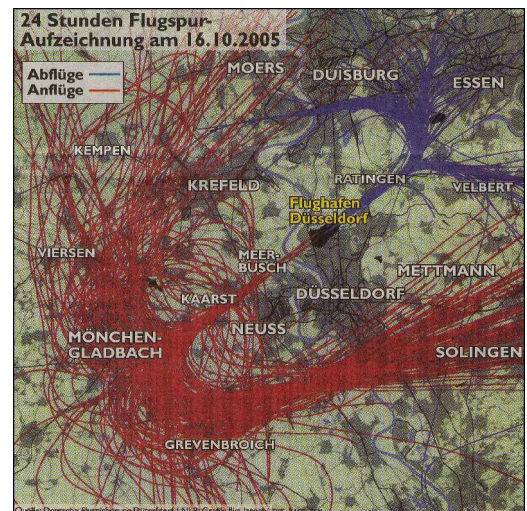
werden. Schafft es der Airport, auf nur einer Bahn mehr als 40 Slots abzuwickeln, darf er auch in den zweiten acht Stunden auf 45 Slots erhöhen. Das Land glaubt mit gutachterlicher Unterstützung, dass dies wegen der durchschnittlichen Verspätung von acht Minuten pro Flug unmöglich ist.

4 Lärmschutz: Das bestehende Gebiet wird um etwa ein Prozent vergrößert, Bürger in Teilen von Meerbusch-Büderich, Düsseldorf-Lohausen und Ratingen-Tiefenbroich haben dann Anspruch auf den Einbau von Schallschutzvorrichtungen.

4 Reaktionen: Meerbuschs Bürgermeister Dieter Spindler will den Wortlaut der Genehmigung abwarten, sagt aber: „Ich gehe davon aus, dass wir klagen.“ Der Minister kündigte gestern an, sich der Diskussion zu stellen „und auf die Städte zuzugehen“. Flughafen-Chef Rainer Schwarz begrüßt die nominelle Erhöhung „um 15 Prozent mehr Starts und Landungen: Damit ist der Flughafen nach zehn Jahren des Stillstands erstmals in der Lage, den Airlines dringend benötigte Kapazitäten zur Verfügung zu stellen.“



Je nach Windrichtung starten die Flugzeuge in West- (rechts) oder Ost- (links) Richtung.



DAUERSTREIT UM DEN FLUGHAFEN

4 **1959 – Nachtstartverbot** für „strahlgetriebene“ Luftfahrzeuge zwischen 22 Uhr und 6 Uhr.

4 **1965 – Angerland-Vergleich** zwischen den Gemeinden des Amtes Angerland, der Stadt Düsseldorf, dem Land und dem Flughafen: Die ursprüngliche Ausbauplanung wird durch die Berücksichtigung des Fluglärms begrenzt. Gleichzeitig werden Beschränkungen für den Flugbetrieb festgelegt.

4 **1972 – Nachtlandeverbote** von 23 bis 6 Uhr.

4 **1976 – Parallelbahn:** Bau einer Ersatzbahn wird genehmigt, gleichzeitig werden maximal 91.000 Slots (Starts und Landungen) in den sechs verkehrsreichsten Monaten erlaubt.

4 **1983 – Auflagen** für Bau und Betrieb der Parallelbahn: Kostenübernahme für Schallschutz an Wohngebäuden in der Schutzzone 2, in Schlafräumen und in Kindergärten, Schulen, Alten- und Pflegeheimen, Krankenhäusern, Erholungsheimen und für ähnliche Räu-

me. Die Slotzahl 91.000 und maximal 34 Flugbewegungen pro Stunde („Stundeneckwert“) werden bestätigt.

4 **1985 – Höchstzahl** („Eckwert“) von 34 Flugzeugbewegungen darf nur für bis zu sechs Stunden zwischen 6 und 22 Uhr koordiniert werden; in den übrigen Stunden nicht mehr als 30 Flugzeugbewegungen.

4 **1988 – neue Nachtflugbeschränkungen**

4 **1997 – Lärmkontingentierung:** Lärmgrenzwerte, die für den Messpunkt 1 in Lohausen festgelegt werden, dürfen nicht überschritten werden.

4 **1999 – Das Oberverwaltungsgericht** Münster hebt die sofortigen Vollziehung der Lärmkontingentierung auf; danach Interimgenehmigung mit Beschränkung auf 95.600 Flugzeugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten.

4 **2000 – Genehmigung** zur vollen Nutzung der Einbahnkapazität

auf deren Basis; Festlegung von Stundeneckwerten für Flüge im Linien- und Charterverkehr. Etwa 38 Slots von 6 bis 21 Uhr.

4 **2002 – Klage der Stadt Ratingen:** OVG Münster stellt fest, dass der Angerlandvergleich zwar wirksam, aber nicht statisch festgelegt sei.

4 **2003 – Ausweitung des Tagesschutzgebietes der Schallschutzzone** auf Bereiche, in denen der Dauerschallpegel größer oder gleich 60 Dezibel ist. Dadurch bekommen Eigentümer von 1120 Häusern von Ratingen-Lintorf über Düsseldorf-Lohausen bis nach Meerbusch etwa Schallschutzfenster bezahlt.

4 **2004 – Der Flughafen** macht seinen Anspruch geltend, in den sechs verkehrsreichsten Monaten tatsächlich **122.176 Flugbewegungen** abwickeln zu können und will höhere Stundeneckwerte, 45 von 6 bis 22 Uhr.