



Flugverkehr über Essen –  
GRÜNE Konzepte gegen gegen die  
wachsende Fluglärmbelastung





Essen

12. August 2009

**Horst Becker MdL, verkehrspolitischer Sprecher**

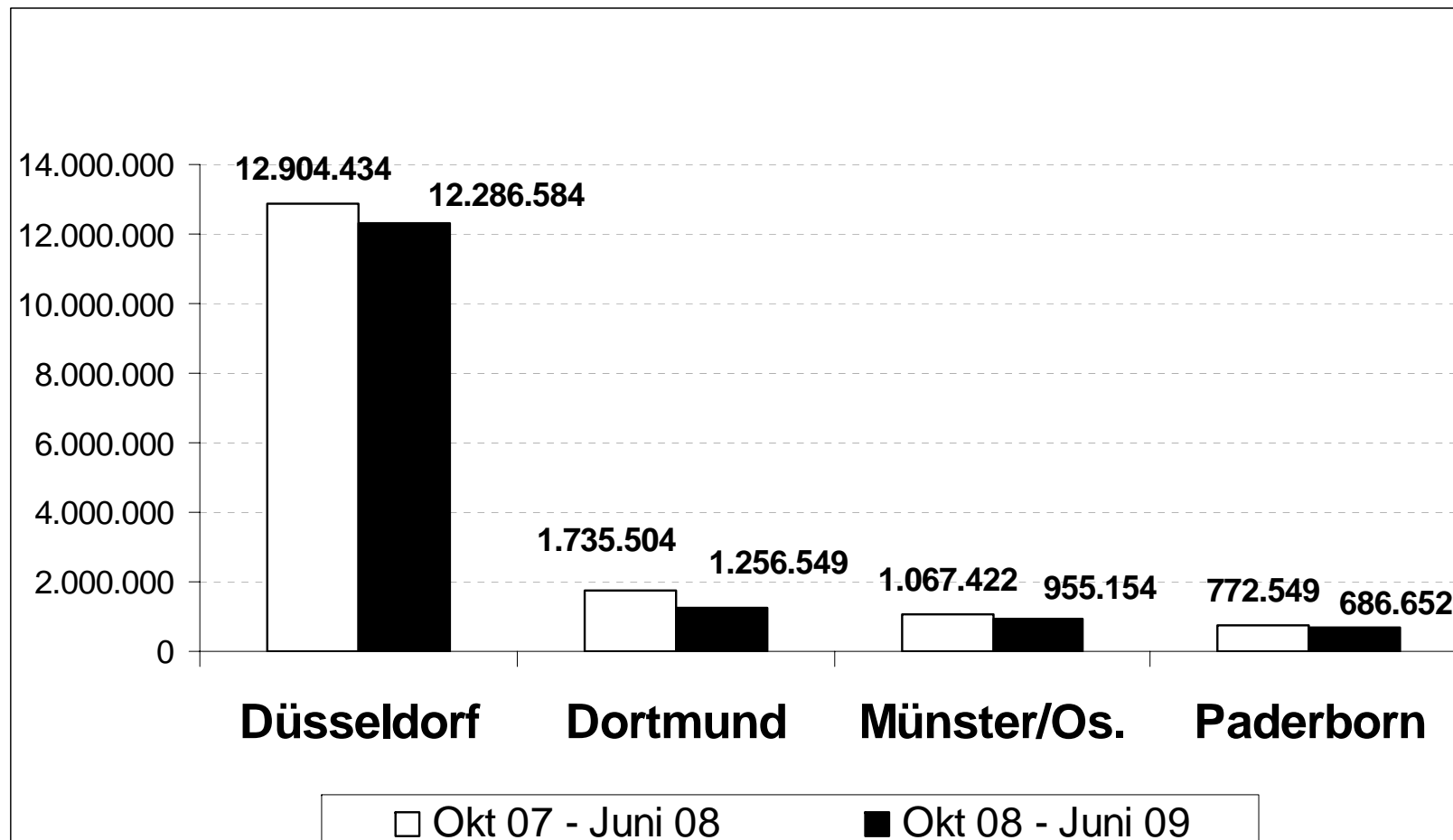
# Flugplätze in Nordrhein-Westfalen



- LEGENDE:**
-  Internationaler Verkehrsflughafen
  -  Regionaler Verkehrsflughafen /-landeplatz
  -  Schwerpunktlandeplatz für Geschäftsreiseverkehr
  -  Verkehrslandeplatz für die Allgemeine Luftfahrt

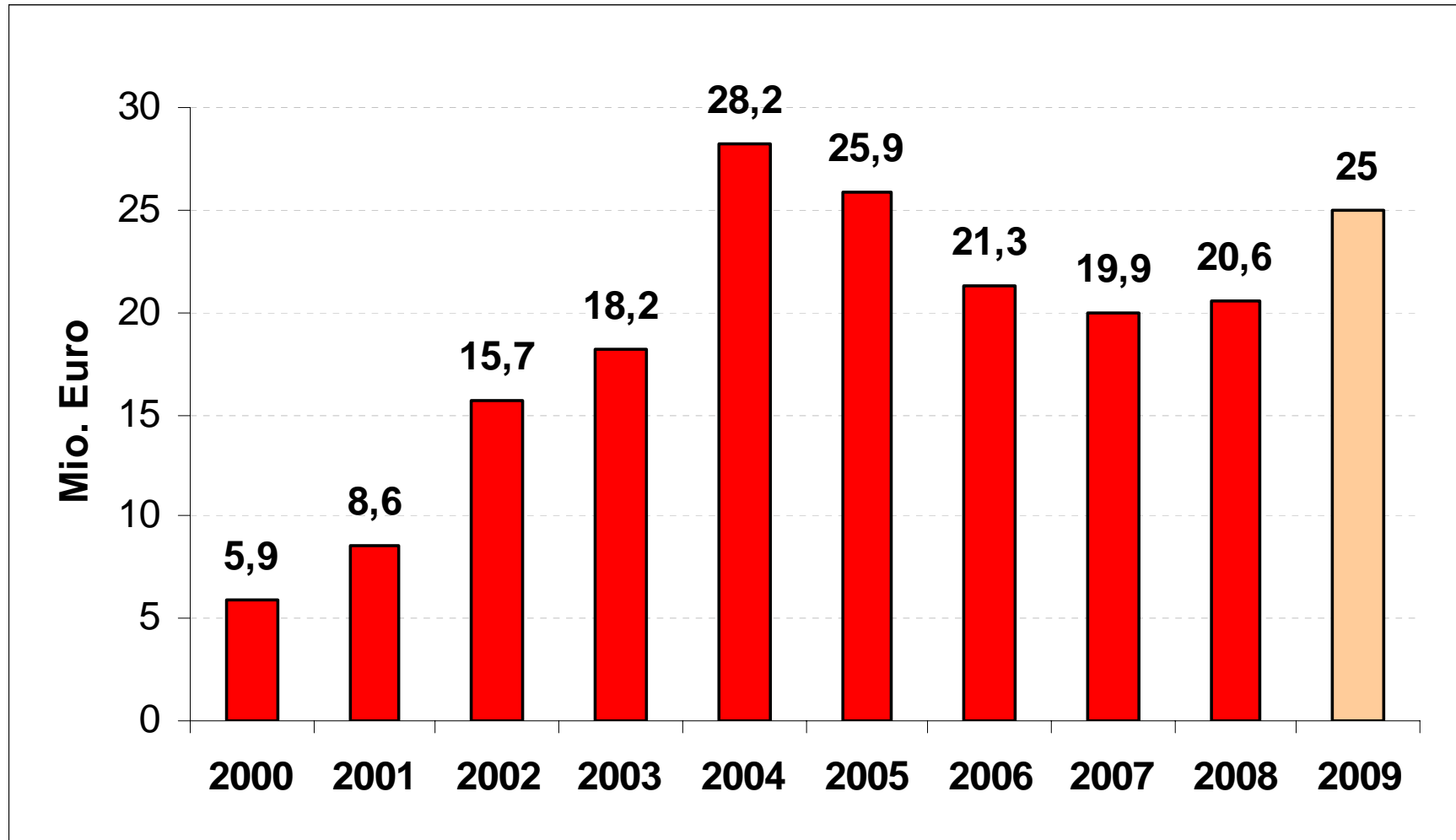
12.08.2009

# Rückgang Fluggastzahlen in Wirtschaftskrise



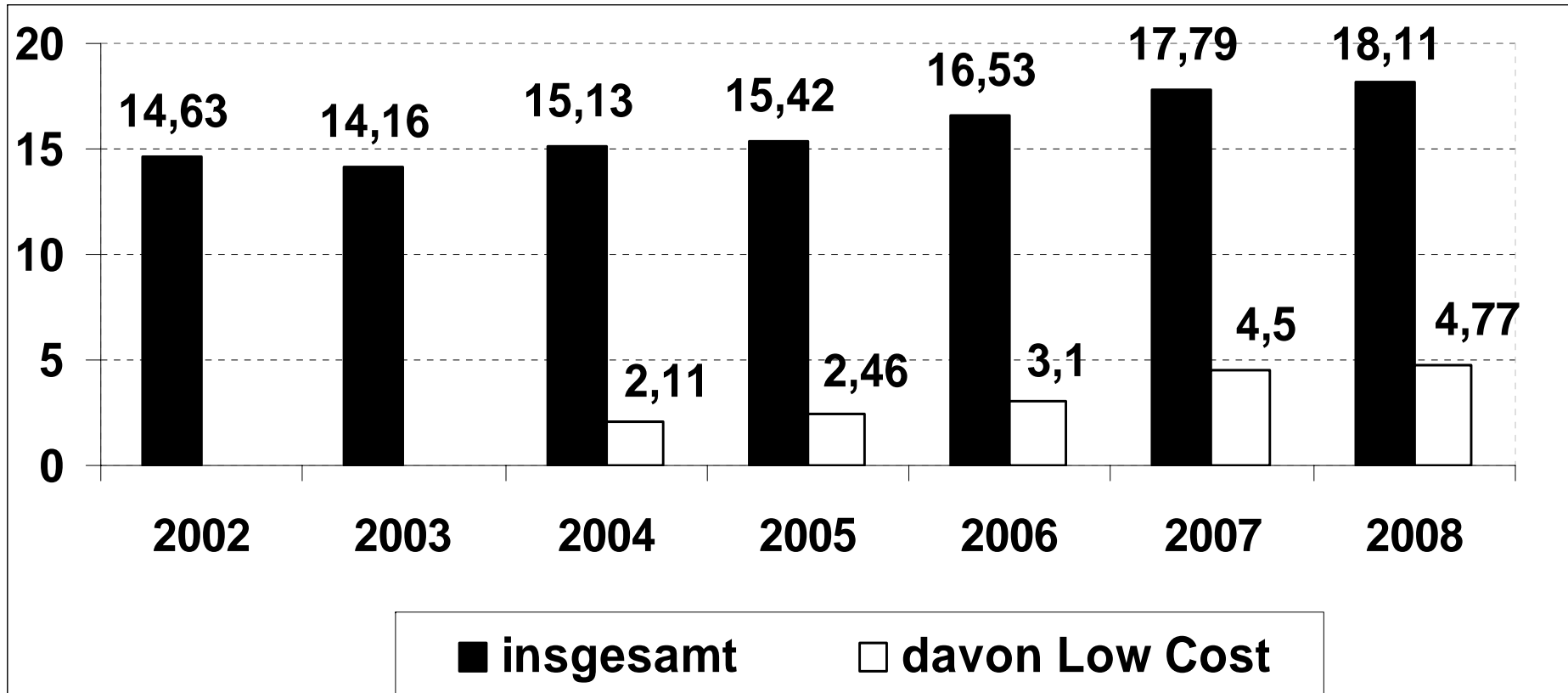
12.08.2009

# Defizite des Flughafens Dortmund (Mio. €)



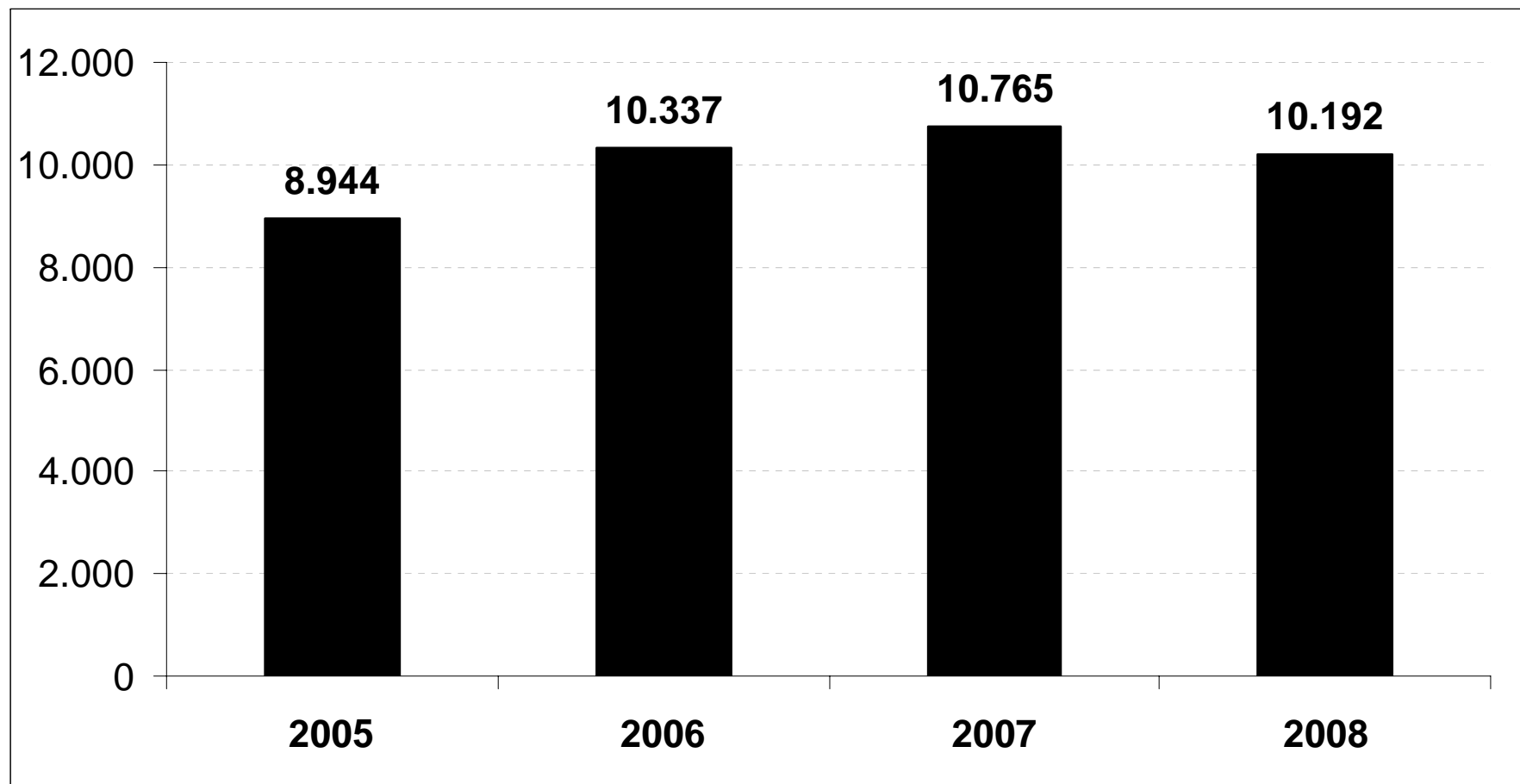
12.08.2009

# Entwicklung Fluggastzahlen am Flughafen Düsseldorf [in Mio.]



Quelle: Große Anfrage Flugverkehr der GRÜNEN Landtagsfraktion, Drs. 14/9248

# Nächtliche Flugbewegungen (22-6 Uhr) am Flughafen Düsseldorf



Quelle: Große Anfrage Flugverkehr der GRÜNEN Landtagsfraktion, Drs. 14/9248

# Nachtflugregelung am Flughafen Düsseldorf

- **Planmäßige Starts** von Strahlflugzeugen sind von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr ohne Ausnahmegenehmigung unzulässig.
- **Planmäßige Landungen** von Strahlflugzeugen sind von 23:00 Uhr bis 06:00 Uhr ohne Ausnahmegenehmigung unzulässig.
- **Verspätete Landungen** von Strahlflugzeugen, die in der sog. **Bonusliste** des Bundesverkehrsministeriums enthalten sind, können bis 23:30 Uhr **ohne Ausnahmegenehmigung** erfolgen.
- **Verspätete Landungen** von Strahlflugzeugen der Luftfahrtunternehmen, die zusätzlich auf dem Flughafen Düsseldorf einen von der Genehmigungsbehörde anerkannten örtlichen Wartungsschwerpunkt unterhalten (sog. **Home Base Carrier**), können bis 00:00 Uhr sowie ab 05:00 Uhr **ohne Ausnahmegenehmigung** erfolgen.

# GRÜNE Kritik an Betriebsgenehmigung des Flughafens Düsseldorf vom Nov. 2005

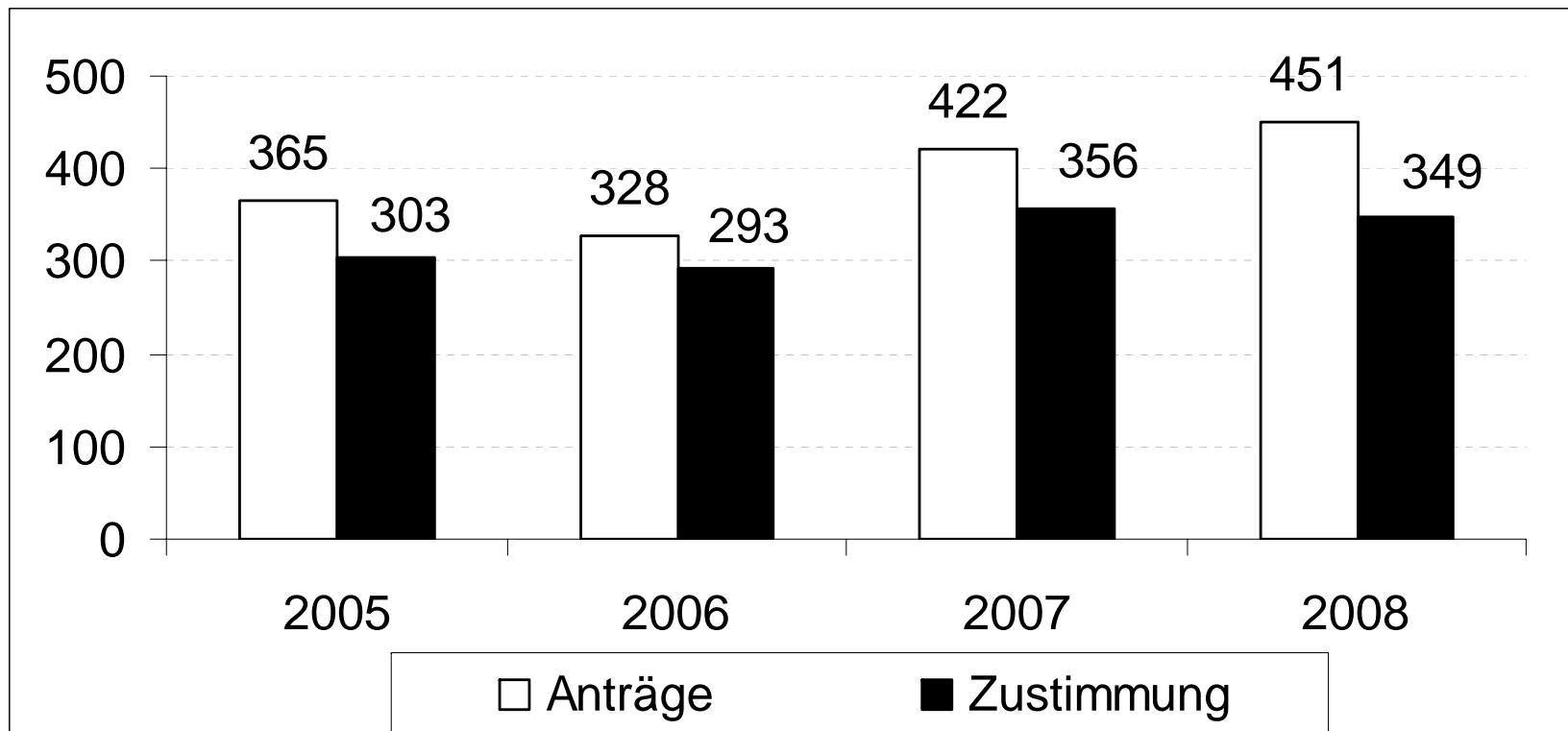
- Ausdehnung der Landungen zwischen 22 und 23 Uhr um 65 % (Erhöhung gesamte Flugbewegungen: 7.5 %).
- Landungen nach 23 Uhr, die die Ausnahme sein sollten, werden zum Normalfall, da sie weitgehend sanktionslos bleiben.
- Home-Base-Carrier-Regelung weicht Nachtflugregelung auf.
- Genehmigung zur Nutzung der "Zweibahnkapazität" widerspricht dem Angerland-Vergleich.

Bemerkenswert: Haltung von Lutz Lienenkämper

# Verspätungen am Flughafen Düsseldorf (Sommerflugplanperiode 2007)

- **Insgesamt 1.245 verspätete Landungen**
- **903 (73 %)** davon **zwischen 23.00 und 23.30 Uhr**. Es handelte sich in 861 (95 %) dieser Fälle um Home-Base-Carrier-(HBC)-Flugzeuge.
- **246 (20 %)** der verspäteten Landungen fanden zwischen **23.30 und 24 h** statt. 237 (96 %) davon waren HBC-Flugzeuge.
- **64 (5 %)** der verspäteten Landungen fanden zwischen **0.00 und 5.00 Uhr** statt. 57 (89 %) davon waren HBC-Flugzeuge.
- **32 (3 %)** der verspäteten Landungen fanden zwischen **5.00 und 6.00 Uhr** statt. In allen Fällen waren es HBC-Flugzeuge.
- Verteilung der verspäteten Landungen auf Fluggesellschaften:
  - 471 (38 %) Flugzeuge von Air Berlin,
  - 303 (24 %) LTU-Flugzeuge,
  - 146 (18 %) Lufthansa-Flugzeuge

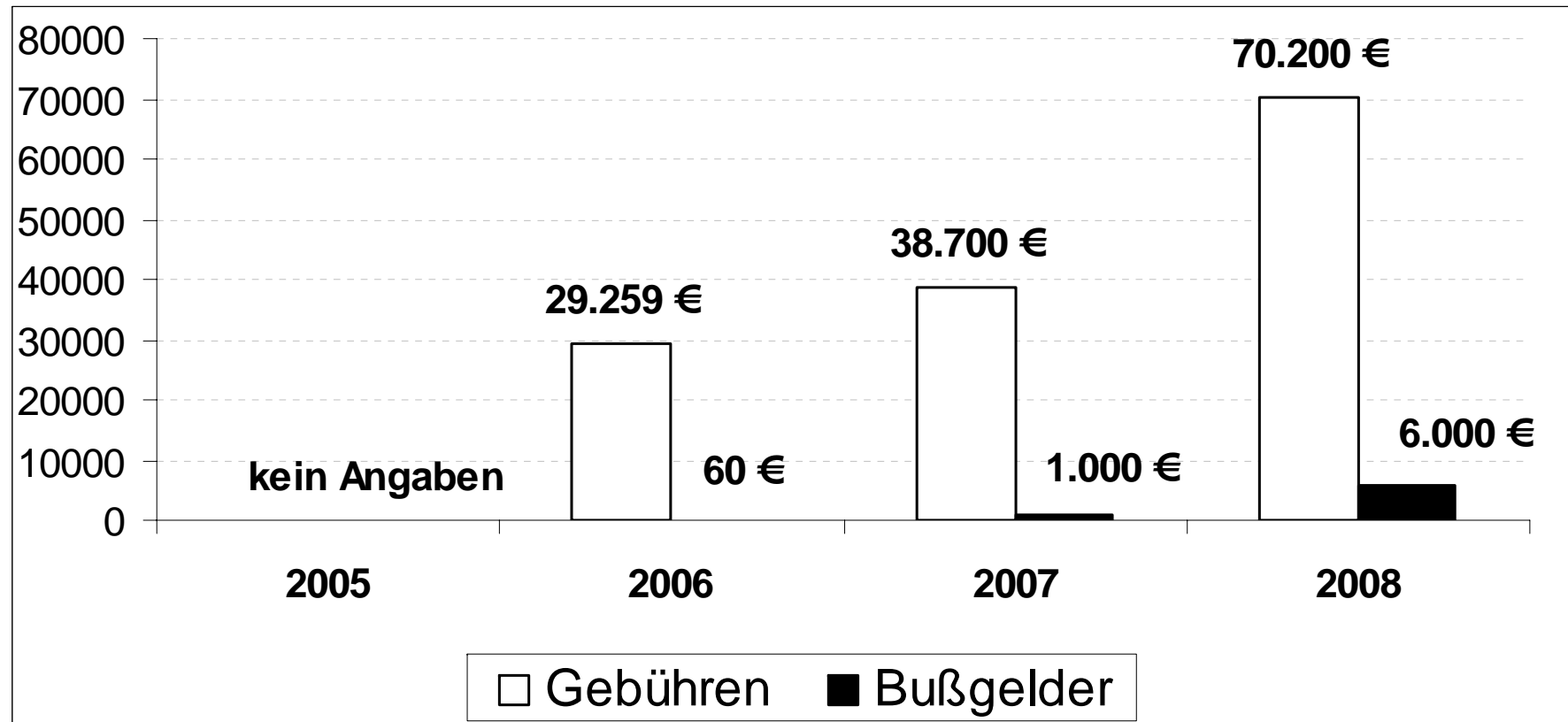
# Ausnahmegenehmigungen für Landungen nach 23.30 Uhr bzw. 24 Uhr (Homebase Carrier) am Flughafen Düsseldorf



Quelle: Große Anfrage Flugverkehr der GRÜNEN Landtagsfraktion, Drs. 14/9248

12.08.2009

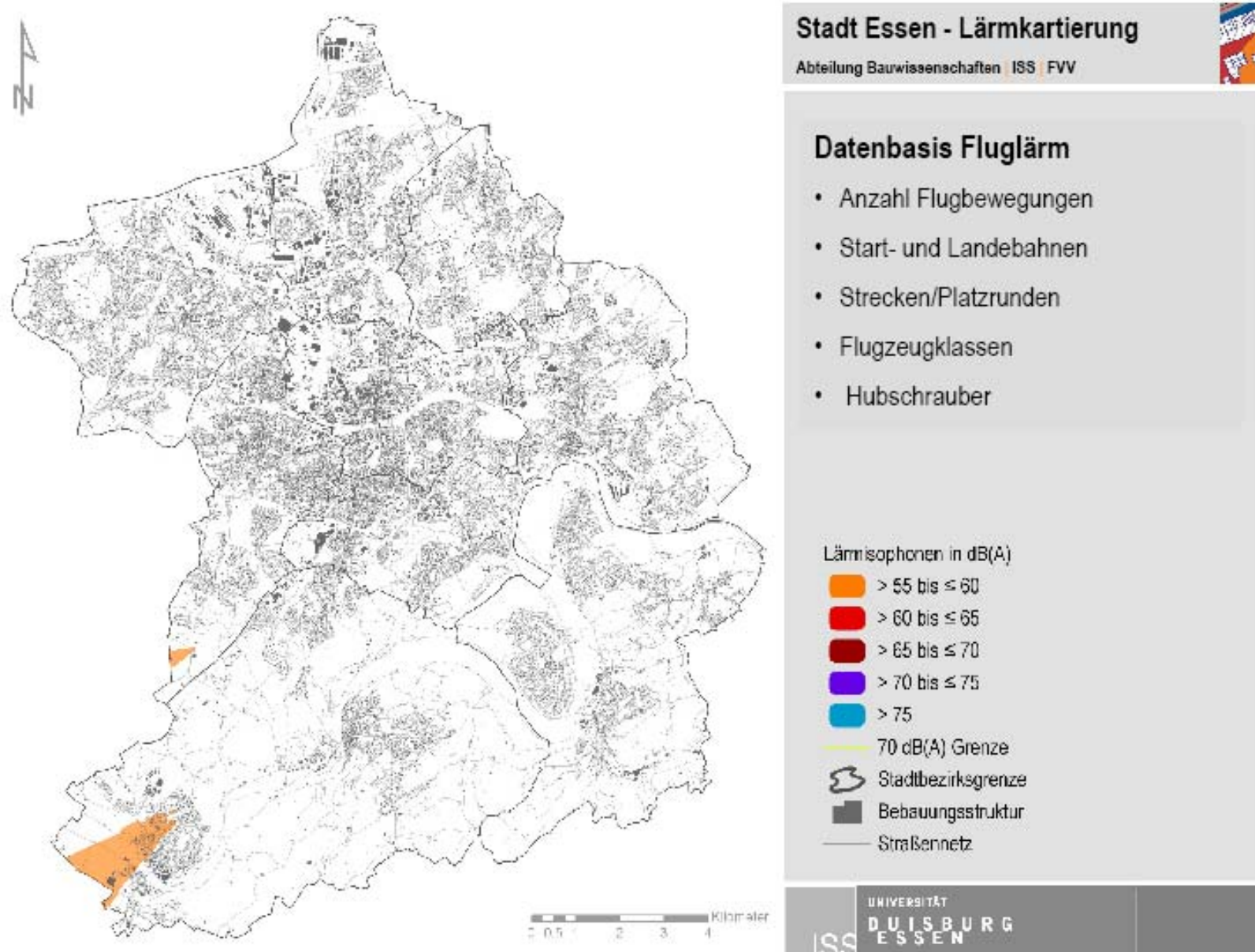
# Gebühren und Bußgelder zu Ausnahmegenehmigungen für Landungen nach 23.30 Uhr bzw. 24 Uhr (Homebase Carrier) am Flughafen Düsseldorf



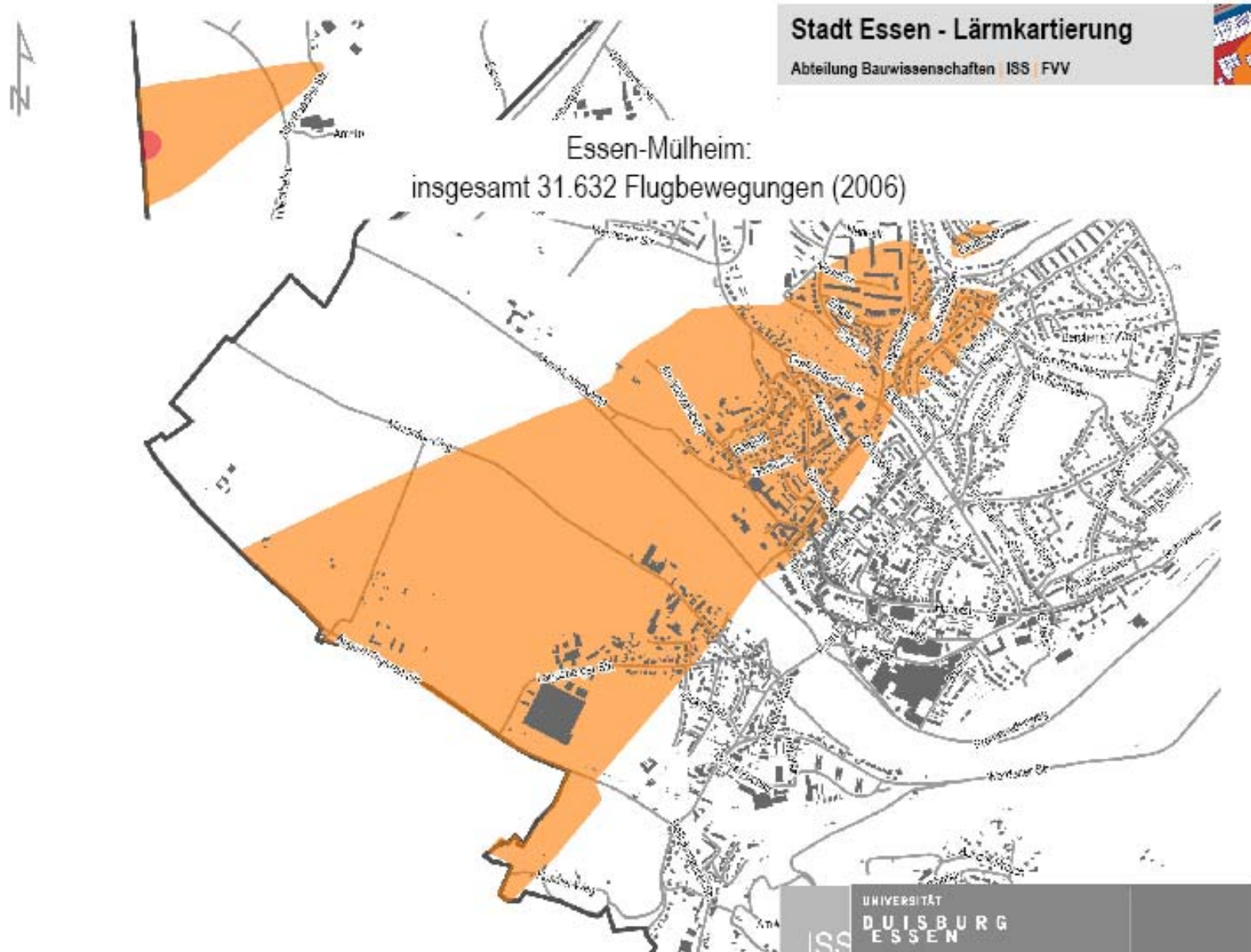
Quelle: Große Anfrage Flugverkehr der GRÜNEN Landtagsfraktion, Drs. 14/9248

12.08.2009

# Lärmkarte gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie



# Lärmkarte gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie



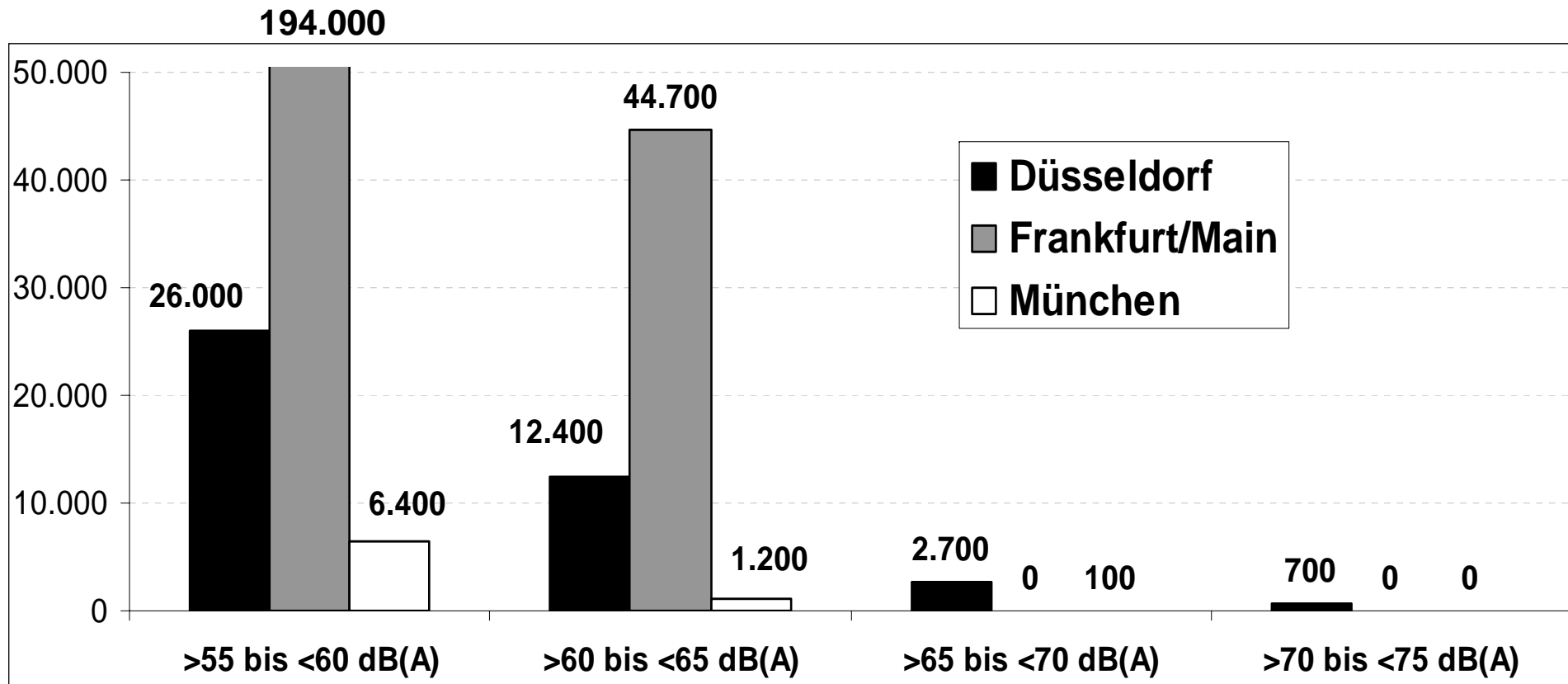
# Fluglärm Betroffene am Düsseldorfer Flughafen

<b>24-Stunden-Pegel (Lden)</b>	<b>Anwohner</b>	<b>Lärmmedizin</b> (bezogen auf Tagespegel 6 bis 22 Uhr)
>55 bis <60 dB(A)	25.958	erhebliche Belästigung
>60 bis <65 dB(A)	12.355	Gesundheitsbeeinträchtigungen zu befürchten
>65 bis <70 dB(A)	2.660	Herz-Kreislauf-Erkrankungen nachgewiesen
>70 bis <75 dB(A)	668	Herz-Kreislauf-Erkrankungen nachgewiesen

Quelle: Große Anfrage Flugverkehr der GRÜNEN Landtagsfraktion, Drs. 14/9248



# Fluglärm Betroffene an den Flughäfen Düsseldorf, Frankfurt & München (24-Stunden-Pegel, Lden)



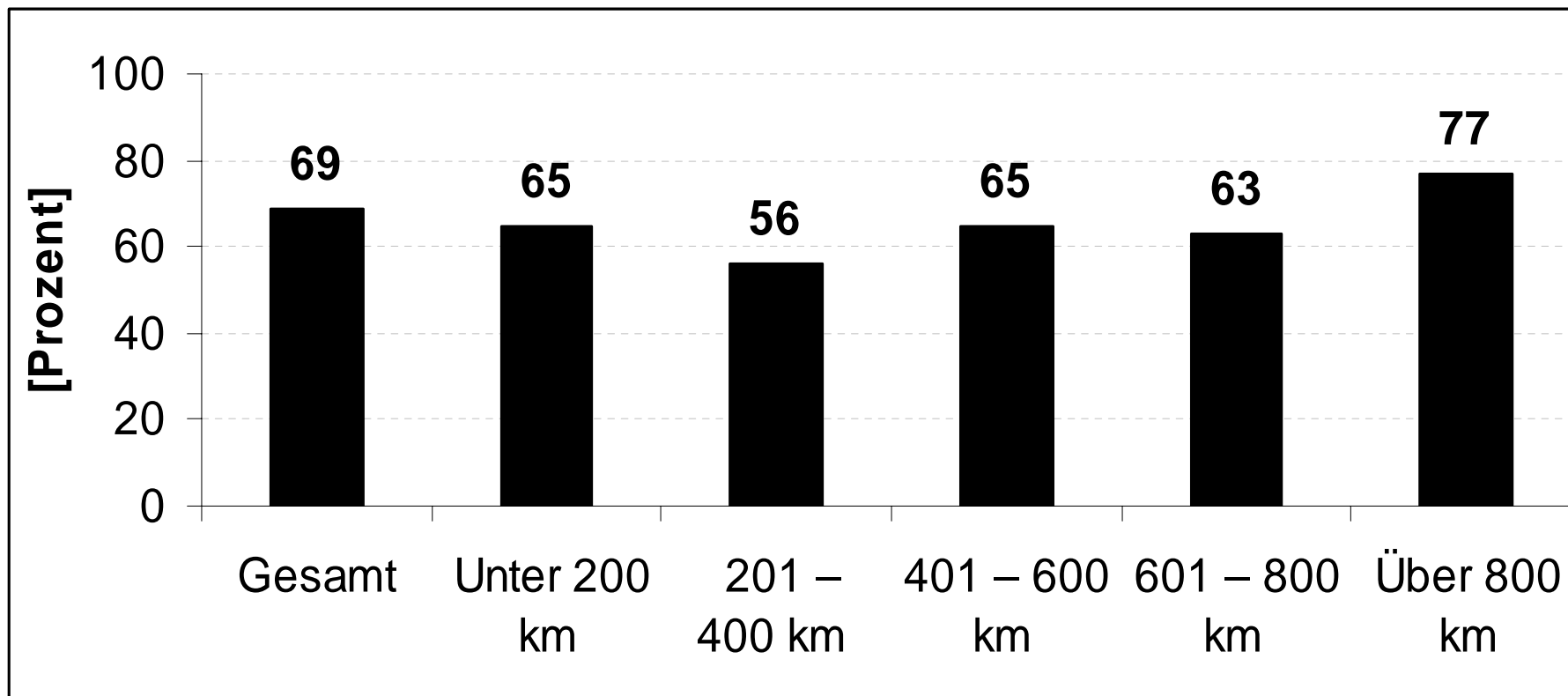


# Kurzstreckenverkehr am Flugh. Düsseldorf

Entfernungsstufe	Flugbewegungen	Fluggäste
Unter 200 km	4 %	3 %
201 – 400 km	15 %	9 %
401 – 600 km	29 %	26 %
601 – 800 km	38 %	52 %
Über 800 km	14 %	10 %

Quelle: Große Anfrage Flugverkehr der GRÜNEN Landtagsfraktion, Drs. 14/9248

# Durchschnittliche Auslastung der Flüge am Flughafen Düsseldorf



Quelle: Große Anfrage Flugverkehr der GRÜNEN Landtagsfraktion, Drs. 14/9248

# GRÜNE Forderungen zum Flughafen Düsseldorf (1)

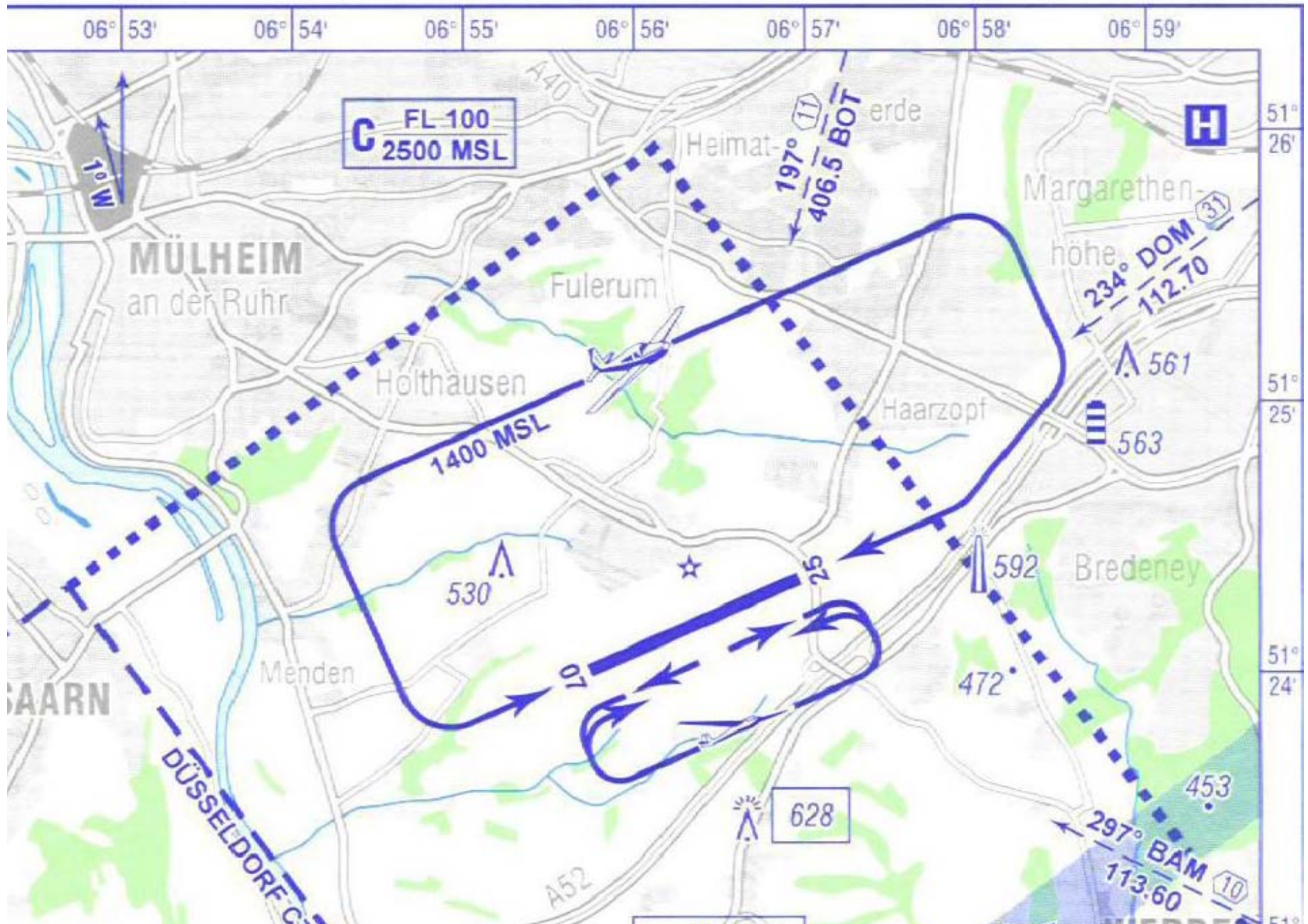
- Die Anzahl der geplanten Landungen im Zeitraum zwischen 22 und 23 Uhr ist deutlich zu reduzieren.
- Abschaffung der Home-Base-Carrier-Regelung (keine erlaubnisfreie Landungen bis 24 Uhr bzw. von 5-6 Uhr)
- Drastische Strafgebühren bei regelmäßigen Verspätungen.
- Deutliche Erhöhung der Gebühr für Ausnahmegenehmigungen für verspätete Landungen nach 24 Uhr.
- Festlegung aktiver Betriebsbeschränkungen im Rahmen der Lärminderungsplanung gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie

# GRÜNE Forderungen zum Flughafen Düsseldorf (2)

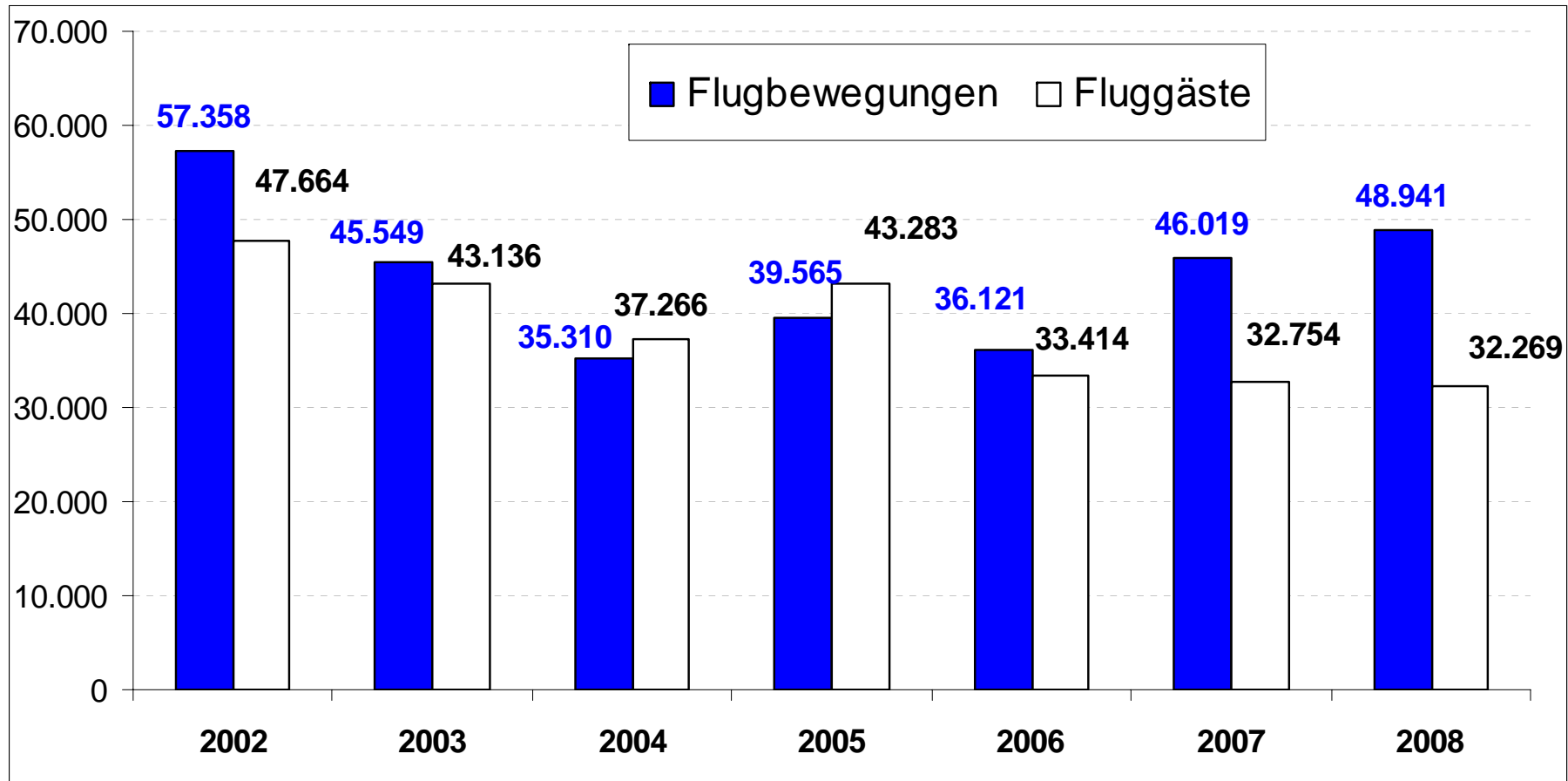
- Überprüfung der Eingangsdaten für Fluglärmkarten, ggf. Neuberechnung
- Stärkere Spreizung der Start- und Landeentgelte nach Lärmemissionen der Flugzeuge bzw. Tageszeit
- Einführung emissionsabhängiger Start- und Landeentgelte (Stickoxidausstoß der Flugzeuge)
- Lärmoptimierte An- und Abflugrouten & Landeverfahren
- Einrichtung von permanenten Fluglärmmessstationen in Essen-Kettwig sowie Mülheim-Heißen

# Steckbrief Flughafen Essen/Mülheim

- Flugplatz von verkehrlich untergeordneter Bedeutung (vor allem Schul-, Sportflugverkehr, kein Linienflug)
- Eigentümer: Land NRW, Stadt Essen, Stadt Mülheim/Ruhr (jeweils ein Drittel)
- Hohe Defizite, im Jahr 2008: Betriebskostenzuschuss: 648.000 Euro, Investitionskostenzuschuss 614.100 Euro
- Luftverkehrskonzeption des Landes: "Erhaltung des status quo für den Geschäftsreiseluftverkehr, solange noch Rechtsansprüche der Flughafennutzer bestehen"
- Flugnutzungsrechte bis zum 2034 aus Erbbaurechtsvertrag mit Aero Club Mülheim/Ruhr

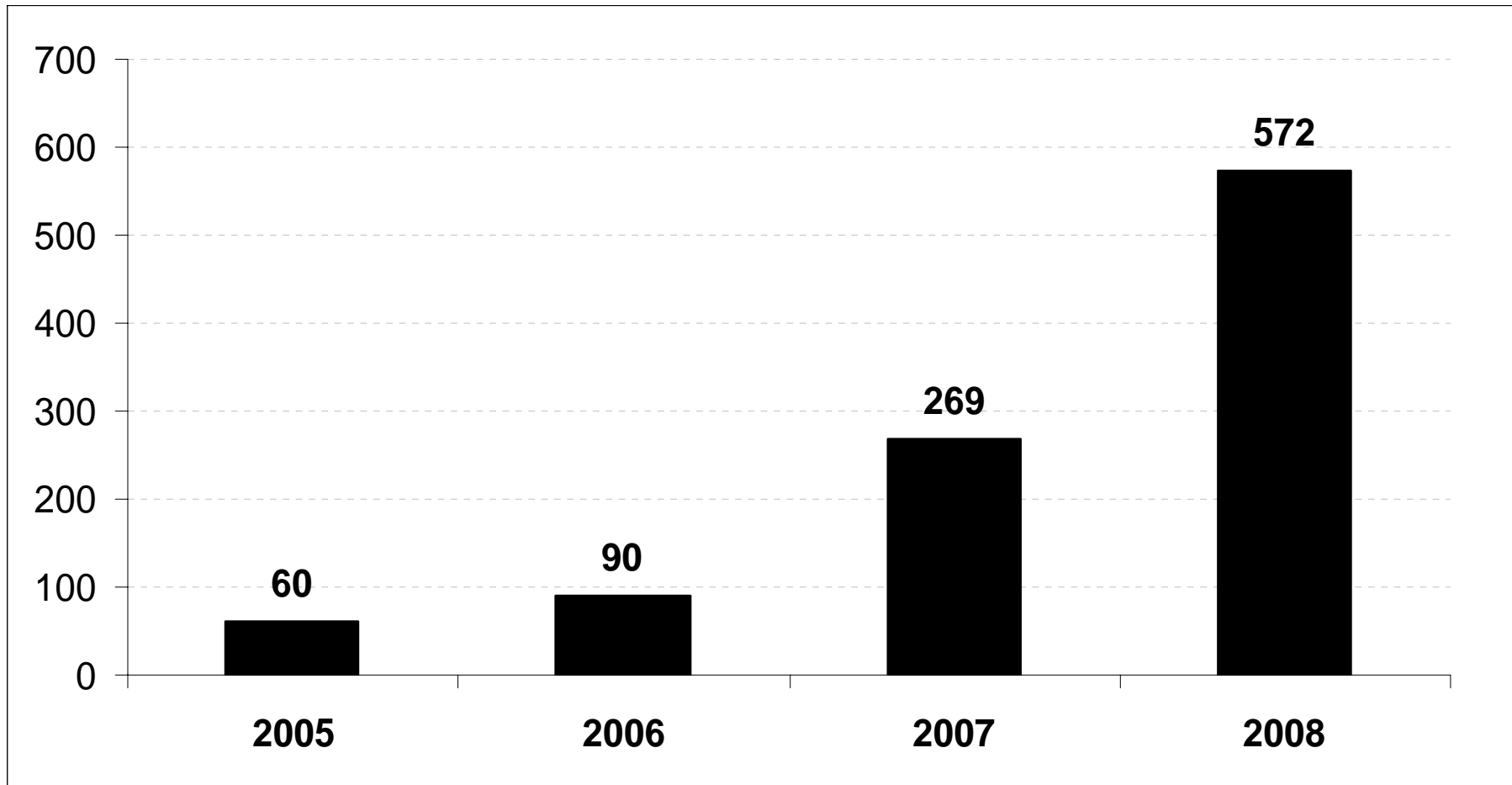


# Flugbewegungen und Fluggäste am Flughafen Essen/Mülheim



Quelle: Große Anfrage Flugverkehr der GRÜNEN Landtagsfraktion, Drs. 14/9248

# Flugbewegungen von Düsenflugzeugen am Flughafen Essen/Mülheim



Quelle: Große Anfrage Flugverkehr der GRÜNEN Landtagsfraktion, Drs. 14/9248

# **GRÜNE Position zum Flughafen Essen/Mülheim**

Ziel: **Schließung und schnellstmögliche  
Abwicklung des Flughafens**, denn:

- Kein eigenständiger Bedarf für einen Geschäftsflughafen Essen/Mülheim
- Investitionen in den Flugplatz bzw. in seinen Ausbau sind Fehlinvestitionen
- Jede andere umweltverträgliche Nutzung des Flugplatzgeländes ist besser als ein Flughafen Essen/Mülheim
- Keine Notwendigkeit der Entlastung des Flughafens Düsseldorf

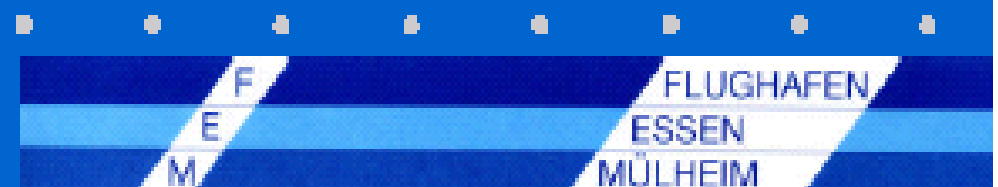
# Jahres-Potential Essen/Mülheim

- Ca. 3.000 Jet-Bewegungen aus Düsseldorf
- 1.500 gemischte Bewegung aus Europa
- 1.500 gemischte Bewegungen aus dem Ruhrgebiet durch Akquise beim Mittelstand



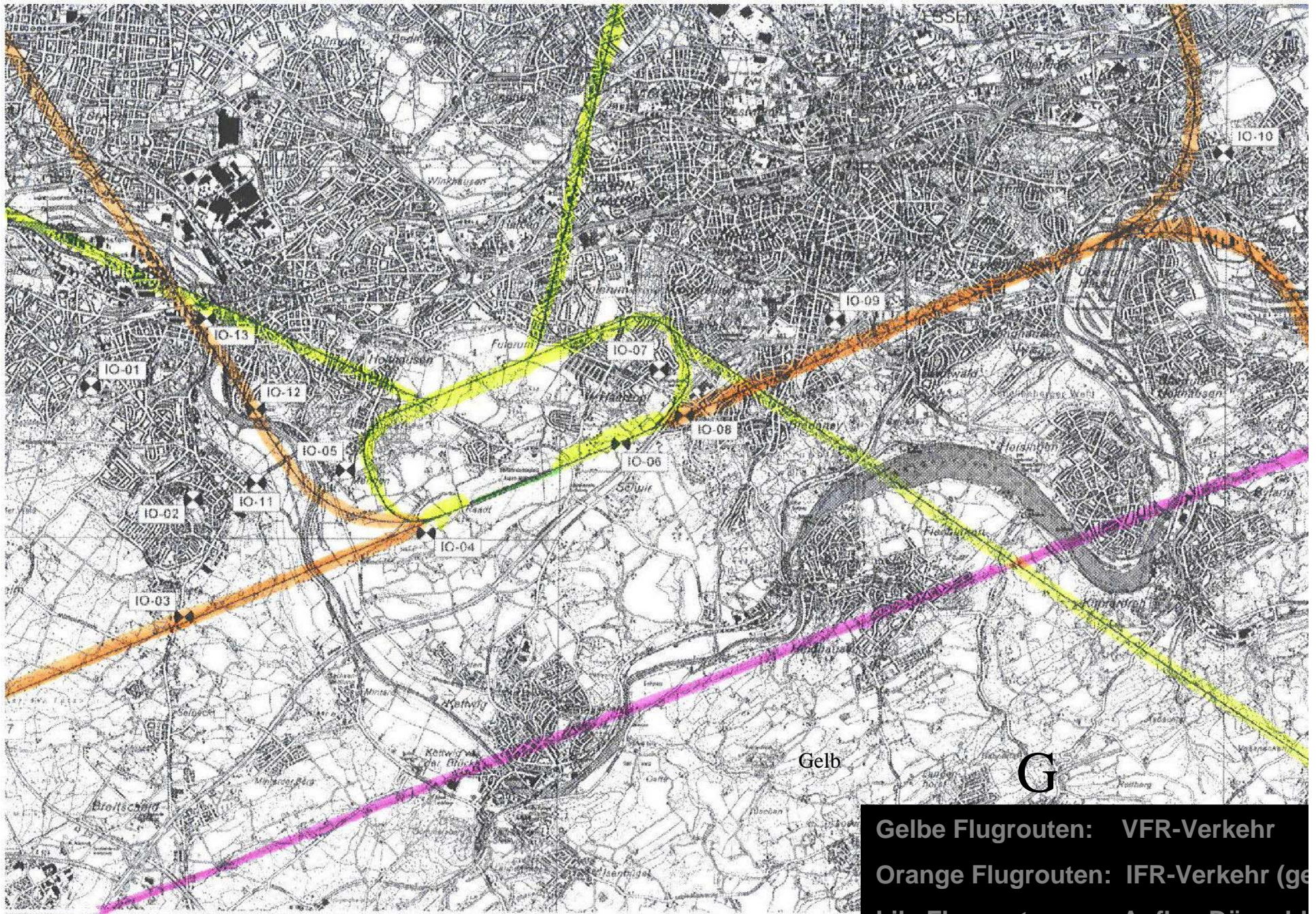
## Umfrage beim exportorientierten Mittelstand

- 321 Unternehmen angeschrieben
- 115 mit Infos versorgt (443 Destinationen)
- 10 mit konkreten Planungen
- 2 realisierte Flüge



# Entwicklungen der jüngeren Vergangenheit am Flughafen Essen/Mülheim

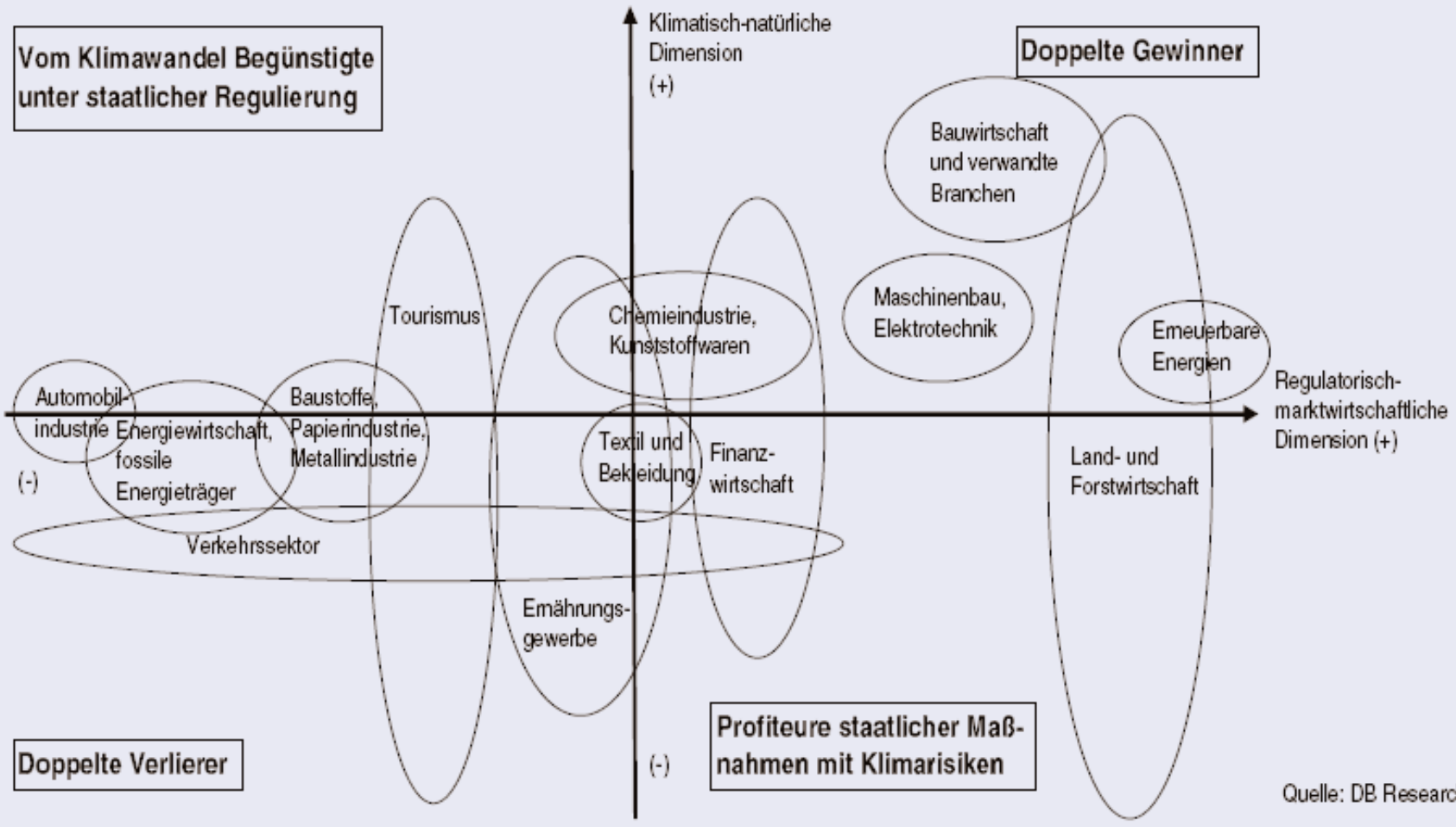
- Schleichende Einführung der kleinen Düse
- Einrichtung eines Wartungsbetriebes für große Düsenflugzeuge (z.B. A 320)
- Gefälligkeitsgutachten der Wirtschaftsförderung metropoleruhr GmbH zum Ausbau als "Business Airport Essen/Mülheim"
- Flugaffine Ausrichtung des Büro- und Gewerbeparks am Flughafen



558000 2559000 2560000 2561000 2562000 2563000 2564000 2565000 2566000 2567000 2568000 2569000 2570000 2571000 2572000 2573000 2574000 2575000 2576000 2577000

# Verkehrssektor Verlierer des Klimawandels

## Gewinner- und Verliererbranchen des Klimawandels



# Flugverkehr schadet dem Klima

- Beitrag des Flugverkehrs am anthropogenen Klimawandel:

**4 bis 9 Prozent**

mit wachsender Tendenz

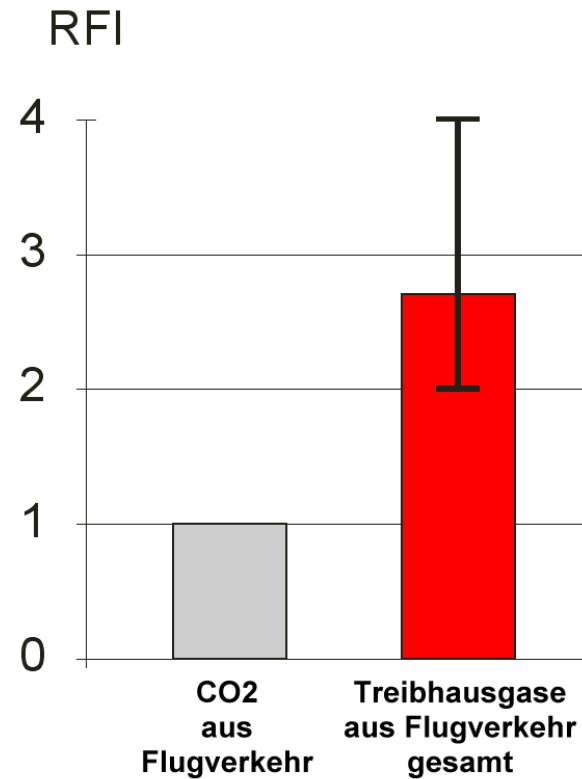


*Fliegen gefährdet das Klima*

## Radiative Forcing Index (RFI)

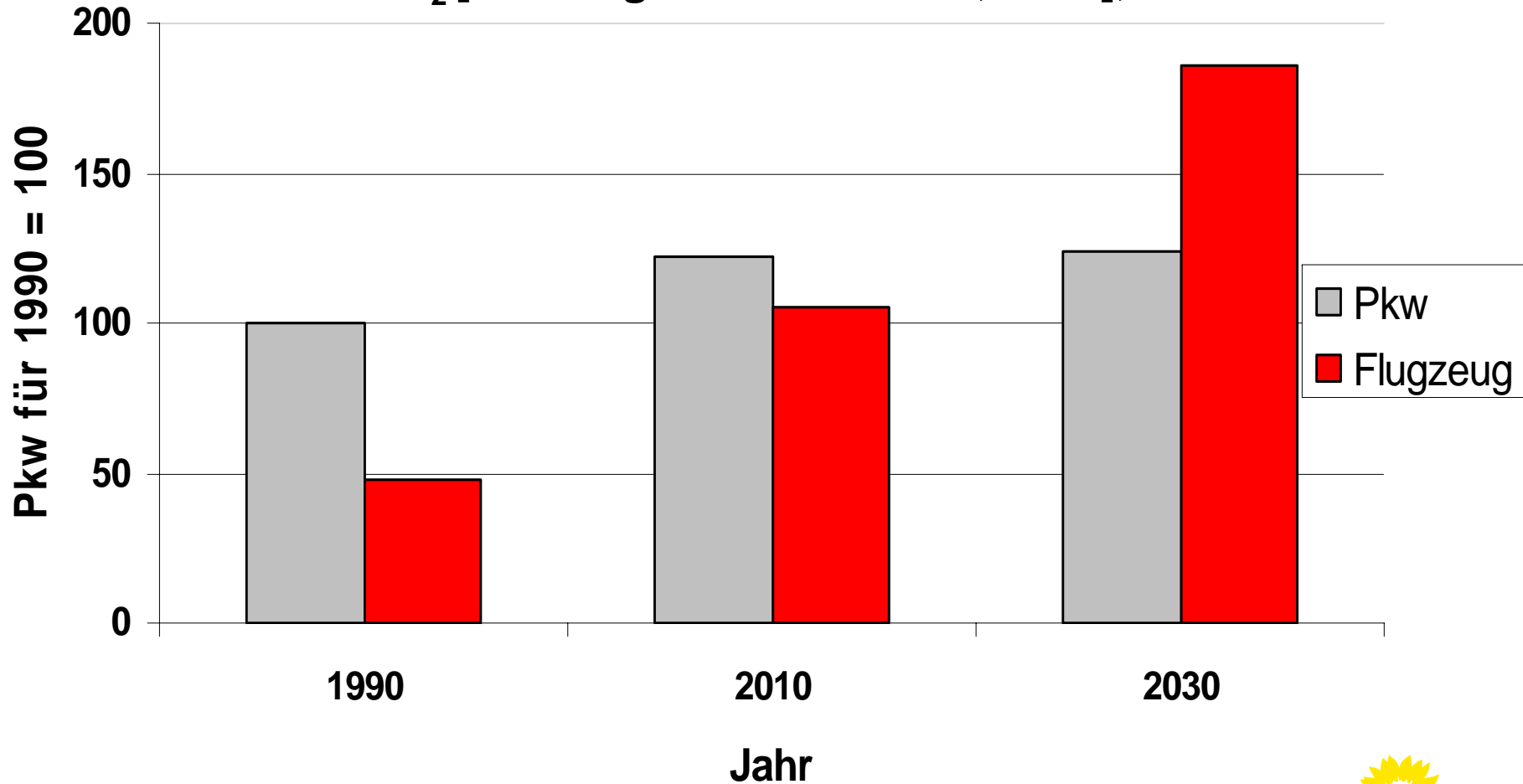
Gesamte  
Erwärmungswirkung von  
Flugverkehrsemissionen ist  
um Faktor 2,7 höher als der  
Anteil von Kohlendioxid  
(CO<sub>2</sub>) alleine, da auch  
andere THG stark  
klimawirksam sind

(Quelle: IPCC 1999)



# Weltweiter Vergleich: Pkw und Flugzeuge und ihr Einfluss auf die Klimaerwärmung

Klimafaktor 2x CO<sub>2</sub> [bei Prognose der OECD, 2000], Quelle: UBA

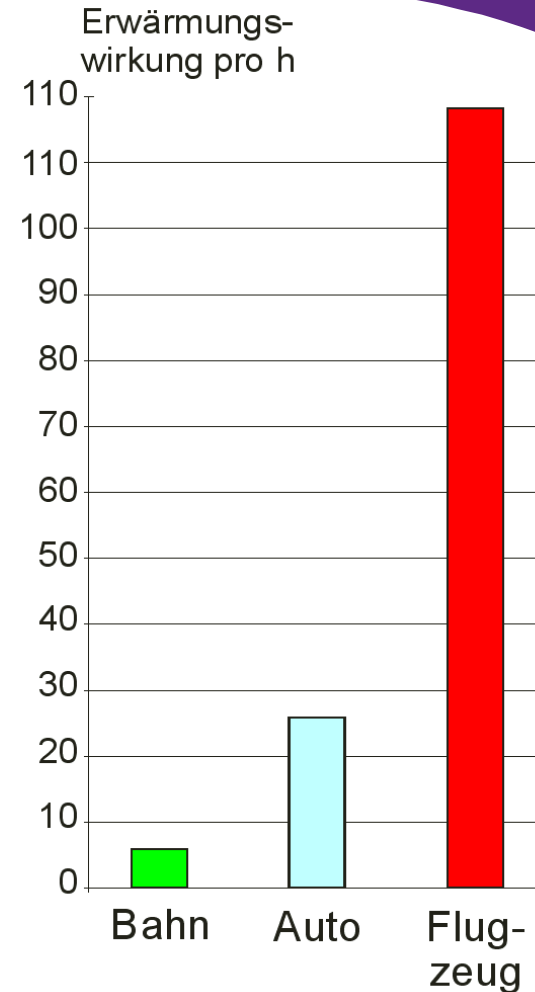


## *Fliegen gefährdet das Klima*

### Beitrag zur Erderwärmung bezogen auf die Reisezeit ...

- ... ist beim Flugverkehr im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln eklatant.
- Reisezeitbudget der Menschen bleibt (im Durchschnitt) konstant. Damit wird Geschwindigkeitszunahme zur dominanten Ursache des Treibhausgasanstiegs im Verkehr

Grafik: Erwärmungswirkung einer Hin- und Rückfahrt Berlin-Bonn in kg CO<sub>2</sub>-Äquivalenzeinheiten pro Stunde Reisezeit (Quelle DB / UBA / IFEU)



# GRÜNE Forderungen zum Luftverkehr

- Einführung einer Kerosinsteuer (Europa, Bund)
- schärfere Lärmgrenzwerte für Flugzeuge (Europa)
- scharfe Regelungen für Nachtflugverbote (Europa)
- Abschaffung Mehrwertsteuerbefreiung für Auslandsflüge (Bund)
- Stärkere Koordination der Flughafenplanung (Bund)
- Einschreiten der Kommunalaufsicht bei wirtschaftlich riskanten Beteiligungen oder Verlustübernahmen (Land)

**Nur die GRÜNEN sind ein Garant für  
ökonomische und ökologische  
Vernunft in der Flugverkehrspolitik!**

***Vielen Dank für die  
Aufmerksamkeit!!!***

12.08.2009