

**Niederschrift**  
**über die Sondersitzung der Kommission nach § 32b LuftVG**  
**für den Verkehrsflughafen Düsseldorf**  
**am 15. Juni 2020**  
**bei der Bezirksregierung Düsseldorf**

---

**Anwesende:**

- A) Kommissionsmitglieder**
- Stadt Düsseldorf
  - Stadt Duisburg
  - Stadt Essen
  - Stadt Heiligenhaus
  - Stadt Kaarst
  - Stadt Meerbusch
  - Stadt Mülheim a. d. R.
  - Stadt Neuss
  - Stadt Ratingen
  - Stadt Tönisvorst
  - Stadt Willich
  - Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.  
(BVF)
  - Flughafen Düsseldorf GmbH  
(Flughafen)
  - Condor
  - Eurowings
  - Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und  
Verbraucherschutz NRW (MULNV)
  - Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung  
und Energie NRW (MWIDE)

**B) Einzuladen gemäß § 32b Abs. 6 S. 1 LuftVG**

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Ministerium für Verkehr NRW (VM)

**C) Sonstige Anwesende**

Bezirksregierung Düsseldorf

IHK Düsseldorf

Eurowings

**Tagesordnung**

**TOP 1:** Formalien

1.1 Feststellung der Beschlussfähigkeit

1.2 Genehmigung der Tagesordnung

**TOP 2:** Änderung der Flugverfahren zum 28.01.2021

Information: DFS

**TOP 3:** Planfeststellungsverfahren Flughafen Düsseldorf – erneute Auslegung von Unterlagen

**TOP 4:** Sonstiges

**Vorsitzender:** eröffnet die Sitzung um 10:00 Uhr und begrüßt die Anwesenden.

**TOP 1: Formalien**

**1.1 Feststellung der Beschlussfähigkeit**

**Vorsitzender:** stellt die Beschlussfähigkeit der Kommission fest. Es sind 20 stimmberechtigte Kommissionsmitglieder anwesend.

**1.2 Genehmigung der Tagesordnung**

**VM:** weist vor dem Hintergrund der E-Mail eines Vertreters der BVF, kurz nach Erhalt der elektronischen Einladung, darauf hin, dass die Geschäftsführung Fragen zur Einladung gerne beantworte und Anregungen entgegennehme. Die Art und Weise der Kommunikation des Vertreters der BVF im Rahmen seiner letzten E-Mail werde jedoch abgelehnt. Insbesondere seien für den Minister Einzelheiten zur Tagesordnung bzw. Einladung einer Sitzung, an der er nicht teilnehme, irrelevant.

**BVF:** erklärt hierzu, dass es hauptsächlich darum ging, die Zeitplanung des Verkehrsministeriums bzgl. der erneuten Offenlegung von Planfeststellungsunterlagen sowie dem Stattfinden einer Sondersitzung zu Corona-Zeiten zu rügen und dies auch gegenüber dem Minister kundzutun.

**Vorsitzender:** stellt sodann fest, dass die Tagesordnung in der mit der Einladung zur Sitzung übersandten Fassung genehmigt wird.

## **TOP 2: Änderung der Flugverfahren zum 28.01.2021**

**DFS:** berichtet, dass aufgrund von erhöhtem Arbeitsaufkommen anderer Projekte die angekündigten Änderungen der Instrumentenflugverfahren am Flughafen Düsseldorf - wie u.a. die Änderung der „Lank-Latum“ Route - vorerst nicht umgesetzt werden können. Die Ergebnisse aus der Arbeitsgruppe seien jedoch nicht umsonst gewesen, sondern werden zu einem späteren Zeitpunkt wieder aufgegriffen. Aktuell sei dennoch eine sicherheitsrelevante Änderung vorgesehen. So sollen die bestehenden Transitions bei beiden Betriebsrichtungen „geöffnet“ werden, um ein Eindrehen von Luftfahrzeugen ohne Freigabe der DFS bei hohem Verkehrsaufkommen zu vermeiden. Hierzu verweist der Vertreter der DFS auf die mit der Einladung versandte Präsentation.

**Stadt Meerbusch:** weist darauf hin, dass in Meerbusch bislang noch keine Beteiligung des Rates zu den angedachten Änderungen der „Lank-Latum“ Route stattfinden konnte. Die von der Lufthansa hierfür versprochenen Berechnungen und Karten lägen noch nicht vor. Es werde um eine zeitnahe Beratung und Einbindung der Kommission gebeten, um auch den Rat rechtzeitig einbinden zu können.

**Eurowings:** erklärt, dass nach Bekanntwerden des Verschiebens des Projektes auch die Berechnungen und Erstellung von Karten erst einmal zurückgestellt worden seien. Es sei jedoch nicht vergessen worden.

**Stadt Kaarst:** bittet die DFS, in der nächsten Kommissionssitzung einen konkreten Zeitrahmen für die Änderungen der Instrumentenflugverfahren vorzustellen, um ein Verschieben des Projektes auf unbestimmte Zeit zu verhindern.

**Stadt Mülheim:** erkundigt sich, ob es einen konkreten Auslöser bzw. einen konkreten Sicherheitsvorfall gegeben habe, der zu der Beratung zum heutigen Termin geführt habe.

**DFS:** verneint dies. Es habe kein Einzelereignis / Fastzusammenstoß gegeben, vielmehr sei das Problem schon länger bekannt und bestehe auch an anderen Flughäfen. Nachdem man in München die „Öffnung“ der Transition erprobt und damit gute Erfahrungen gesammelt habe, wolle man das jetzt auch möglichst zügig für andere Flughäfen umsetzen.

**BVF:** wirft zunächst anhand einer Präsentation (**Anlage 1**) Fragen zu den geplanten Änderungen auf, die sodann direkt von der DFS beantwortet wurden.

**DFS:** weißt in diesem Zusammenhang u.a. darauf hin, dass die geplanten Änderungen für beide Betriebsrichtungen gelte. Mit den Änderungen sei eine organisatorische Vereinfachung verbunden. Diese bestehe darin, dass der Fluglotse in Situationen mit hohem Verkehrsaufkommen das „weiter geradeaus Fliegen“ nicht mehr anordnen müsse. Dies führe zu einer Entlastung der Fluglotsen in Situationen mit hohem Verkehrsaufkommen und erhöhe somit die Sicherheit.

**BVF:** mutmaßt unter Hinweis auf die Präsentation, dass die geplante Änderung insgeheim nicht aus Sicherheitsaspekten geschehe, sondern damit die vom Flughafen mit dem Planfeststellungsverfahren beantragte Kapazitätserweiterung ermöglicht werden solle. Die Kommission möge einen Beschluss treffen, um deutlich zu machen, dass dies nicht mitgetragen werden könne. Vor dem Hintergrund der geplanten Änderung weist die BVF zudem darauf hin, dass aus Ihrer Sicht auch die Gemeinde Korschenbroich in die Fluglärnkommision aufgenommen werden solle.

**Stadt Willich:** erkennt zum aktuellen Zeitpunkt, wegen des deutlich gesunkenen Flugaufkommens, keine Beratungsdringlichkeit. Änderungen an Flugverfahren sollten mit genügend Vorlauf geplant und zur Diskussion gestellt werden, um auch betroffene Bürger rechtzeitig informieren zu können.

**Eurowings:** weist darauf hin, dass sich aus Sicht der Fluggesellschaften die „offenen“ Transitions bewährt haben. Auch in anderen Ländern - wie zum Beispiel am Flughafen Barcelona - werde das Verfahren mittlerweile umgesetzt. Hintergrund der Umstellungen sind dabei ausschließlich Sicherheitsaspekte und nicht eine mögliche Kapazitätserweiterung.

Auf Vorschlag des **Vorsitzenden** wird sodann einstimmig folgender Beschluss getroffen:

*„Die Fluglärmkommission nimmt die von der DFS für den Flughafen Düsseldorf geplanten sicherheitsrelevanten Änderungen zur Kenntnis und stellt fest, dass diese Änderungen nur aus Gründen der Sicherheit erfolgen und nicht dazu genutzt werden dürfen, um Kapazitätserweiterungen am Flughafen zu ermöglichen.“*

**DFS:** verweist noch einmal auf die Erfahrungen anderer Flughäfen und erklärt, dass es keinen Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren gebe. Die Umstellung der Transition würde auch ohne das laufende Planfeststellungsverfahren weiter vorangetrieben.

### **TOP 3: Planfeststellungsverfahren Flughafen Düsseldorf – erneute Auslegung von Unterlagen**

**Vorsitzender:** weist zunächst auf die bestehenden Beschlüsse der Kommission zu dem Planfeststellungsverfahren auf Kapazitätserweiterung des Flughafen Düsseldorf (*Hinweis der Geschäftsführung: Die Kommission hat in der 95. und der 97. Sitzung sowie in der Sondersitzung vom 06.06.2016 Beschlüsse zu dem Planfeststellungsverfahren gefasst*). Er stellt fest, dass der Zeitpunkt der erneuten Offenlegung mitten in der Corona-Krise und dem „Lockdown“ in Deutschland aus kommunaler Sicht, insbesondere auch vor dem Hintergrund der erschwerten Möglichkeit politische Beschlüsse zu fassen, zu beanstanden sei. Dies sei auch ein maßgeblicher Kritikpunkt der Bürger.

**Stadt Meerbusch:** schließt sich dieser Einschätzung an. Schon im März haben die Kommunen deutlich Kritik an dem geplanten Zeitrahmen der erneuten Offenlegung geübt. Es sei nicht verständlich, warum dennoch hieran festgehalten werde. Den Kommunen sei es wegen der Corona-Krise unmöglich, ihren Beratungsauftrag den Bürgern gegenüber bzgl. der offengelegten Unterlagen gerecht zu werden. Zudem sei auch eine Beratung im Rat nur im Rahmen einer Sondersitzung und nicht im üblichen Turnus möglich. Aus Sicht der Stadt Meerbusch sei nicht erkennbar, was dagegengesprochen hätte, die Frist der Offenlegung bis nach den Sommerferien zu verlängern.

**Stadt Ratingen:** schließt sich den Kritikpunkten an dem Termin der Offenlegung ebenfalls an und weist darauf hin, dass für die Bürgerinitiativen der Abgabetermin für Stellungnahmen am 26.06.2020 auslaufe; mithin noch kürzer als für die Kommunen sei. Den Bürgerinitiativen sei es - anders als üblich - wegen der Gefahren, die von dem Coronavirus ausgehen, und den diesbezüglich verfügbaren Sicherheitsmaßnahmen nicht möglich gewesen, durch z.B. Informationsstände, die Bürger über die erneute Offenlegung und deren Inhalte zu informieren.

**BVF:** ergänzt, dass sich auch die BVF bzgl. des Zeitplanes der Offenlegung an den Minister gewandt habe und u.a. eine Verschiebung der erneuten Offenlegung gefordert habe. Vor dem Hintergrund, dass die erste Öffentlichkeitsbeteiligung im Sommer 2016 und die öffentliche Anhörung im Februar 2017 stattgefunden habe sowie der Tatsache, dass der Minister öffentlich kundgetan habe, dass mit einer Entscheidung vor dem Jahr 2022 nicht zu rechnen sei, könne eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung zum aktuellen Zeitpunkt nicht nachvollzogen werden. Eine effektive Öffentlichkeitsbeteiligung sei aufgrund der Corona-Pandemie nicht möglich. Auch das Durchführen der Sondersitzung der Fluglärmkommission werde vor dem Hintergrund der Ansteckungsgefahren sehr kritisch gesehen. Es erwecke den Eindruck, dass das Verkehrsministerium nicht ernsthaft an Stellungnahmen der Bürger und auch der Fluglärmkommission interessiert sei und der Zeitraum der Offenlegung sowie das Datum der Sondersitzung absichtlich so gelegt worden seien. Der Vorsitzende werde gebeten, die Kritik an dem Zeitpunkt der erneuten Offenlegung dem Verkehrsminister persönlich vorzutragen.

**Stadt Kaarst:** weist ergänzend darauf hin, dass die Durchführung der erneuten Offenlegung durch das VM NRW im Widerspruch zu den Regelungen des MHKBG NRW, die an die Kommunen gerichtet wurden, stehe. Aus Sicht der Stadt Kaarst sei dies eine Missachtung der kommunalen Zuständigkeiten.

**VM:** bezieht zu den Kritikpunkten Stellung. Zunächst sei deutlich zu machen, dass der Zeitpunkt der Offenlegung keine bewusste Verkürzung der Beteiligungsmöglichkeiten für die Kommunen oder die Bürger sei. Die Ergebnisse der ersten Bürgerbeteiligung sowie insbesondere die gegen das Vorhaben eingebrachten (kritischen) Fachgutachten seien sorgfältig geprüft und die betreffenden Antragsinhalte und -begründungen hinterfragt worden. Als Folge waren durch die Antragstellerin zusätzliche Gutachten und weitere Unterlagen vorzulegen. Das Planfeststellungsverfahren zur Kapazitätserweiterung habe dadurch nun einen Stand erreicht, der für die weitere Tatsachenfeststellung und -bewertung die – auch umweltrechtlich zwingende – nochmalige Beteiligung der Öffentlichkeit zu diesen nachgeforderten Unterlagen erfordere. Mit Bezug auf den Grundsatz der zügigen Verfahrensführung sei die Öffentlichkeitsbeteiligung daher notwendig gewesen.

Zudem komme die erneute Öffentlichkeitsbeteiligung für die Kommunen auch nicht überraschend. Schon Ende 2019 habe die Bezirksregierung wegen der erneuten Offenlegung mit den Kommunen Kontakt aufgenommen. Zu dieser Zeit sei die Corona-Krise und deren Ausmaß noch nicht absehbar gewesen. Diese kam auch für die Planfeststellungsbehörde überraschend zu einem Zeitpunkt, in dem die Offenlegung schon in Vorbereitung gewesen sei. Man habe sich dann bewusst für eine Durchführung des Verfahrens entschieden, da die Planfeststellungsbehörde davon überzeugt war, dass

sich – auch angesichts der Pandemielage – die „körperliche“ Auslegung der Dokumente in den Kommunen vor Ort unter hinreichender Beachtung der notwendigen Maßnahmen für den Gesundheitsschutz der Bürgerinnen und Bürger gestalten lasse. Zudem sei festzuhalten, dass auch der Bauleitplanung in einigen Anliegergemeinden Fortgang gegeben wurde und entsprechende Offenlegungen stattgefunden haben. Gleiches gelte für Planfeststellungsverfahren anderer Zulassungsbehörden. Durch den Erlass des Planungssicherstellungsgesetzes, mit dem Offenlegungen auch digital im Internet durchgeführt werden können, habe darüber hinaus der Bundesgesetzgeber ein Zeichen gesetzt, dass die Öffentlichkeitsbeteiligung auch in schwierigen Situationen erfolgen und Zulassungsverfahren fortgesetzt werden sollen. Die ergänzenden Unterlagen seien im Internet über die Homepage des Verkehrsministeriums abrufbar und stehen der Öffentlichkeit zum Download zur Verfügung. Man gehe davon aus, dass diese Möglichkeit auch überwiegend von den Bürgern genutzt werde.

**Stadt Meerbusch:** erwidert, dass man diesen juristischen Argumenten nicht widersprechen wolle. Es wäre aus Sicht der Stadt jedoch besser gewesen, bei einem solch wichtigen Verfahren gesellschaftliche und politische Rahmenbedingungen nicht außer Acht zu lassen.

**Stadt Ratingen:** stellt fest, dass die ausgelegten Unterlagen darauf schließen ließen, dass sich die Genehmigungsbehörde sehr intensiv mit den Gutachten und den Einwendungen auseinandergesetzt habe. Es stelle sich jedoch die Frage, ob sich die Gutachten durch die sich aus der Corona Krise ergebenden neuen Realität nicht überholt hätten und daher noch mit einer dritten Auslegung gerechnet werden müsse.

**Stadt Neuss:** weist darauf hin, dass auch die Kommunen und Bürger die Möglichkeit haben müssten, das Planfeststellungsverfahren im Lichte der „neuen Realität“ nach der Corona-Krise zu beurteilen. Dies sei insbesondere für die politische Abwägung von Rechtsgütern erforderlich.

**VM:** erklärt, dass die Auswirkungen der gegenwärtigen, pandemiebedingten Einschränkungen der Luftfahrt Gegenstand der Prüfungen der Planfeststellungsbehörde seien. Diese Fragen ließen sich jedoch zum aktuellen Zeitpunkt nicht abschließend beurteilen. Die bislang eingebrachten Gutachten könnten jedoch – bis zu einer abschließenden Beurteilung - nicht „einfach bis auf weiteres liegen bleiben“, da Sie dann möglicherweise ihre Gültigkeit verlören. Rechtlich sei die Planfeststellungsbehörde u.a. deswegen verpflichtet, das Verfahren voranzutreiben. Die Öffentlichkeitsbeteiligung habe die Funktion einer Anstoßwirkung. Eine (weitere) Beteiligung werde nach den gesetzlichen Bestimmungen immer dann erforderlich, wenn sich aus einer neuen Situation eine erstmalige oder intensivere Betroffenheit Dritter bzw. geschützter Güter ergebe. Ob dies infolge der Corona-Pandemie der Fall sein wird, werde durch die Planfeststellungsbehörde – zu einem späteren Zeitpunkt – zu prüfen sein.

**Stadt Mülheim:** fragt, welche Gutachten ein „Verfallsdatum“ hätten und was dies konkret bedeute.

**VM:** verwies beispielsweise auf den Fachbeitrag zum Artenschutz, die Fauna-Flora-Habitat-(Vor-)Prüfungen und die landschaftspflegerische Begleitplanung. Die solchen Gutachten zugrundeliegende Bestandserfassung u.a. der naturräumlichen Gegebenheiten, des Arteninventars bzw. der jeweiligen Habitatqualität der untersuchten Areale hängt – als Grundlage für die weitere (prognostische) Auswirkungsbetrachtung – von der fortwährenden Aktualität der Eingangsdaten im Zeitpunkt der behördlichen Entscheidung ab.

Der **Vorsitzende** erklärt, dass die stellvertretende Vorsitzende und er noch einmal mit dem Verkehrsminister wegen einer Fristverlängerung für die Stellungnahmen in Kontakt treten wolle.

**BVF:** stellt sodann anhand einer Präsentation (**Anlage 2**) inhaltliche Einwendungen zu den neu ausgelegten Unterlagen dar. Aus Sicht der BVF entkräften die neu eingereichten Gutachten und Dateien die im Rahmen der ersten Offenlegung geäußerte Kritik nicht, sondern verstärken diese Kritik und beweisen, dass die Einwendungen berechtigt gewesen seien. Die BVF schlägt am Ende der Präsentation eine Beschlussfassung der Kommission im Sinne der auf den letzten Seiten der Präsentation gemachten Vorschläge vor.

**Stadt Kaarst:** stellt fest, dass sich aus der Präsentation eine Vielzahl von Informationen ergeben, die erst einmal bewertet und auch in der Stadt beraten werden müssten. Aktuell könne man den Beschlussvorschlägen daher nicht zustimmen.

**Stadt Meerbusch:** dankt der BVF für die ausführliche Bewertung der neu ausgelegten Unterlagen und schließt sich der Auffassung der Stadt Kaarst an. Die Stadt Meerbusch werde eine eigene Stellungnahme abgeben, im Rahmen derer nicht ausgeschlossen ist, dass Punkte der BVF übernommen werden. Die grundsätzlich ablehnende Haltung der vergangenen Beschlüsse der Fluglärmkommission bleibe bestehen. Die könne die Kommission auch noch einmal zum Ausdruck bringen.

**Vorsitzende:** schließt sich dem an. Er gehe auch davon aus, dass die meisten Kommunen und auch die Bürgervereinigung eigenständig Stellungnahmen zu den neu ausgelegten Unterlagen abgeben werden. Er betont, dass die Kommission darüber hinaus weiter an den bereits getroffenen Beschlüssen zum Planfeststellungsverfahren festhalte.

**TOP 4: Sonstiges**

**BVF:** bittet den Flughafen um Auskunft, ob es bzgl. der Überarbeitung der Entgeltordnung eine konkrete Planung gebe.

**Flughafen:** erklärt, dass wegen der aktuellen Situation zunächst ein Antrag auf Fortführung der bestehenden Entgeltordnung beim Verkehrsministerium gestellt worden sei. Eine inhaltliche Anpassung solle zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

Auf Vorschlag des **Vorsitzenden** wird als neuer Sitzungstermin festgelegt:

**Montag, der 07. Dezember 2020, um 10:00 Uhr.**

Mit Dank an die Anwesenden schließt der **Vorsitzende** die Sitzung um 12:30 Uhr.



BM Goßen  
(Vorsitzender)



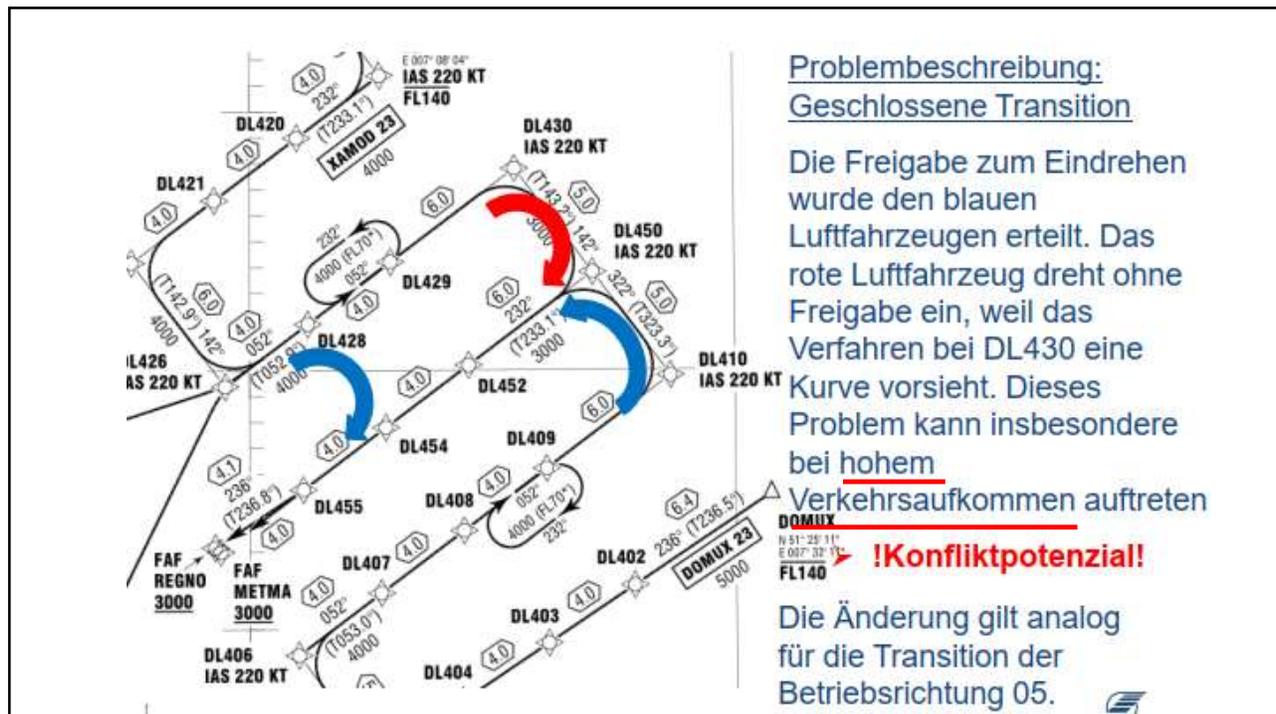
Manev  
(Geschäftsführerin)

# FLK 15.06.2020

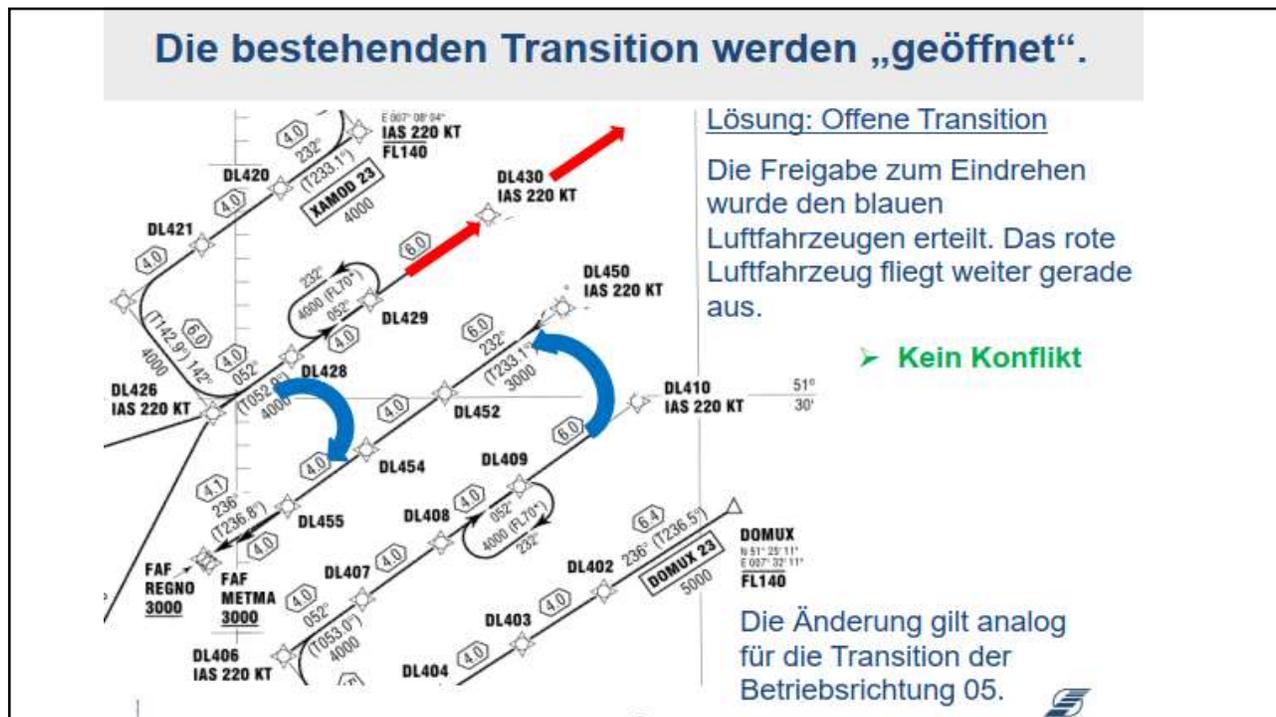
## TOP DFS

Christoph Lange Bundesvereinigung gg. Fluglärm

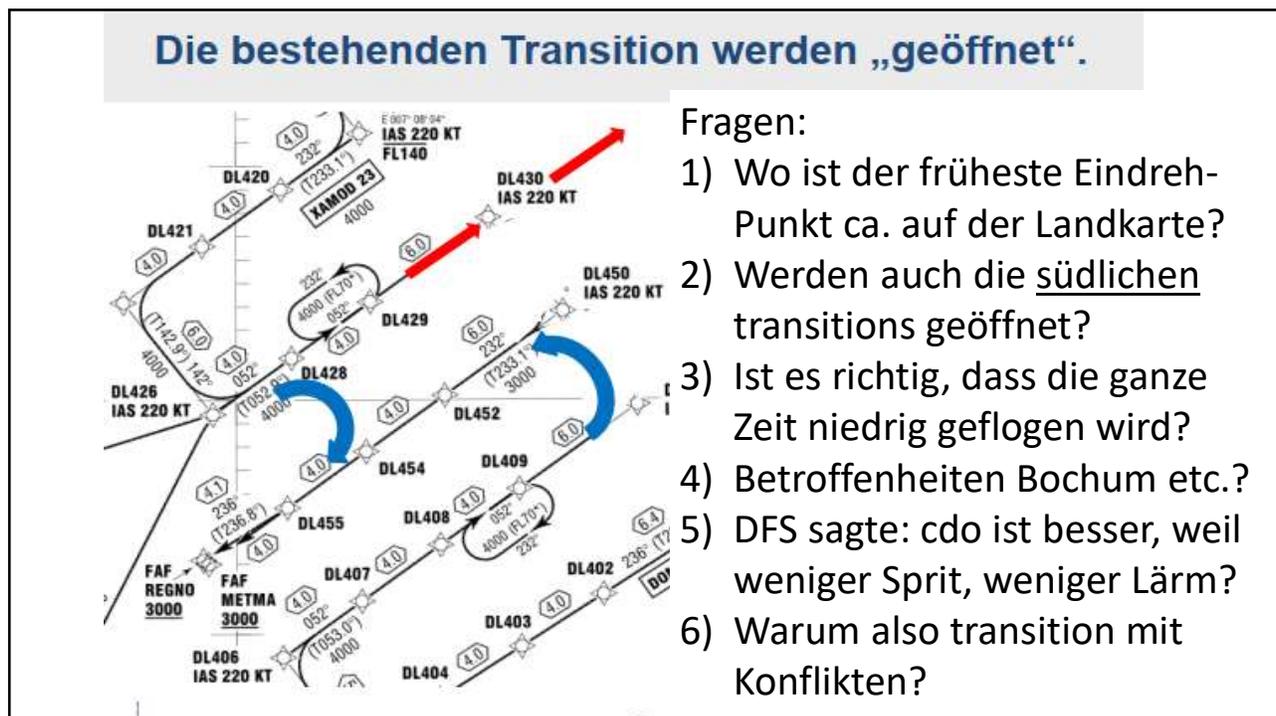
1



2



3



4

**Die DFS sagt selbst:  
CDO ist besser, weil  
keine „stufenförmigen“ Anflugprofile.**

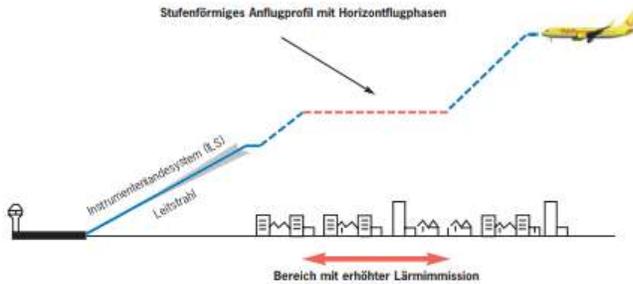
**Warum also Gegen-  
Anflugverfahren  
(transition) und  
nicht immer CDO?**

rechnet sich aus, ab wann er das Auto im Leerlauf bis zu seinem Wohnhaus rollen lassen kann, ohne zwischendurch Gas geben zu müssen. Das funktioniert nicht, wenn er anderen Autos die Vorfahrt gewähren muss oder andere Autos vor ihm wesentlich langsamer fahren. Genauso verhält es sich im Luftverkehr. Nur wenn der Pilot "freie Bahn" hat, kann er ungehindert im kontinuierlichen Sinkflug auf den Flughafen zusteuern. Auch ungünstige Wetterbedingungen können einen CDA unmöglich machen. Sich verändernde Windverhältnisse erschweren die Berechnung der Anflugstrecklänge mit

Forschungsergebnisse haben gezeigt, dass in einer Entfernung zwischen 18 und 55 Kilometern vor der Landebahnschwelle mit einer Lärmverringerung von bis zu 5 dB(A) (im Maximalpegel) gerechnet werden kann.<sup>1)</sup>

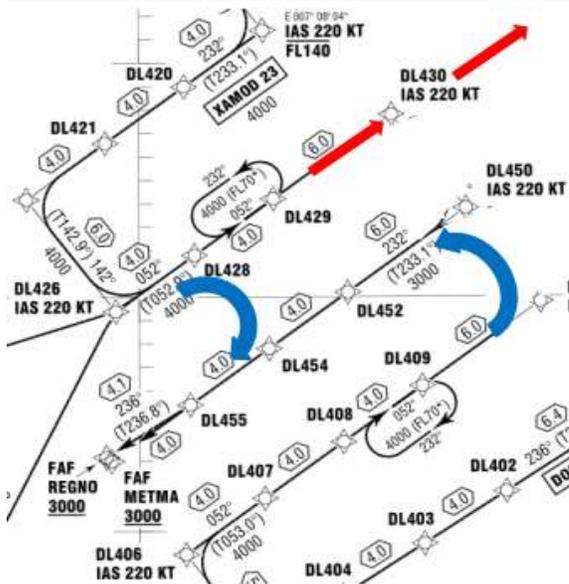
**CDA in der Praxis**  
Der Continuous Descent Approach wurde bereits an den Flughäfen Frankfurt und Köln/Bonn eingeführt. In München findet zurzeit eine Erprobung statt. Die DFS verfolgt das Ziel, die CDA-Anwendung in Zukunft zu fördern und entsprechende Verfahren an weiteren Flughäfen anzubieten.

<sup>1)</sup> Eurocontrol, Continuous Descent Approach Implementation Guidance Information, August 2007, Seite 23  
Eine Pegelzunahme von 10 dB(A) entspricht in etwa einer Verdopplung der wahrgenommenen Lautstärke.



5

**Die bestehenden Transition werden „geöffnet“.**



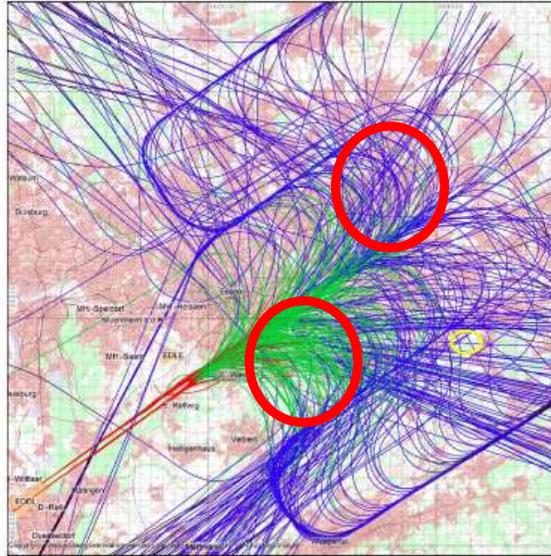
Fragen:

7) Wie oft wird nach Ihrer Einschätzung diese „Öffnung“ benötigt?

8) Gibt es spezielle Zeiträume, in denen es wahrscheinlicher ist, dass a) Gegenanflug/transition und b) Öffnung benötigt wird?

6

## Anflüge RWY23 aus Juni 2018



Mit der Änderung 2005 neue Betroffenheiten in:

Essen-Süd-Ost (Werden u.a.)  
und bis nach Bochum

Gegenanflüge sind :

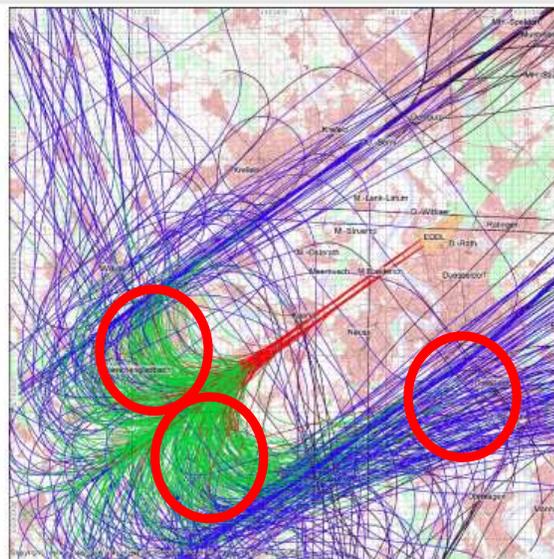
- a) TIEFER (damit sie auch schon früh eingedreht werden können) und
- b) V.a. in der Kurve extrem belastend

8



7

## Anflüge RWY05 aus Mai 2018



Mit der Änderung 2005 neue Betroffenheiten in:

Mönchengladbach  
Korschenbroich  
Willich

bis hin in den Düsseldorfer Süden !

Gegenanflüge sind :

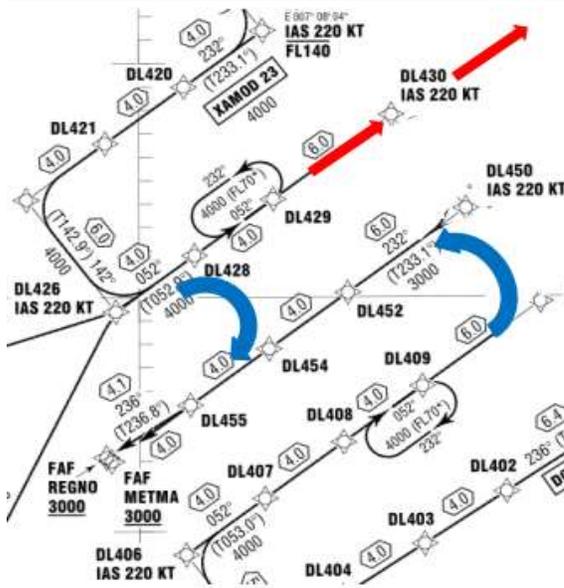
- a) TIEFER (damit sie auch schon früh eingedreht werden können) und
- b) V.a. in der Kurve extrem belastend

5



8

## Die bestehenden Transition werden „geöffnet“.



Fragen:

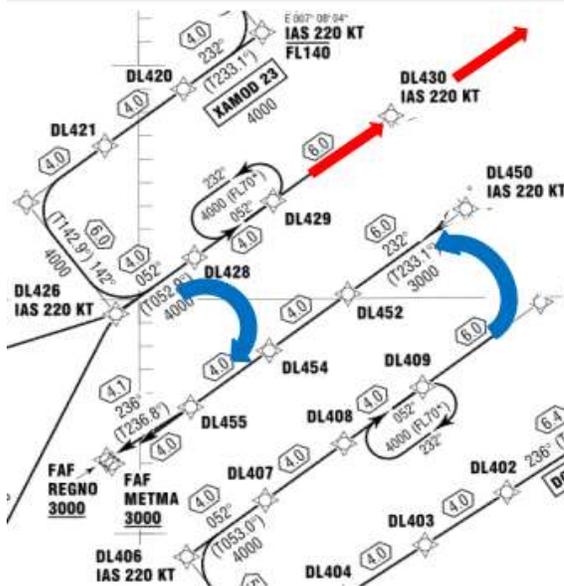
7) Wie oft wird nach Ihrer Einschätzung diese „Öffnung“ benötigt?

8) Gibt es spezielle Zeiträume, in denen es wahrscheinlicher ist, dass a) transition und b) Öffnung benötigt wird?

**9) Steigt diese Wahrscheinlichkeit bei 60 statt 45+2 FB/h ?**

9

## Die bestehenden Transition werden „geöffnet“.



Fragen:

7) Wie oft wird nach Ihrer Einschätzung diese „Öffnung“ benötigt?

8) Gibt es spezielle Zeiträume, in denen es wahrscheinlicher ist, dass a) transition und b) Öffnung benötigt wird?

**9) Steigt diese Wahrscheinlichkeit bei 60 statt 45+2 FB/h ?**

**10) Wie verträgt sich das mit:**

10

Ihr Zeichen	Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen	Datum 01.07.2015
Ihr Ansprechpartner	Telefon	Telefax	E-Mail

Sehr geehrte Frau Bappert,

hiermit bestätigen wir Ihnen, dass die DFS derzeit keine Änderungen an den An- und Abflugstrecken zum/vom Flughafen Düsseldorf plant und solche Änderungen nach heutigem Stand auch nicht für erforderlich hält, um einen Anstieg der Flugbewegungen in Folge der begehrten Anhebung auf 60 Slots pro Stunde zu bewältigen. Dies gilt insbesondere für den Nahbereich des Flughafens. Änderungsbedarf kann sich zukünftig ergeben, wenn An- und Abflugstrecken an ein geändertes überregionales Streckennetz angebunden werden müssen. Dies betrifft aber dann eher den Bereich jenseits von 25 km um den Flughafen.

Mit freundlichen Grüßen



i.V. Joachim Heinz  
Tower Manager Niederlassung Düsseldorf



i.V. Ronald Heyne  
Tower Support Manager Düsseldorf

11

### Warum gibt es Einzelfreigaben durch die Flugsicherung?

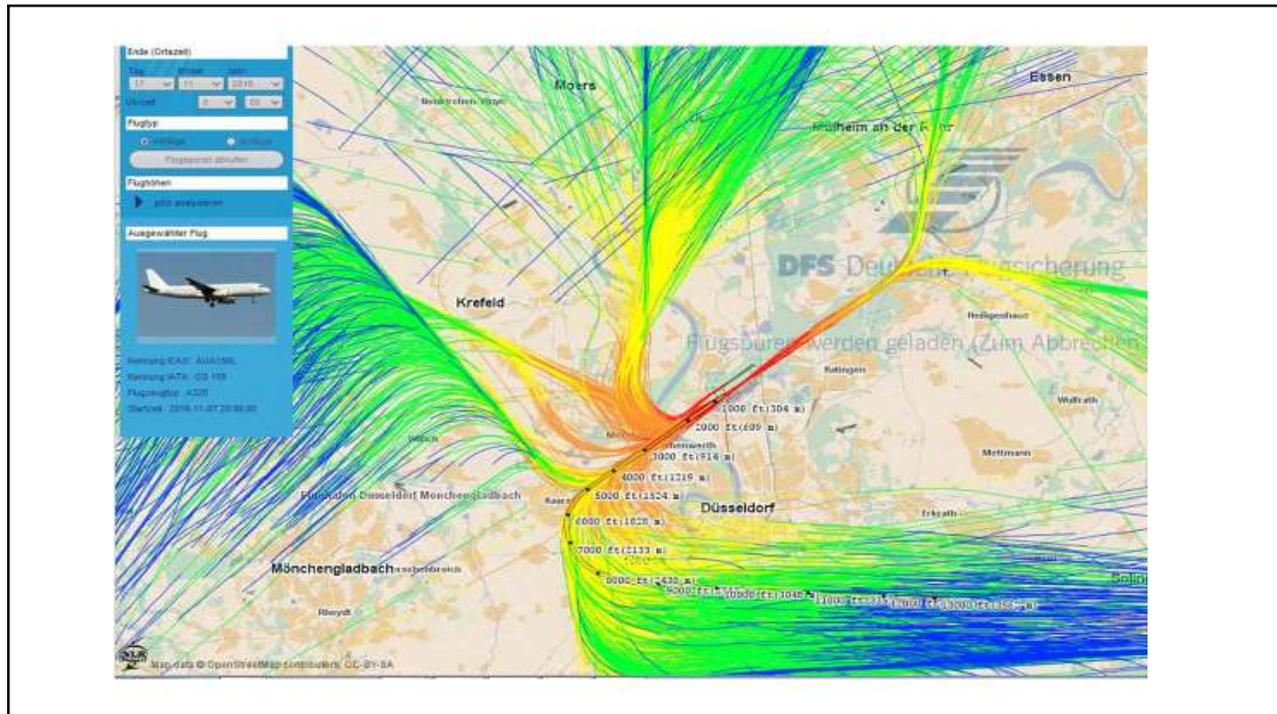
- Hauptaufgabe der Flugsicherung ist die sichere, geordnete und flüssige Abwicklung des Luftverkehrs (gem. §27c LuftVG).
- Die veröffentlichten Flugverfahren sind Grundlage für die Planung von Flügen und gewährleisten, dass alle am Luftverkehr Beteiligten über verlässliche und abgestimmte Informationen verfügen.
- Die Beschränkung des Flugverkehrs ausschließlich auf festgelegte Verfahren würde die Kapazität des Luftraumes und der Flughäfen erheblich reduzieren, der gesetzliche Auftrag der Flugsicherung wäre somit nicht mehr zu erfüllen.
- **Abweichungen von veröffentlichten Verfahren sind notwendig, um der Flugsicherung die Erfüllung ihrer Aufgabe zu ermöglichen.**

Starts

13



12



13

**Herr Lange** (Bundesvereinigung) bittet darum, die vorstehenden Ausführungen des Herrn Dietrich wörtlich in die Sitzungsniederschrift aufzunehmen. Dies gelte insbesondere für die Argumentation zur Erforderlichkeit der Herstellung „konkreter Stafflungsabstände“ sowie der hierzu dargestellten zwei Handlungsoptionen. Die dritte denkbare Option, die Luftfahrzeuge von vorneherein mit einem größeren Abstand den Start beginnen zu lassen und sich insoweit nicht auf eine Mindeststaffelung von drei nautischen Meilen zu beschränken, habe die DFS in ihren Ausführungen unterschlagen. Auch auf diese Weise könne ein ausreichender Sicherheitsabstand in der Luft realisiert werden, ohne dass ein seitliches Abdrehen von der Flugroute erfolgen müsse. Das von der DFS gewählte Vorgehen diene letztlich dem Schutz des Flughafens vor möglichen Kapazitätseinbußen. Herr Dietrich selbst habe die Realisierung einer ausreichenden Kapazität des Luftraums und der Flughäfen als Handlungsmaxime angeführt. Insoweit bestehe darüber hinaus der Verdacht, dass die DFS die Luftfahrzeuge mit einer „zu knappen - d.h. engeren Staffelung als erlaubt“, starten lasse und erst durch nachfolgende Maßnahmen in der Luft einen ausreichenden Sicherheitsabstand herstelle. Unabhängig von dieser Frage solle die DFS zudem ihre Fluglotsen anweisen, Belange des Lärmschutzes eingehender zu berücksichtigen. Dies gelte insbesondere für die nicht nachvollziehbare Durchführung von sog. „Gegenanflugverfahren“ und das Drehen der Betriebsrichtung zur Nachtzeit.

14

Im Folgenden ein höchst interessanter Fund:

15

### **Lösungsoptionen**

Die Flughafen Düsseldorf GmbH (FDG) zieht daher einen Antrag auf Änderung der bestehenden Betriebsregelung in Erwägung.

Ziel dieses Antrags wäre die Erhöhung der rechtlich zugelassenen Anzahl Starts und Landungen am Flughafen Düsseldorf. Es ist nicht geplant, über die im Angerlandvergleich genannte Regelung zur Nutzung der Nordbahn hinauszugehen. Insofern wird die volle Ausschöpfung des vorhandenen Zweibahnsystems zu allen Zeiten über Tage nicht angestrebt. Vielmehr soll auch eine ggf. neue Betriebsregelung konform mit dem bestehen Angerlandvergleich bleiben.

Jedoch sollen wesentliche Aspekte der derzeitigen Betriebsregelung angepasst werden. Es werden bei der FDG insbesondere folgende flugbetriebliche Inhalte eines möglichen Antrags auf erweiterte Betriebsregelung diskutiert:

- Aufhebung aller Stundeneckwerts-Begrenzungen einschließlich Sonderregelung für sonstige IFR-Flüge. Die Festlegung der Koordinierungseckwerte erfolgt in den dafür vorgesehenen Sitzungen des Koordinierungsausschusses.

16

- Mitbenutzung der Nordbahn nicht mehr in festgelegten Zeitfenstern, sondern Möglichkeit zur ständigen Mitbenutzung der Nordbahn über Tage. Hierfür ist eine durch den Angerlandvergleich geforderte Regelung zu finden, die die nachrangige Nutzung der Nordbahn sicher stellt. Eine derartige Regelung könnte sich an der Verteilung des Flugbewegungsvolumens orientieren. Gegenüber der jetzigen zeitlichen Bemessung der Mitbenutzung in Spitzenzeiten hätte eine „Volumen“-Regelung erhebliche flugbetriebliche Vorteile, die sich in einer größeren Flexibilität der Pistennutzung ausdrückt und damit auch ein Instrument für mehr Pünktlichkeit und ggf. weniger Nachtflüge darstellt.

Dieses Modell als Gegenstand eines möglichen Antrags auf Änderung der Betriebsregelung am Flughafen Düsseldorf bedarf weiterer flugbetrieblicher wie auch juristischer Überlegungen. Sie wird grundsätzlich von DFS und FDG gegenüber der derzeitigen Pistennutzung, wie sie in der Betriebsgenehmigung vom 5. November 2005 festgelegt ist, präferiert.

17

### 3.1.1 Arrival Manager (AMAN)

AMAN ist eine technische Unterstützung der Fluglotsen, bei der mittels Radardaten eine sektorübergreifende Anflugreihenfolge kalkuliert und vorgeschlagen wird.

AMAN hilft, speziell bei Nutzung über verschiedene Kontrollzentralen hinweg, die Luftfahrzeuge bereits 100 NM vor der Landung auf die Geschwindigkeit zu bringen, die ein optimales Flugprofil ermöglicht. Holdings und abrupte Kontrollanweisungen vermeiden hilft. Er unterstützt auch die Vorstaffelung zu kapazitätssteigernden Kontrollverfahren (2,5 NM Staffelung im Endanflug, 2 NM laterale Staffelung auf Parallelbahnen).

Hier wird verdeutlicht, dass eine enge Koordinierung der unterschiedlichen Maßnahmen und Verfahren notwendig ist um die geplante Kapazität zu erreichen/ erhalten. Damit hilft AMAN im Zusammenspiel aller nutzbaren Verfahren dem Flughafenbetreiber sowie auch der Flugsicherung zur Reduzierung von Verspätungen.

18

Die Bewegungen Starts und Landungen erfolgen in der Regel zeitversetzt. Hierdurch kann das Kreuzen der Südpiste zu einem Zeitpunkt erfolgen, wenn der nachfolgende Start zum Abflugpunkt rollt und wartet, bis die vorgeschriebene Staffelung zum vorhergehenden Start erreicht ist. Der Kreuzungsvorgang hat somit eine geringe, die Kapazität einschränkende Auswirkung. Eine Reduzierung der Zahl von Abflügen bewirkt keine Erhöhung der Anflugkapazität.

### 3.2.3 Problembeschreibung

Wird die Anzahl der Abflüge auf die maximale Pistenkapazität (derzeit 36/h) erhöht, sind Kreuzungsvorgänge von Anflügen nicht mehr ohne Verzögerung möglich. Die Abstände zwischen den Abflügen würden nur noch teilweise einen Kreuzungsvorgang zulassen, dadurch würde sich die Anzahl der jetzt (33/h) möglichen Kreuzungsvorgänge und somit die Anzahl der Anflüge reduzieren

19

### 3.2.4.2 Alternatives Pistennutzungskonzept

Nach aktuellem Nutzungskonzept wird in Düsseldorf eine Piste für Starts und eine für Landungen von Luftfahrzeugen benutzt. Auf Grund des geringen Abstandes der Pisten voneinander können diese Bewegungen nur abhängig voneinander durchgeführt werden. Dieses Verfahren bietet die optimale Nutzung der möglichen Kapazität und die geringsten Einschränkungen durch Kreuzungsvorgänge.

Bedingt durch unterschiedliche Längen, wird die Piste 23L/05R (Südpiste) für Starts und die Piste 23R/05L (Nordpiste) für Landungen vorgesehen. Die Differenz der verfügbare Startlaufstrecken (TORA) beträgt 300 Meter. Eine Nutzung der Piste 23R/05L für Starts ist hierdurch für viele Langstreckenflüge nicht möglich, für viele Mittelstreckenflüge schwierig oder wird von Luftfahrzeugführern bei negativen Rahmenbedingungen aus Sicherheitsgründen abgelehnt.

Durch Verlängerung der Startlaufstrecken der Pisten 23R/05L besteht die Möglichkeit eines veränderten Nutzungskonzeptes. Starts würden überwiegend auf der Nordpiste stattfinden und Landungen auf der Südpiste. Der Unterschied in den Auswirkungen kann folgendermaßen zusammengefasst werden:

20

- Gegenwärtig kreuzen Luftfahrzeuge nach der Landung auf der Nordpiste die Südpiste im letzten Drittel der verfügbaren Länge. Dieser Vorgang ist nur vor Beginn des Startlaufs oder nach dem Passieren des Kreuzungspunktes durch einen Start auf der Südpiste möglich, jedoch nicht zeitgleich. Somit kann die Piste immer nur von ~~einem Luftfahrzeug gleichzeitig benutzt werden.~~
- Kreuzen die für den Start auf der Nordpiste geplanten Luftfahrzeuge die Südpiste nach einer Landung, so kann dieser Vorgang unmittelbar nach Überflug des Kreuzungspunktes durch das landende Luftfahrzeug durchgeführt werden. Somit werden Kreuzen und Landevorgang zeitgleich vorgenommen, was die Kapazität des Gesamtsystems deutlich erhöht.

Dieses Verfahren würde außerdem die Sicherheit erhöhen, da das kreuzende Luftfahrzeug das sich im Anflug befindende Luftfahrzeug in den meisten Fällen deutlich sieht und im Fall von Missverständnissen oder Fehlverhalten frühzeitig ein potentiell Risiko erkennen kann. Dieses ist im Moment bei einem Kreuzen der Südpiste im letzten Drittel vor oder nach einem Start schlechter oder nur eingeschränkt möglich.

21

Zur Umsetzung dieses Verfahrens sind zahlreiche Maßnahmen notwendig:

- Die Startlaufstrecke der Piste 05L wird auf mindestens 2700 Meter verlängert. Dieses sollte durch das vorhandene Bauwerk möglich sein, jedoch muss hierfür die Hindernisfreiheit im Abflug angepasst werden.
- Die Startlaufstrecke der Piste 23R wird auf mindestens 2700 Meter verlängert. Hierfür muss eine neue Rollmöglichkeit zum Beginn der Piste gebaut werden.
- Zur Erstellung einer optimalen Abflugreihenfolge sind am Beginn der Pisten 23R und 05L jeweils drei Aufrollmöglichkeiten notwendig.
- Die Enteisungsflächen werden in das Rollbahnsystem nördlich der Piste 23L/05R integriert.

Die erwähnte mögliche Kapazitätserhöhung sollte durch eine Simulation verifiziert und quantifiziert werden.

22

Die neue Situation zeigt die Überholmöglichkeiten:

Bereits Ende 2007 wurden diese heimlichen Ausbauten durch Insider kommentiert, und zwar in einem öffentlich zugänglichen (und somit sicherlich auch der Genehmigungsbehörde bekannten) Forum:

**Diese „By-Pässe“ wurden bereits geschaffen – und das war natürlich nicht genehmigungspflichtig ???**

23

**3600 sec (=1h) : 129 sec.= 27,9 Starts/Std.**

**7.1.4. Staffelungsverfahren Abflug**

Für das Standardabflugverfahren auf einer Bahn werden die folgenden Werte genutzt (Vorgaben in NM, Simulationswerte in s).

[NM]	Super Heavy	Heavy	Medium	Light	[Sek.]	Super Heavy	Heavy	Medium	Light
Super Heavy	5	5	5	5	Super Heavy	129	129	129	129
Heavy	5	5	5	5	Heavy	129	129	129	129
Medium	5	5	5	5	Medium	129	129	129	129
Light	5	5	5	5	Light	129	129	129	129

Tab. 3: Separationsminima entsprechend BA-FVD für aufeinander folgende Abflüge zum gleichen SID

24

### 3.3.2 Problembeschreibung

Da keine Schnellabrollbahnen vorhanden sind, werden die Luftfahrzeugführer vor Verlassen der Piste gezwungen, das Luftfahrzeug stark abzubremsen und die Piste mit normaler Rollgeschwindigkeit zu verlassen. In Verbindung mit der ungünstigen Positionierung der Rollbahnen führt dies zu einer relativ langen Bahnbelegungszeit und damit verringerter Pistenkapazität.

### 3.3.3 Lösungsoptionen

Eine Verkürzung der Bahnbelegungszeiten lässt sich durch Schaffung mehrerer Abrollmöglichkeiten für jede Betriebsrichtung an geeigneten Positionen erreichen. Optimal wären drei Möglichkeiten in einem Abstand von ca. 1200, 1600 und 2000 Metern hinter der Schwelle. In Verbindung mit dem Ausbau von Schnellabrollbahnen ließen sich eine Reduzierung der Stafflungswerte im Endanflug und eine Steigerung der Pistenkapazität erreichen.

### 3.3.4 Fazit

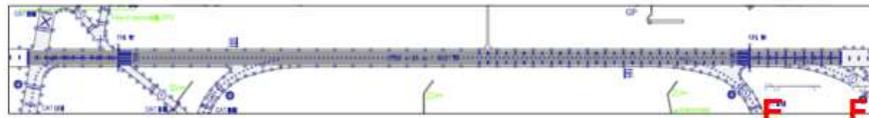
Bei Anwendung des aktuellen Pistennutzungskonzeptes (Nordpiste für Landungen / Südpiste für Starts) wird durch den Bau neuer Rollbahnen an der Nordpiste eine Steigerung der Gesamtkapazität erreicht. Diese wird jedoch durch die Starts von der Südpiste 23L/ 05R limitiert, welche in den Zeiträumen zwischen den Landungen auf der Nordpiste erfolgen. Der Betrieb wird jedoch für Lotsen und Luftfahrzeugführer vereinfacht und die Häufigkeit von Fehlanflügen reduziert. Bei einem erhöhten Anfluganteil ergibt sich ein hohes Steigerungspotential, deshalb wäre die Anwendung dieses Verfahrens in den Abendstunden besonders sinnvoll, wird jedoch durch die aktuellen Nutzungsmöglichkeiten der Nordpiste eingeschränkt.

25

## 3.3 Bahnbelegungszeiten auf der Nordpiste

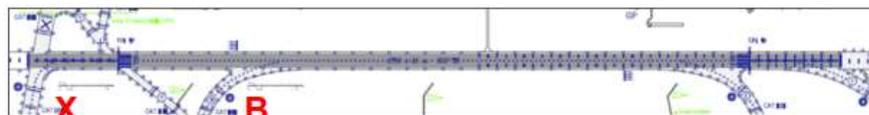
### 3.3.1 Rahmenbedingungen und aktuelle Verfahren

#### 3.3.1.1 Piste 05L:



Zum Abrollen von der Piste 05L stehen die Rollbahnen E und F zur Verfügung. Beide sind keine Schnellabrollbahnen. Die erste zur Verfügung stehende Rollbahn E befindet sich ca. 1900 Meter hinter der Schwelle.

#### 3.3.1.2 Piste 23R:



Zum Abrollen von der Piste 23R stehen die Rollbahnen B und X zur Verfügung. Beide sind keine Schnellabrollbahnen. Die erste zur Verfügung stehende Rollbahn B befindet sich ca. 1600 Meter hinter der Schwelle.

26

### 3.4 High Intensity Runway Operation HIRO (Landungen)

Zur Verkürzung der Pistenbelegungszeit ist eine Lösungsoption die Anwendung des HIRO Verfahrens. Beim HIRO Verfahren werden die Piloten daran erinnert, dass ein schnelles Verlassen der Start- und Landebahn es der Flugsicherung ermöglicht, die Luftfahrzeuge im Endanflug mit Radarmindeststaffelung zu führen.

Dies gewährleistet eine maximale Nutzung der Start- und Landebahn und minimiert die Gefahr eines Fehlanfluges. Um die Belegungszeiten der Start- und Landebahnen (Runway Occupancy Times = ROT) zu reduzieren, sollen Piloten folgende Verfahren anwenden:

Grundsätzlich sollen die Start- und Landebahnen über Schnellabrollwege verlassen werden.

Wenn es die Bahnverhältnisse erlauben, sollten die Piloten ihre Landungen so vorbereiten, dass sie die Start- und Landebahnen über die Schnellabrollwege verlassen können:

Um eine Mindestbelegzeit der jeweiligen Start- und Landebahn sicherzustellen, wird empfohlen, den zu erwartenden Schnellabrollweg während der Anflugbesprechung (Cockpit) zu benennen. Die Möglichkeit der Anwendung herabgesetzter Staffelung auf Start und Landebahnen durch die Flugplatzkontrolle bleibt unberührt und ist weiterhin zu beachten.

27

Da z. Zt. keine Schnellabrollbahnen auf dem Flugplatz Düsseldorf vorhanden sind, ist dieses Verfahren nur möglich mit einer infrastrukturellen Maßnahme, die sich auf Grund der Nähe der Rollwege und Parkflächen zur Südbahn, nur für die Nordbahn einführen lassen.

### 3.5 Neuorganisation der Vorfeldkontrolle

#### 3.5.1 Rahmenbedingungen und aktuelle Verfahren

Gegenwärtig findet auf dem Vorfeld des Flughafens Düsseldorf eine funktionsbezogene Aufgabenteilung statt. Die DFS ist im Auftrag der FDG zuständig für die Bewegungslenkung von rollenden Luftfahrzeugen und Schleppvorgängen, die FDG für die Kontrolle der Push-back Bewegungen. Push-back Freigaben werden nachrangig unter Berücksichtigung des rollenden Verkehrs erteilt.

28

### 3.5.2 Problembeschreibung

Da Roll-, Schlepp- und Push-back Vorgänge im gleichen Bereich von verschiedenen Organisationseinheiten kontrolliert werden, ist die intensive Koordination der Abläufe zwischen den Beteiligten notwendig. Dies bedingt einen hohen Arbeitsaufwand und stellt eine mögliche Fehlerquelle dar. In der Praxis ist zu beobachten, dass zur Vermeidung aufwändiger Koordination häufig das Verfahren der Nachrangigkeit angewendet wird und dies zu vermeidbaren Wartezeiten von Luftfahrzeugen und einer nicht optimalen Abflugsequenz führt.

### 3.5.3 Lösungsoptionen

Die Kontrolle aller Bewegungen auf dem Vorfeld aus einer Hand, inklusive der Push-back Verfahren, erhöht die Sicherheit der Verfahren. Zusätzlich ist bei einer zweckorientierten Arbeitsorganisation die Beschleunigung der Abläufe möglich.

29



Quelle: Technische Planung zum PF-Antrag

**14 Abstell-Positionen mehr, die OHNE push-back bedient werden können. Aber das hat ja – angeblich – nichts mit Kapazitäts-Steigerungen zu tun....**

30

Für das Gruppenrisiko ergibt sich sodann folgendes Bild:

**2005 ! (S.76)**

- Das Prognoseszenario weist gegenüber dem Referenzszenario eine um ca. 25 % ungünstigere Situation aus.
- Die Differenzen zwischen Referenz- und Prognoseszenario sind insbesondere auf die erhöhten Verkehrsleistungen im Prognoseszenario zurückzuführen, da die unterlegte Bevölkerungsstruktur für beide Szenarien identisch ist.

31

### 3.7 Airport CDM

#### 3.7.1 Rahmenbedingungen und aktuelle Verfahren

Die Abflugsequenz in Düsseldorf wird in Übereinstimmung mit den Verfahren der Betriebsanweisung Flugverkehrsdienste (BA-FVD) ohne ~~Unterstützung eines Departure Managers oder von Airport CDM Verfahren~~ erstellt. Die aktuell angewandten Verfahren führen zeitweise zu einer nicht optimalen Nutzung vorhandener Abflugkapazitäten am Flughafen Düsseldorf. Ebenso können Kapazitäten in Lufträumen nicht immer optimal genutzt werden, da die Prognosen über zu erwartende Verkehrsmengen zu ungenau sind. Ursache ist hier die unzureichende Genauigkeit von Plandaten.

32

## 4.2 Infrastruktur

### 4.2.1 De-Icing Pads

Derzeit sind im Ost- und Westbereich des Flughafens jeweils vier Enteisungspads vorhanden (V1-V9 und V61-V70). Die Kapazität der Flugzeugenteisung beträgt max. 25 Lfz pro Stunde, dafür muss aber eine optimale Zuführung gegeben sein.

Die vorhandene Infrastruktur an Rollbahnen und Vorfeld erschwert diese optimale Zuführung erheblich.

Insgesamt ist eine Kapazitätssteigerung nur mit einer zusätzlichen Enteisungsposition und Enteisungsgerät (ca. drei neue Elefanten) möglich.

33

### 4.2.3 Infrastrukturelle Maßnahmen in Verbindung mit HIRO Verfahren

Um ein HIRO Verfahren anwenden zu können, bedarf es infrastruktureller Grundvoraussetzungen. Hierzu gehört das Vorhandensein von Schnellabrollwegen, diese sind derzeit nicht am Flughafen Düsseldorf vorhanden. Ein Neubau von Schnellabrollwegen ist in den nächsten Jahren nicht vorgesehen, hierfür wäre ein separates Planfeststellungsverfahren einzuleiten.

34

## 5.1.1 AMAN

### 5.1.1.1 Bewertung DFS NL Mitte:

Ein AMAN für Düsseldorf und Köln könnte die Arbeitslast der betroffenen Lotsen durch eine Reduzierung der Komplexität im Center Langen und damit eine Erhöhung der Pünktlichkeit am Flughafen Düsseldorf bewirken. Durch die unmittelbare Nähe zu Köln ist hier jedoch eine Neuentwicklung (Multi-Airport-AMAN) erforderlich, dies unter Beteiligung der Center Brüssel, Center Amsterdam, Center Langen, Center Bremen, Upper Center Maastricht und Upper Center Karlsruhe.

Eine Kapazitätserhöhung für den Flughafen Düsseldorf allein durch den Einsatz von AMAN ist möglich, das Ausmaß aber derzeit nicht quantifizierbar.

35

### 5.1.1.2 Wechselwirkung von Maßnahmen

Die Wirkung der Maßnahme AMAN würde in Bezug auf Pünktlichkeit und Kapazität durch folgende Maßnahmen positiv unterstützt:

- Bahnnutzungskonzept: Ein- Zweibahnnutzung,
- Optimale Anwendung der Staffelungsmindestwerte im Endanflug

## 5.2 Bahnnutzungskonzept

### 5.2.1 Bewertung:

Das zurzeit angewandte Verfahren von „Segregated Approaches“ ermöglicht in Düsseldorf die optimale Nutzung des Pistensystems.

Der Bau von Schnellabrollbahnen an der Nordpiste würde die Betriebsabwicklung bei sehr hoher Verkehrsbelastung vereinfachen, jedoch nur eingeschränkt beschleunigen. Dieses trifft auf Verkehrsmengen ab ca. 50-55 Bewegungen pro Stunde zu. Da bei diesem Verfahren von der Südpiste gestartet wird, wäre ein Bau an der Südpiste ohne Relevanz.

36

Ein mögliches, zukünftiges Verfahren zur Erhöhung der Sicherheit und Kapazität wäre denkbar, wenn Landungen auf der Südbahn und Starts auf der Nordbahn durchgeführt würden. Dies bedarf einer uneingeschränkten Nutzung der vorhandenen Länge der Nordbahn und den Bau neuer Rollwege

#### 5.2.2 Grad der Zielerreichung

Das bestehende Bahnnutzungskonzept ermöglicht mehr Bewegungen als derzeit koordiniert, wenn Zweibahnnutzung angewendet wird. Wie bereits erläutert, hat ein Neubau von Schnellabrollwegen auf der Nordpiste nur geringe Kapazitätseffekte.

37

### 5.3 Bahnbelegungszeiten Nordpiste

#### 5.3.1 Bewertung:

Der Bau von Schnellabrollbahnen an der Nordpiste würde die Betriebsabwicklung bei sehr hoher Verkehrsbelastung vereinfachen, jedoch nur eingeschränkt beschleunigen. Dieses trifft auf Verkehrsmengen ab ca. 50 bis 55 Bewegungen pro Stunde zu

Die angewandten Mindeststaffelungswerte von minimal 3 Nautischen Meilen für Anflüge auf die Nordpiste in Verbindung mit den vorhandenen Rollbahnen erlauben eine Kapazität von ca. 33 Landungen auf der Nordpiste oder ca. 55 Bewegungen bei beschriebenem Zweipistenbetrieb. Der Neubau von Schnellabrollbahnen würde die Bahnbelegungszeit von Landungen verkürzen und dadurch die Einführung einer reduzierten Anflugstaffelung auf minimal 2,5 Nautischen Meilen ermöglichen.

38

## 5.7 Airport CDM

### 5.7.1 Bewertung

Die Einführung von Airport- CDM Verfahren am Flughafen Düsseldorf wird von der DFS und FDG als eine der notwendigen Voraussetzungen für eine Erhöhung der Koordinierungswerte betrachtet. Durch die verbesserte Datenqualität können sämtliche Ressourcen effizienter und kürzer geplant werden. Damit erhöhen sich die Reaktionszeit und die Flexibilität, frei werdende Ressourcen können für den Mehrverkehr genutzt werden.

39

## Der Autor:



**Kapazitätserhöhung  
Flughafen Düsseldorf**

**Machbarkeitsstudie**

Version 1.0 vom 17.06.2011

40

Ihr Zeichen	Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen	Datum 01.07.2015
Ihr Ansprechpartner	Telefon	Teletax	E-Mail

Sehr geehrte Frau Bappert,

hiermit bestätigen wir Ihnen, dass die DFS derzeit keine Änderungen an den An- und Abflugstrecken zum/vom Flughafen Düsseldorf plant und solche Änderungen nach heutigem Stand auch nicht für erforderlich hält, um einen Anstieg der Flugbewegungen in Folge der begehrten Anhebung auf 60 Slots pro Stunde zu bewältigen.  
Dies gilt insbesondere für den Nahbereich des Flughafens. Änderungsbedarf kann sich zukünftig ergeben, wenn An- und Abflugstrecken an ein geändertes überregionales Streckennetz angebunden werden müssen. Dies betrifft aber dann eher den Bereich jenseits von 25 km um den Flughafen.

Mit freundlichen Grüßen

41

**Die Nachfrage des VM:**

Es wird daher darum gebeten, die von Ihnen vorgenommene Bewertung dergestalt zu vervollständigen, dass eine **vorhabenbedingte Änderung der vom An- und Abflugverkehr am Flughafen Düsseldorf betroffenen Bereiche sowohl aus rechtlichen als auch aus tatsächlichen Gründen ausgeschlossen** werden kann und dies mit Blick auf eine zu erwartende gerichtliche Überprüfung auch eingehend zu begründen.

Dies betrifft insbesondere die Frage, ob eine „Überlastung“ der bestehenden An- und Abflugstrecken in Folge der seitens der FDG beantragten (baulichen sowie betrieblichen) Kapazitätserweiterung und eine hierdurch bedingte Änderung der Überfluggebiete ausgeschlossen wer-

42

die DFS bestätigt nochmal die im Schreiben vom 01.07.2015 getroffene Aussage, dass durch das Vorhaben nach Kenntnisstand heute keine Veränderung der An- und Abflugverfahren zu erwarten sind.

Bedingt durch die Beibehaltung der Führung der Landungen auf jeweils eine Bahn gehen wir davon aus, dass es keine signifikante Veränderung der Anzahl der stündlichen Flüge in den Verkehrsspitzen geben wird. Wir erwarten daher derzeit keine Änderungen bei der Radarführung und den Direktfreigaben. Diese werden sich nach unserer Einschätzung in den Bereichen bewegen, in denen sie dies auch heute tun. Wir gehen jedoch davon aus, dass Verkehrsspitzen nach dem Ausbau häufiger erreicht und dementsprechend die Nachfrage-Täler abnehmen werden. Ein mögliches entstehendes Überangebot würde dann durch notwendige Steuerungsmaßnahmen in nachfrageschwächere Zeiträume verteilt bzw. durch Warteverfahren in Höhen verzögert, die kaum Lärmimmissionen erzeugen.

In den kommenden Jahren plant die DFS, den Luftraum im zentralen und westlichen Bereich der Bundesrepublik umzustrukturieren, um ihrem gesetzlichen Auftrag zur sicheren, geordneten und flüssigen Betriebsdurchführung weiterhin gerecht zu werden. Diese Änderungsmaßnahmen hängen jedoch nicht mit der Erweiterung des Düsseldorfer Flughafens zusammen, sondern dienen dazu, den verkehrlichen Anforderungen im westlichen und zentralen Teil der Bundesrepublik auch in der Zukunft gerecht zu werden. Daraus folgende Änderungen von Flugverfahren an den Flugplätzen in NRW sind hierbei nicht auszuschließen.

43

die DFS bestätigt nochmal die im Schreiben vom 01.07.2015 getroffene Aussage, dass durch das Vorhaben nach Kenntnisstand heute keine Veränderung der An- und Abflugverfahren zu erwarten sind.

Bedingt durch die Beibehaltung der Führung der Landungen auf jeweils eine Bahn gehen wir davon aus, dass es keine signifikante Veränderung der Anzahl der stündlichen Flüge in den Verkehrsspitzen geben wird. Wir erwarten daher derzeit keine Änderungen bei der Radarführung und den Direktfreigaben. Diese werden sich nach unserer Einschätzung in den Bereichen bewegen, in denen sie dies auch heute tun. Wir gehen jedoch davon aus, dass Verkehrsspitzen nach dem Ausbau häufiger erreicht und dementsprechend die Nachfrage-Täler abnehmen werden. Ein mögliches entstehendes Überangebot würde dann durch notwendige Steuerungsmaßnahmen in nachfrageschwächere Zeiträume verteilt bzw. durch Warteverfahren in Höhen verzögert, die kaum Lärmimmissionen erzeugen.

In den kommenden Jahren plant die DFS, den Luftraum im zentralen und westlichen Bereich der Bundesrepublik umzustrukturieren, um ihrem gesetzlichen Auftrag zur sicheren, geordneten und flüssigen Betriebsdurchführung weiterhin gerecht zu werden. Diese Änderungsmaßnahmen hängen jedoch nicht mit der Erweiterung des Düsseldorfer Flughafens zusammen, sondern dienen dazu, den verkehrlichen Anforderungen im westlichen und zentralen Teil der Bundesrepublik auch in der Zukunft gerecht zu werden. Daraus folgende Änderungen von Flugverfahren an den Flugplätzen in NRW sind hierbei nicht auszuschließen.

44

**VM an  
BAF  
(rd. 17  
Monate  
später!) :**

14.05.2018 (vgl. Anlage 2) um eine ergänzende Stellungnahme unter Berücksichtigung der dort aufgeführten Aspekte gebeten. Das in Reaktion hierauf seitens der DFS übermittelte Schreiben vom 25.06.2018 (vgl. Anlage 3) weist jedoch erneut keinen hohen Detaillierungsgrad betreffend die relevanten Fragestellungen auf.

Seite 3 von 3

Anknüpfend an die Zuständigkeiten des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung, sowohl für die verbindliche Festlegung von Flugverfahren durch Rechtsverordnung gemäß § 33 Abs. 2 Luftverkehrs-Ordnung, als auch für die Führung der Aufsicht über die DFS, wird daher hiermit (zur Absicherung der eingangs erläuterten rechtlichen Anforderungen) um eine bewertende Stellungnahme bzw. Bestätigung bezüglich der Einschätzungen der DFS gebeten.

45

### Planfeststellungsverfahren zur Kapazitätserweiterung am Verkehrsflughafen Düsseldorf

Ihr Schreiben vom 11.11.2019, Aktenzeichen II A 4

LFR/2.15.1/0003-005/16

Langen, 12.12.2019

Seite 1 von 1

**Die Antwort des BAF: genauso  
vage und unpräzise wie die der  
DFS**

Sehr geehrte Damen und Herren,

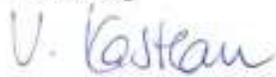
Bezug nehmend auf Ihr oben genanntes Schreiben vom 11.11.2019 kann ich die Aussage der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH bestätigen, wonach nach heutigem Stand zur sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des aufgrund der angestrebten Kapazitätserweiterung anfallenden Verkehrs keine Änderungen der Flugverfahren für den Verkehrsflughafen Düsseldorf geplant sind oder für erforderlich gehalten werden.

46

Sollten Sie im Verlauf des bei Ihnen geführten Verfahrens und der in dessen Rahmen vorzunehmenden Abwägung zu dem Ergebnis kommen, dass dem Vorhaben nur zugestimmt werden kann, wenn ein oder mehrere Bereiche ganz allgemein von Überflügen ausgenommen werden, so bitte ich um Mitteilung der betroffenen Gebiete zu weiteren Prüfung, ob unter dieser Voraussetzung der zu erwartende Luftverkehr weiterhin sicher, geordnet und flüssig abgewickelt werden kann. Insoweit nehme ich Bezug auf mein Schreiben an die Bezirksregierung Düsseldorf vom 07.07.2016, Geschäftszeichen LFR/2.15.1/0003-002/16.

Für Rückfragen stehe ich gerne auch telefonisch zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag



Verena Kastlan

**Das war nicht gefragt, oder soll wieder einmal für den Überflug der Stadt Düsseldorf eine „Extrawurst“ gebraten werden?**

47

## Beschlussvorschlag (Alternative) :

Die FLK stimmt den von der DFS vorgeschlagenen Änderungen unter den folgenden Bedingungen zu:

- 1) Die DFS sichert zu, diese, aber auch vorangegangene und ggf. später folgende Änderungen NICHT zu einer Kapazitätssteigerung bei An- UND Abflügen, sondern „nur“ zur **„sicher(er)en Abwicklung des Verkehrs“** zu nutzen.
- 2) Die Planfeststellungsbehörde nutzt diesen Vortrag zur detaillierten **Überprüfung** der Behauptungen der DFS und der beiden vorliegenden „Simulationen“, die die Bodenkapazitäten (Nr.1) oder die Luftraum-Kapazitäten (Nr.2) nicht berücksichtigen.
- 3) Die FLK fordert ein belastbares **Kapazitäts-GUTACHTEN** sowie eine durch einen neutralen Gutachter zu erstellende **RISIKO-Analyse (v.a. für An- und Abflüge!)**.

49

## FLK 15.06.2020 TOP PFA

Christoph Lange Bundesvereinigung  
gegen Fluglärm

1

### **Datei Nr.8 : Gutachten Intraplan: angeblich sind selbst die 138.000 „überschätzt“.**



INTRAPLAN  
Consult GmbH

Die in dem hier vorliegenden Gutachten detailliert beschriebenen und simulativ nachvollzogenen Mechanismen führen dazu, dass die Differenz der im Referenz- und Prognoseszenario zu erwartenden Flugbewegungszahlen gegenüber den von AirSight im DES-Bericht ausgewiesenen Werten deutlich geringer ausfällt. Im Hinblick auf die darauf aufbauenden Auswirkungsuntersuchungen sind die bisher angesetzten Wirkungen im Prognoseszenario somit als überschätzend einzustufen. Denn die in Prognose- und Referenzszenario zu erwartenden Flugbewegungszahlen auf Grundlage der hier erarbeiteten Erkenntnisse mit 123 Tsd. gegenüber 120 Tsd. Flugbewegungen (Hauptrechnung) bzw. 128 zu 122 Tsd. Flugbewegungen (Alternativrechnung) in den verkehrsreichsten sechs Monaten unterscheiden sich weniger als bisher innerhalb des Verfahrens (133 Tsd. gegenüber 117 Tsd. Flugbewegungen)<sup>61</sup> auf Grundlage vereinfachend unterstellten, in beiden Szenarien identischer Slotausschöpfungsquoten angenommen würde.

2

Abschließend ergibt sich folgende Rechnung für beide Szenarien für das Jahr 2030:

	Referenzszenario	Prognoseszenario
Flugbewegungen	223.950	254.311
Passagiere pro Flug	123,0	118,0
Passagiere Gesamt	27.545.850	30.008.698
Umsteiger	-2.477.937	-2.999.445
<b>Originärpassagiere</b>	<b>25.067.913</b>	<b>27.009.253</b>

**Diese Tabelle stammt aus Datei Nr.59, einem Schreiben der FDG !**

**Die nur geringfügige Steigerung der FB-Zahlen von 223.950 auf 254.311 (+13,6%) (widerspricht Intraplan, die max. 128.000 /6 Monate = 232.727 FB p.a. angeben) soll angeblich i.V.m. einer SINKENDEN Zahl der Paxe/FB dazu führen, dass – angeblich – nur 30 Mio Paxe geschafft werden. Bei Intraplan soll ein Minus von 30% von den 38 Mio „Potential“ rauskommen, das wären 26,6 Mio Paxe incl. Umsteiger.**

**Nichts (!) passt zusammen – und:**

3

Geht man von der für 2030 erwarteten Zahl der Passagiere je Flugbewegung im Linien- und Touristikverkehr aus (127), so ist erkennbar, dass sich mit rund **200.000** Flugbewegungen im Jahr 2030 25,4 Mio. Passagiere befördern ließen. Bei 220.000 Flugbewegungen<sup>231</sup> im Linien- und Touristikverkehr lassen sich dann sogar bis zu 27,94 Mio. Passagiere befördern. Dieser Wert ist um fast 5 Mio. höher als der in der Luftverkehrsprognose 2020 von Intraplan für das Status quo Szenario angegebene Wert.<sup>232</sup>

### **Schon Regio Consult resumierte:**

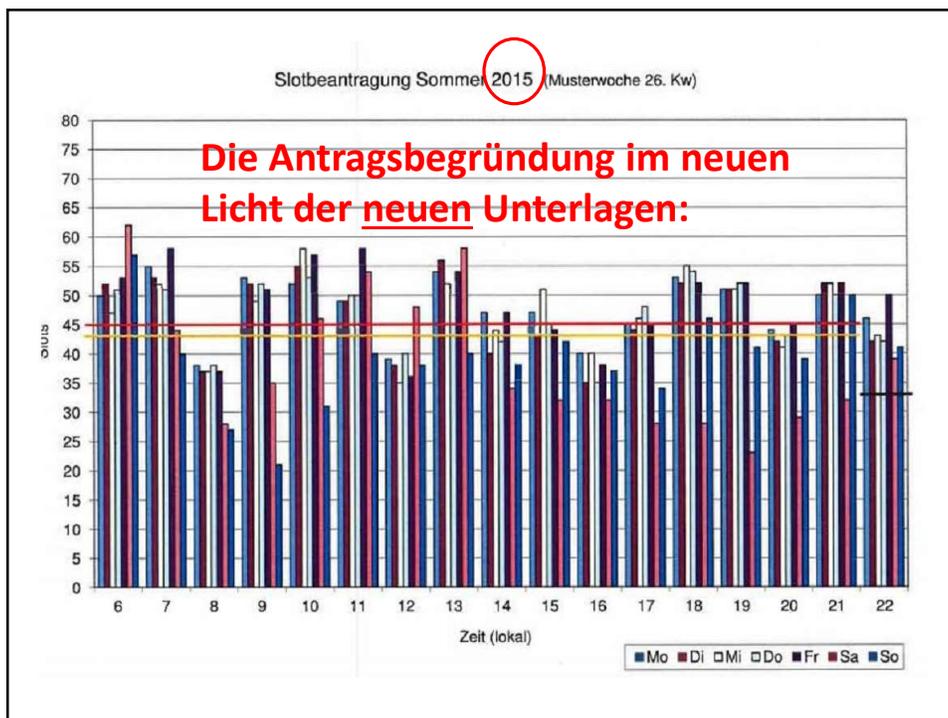
Dies würde einer Zunahme der Zahl der Passagiere um 6,129 Mio. führen (+28,1 %) entsprechen. Diese Abschätzung zeigt, dass ein erhebliches Passagierwachstum auch ohne jegliche Veränderung der Betriebsgenehmigung möglich ist.

4

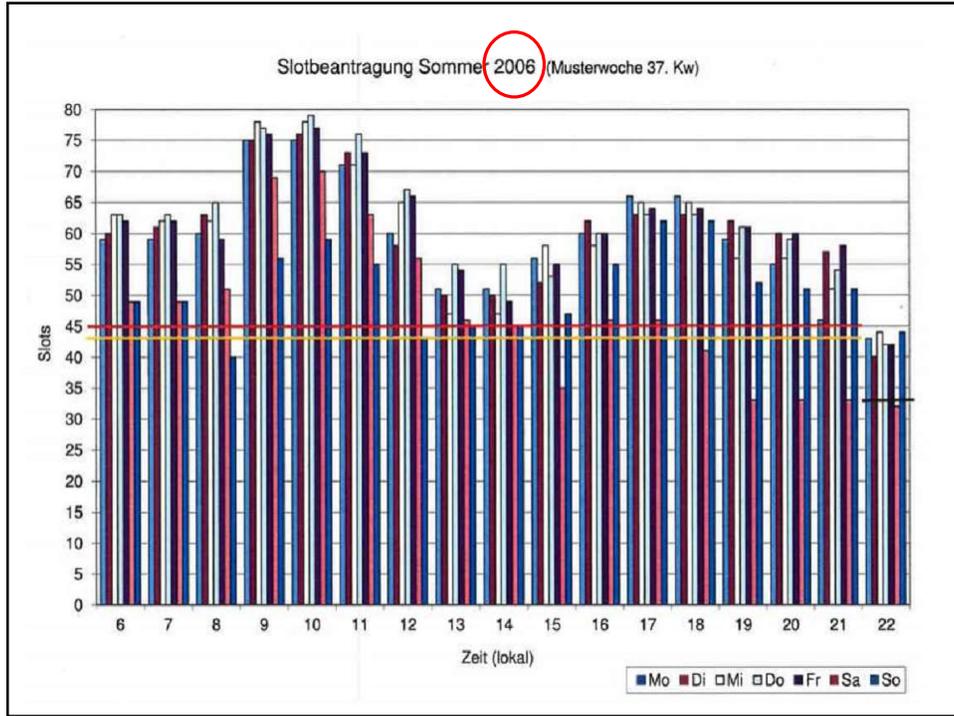
kann die im Slotvergabeverfahren verankerte Regelung der „Großvaterrechte“, die einer Luftverkehrsgesellschaft erlaubt, dieselben Slots auch in der darauffolgenden Flugplanperiode zu beanspruchen, nur dann genutzt werden, wenn die jeweiligen Slots in der vorangegangenen Flugplanperiode zu mindestens 80 Prozent genutzt wurden. Auch wenn Slots zu den nachfragestärksten Zeitlagen aus Eigeninteresse tendenziell mit hoher Zuverlässigkeit bedient werden, kommt es auch hier regelmäßig zu „No-Shows“, die dazu führen, dass die maximal zulässigen Eckwerte häufig nur im koordinierten Flugplan, nicht aber in der Praxis ausgeschöpft werden. Hinzu kommt die Tendenz, dass Luftverkehrsgesellschaften ganz bewusst im Rahmen der Großvaterrechte die „80-Prozent-Regel“ unter wettbewerbsstrategischen Gesichtspunkten handhaben und diese nutzen, um bei angespannter Kapazitätssituation innerhalb dieses Regelwerks Slots für sich zu bevollraten oder sogar für die Nutzung durch konkurrierende Luftverkehrsgesellschaften zu blockieren.

**Intraplan bestätigt die Kritik der Einwender, dass slots beantragt werden, um sie entweder zu „bevorraten“ oder sie für andere „zu blockieren“. Genau dies hatten die Einwender vorgetragen !**

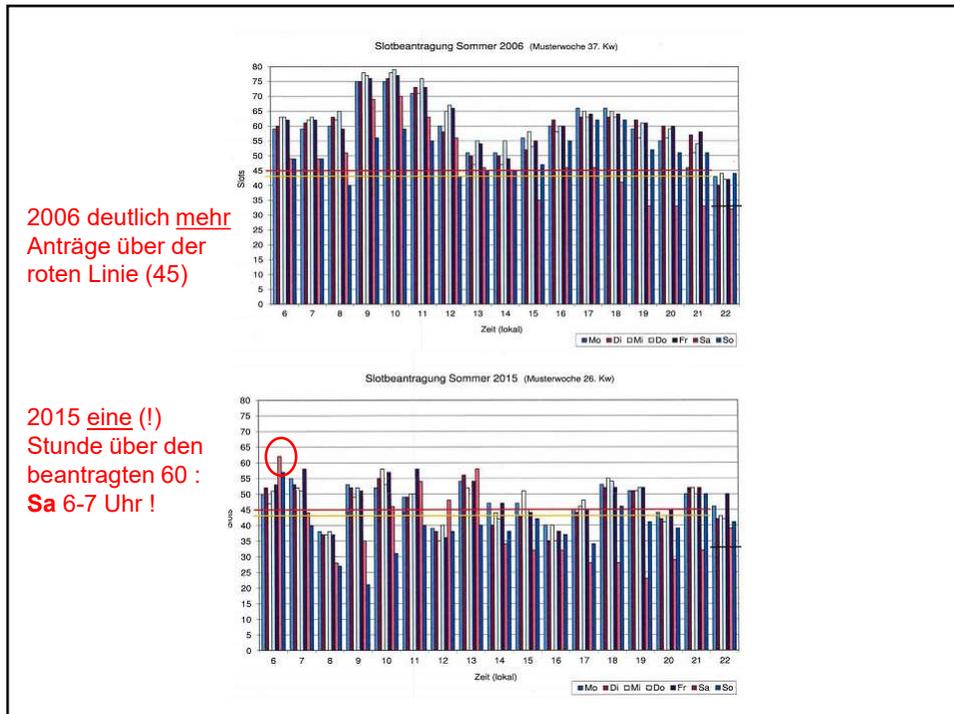
5



6



7

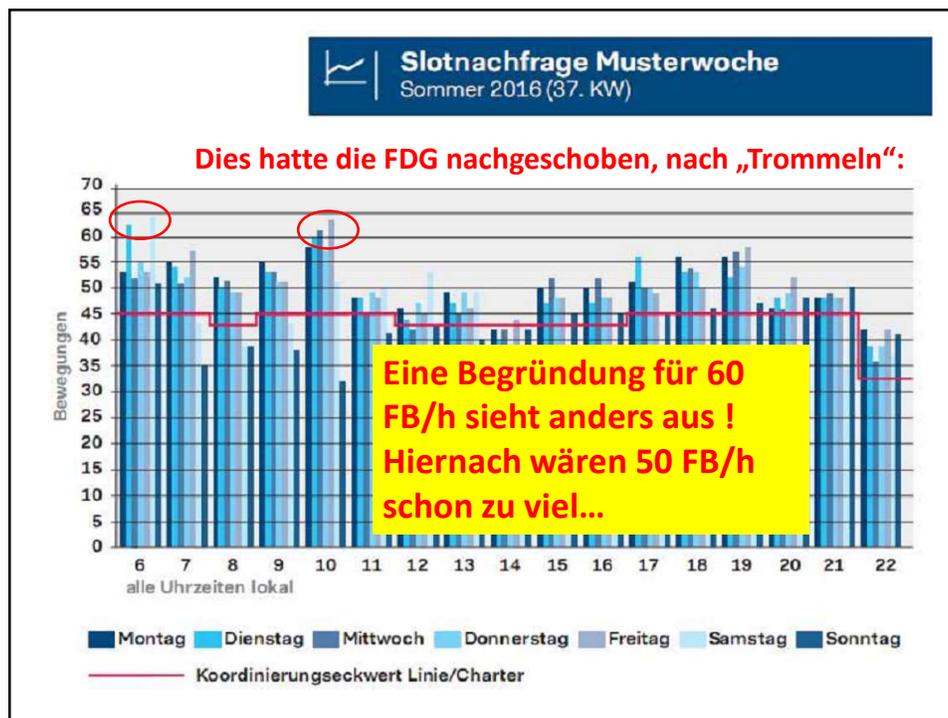


8

## Dies bedeutet nichts anderes als:

- Die neuen Gutachten und Dateien entkräften die geäußerte Kritik nicht, sie
- **verstärken diese Kritik und beweisen, dass die Einwände berechtigt sind !**
- **Slotanfragen sind kein valider Maßstab für die reale Nachfrage – mit neu <80% Slotnutzungs-Quote wird eher fehlende Nachfrage als Knappheit angezeigt**

9



10

# Dumm, dass in Datei Nr.16 etwas ganz anderes steht:

**1. Die slot-Ausnutzungs-Quote soll von (viel zu niedrig angesetzt) 84% auf < 80% sinken**

Arbeitsgruppe Planfeststellungsverfahren

**Max. 2008: 123.194 = 94,04% von 131000**

☉ letzte 8 Jahre = 92,7 %

☉ letzte 5 Jahre = 91,8%, Tendenz fallend!?



17.01.2019  
RA / MS / DI / RAL

Zweites Aufklärungsschreiben vom 18.10.2018, Punkt I, 3

	2001		2002		2003		2004		2005		2006		2007		2008		2009		2010		2011		2012		2013		2014		2015		2016		2017		2018	
	Flüge	Mon																																		
Jan	15.752	18.725	15.752	18.725	15.752	18.725	15.752	18.725	15.752	18.725	15.752	18.725	15.752	18.725	15.752	18.725	15.752	18.725	15.752	18.725	15.752	18.725	15.752	18.725	15.752	18.725	15.752	18.725	15.752	18.725	15.752	18.725	15.752	18.725	15.752	18.725
Feb	13.777	13.202	13.777	13.202	13.777	13.202	13.777	13.202	13.777	13.202	13.777	13.202	13.777	13.202	13.777	13.202	13.777	13.202	13.777	13.202	13.777	13.202	13.777	13.202	13.777	13.202	13.777	13.202	13.777	13.202	13.777	13.202	13.777	13.202	13.777	13.202
Mar	13.777	14.506	13.777	14.506	13.777	14.506	13.777	14.506	13.777	14.506	13.777	14.506	13.777	14.506	13.777	14.506	13.777	14.506	13.777	14.506	13.777	14.506	13.777	14.506	13.777	14.506	13.777	14.506	13.777	14.506	13.777	14.506	13.777	14.506	13.777	14.506
Apr	13.794	13.578	13.794	13.578	13.794	13.578	13.794	13.578	13.794	13.578	13.794	13.578	13.794	13.578	13.794	13.578	13.794	13.578	13.794	13.578	13.794	13.578	13.794	13.578	13.794	13.578	13.794	13.578	13.794	13.578	13.794	13.578	13.794	13.578	13.794	13.578
May	12.512	14.506	12.512	14.506	12.512	14.506	12.512	14.506	12.512	14.506	12.512	14.506	12.512	14.506	12.512	14.506	12.512	14.506	12.512	14.506	12.512	14.506	12.512	14.506	12.512	14.506	12.512	14.506	12.512	14.506	12.512	14.506	12.512	14.506	12.512	14.506
Jun	12.594	14.506	12.594	14.506	12.594	14.506	12.594	14.506	12.594	14.506	12.594	14.506	12.594	14.506	12.594	14.506	12.594	14.506	12.594	14.506	12.594	14.506	12.594	14.506	12.594	14.506	12.594	14.506	12.594	14.506	12.594	14.506	12.594	14.506	12.594	14.506
Jul	12.512	14.506	12.512	14.506	12.512	14.506	12.512	14.506	12.512	14.506	12.512	14.506	12.512	14.506	12.512	14.506	12.512	14.506	12.512	14.506	12.512	14.506	12.512	14.506	12.512	14.506	12.512	14.506	12.512	14.506	12.512	14.506	12.512	14.506	12.512	14.506
Aug	13.815	14.506	13.815	14.506	13.815	14.506	13.815	14.506	13.815	14.506	13.815	14.506	13.815	14.506	13.815	14.506	13.815	14.506	13.815	14.506	13.815	14.506	13.815	14.506	13.815	14.506	13.815	14.506	13.815	14.506	13.815	14.506	13.815	14.506	13.815	14.506
Sept	12.844	12.844	12.844	12.844	12.844	12.844	12.844	12.844	12.844	12.844	12.844	12.844	12.844	12.844	12.844	12.844	12.844	12.844	12.844	12.844	12.844	12.844	12.844	12.844	12.844	12.844	12.844	12.844	12.844	12.844	12.844	12.844	12.844	12.844	12.844	12.844
Oct	12.594	12.594	12.594	12.594	12.594	12.594	12.594	12.594	12.594	12.594	12.594	12.594	12.594	12.594	12.594	12.594	12.594	12.594	12.594	12.594	12.594	12.594	12.594	12.594	12.594	12.594	12.594	12.594	12.594	12.594	12.594	12.594	12.594	12.594	12.594	12.594
Nov	14.234	13.815	14.234	13.815	14.234	13.815	14.234	13.815	14.234	13.815	14.234	13.815	14.234	13.815	14.234	13.815	14.234	13.815	14.234	13.815	14.234	13.815	14.234	13.815	14.234	13.815	14.234	13.815	14.234	13.815	14.234	13.815	14.234	13.815	14.234	13.815
Dec	13.141	13.141	13.141	13.141	13.141	13.141	13.141	13.141	13.141	13.141	13.141	13.141	13.141	13.141	13.141	13.141	13.141	13.141	13.141	13.141	13.141	13.141	13.141	13.141	13.141	13.141	13.141	13.141	13.141	13.141	13.141	13.141	13.141	13.141	13.141	13.141
<b>alle Flüge ohne Filter</b>	<b>150.487</b>	<b>150.540</b>																																		

11

**Bevor wieder einmal angezweifelt wird, dass die Zahlen stimmen, hier der Auszug aus Datei Nr.16 etwas vergrößert dargestellt. Man muss nur die 6 rot markierten Zahlen zusammen zählen:**

Range	2007		2008		2009		2010		2011		2012		2013		2014		2015		2016		2017		2018		
	Flüge	Mon																							
10	16.943	9	17.791	10	15.333	10	15.062	11	15.817	11	15.194	10	14.504	11	14.582	10	14.651	12	14.418	9	16.231	11	14.752		
12	16.491	10	17.603	12	14.797	9	15.173	10	16.024	10	15.573	11	14.222	12	14.261	12	14.163	11	14.631	10	15.452	12	14.690		
7	19.278	8	17.894	8	17.647	7	18.408	7	18.282	7	18.391	9	16.265	9	16.435	8	16.874	9	16.288	8	18.313	10	16.781		
9	17.985	7	19.511	9	17.247	12	14.331	9	17.611	8	17.321	7	17.283	7	16.957	7	17.097	7	17.507	7	18.681	8	16.959		
4	20.177	3	20.360	3	19.015	3	19.783	3	20.708	3	19.998	3	18.942	3	19.319	4	18.928	3	19.530	1	21.200	5	18.952		
3	20.292	3	20.881	4	19.435	3	20.176	3	19.350	3	19.793	4	19.587	4	19.175	4	19.502	3	20.132	3	20.576	5	19.327		
5	19.562	4	20.467	3	19.458	4	19.996	3	20.472	1	20.583	2	20.206	3	19.637	3	19.663	3	20.441	2	21.105	3	20.388		
6	19.876	4	20.090	3	18.618	3	19.246	3	19.049	3	19.254	5	19.027	4	19.409	5	19.358	4	20.320	4	20.956	2	20.479		
2	20.497	2	20.832	2	19.696	2	20.342	1	20.736	4	19.954	1	20.264	1	19.956	1	19.825	1	20.676	3	20.991	4	20.346		
1	20.865	3	20.564	2	19.832	1	20.659	4	20.252	2	20.056	3	20.034	2	19.760	2	19.674	2	20.653	6	19.983	1	21.123		
8	18.835	11	17.327	7	17.757	8	17.772	8	17.966	9	16.837	8	16.528	8	16.458	9	15.921	8	17.172	11	14.831	7	18.191		
11	16.791	12	15.247	11	15.209	11	14.610	12	15.417	12	14.281	12	13.981	10	14.787	11	14.555	10	15.825	12	13.337	9	16.801		
	227.936		228.563		214.044		215.558		221.687		217.239		210.838		210.797		210.211		217.590		221.656		218.826		

**Ergebnis 2008 : 123.194 FB/6 Mon. = 94,04% von 131.000**

12

Damit sind aber dem Flughafen die beiden einzigen Begründungen für den Antrag abhanden gekommen:

- 1) **Slotanfragen oder –anträge taugen nicht als Bedarfsnachweis, da lt. FDG-Gutachter Intraplan Airlines slots „bevorraten“ + „blockieren“ => kein Bedarfsnachweis**
- 2) **wenn man – ebenfalls lt. Intraplan – nur 80% der genehmigten slots nutzen will und kann, also 128.000 der in Summe beantragten rd. 160.000 FB, wozu braucht man dann die Erhöhung? Entweder kann man das Ziel 30 Mio Passagiere auch mit volleren Jets und besserer slot-Ausnutzung erreichen, oder man sagt, dass man dies nicht schafft. Dann aber sind auch alle FÜR den Antrag sprechenden Argumente „überschätzt“. Entweder oder.....**

**Die FDG hat sich selbst MATT gesetzt.**

13

Damit sind aber dem Flughafen die beiden einzigen Begründungen für den Antrag abhanden gekommen:

- 1) **Slotanfragen oder –anträge taugen nicht als Bedarfsnachweis, da lt. FDG-Gutachter Intraplan Airlines slots „bevorraten“ + „blockieren“ => kein Bedarfsnachweis**
- 2) **wenn man – ebenfalls lt. Intraplan – nur 80% der genehmigten slots nutzen will und kann, also 128.000 der in Summe beantragten rd. 160.000 FB, wozu braucht man dann die Erhöhung? Entweder kann man das Ziel 30 Mio Passagiere auch mit volleren Jets und besserer slot-Ausnutzung erreichen, oder man sagt, dass man dies nicht schafft. Dann aber sind auch alle FÜR den Antrag sprechenden Argumente „überschätzt“. Entweder oder.....**

**Die FDG hat sich selbst MATT gesetzt. Allein deshalb ist der PF-Antrag abzulehnen !**

14

## Aber wie kommt Intraplan zu dem Ergebnis „max. 128.000 FB/6 Mon.?”

### Warum soll die SL-AQ auf unter 80% sinken?

Für das Referenzszenario zeigt die Modellrechnung das somit plausible Resultat, dass aufgrund des restriktiveren Kapazitätseckwerts bei gegenüber heute unveränderten Vorgaben zur Eckwertüberprüfung (nach festen Stundenintervallen) die bereits in den sechs verkehrsreichsten Monaten des aktuellen Basisjahres hohe erreichte Slotausschöpfungsquote noch weitere gut 2 Prozentpunkte von 86,3 % (2016/2017) auf 88,4 % in 2030 zunehmen kann (Hauptrechnung). Im Prognoseszenario hingegen führen die beschriebenen Mechanismen dazu, dass mit 79,7 % der allein unter Berücksichtigung der Stundeneckwerte theoretisch verfügbaren Slots ein wesentlich geringerer Anteil tatsächlich von den Luftverkehrsgesellschaften zur Platzierung ihrer Flugangebote genutzt werden kann.

### Eine Genehmigung soll also zu geringerer SL-AQ führen?

15

## Aber wie kommt Intraplan zu dem Ergebnis „max. 128.000 FB/6 Mon.?”

Zweibahnstundennutzung in der Beispielwoche mit hohem Aufkommen im Basisjahr  
Eckwertausschöpfung %

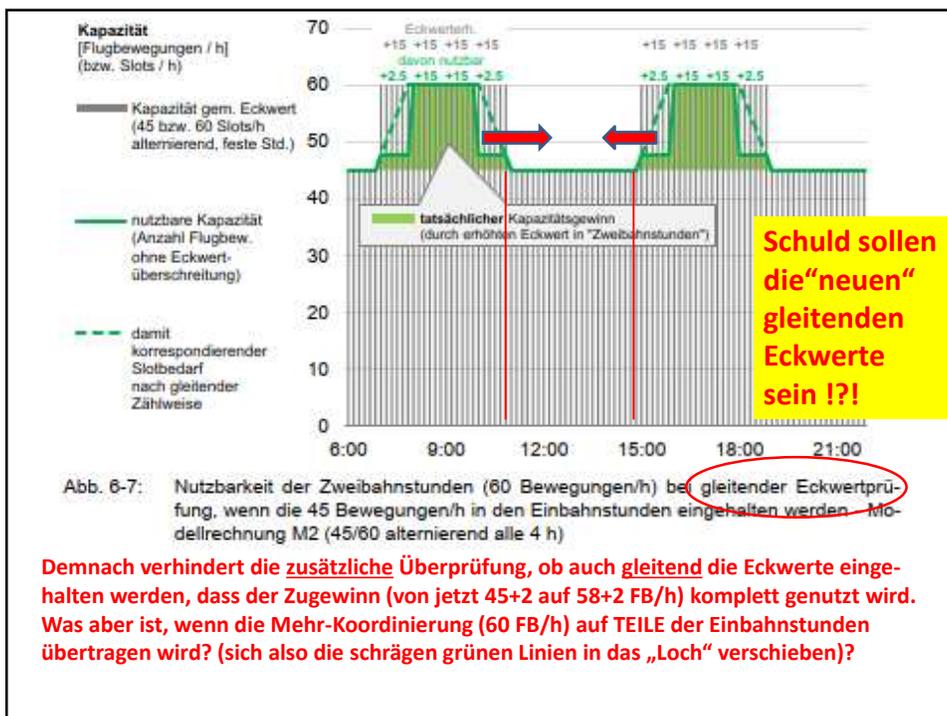
Flugbuch	Tag/h	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
KW 38	12.09.2016 Mo	98	96	91	96	100	93	91	93	88	93	87	93	93	96	93	96	91
4 583 FB	13.09.2016 Di	93	100	95	100	98	100	91	93	72	95	93	96	100	89	88	96	94
	14.09.2016 Mi	98	93	93	100	100	93	95	95	87	96	96	96	100	96	91	96	100
	15.09.2016 Do	93	96	84	98	89	88	95	98	70	88	96	82	89	91	91	82	94
	16.09.2016 Fr	91	98	95	91	96	96	96	100	77	91	91	84	87	100	98	100	94
	17.09.2016 Sa	96	91	70	74	84	86	88	91	91	85	83	80	53	47	40	53	94
	18.09.2016 So	96	87	74	85	80	79	86	95	81	84	74	91	93	91	88	98	88

Tab. 2-4: Slot-Ausnutzung in der Beispielwoche  
(rot: Kapazität der Zweibahnstunde freigegeben)

**Auch hieraus lässt sich bequem eine slot-Ausnutzungs-Quote von 93% Werktagen errechnen....**

**Warum also angeblich nur 128.000 FB/6 Mon.? Auf S. 67ff. wird dies von Intraplan erklärt:**

16



17

**So liest sich das dann in Datei Nr. 9, dem „Flexibilisierungs-Gutachten“ der DFS:**

**8.3 Verschiebung von Zwei- in Einbahnzeit**

Passiert die gleiche Verschiebung von 10 Flügen in einer Zweibahnstunde, der Einbahnstunden folgen (in der folgenden Grafik in der 13-Uhr-Stunde) und sind alle Stunden entsprechend des Eckwerts voll belegt, bedeutet dies, dass die Nachfrage anstelle von 47+43 bei 37+53 liegt und es somit zu einem Überhang kommt, der zu Verschiebungen von Flugbewegungen in die dann folgenden Stunden und somit zu Folgeverspätungen führt, bis diese wieder durch ausreichend Kapazität in einer Zweibahnstunde aufgefangen wird.

Es werden also in den 14, 15 und 16 Uhr-Stunden jeweils 10 Flüge verschoben (rote Linie), bevor in der 17 Uhr-Stunde durch die Zweibahnkapazität die Verspätung wieder abgebaut werden kann.



Abbildung 3: Verschiebungen von Zweibahn- in Einbahnzeit

18

**Diese Wirkungen einer Mehrkoordinierung werden von ARC betrachtet: („wenn Guthaben, dann verringert die Nutzung der Guthaben die Verspätung“)**

In den Beispielrechnungen einer exemplarischen Woche des Kap. 10 beschreibt das Gutachten bei Abflügen die Verspätungen durch eine Zweibahnkapazität hätten stark vermindert werden können. Tabelle ist im folgenden nochmal abgebildet:

Datum	Uhrzeit	Kapazität Abflug Einbahn	Verspätung (Minuten)	Kapazität Abflug Zweibahn	Verspätung (Minuten)	Verbesserung (Minuten)	Zusätzlicher Bedarf Zweibahnzeit (Minuten)
07.10.19	19:00-19:40	18	114	24	16	98	45
08.10.19	19:00-19:30	14	70	18	21	49	30
09.10.19	15:00-15:30	14	78	18	3	75	30
09.10.19	19:00-19:30	14	76	18	17	59	30
10.10.19	13:20-13:50	13	59	18	0	59	30
12.10.19	13:30-14:10	18	194	24	20	174	45
13.10.19	18:50-19:30	18	157	24	21	136	45
Summe:			748		98	650	255 (17 Zeitscheiben)

Abbildung 14: Potenzielle Zeiten zusätzlicher Zweibahnnutzung aus Abflugsicht

Quelle: Gutachten zu den Auswirkungen einer möglichen Flexibilisierung der Bahnnutzung am Flughafen Düsseldorf, 2020

19

**Aber auch hier wurden die Verspätungen vorher selbst verursacht, und zwar durch eine Mehrkoordinierung > 37 FB/h**

Eigene Auswertungen zeigen, dass in fast allen genannten Intervallen die **Einbahnstunden mit mehr als 40 Flugbewegungen pro Stunde koordiniert waren** (siehe Tab. 1).

Datum	Uhrzeit	geplante Flugbewegungen <sup>1</sup>	realisierte Flugbewegungen <sup>1</sup>	Rückstau Starts <sup>2</sup>	mittlere Verspätungen in min		Betriebsart	Bahnbelegung		
					Starts	Landg.		Hauptbahn	Ersatzbahn	gesamt
07.10.2019	18:00 - 18:59	44	49	6	30,5	5,2	2-Bahn	26	26	52
07.10.2019	19:00 - 19:59	41	44	3	25,0	2,3	1-Bahn	44	0	44
08.10.2019	18:00 - 18:59	45	45	8	18,4	2,8	2-Bahn	28	22	48
08.10.2019	19:00 - 19:59	43	48	3	27,4	3,8	1-Bahn	48	0	48
09.10.2019	14:00 - 14:59	42	37	7	19,5	5,1	2-Bahn	21	20	41
09.10.2019	15:00 - 15:59	41	36	8	29,6	3,7	1-Bahn	41	0	41
09.10.2019	18:00 - 18:59	40	39	7	22,7	0,0	2-Bahn	21	20	41
09.10.2019	19:00 - 19:59	41	42	0	22,4	8,8	1-Bahn	43	0	43
10.10.2019	12:00 - 12:59	44	36	8	26,4	4,4	2-Bahn	18	20	38
10.10.2019	13:00 - 13:59	43	40	9	25,6	8,6	2-Bahn	25	20	45
12.10.2019	12:00 - 12:59	41	39	5	23,8	7,5	1-Bahn	40	0	40
12.10.2019	13:00 - 13:59	40	34	6	31,7	7,6	1-Bahn	36	0	36
12.10.2019	14:00 - 14:59	39	40	9	30,5	8,6	1-Bahn	42	0	42
13.10.2019	17:00 - 17:59	43	41	6	20,0	5,2	1-Bahn	41	0	41
13.10.2019	18:00 - 18:59	40	41	8	27,9	5,4	1-Bahn	42	0	42
13.10.2019	19:00 - 19:59	40	42	1	26,1	6,1	1-Bahn	43	0	43

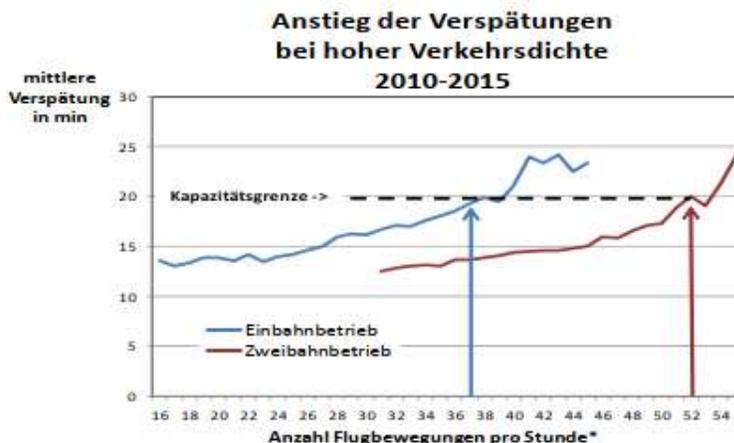
1) nur Flüge im Linien- und Charterverkehr, die auf der Homepage des Flughafens veröffentlicht wurden

2) Starts, die in der betreffenden Stunde nicht abgewickelt wurden und sich in die Folgestunde verspäteten

Quelle: Eigene Auswertung auf der Grundlage der Daten aus [www.dus.com](http://www.dus.com), sowie Bahnbelegung lt. Daten des Verkehrsministeriums NRW

20

**Warum >37 FB/h ? Weil dies die aus 18 Flugplanperioden (= rd. 2 Mio FB) ermittelte, praktische und dauerhafte Einbahnkapazität ist, die i.Ü. perfekt zu VIER Gutachten (3 von der FDG) passt.**



\*) Wert größer 45 bzw. 55 wegen zu kleiner Mengen zu 45 bzw. 55 zusammengefasst  
Quelle: Eigene Erfassung anhand der Flughafenhomepage www.dus.com

21

## Daraus folgt zwingend:

Am 10.10. zwischen 13:00 und 13:59 Uhr wurden sogar beide Bahnen genutzt, so dass dieses Beispiel von falschen Voraussetzungen ausgeht. Es ist weiterhin ersichtlich, dass es in den Vorstunden tatsächlich jeweils „Rückstaus“ gegeben hat, also Flüge gab, die sich – aus welchen Gründen auch immer – in die Folgestunde verzögerten. Dennoch ist ein Großteil der Verspätungen auch darauf zurückzuführen, dass in den Einbahnstunden mehr als 40 Flugbewegungen koordiniert waren. Die auftretenden Verspätungen hätten in der Tat mit einem Zweibahnbetrieb stark reduziert werden können. Das heißt aber auch, die Verspätungen in der Realität so hoch waren, weil die Anzahl der Flugbewegungen nicht abgewickelt werden konnte, sie also über der Einbahnkapazitätsgrenze lag. Es wurden nur in einem Fall 48 Flugbewegungen realisiert - mit entsprechend hohen Verspätungen, die ebenfalls klar für eine Überlast sprechen, also über der Kapazitätsgrenze lag, wie sie üblicherweise definiert wird. Alle anderen Stunden konnten – trotz höherer Nachfrage – nur deutlich weniger als 45 Flugbewegungen realisieren. Ein klarer Beleg, dass die Kapazitätsgrenze deutlich unter 45 Flugbewegungen liegt, eher – wie an anderer Stelle belegt – bei 37.

Es war auch nicht in allen Vorstunden Zweibahnbetrieb, und selbst wenn – es handelte sich ja um eine reale Woche – waren diese mit max. 45 Flugbewegungen koordiniert. **Wie soll das nur aussehen, wenn 58 Flugbewegungen koordiniert werden dürfen?**

22

Datum	Uhrzeit	Rate (Bewegungen/60 Minuten, ggf. mit Zeitraum, in dem Einbahnbetrieb betroffen war)	Verspätung (Minuten)	Betroffene Flüge	Max. Verspätung (Minuten)
07.10.19	09:00-11:00	09:00-10:00: 24	472	25	57
08.10.19	09:00-11:00	09:00-10:00: 25	42	6	13
09.10.19	19:20-21:00	24	168	11	39
11.10.19	08:40-10:40	08:40-10:00: 24	142	17	17
12.10.19	13:20-15:00	24	103	10	23
13.10.19	13:40-15:00	24	118	13	19
13.10.19	16:40-18:20	24	274	20	16
Summe:			1317		

Abbildung 15: Potenzielle Zeiten zusätzlicher Zweibahnnutzung aus Anflugsicht  
Quelle: Gutachten zu den Auswirkungen einer möglichen Flexibilisierung der Bahnnutzung am Flughafen Düsseldorf, DFS, Febr. 2020

Dass diese Verspätungen nur aufgrund der Engpasssituation in Düsseldorf entstanden sein sollen, ist nicht nachvollziehbar. 57 min Verspätung, wie in Zeile 1 als Maximalwert angegeben sind sehr so hoch, dass dies nicht allein der Engpasssituation zugeschrieben werden kann, es sei denn es lag eine Betriebsunterbrechung oder ähnliches vor. Wie aus Tab.2 hervorgeht, wurden am 7.10. in der besagten Stunde 9-10 Uhr lediglich 34 Flugbewegungen abgewickelt. Das sollte noch kein Engpass sein. Ähnliches gilt auch für den 8.10.

**Bei den übrigen Stunden liegen die geplanten über 40 Flugbewegungen pro Stunde, so dass sich die Frage stellt, ob die Verspätungen durch die fehlende Zweibahnkapazität entstanden sind oder nicht doch ganz einfach zu viele Flüge koordiniert wurden. Ein niedrigerer Stundeneckwert würde die Situation genauso entlasten wie eine kurzfristig eingebaute Zweibahnstunde.**

23

In dem Gutachten werden als einzig einigermaßen konkreten Auswirkungen die Verspätungen auf einen Prognoseflugplan 2030 hochgerechnet. Demnach steigen an dem betrachteten Spitzentag (7.10.2019) die Verspätungen von in Summe 196 Stunden auf 229 Stunden im Prognoseszenario. Mit den Möglichkeiten der Flexibilisierung sinken die Verspätungen in Summe auf 223 Stunden, das ist lediglich eine Reduktion von -2,7%. Die Möglichkeiten, die Verspätungen durch Flexibilisierung zu verringern sind also auch nach Aussage des Gutachters begrenzt.

In Kap. 12 werden dann noch verschiedene Szenarien bewertet, wobei „Bewertung“ hier übertrieben scheint. Es wird lediglich ausgeführt, dass eine Anmeldung von Einbahnnutzung in der Zeit 21-22 Uhr in der Regel wenig Sinn machen würde und dass auf der anderen Seite bei geringer Auslastung Zweibahnzeiten „verschenkt“ werden. In wie weit der Flughafen tatsächlich Zweibahnstunden anmelden würde, erscheint mir aber durchaus nicht so klar, denn der Druck auf die Verspätungen könnte in anderen Stunden viel höher sein, so dass er durchaus Einbahnstunden anmelden und Verspätungen in die Nacht hinein in Kauf nehmen könnte, zumal die betroffene Stunde 22-23 Uhr in der Vergangenheit nicht so sehr im Fokus steht, weil sie ohnehin nicht Fluglärmfrei ist. Da in den letzten Jahren die realisierten Flugbewegungen nach 22 Uhr in den Sommermonaten ständig deutlich über den eigentlich erlaubten 33 Landungen lag, muss alles vermieden werden, was die Anzahl der Nachtlandungen weiter erhöht. Es ist dabei statistisch ganz selbstverständlich, dass bei mehr koordinierten Flügen in der Stunde 21-22 Uhr auch die Nachtflüge mehr werden, auch wenn die Wahrscheinlichkeit für eine Verspätung sich nicht verändert.

24

## Diese These wird von ARC durch die Abb. 6 (und viele andere mehr) unterstützt:

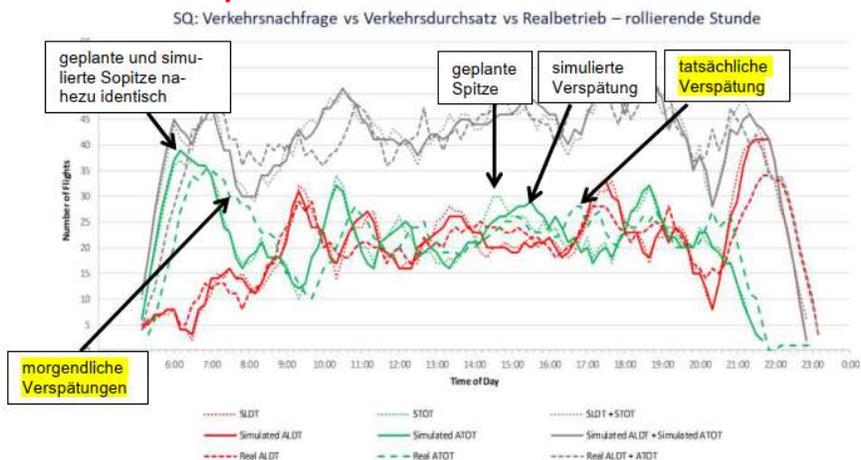


Abb. 6: Flugplan 2018 - Tagesganglinie Nachfrage und Durchsatz typischer Tag 14.09.2018 (gleitende Stunde)

**Die grün gestrichelte Linie (Ist-Verspätung) liegt hinter der durchgezogenen grünen Linie („simulierte“ Verspätung !)**

25

Daher darf – ähnlich wie in dem beschriebenen Szenario c) und d) der Stundeneckwert der Tagesrandstunden 20-22 Uhr oder zumindest 21-22 Uhr auf keinen Fall erhöht werden, und die Mitbenutzungspflicht der Ersatzbahn muss beibehalten werden, weil sonst genau das oben beschriebene Verhalten des Flughafens eintreten wird, er würde versuchen, die 45 Flugbewegungen auf einer Bahn abzuwickeln, und das würde zu mehr Verspätungen in die Nacht führen.

Insgesamt kommt eine Flexibilisierung der Zweibahnstunden aus meiner Sicht nicht in Frage, jedenfalls nicht unter den beschriebenen Randbedingungen. Dies würde dazu führen, dass in den Spitzenmonaten weit mehr als 50% Zweibahnbetrieb stattfinden würde, und das widerspräche dem Angerlandvergleich diametral. Da die Erhöhung der Eckwerte nur mit der Flexibilisierung überhaupt realisierbar ist, muss der gesamte Antrag in der vorliegenden Form abgelehnt werden.

Georg Regniet, 31.05.2020

**Wenn 4 x am Tag in die Einbahnstunden hinein mehr koordiniert würde (wg. der „gleitenden“ Stunden), dann verändert sich die Regelung 56:56 Wochenstunden u.U. bis zu 76:36 Wochenstd. ! Dazu noch Guthaben-Nutzung, und weg ist die 50:50-Regel.....**

### 13 Fazit der DFS

Die angestrebte Flexibilisierung der Regeln für die Mitbenutzung der Parallelbahn würde sowohl im heutigen Umfeld wie auch in der angestrebten neuen Betriebsgenehmigung eine deutliche Hilfe bei der Reaktion auf ungeplante Nachfrageveränderungen bzw. untertägige Verspätungen darstellen. Eine Eckwerterhöhung ohne flexiblen Einsatz der Zweibahnzeiten bei gleichzeitiger Reduzierung oder zumindest nicht Steigerung der abendlichen Verspätungslandungen erscheint wenig realistisch.

**Keine Flexibilisierung => keine Erhöhung der Eckwerte**

26

- 258 -

### **PFB 1983 für den Bau der parallelen ERSATZ-Bahn:**

der Überzeugung gelangt, daß die durch die Anlage der Parallelbahn entstehende zusätzliche Kapazität hinsichtlich des Bezugszeitraums "sechs verkehrsreichste Monate des Jahres" überhaupt nicht und hinsichtlich des Bezugszeitraumes "Stunde" nicht für zusätzliche flugplanmäßige Flüge ausgenutzt werden darf. Dies wurde durch die flugbetriebsbeschränkenden Auflagen dieses Planfeststellungsbeschlusses sichergestellt. Damit wurde den auf einer möglichen Kapazitätserhöhung basierenden Einwendungen weitgehend Rechnung getragen.

**Man kann nicht oft genug erinnern: sowohl dieser PFB als auch der AV beinhalten bauliche UND flugbetriebliche Auflagen und Begrenzungen! Schluss mit dem wechselseitigen Hochschaukeln !**

27

Kommt dann auch noch die beantragte „Flexibilisierung“ dazu, dann kann es schnell passieren, dass auf einmal doch viel mehr % der beantragten rd. 160.000 slots genutzt werden... **daher:**

- 1. Deckel 131.000 drauflassen (wird ja angeblich nicht überschritten), nichts beantragt, also genug..**
- 2. „gleitende Stunden“ nur als zusätzliche Restriktion**
- 3. Flexibilisierung sprengt 50:50-Abwägung (2005) und ist daher abzulehnen...**

28

## Und bei Intraplan?

Man muss nur auf die grauen Säulen und die von mir eingezogene 45 bzw. 60-er Linie achten:

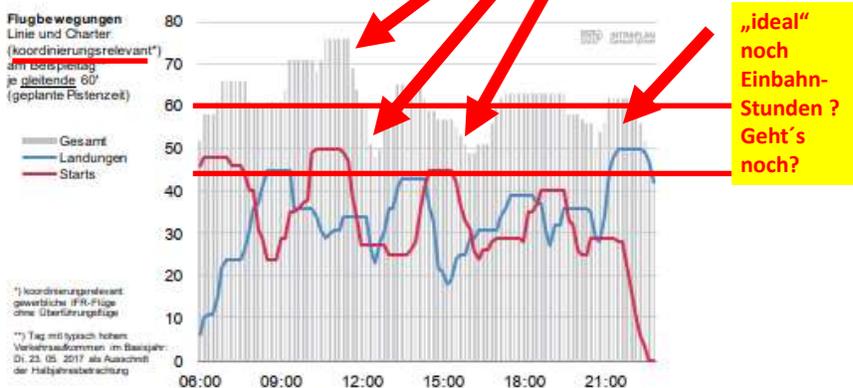


Abb. 7-3: Tagesgang der in gleitenden 60-Minuten-Intervallen summierten, auf den Prognosehorizont 2030 projizierten Flugbewegungen des typischen Spitzentages

29

Aber man will ja nur <80% nutzen – angeblich... und wenn dann später doch mehr genutzt wird haben die Betroffenen Pech?

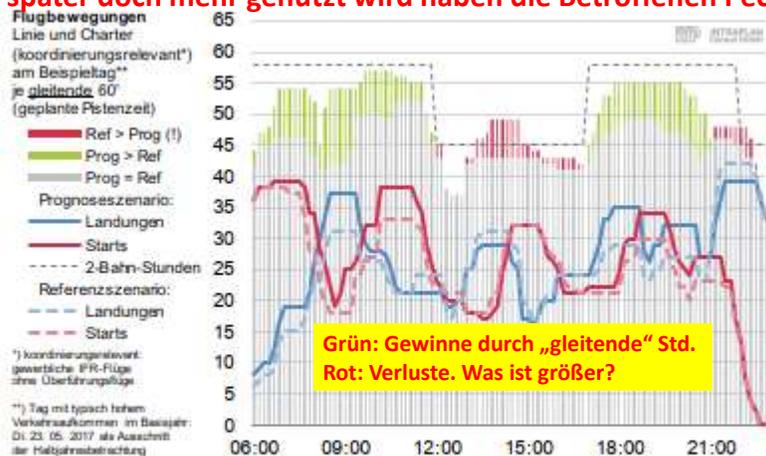


Abb. 7-8: Tagesgang der in gleitenden 60-Minuten-Intervallen summierten, auf den Prognosehorizont 2030 projizierten und entsprechend der Kapazitätsszenarien koordinierten Flugbewegungen des typischen Spitzentages, Vergleich von Prognose- und Referenzszenario - **Alternativrechnung**

30

## Was sagt die DFS? Ohne Flexibilisierung keine Erhöhung

**Flexibilisierung der Bahnnutzung am Flughafen Düsseldorf  
Gutachten zur Planfeststellung**

DFS Aviation Services – Referenz Nr.: DE-2019-010



### 13 Fazit

Die angestrebte Flexibilisierung der Regeln für die Mitbenutzung der Parallelbahn würde sowohl im heutigen Umfeld wie auch in der angestrebten neuen Betriebsgenehmigung eine deutliche Hilfe bei der Reaktion auf ungeplante Nachfrageveränderungen bzw. untertägige Verspätungen darstellen. Eine Eckwerterhöhung ohne flexiblen Einsatz der Zweibahnzeiten bei gleichzeitiger Reduzierung oder zumindest nicht Steigerung der abendlichen Verspätungslandungen erscheint wenig realistisch.

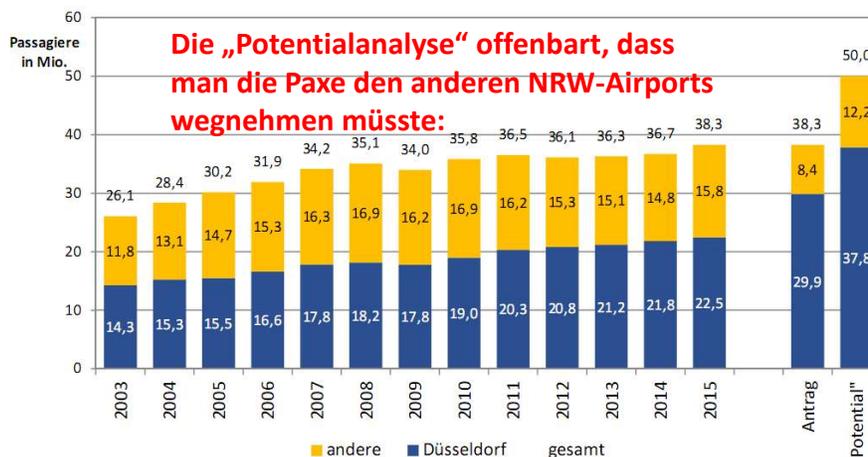
Eine Verpflichtung zur Zweibahnutzung am Abend ist überflüssig, es überwiegt der Nachteil, dass die Zeiten der Abende mit definitiv nicht benötigten Zweibahnzeiten an anderer Stelle nicht zur Vermeidung von Verspätungen eingesetzt werden können.

Ein abgesenkter Eckwert in der Zeit von 21:00 bis 22:00 Uhr könnte das Risiko von Verspätungen nach 22:00 bzw. 23:00 Uhr reduzieren, allerdings erscheint es sinnvoller, die Zahl der koordinierten Flüge gegen 22:00 Uhr abzusenken, als die Gesamtzahl in dieser Stunde zu begrenzen.

Aha, hier steht es: 21-22 (und 22-23Uhr) weniger PLANEN (die 33 Ldg. plätzen wg. der Verspätungen aus Vorstunden!)

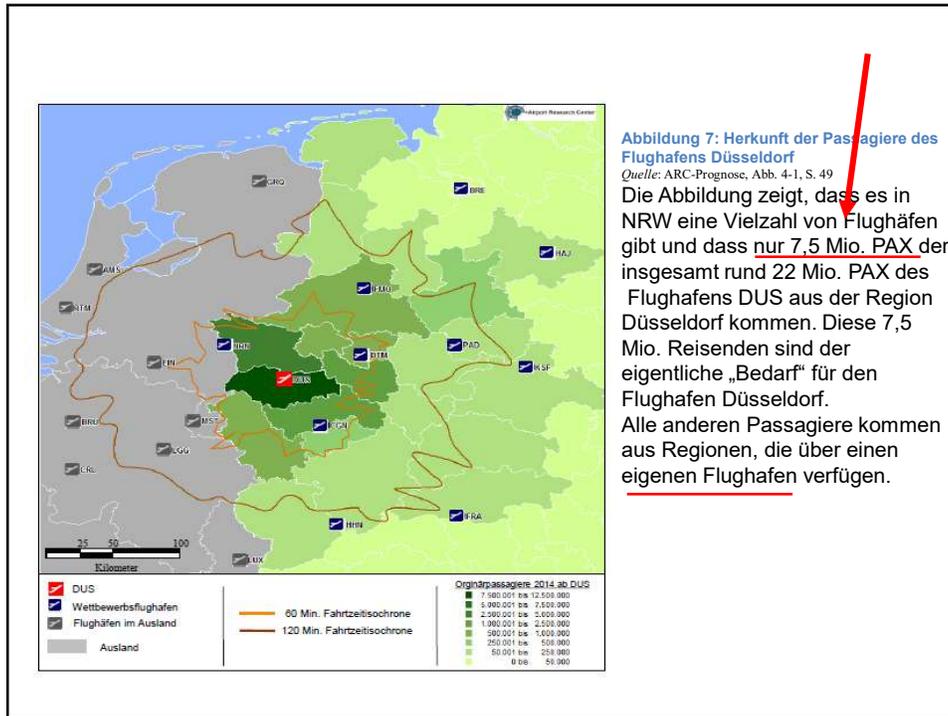
31

## Und der Nutzen für ganz NRW??? („Allgemeinwohl“)

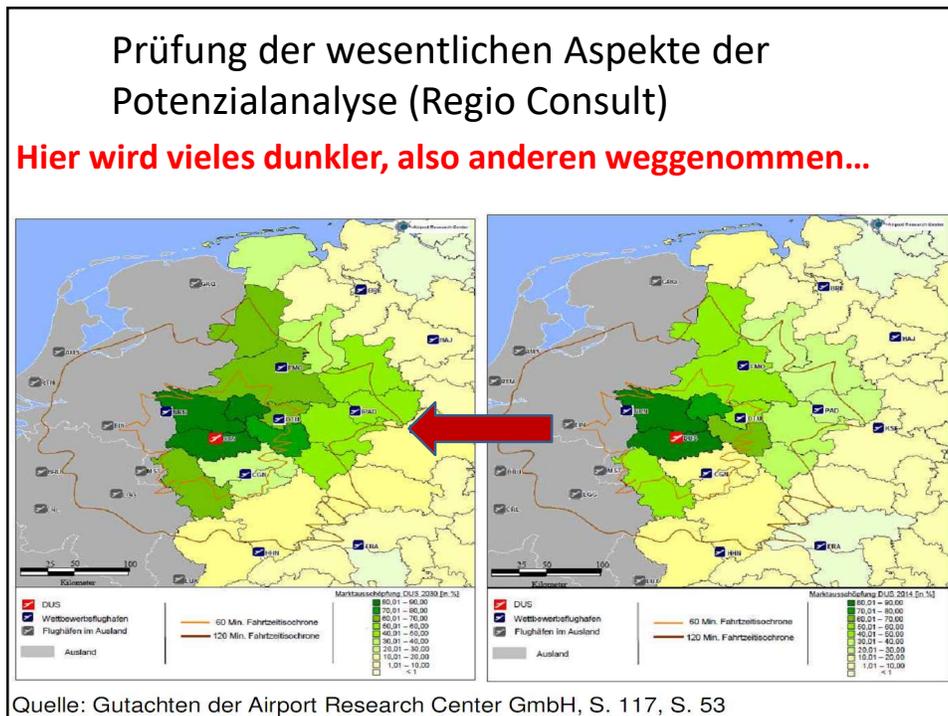


Entweder man gesteht ein, dass es keinen zusätzlichen Bedarf gibt, oder man gesteht ein, dass man die vier anderen NRW-Airports ausradieren will. „Allgemeinwohl“ ??

32



33



34

4.5 Zusammenfassung und Fazit **Was sagt die Nachbesserung von Intraplan dazu?**

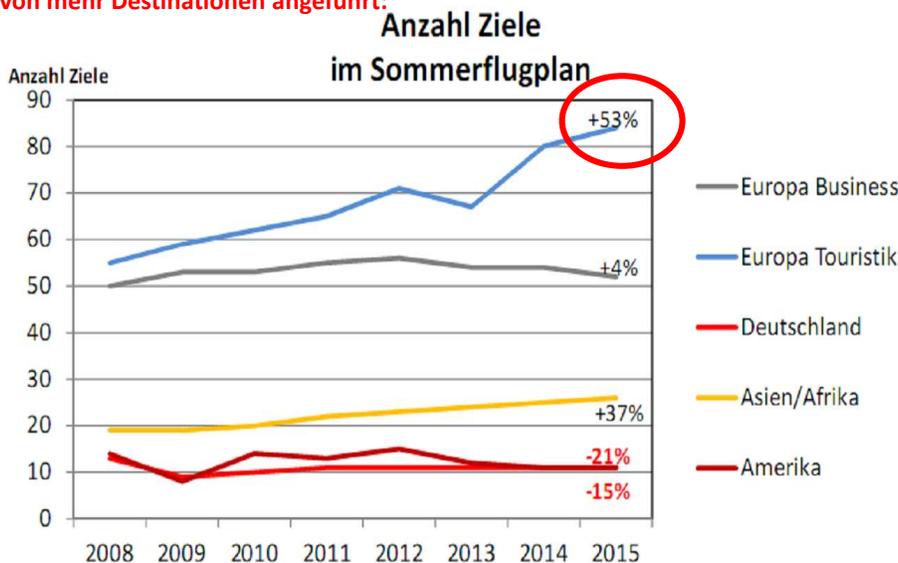
Der Flughafen Düsseldorf ist trotz der Tatsache, dass er von vielen relativ nahe gelegenen Verkehrsflughäfen umgeben ist, der mit Abstand größte Flughafen in Nordrhein-Westfalen, dem größten Aufkommensgebiet an Flugreisen in Deutschland und einem der höchsten in Europa. Trotz seit vielen Jahren bestehenden Kapazitätsengpässen und trotz der Bemühung gerade der kleineren NRW-Flughäfen Dortmund, Münster-Osnabrück, Weeze und Paderborn-Lippstadt, größere Verkehrsaufkommen zu erschließen, ist der Marktanteil von Düsseldorf mit nahezu 60 Prozent am NRW-Aufkommen stabil geblieben.

Der Flughafen hat ein Flugangebot, das dasjenige seiner Nachbarflughäfen bezogen auf die angebotenen Ziele und die angebotenen Flugfrequenzen bei weitem übertrifft. Auf absehbare Zeit, also auch im Prognosezeitraum bis 2030, ist es selbst im Referenzszenario ausgeschlossen, dass die anderen NRW-Flughäfen die luftverkehrsseitige Attraktivität von Düsseldorf annähernd erreichen können.

**Um so wichtiger ist, dass im Sinne eines Erhalts der Flughäfen MSO, PAD und NRN die beantragte Genehmigung NICHT erteilt wird. Der PFA ist vollumfänglich zurückzuweisen, begleitet durch die längst dringend nötige Streichung der NFB, auch um die „größere Attraktivität“ von DUS nicht noch größer werden zu lassen.**

35

**Aber es werden ja immer wieder die „Geschäftsreisenden“ und der Nutzen von mehr Destinationen angeführt:**



36



37

### Die Gutachter der Städte und der Initiativen hatten u.a. kritisiert:

Regio Consult : **25** Mio Originärpassagiere im Referenzszenario (davon weniger als **30%** aus unserer Region) ggü. **+2 Mio** **27** Mio im Prognose-Szenario !

FDC Airport :  
 - Wachstum nicht mit jetzigen Flugbetriebsflächen möglich  
 - Simulationen ungeeignet für Kap.ber.  
 - **max. 50 FB/h auf 2 Bahnen**

**Die FDG und ihre Gutachten konnten nichts entkräften !**

38

## Aber worum geht es im Kern?

Die FDG möchte gerne:

- Den lästigen Deckel **131.000** ganz loswerden (obwohl sie ja selbst sagt, dass man nur „max. 128.000 ausschöpfen“ werde)  
→ die FLK fordert, **131.000 stehen zu lassen**

39

## Aber worum geht es im Kern?

Die FDG möchte gerne:

- Den lästigen Deckel 131.000 ganz loswerden (obwohl sie ja selbst sagt, dass man nur „max. 128.000 ausschöpfen“ werde)  
→ die FLK fordert, 131.000 stehen zu lassen
- die sog. „**Unter-Eckwerte**“ loswerden bzw. deutlich „anpassen“:

40

Die „Unter-Eckwerte“ mussten vom Koordinator festgelegt werden. Warum wohl?

maßst. Flughafen (Tasaku)		2030 Referenzszenario				2030 Prognoseszenario*			
Landungen: STAD -3'		06:00-21:55h		22:00-22:55h		06:00-21:55h		22:00-22:55h	
Starts: STAD +10'		2-Bahn-Std.: 56hKW		übrige Zeit		2-Bahn-Std.: 56hKW		übrige Zeit	
Prüfinterv. Teileckwert		gesamt Linie u. Charter		gesamt		gesamt Linie u. Charter		gesamt	
60 Min.	Gesamt M	47 f	45 f	45 f	-	60 g	58 g	45 g	-
	Landungen A	33 f	33 f	33 f	33 f	33 f	33 f	33 f	33 f
	Starts D	36 f	36 f	36 f	0	36 f	36 f	36 f	0
30 Min.	Gesamt M	27 g	27 g	27 g	-	35 g	35 g	35 g	-
	Landungen A	-	-	-	-	-	-	-	-
	Starts D	-	-	-	-	-	-	-	-
20 Min.	Gesamt M	-	-	-	-	-	-	-	-
	Landungen A	-	-	-	-	-	-	-	-
	Starts D	-	-	-	-	-	-	-	-
10 Min.	Gesamt M	12	13 g	13 g	0	13 g	13 g	13 g	0
	Landungen A	8	8	8	6	8	8	8	6
	Starts D	7	7	7	0	7	7	7	0

Eckwertüberprüfung je f: festem / g: gleitendem (Stunden-)Intervall; fett: Änderungen oöü. Basis 2018/17 bzw. Referenzszenario

\* Annahme: bei Teileckwerten im Prognoseszenario gleiche Verhältnisse wie im Referenzszenario

Tab. 5-1: Für den Flughafen Düsseldorf aktuell (2018/2017) angewandte Koordinierungswerte<sup>45</sup> im Vergleich zu den für das Referenz- und Prognoseszenario gemäß Planfeststellungsantrag angepassten Koordinierungsparametern<sup>46</sup> (Teileckwerte durch Annahmen ergänzt, Änderungen gegenüber dem Basisjahr bzw. dem Referenzszenario sind fett hervorgehoben)

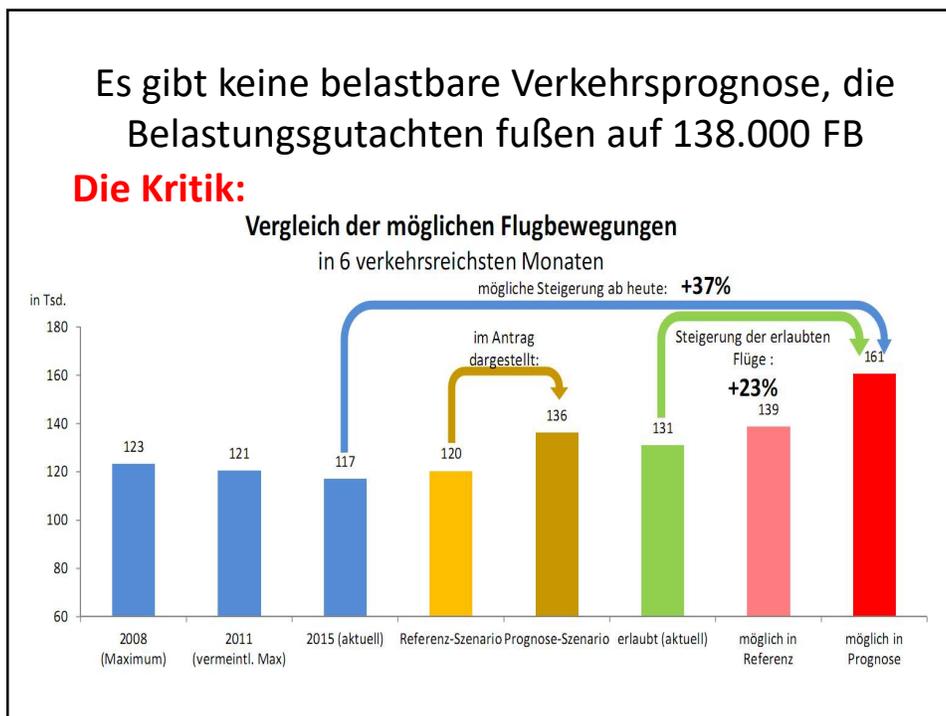
41

## Aber worum geht es im Kern?

Die FDG möchte gerne:

- Den lästigen Deckel 131.000 ganz loswerden (obwohl sie ja selbst sagt, dass man nur „max. 128.000 ausschöpfen“ werde)
  - ➔ die FLK fordert, 131.000 stehen zu lassen
- die sog. „Unter-Eckwerte“ loswerden bzw. deutlich „anpassen“:
  - ➔ die FLK fordert: die Unter-Eckwerte sind beizubehalten, der FHKD ist zu hören !

42



43

### Die zentrale Kritik von Fr. Prof. Hoffmann – Lärm :

Bereits zum heutigen Zeitpunkt mit 115.000 Ist-Flugbewegungen in den 6 verkehrsreichsten Monaten liegt eine relevante Überschreitung der empfohlenen Zielwerte nationaler und internationaler Körperschaften vor, das heißt bereits heute ist die Exposition in vielen Bereichen im Umfeld des Flughafens als hoch zu bewerten. Damit wird auch nach einer Kapazitätserweiterung mit Zunahme der Flugbewegungen in der Umgebung des Flughafens eine hohe und noch weiter erhöhte Lärmbelastung vorliegen, die nicht mit den Empfehlungen und langfristigen Zielen nationaler und internationaler Körperschaften entspricht und daher vermieden werden sollte.

Darüber hinaus kritisiert die RegioConsult (2016) in ihrer Stellungnahme zum Flug- und Bodenschallgutachten (RegioConsult, 2016) insbesondere die Eingangszahlen, die der Expositionsmodellierung für das Referenz- und Prognoseszenario zugrunde liegen. Daher seien die zu erwartenden Zunahmen an Fluglärmbelastung vor allem auch für den Nachtzeitraum unrealistisch und zu niedrig. Eine Unterschätzung der zu erwartenden Belastung in der UVS ist daher möglich und die Annahmen des Lärmgutachtens sollten bezogen auf die geäußerten Kritikpunkte überprüft werden.

Das Ausmaß der betroffenen Bevölkerung wird aufgrund der unvollständigen Indikatoren bzw. der fehlenden Anwendung von empfohlenen internationalen Zielwerten in der UVS unterschätzt. Die gesetzlich vorgeschriebenen Werte zur Festsetzung der Lärmschutzzonen entsprechen nicht den evidenzbasierten Schwellenwerten, für die adverse Gesundheitseffekte durch Lärm zu erwarten sind und damit reicht es nicht aus, nur die Anzahl der betroffenen Menschen in den Lärmschutzzonen zu berechnen.

44

## Die einzige Antwort: 138.000 sein „überschätzt“. Glaubhaft?

Die in dem hier vorliegenden Gutachten detailliert beschriebenen und simulativ nachvollzogenen Mechanismen führen dazu, dass die Differenz der im Referenz- und Prognoseszenario zu erwartenden Flugbewegungszahlen gegenüber den von *airsight* im DES-Bericht ausgewiesenen Werten deutlich geringer ausfällt. Im Hinblick auf die darauf aufbauenden Auswirkungsuntersuchungen sind die bisher angesetzten Wirkungen im Prognoseszenario somit als überschätzend einzustufen. Denn die in Prognose- und Referenzszenario zu erwartenden Flugbewegungszahlen auf Grundlage der hier erarbeiteten Erkenntnisse mit 123 Tsd. gegenüber 120 Tsd. Flugbewegungen (Hauptrechnung) bzw. 128 zu 122 Tsd. Flugbewegungen (Alternativrechnung) in den verkehrsreichsten sechs Monaten unterscheiden sich weniger als bisher innerhalb des Verfahrens (133 Tsd. gegenüber 117 Tsd. Flugbewegungen)<sup>61</sup> auf Grundlage vereinfachend unterstellten, in beiden Szenarien identischer Slotausschöpfungsquoten angenommen würde.



45

## Ein Wunder: die Nachtlärm-Zonen bleiben angeblich unverändert ! WER glaubt das?

**Flughafen Düsseldorf** Düsseldorf Airport

**Vorhabenbedingte Veränderung der Gesamtlärmsituation 2030**

Nachtzeitraum

Dark Green	>= 0.1 dB(A)
Green	>= 0.2 dB(A)
Light Green	>= 0.3 dB(A)
Yellow-Green	>= 0.4 dB(A)
Yellow	>= 0.5 dB(A)
Light Yellow	>= 0.6 dB(A)
Yellow-Orange	>= 0.7 dB(A)
Orange	>= 0.8 dB(A)
Red-Orange	>= 0.9 dB(A)
Red	>= 1.0 dB(A)

— Union gleichen Schallpegels

— Nachtschutzzone

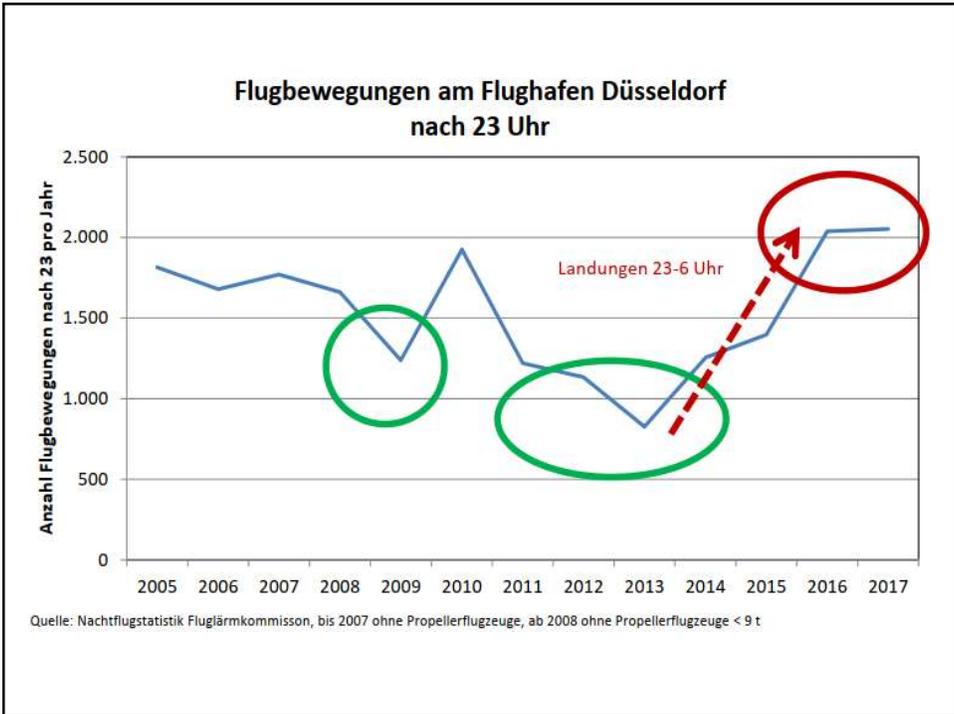
— Untersuchungsgebiet

— Stadtgrenzen

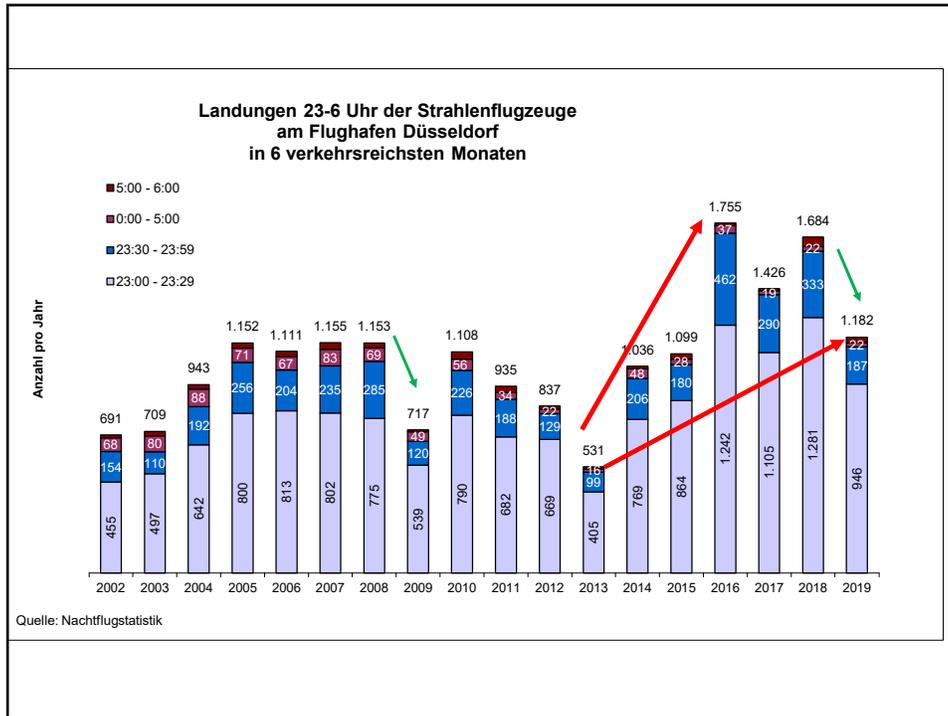
46

Die Argumentation der Antragstellerin bezüglich der Verhinderung vermehrter Verspätungen für das Prognoseszenario, die sich in einem Hinweis auf die „Umstellung der Koordinierungspraxis auf gleitende Stunden“ sowie auf die beantragte Flexibilisierung der Bahnnutzung (ohne eine nähere Darlegung) erschöpft, ist nicht ausreichend. Neben der beantragten Erhöhung des Stundeneckwerts für die Stunden der Zweibahnnutzung gilt es insoweit erschwerend die begrenzte Kapazität des abhängigen Zweibahnsystems zu berücksichtigen. Ausweislich des Gutachtens „Kapazitätsuntersuchung (Zweibahnsystem)“ des DLR-Instituts für Flugführung liegt die maximale Kapazität des Zweibahnsystems je nach Wetterbedingungen zwischen 56 und 66 Flugbewegungen pro Stunde (vgl. Seite 33). Bei schlechten Wetterbedingungen kann die maximale Kapazität unter den beantragten Koordinierungswert (58 + 2) fallen. In den Zweibahnstunden können mithin auch bei optimalen Wetterbedingungen maximal 6 Verspätungen aufgenommen werden. Der Puffer zum Abbau von Verspätungen ist mithin deutlich geringer als im Referenzszenario. Denn in diesem sind mit 47 Slots in den Zweibahnstunden weitere 19 Flugbewegungen für den Abbau von Verspätungen möglich. Darüber hinaus ist seitens der Antragstellerin eine Aufhebung der Ziffer III.6.3 (Satz 1) der geltenden Änderungsgenehmigung vom 09.11.2005, mithin der (dem Verspätungsabbau dienenden) Verpflichtung zur Mitbenutzung der Parallelstart- und -landebahn 05L/23R in der Zeit von 21:00 bis 22:00 Uhr beantragt worden.

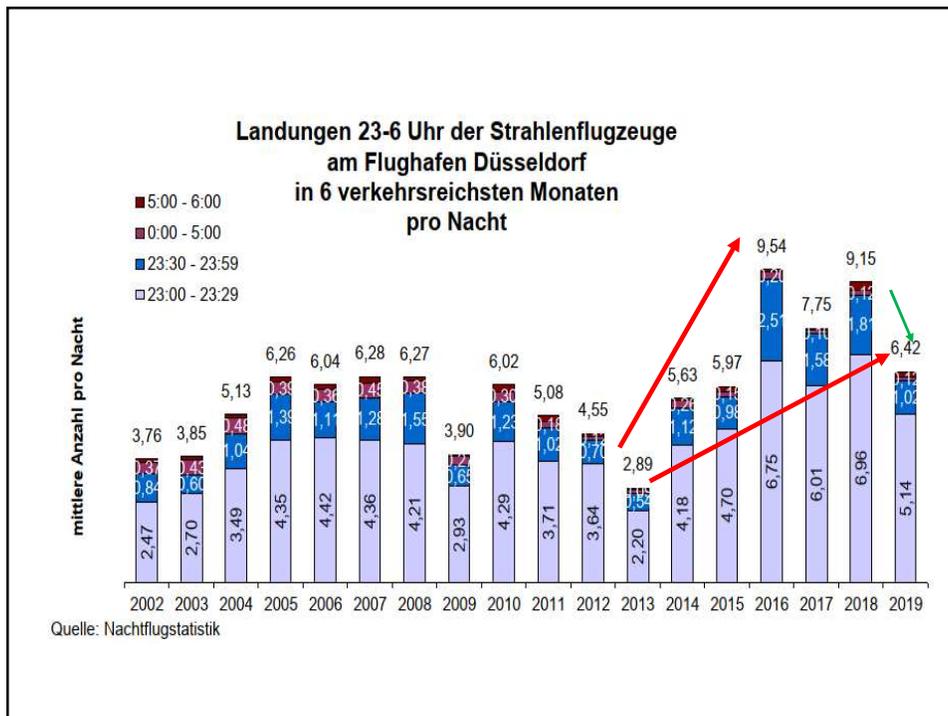
47



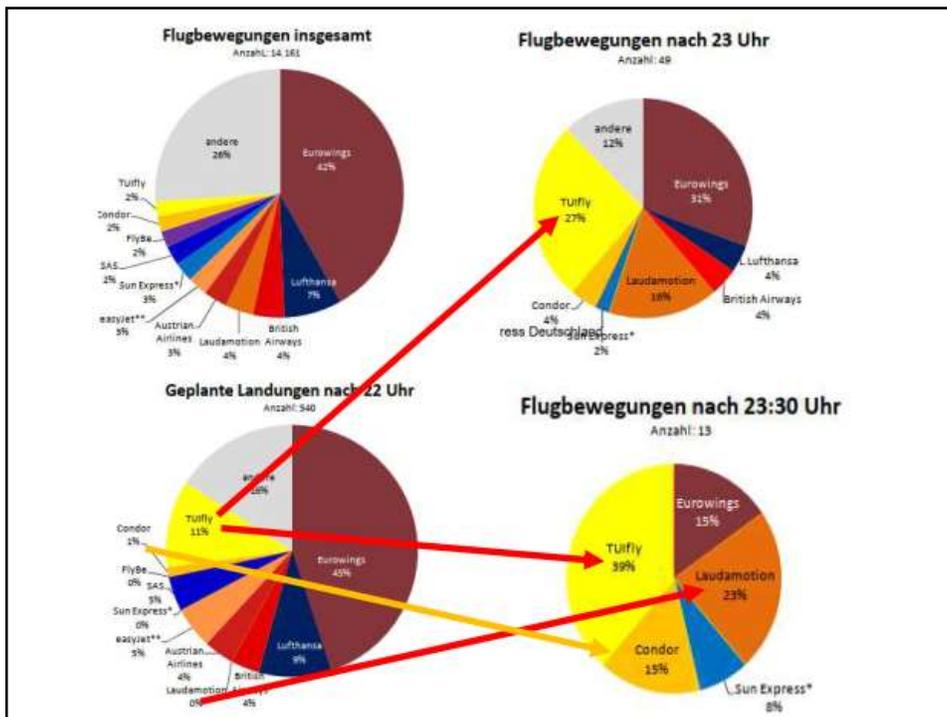
48



49



50



51



52

prognostizierten Nachforderungen.

III.4.4 Ergänzend wird für das Prognoseszenario angenommen, dass mit einer Erhöhung der Stundeneckwerte die Gefahr der Verspätungen nicht steigt. Dies liegt in der Umstellung der Koordinierungspraxis auf gleitende Stunden sowie der beantragten Flexibilisierung der Bahnnutzung begründet, so dass die Einhaltung der technischen Kapazität zu jedem Zeitpunkt gewahrt wird. Es wird davon ausgegangen, dass die Anfälligkeit für Verspätungen durch äußere Einflüsse durch diese Maßnahmen reduziert werden kann.

Stunde die Anzahl der Slots die Zahl von 45 nicht überschreitet. Im Falle des Flughafens Düsseldorf aber, wo die praktische Kapazität höher liegt als 45, kommt es nur darauf an, dass in der festen Stunde die Zahl von 45 nicht überschritten wird, was im gezeigten Beispiel in den Stunden 8:00 – 8:59, 9:00 – 9:59 und 10:00 – 10:59 auch der Fall ist. Im Falle des Flughafens Düsseldorf, heutige Situation, ist es also möglich und zulässig, in der gleitenden Stunde die 45 Flugbewegungen zu überschreiten, wenn in der festen Stunde diese Zahl eingehalten wird.

**Hier der Beweis: man darf 45 überschreiten !**

**Das ist das, was man will Aus 27 sollen 35 werden !**

Das Prognoseszenario unterscheidet sich zum einen durch den auf 58 Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr erhöhten Eckwert für die Zeiten des Spitzenverkehrs (eine entsprechende Anpassung des 30-Minuten-Mixed-Eckwerts ist erforderlich, um nicht bereits limitierend zu wirken, die übrigen Teileckwerte bleiben unverändert<sup>44</sup>), sowie eine geänderte Vorgehens-

53

maßstäb. Teileckwert (tatsächl.)		2030 Referenzszenario				2030 Prognoseszenario*			
Landungen	STAD -5	06:00-21:55h		22:00-	22:00-	06:00-21:55h		22:00-	22:00-
Starts	STAD +10	2-Bahn-Stad: 56hKW		übrige Zeit	22:55h	2-Bahn-Stad: 56hKW		übrige Zeit	22:55h
Prüfinterv.	Teileckwert	gesamt	Linie u. Charter	gesamt	gesamt	gesamt	Linie u. Charter	gesamt	gesamt
60 Min.	Gesamt M	47 f	45 f	45 f	-	60 g	58 g	45 g	-
	Landungen A	33 f	33 f	33 f	33 f	33 f	33 f	33 f	33 f
	Starts D	36 f	36 f	36 f	0	36 f	36 f	36 f	0
30 Min.	Gesamt M	27 g	27 g	27 g	-	35 g	35 g	35 g	-
	Landungen A	-	-	-	-	-	-	-	-
	Starts D	-	-	-	-	-	-	-	-
20 Min.	Gesamt M	-	-	-	-	-	-	-	-
	Landungen A	-	-	-	-	-	-	-	-
	Starts D	13 g	13 g	13 g	0	13 g	13 g	13 g	0
10 Min.	Gesamt M	12	12	12	-	12	12	12	-
	Landungen A	8	8	8	6	8	8	8	6
	Starts D	7	7	7	0	7	7	7	0

Eckwertüberprüfung je f: festem / g: gleitenden (Stunden-)Intervall, fett Änderungen ggü. Basis 2016/17 bzw. Referenzszenario

\*) Annahme: bei Teileckwerten im Prognoseszenario gleiche Verhältnisse wie im Referenzszenario

Tab. 5-1: Für den Flughafen Düsseldorf aktuell (2016/2017) angewandte Koordinierungseckwerte<sup>45</sup> im Vergleich zu den für das Referenz- und Prognoseszenario gemäß Planfeststellungsantrag angepassten Koordinierungsparametern<sup>46</sup> (Teileckwerte durch Annahmen ergänzt, Änderungen gegenüber dem Basisjahr bzw. dem Referenzszenario sind fett hervorgehoben)

54

Auswertungen der ja Tageszeit limitierend wirkenden Teiledckwerte zeigen, dass in der Prognose der sechs verkehrsreichsten Monate in beiden Szenarien stets zu jeder Tageszeit Kapazitätsrestriktionen wirksam werden, wobei im Prognosezenario die untergeordneten Teiledckwerte für Starts oder Landungen (bzw. untergeordnete Prüfintervalle) tendenziell limitierender wirken als im Referenzszenario (insbesondere z.B. Frühmorgens für Abflüge). Während jedoch im Referenzszenario auch in den nachfrageschwächeren Tageszeiten z.B. in den Stunden nach 08:00 Uhr, 14:00 Uhr oder 20:00 Uhr an über 20 Tagen im Halbjahr über 45 Flugbewegungen in der Stunde

**Hier steht klipp und klar, dass vor 8 Uhr und nach 20 Uhr nicht erhöht werden darf! Aber genau das will ja die FDG, um noch attraktiver für Urlaubsflieger zu sein.... By the way: WER soll die neuen slots denn kriegen???**

55

**Und das ist die Folge: noch mehr Nachtflüge! Und: es steht in einem Gutachten der FDG!**

7.5. Kapazitätsanalyse Bahn-/Rollwegesystem – Prognoseflugplan 2030 (S3)

7.5.1. Betriebsrichtung 23 (Beispiel Unpünktlichkeitsvarianz 1)



Abb. 36: Prognoseflugplan 2030 S3.1 – BR23 – Verkehrsnachfrage vs. Verkehrsdurchsatz (rollierende Stunde)

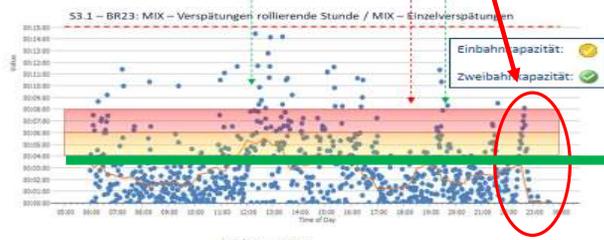
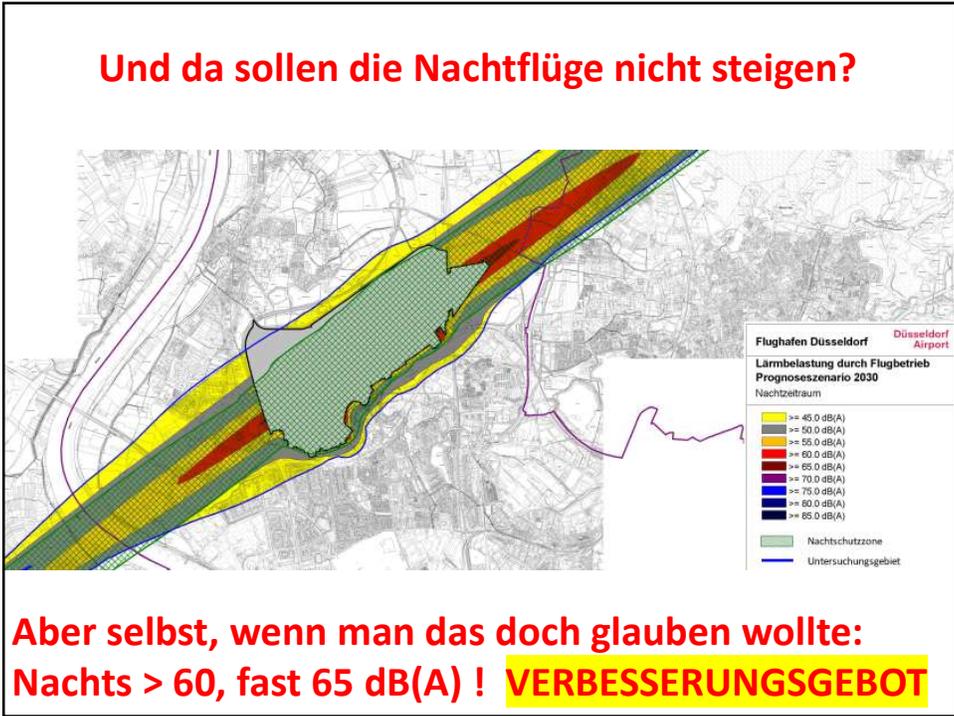
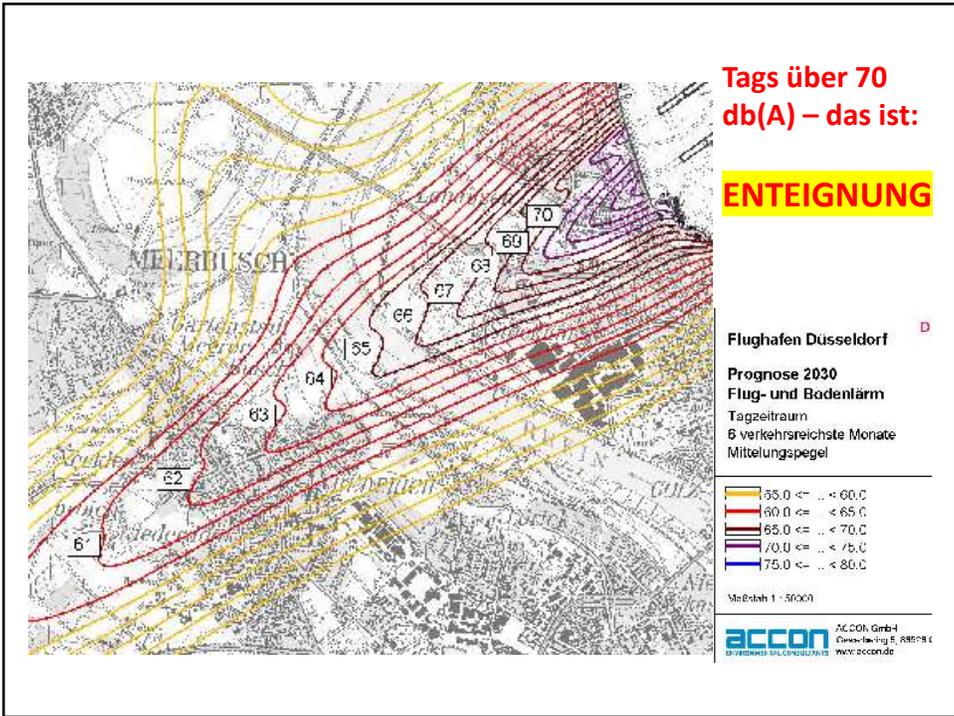


Abb. 37: Prognoseflugplan 2030 S3.1 – BR23 – MIX-Verspätungen rollierende Stunde / MIX-Einzelspätungen

56



57



58

<b>Vergleich Fluglärmbelastung Juli 2015</b>		
jeweils an der stärksten belastete Messstelle des Flughafens		
<i>Fraport</i>		<i>DUS Airport</i>
•Frankfurt-Lerchesberg : NAT 70dB = 140 x	X <b>2</b>	•Lohausen : NAT 70dB = <b>280,6 x</b>
•Forsthaus : NAT 70dB <sub>night</sub> = 13 x	X <b>2,3</b>	•Tiefenbroich : NAT 70dB <sub>night</sub> = <b>30,1 x</b>
•Raunheim: L <sub>day</sub> = 58 dB(A)	X <b>16</b>	•Lohausen : L <sub>day</sub> = <b>69,9</b> dB(A)
•Raunheim: L <sub>night</sub> = 53 dB(A)	X <b>4</b>	•Lohausen : L <sub>night</sub> = <b>58,9</b> dB(A)
Datenquelle <a href="http://apps.fraport.de/laermenschutz/public?area=messung&amp;date=1.07.2015&amp;date2=1.06.2015">http://apps.fraport.de/laermenschutz/public?area=messung&amp;date=1.07.2015&amp;date2=1.06.2015</a>		Datenquelle <a href="http://www.dus.com/~media/fdg/dus_com/konzern/nachbarn/umweltauswirkungen/pdfs/messstellenstatistik_1507.pdf">http://www.dus.com/~media/fdg/dus_com/konzern/nachbarn/umweltauswirkungen/pdfs/messstellenstatistik_1507.pdf</a>
Abkürzungen: NAT70dB (Anzahl Überflüge/Tag > 70dB) L <sub>day</sub> (Mittelwert tagsüber) L <sub>night</sub> (Mittelwert nachts)		

59

**Warum gibt es nur ein – nicht  
einmal berücksichtigtes –  
Verslechterungs-VERBOT ?**

**bei >60 dB(A) nachts und > 70  
dB(A) tags muss es ein**

**Verbesserungs-GEBOT  
geben.**

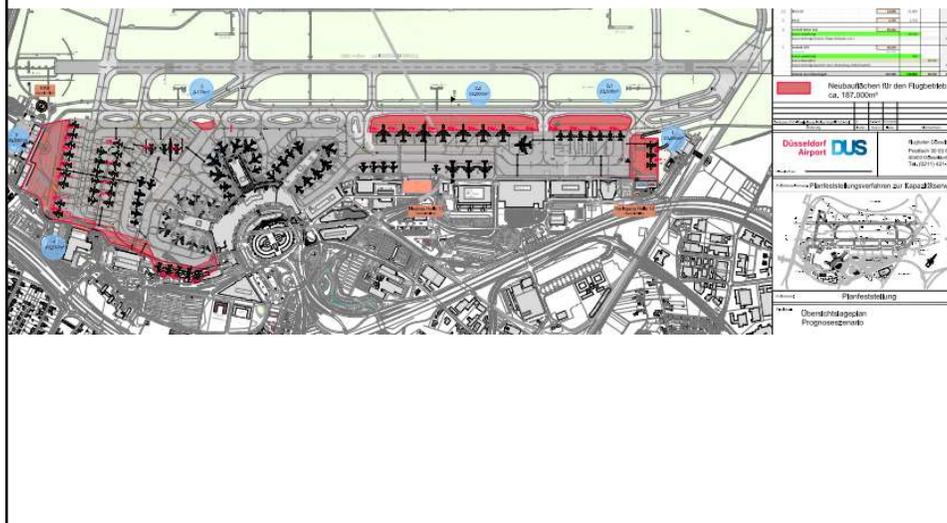
60

## Die FLK fordert:

1. bei  $>60$  dB(A) nachts und  $> 70$  dB(A) tags muss es ein **Verbesserungs-GEBOT** geben.
2. es ist eine **belastbare Verkehrsprognose** zu erstellen, an der sich alle anderen Gutachten orientieren
3. Es ist vorher ein belastbares **Kapazitäts-GUTACHTEN** (incl. Luftraum!) und eine **RISIKO-Analyse** zu erstellen.
4. Es ist zu prüfen, welche Antragsbestandteile nur (für die FDG leicht verzichtbare) „**Streichpunkte**“ sind und es ist zu prüfen, welche Antragsbestandteile einander bedingen, also z.B. der Ausbau von ?? nötig ist, um mehr FB abwickeln zu können?
5. **ALLE (!) Widersprüche** sind aufzulösen, so z.B.

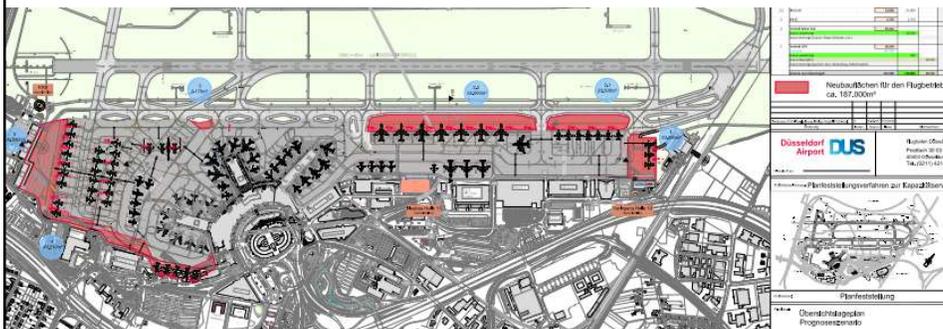
61

**Weitere rd. 150.000 QM sollen zubetoniert werden.  
Mit allen Maßnahmen rd. um VF West wurden schon  
250.000 QM zusätzlich versiegelt.**



62

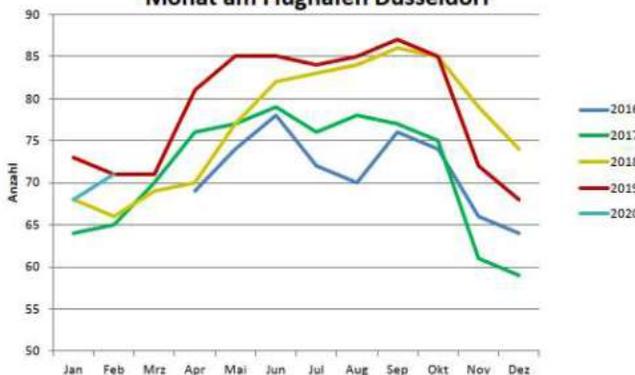
**Weitere rd. 150.000 QM sollen zubetoniert werden.  
Mit allen Maßnahmen rd. um VF West wurden schon  
250.000 QM zusätzlich versiegelt.**



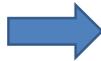
**Wofür braucht man weitere Abstellflächen, wenn sich  
nachts (=Engpass der Abstellpositionen!) angeblich  
nichts ändern soll???**

63

**Maximale Anzahl übernachtende Maschinen pro  
Monat am Flughafen Düsseldorf**



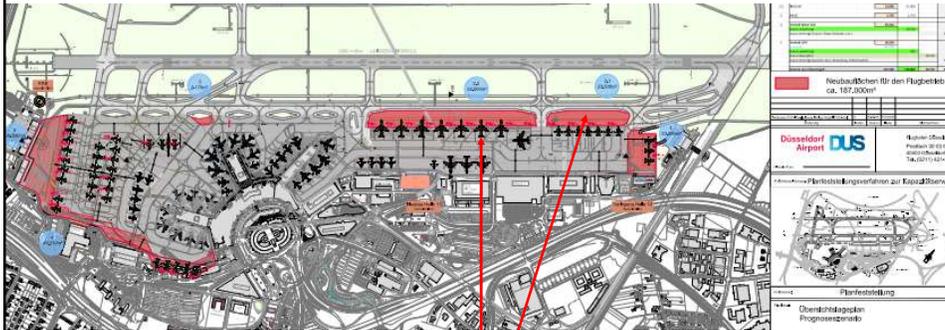
Da man schon für die Erhöhungen aus 2005 (die Anhebung des Eckwertes 21-22 Uhr von zuvor 38 auf 47 und des Eckwertes 22-23 Uhr von 15 /25 auf 33 brachte wg. des Startverbotes ab 22 Uhr rd. 15-20 Übernächter mehr ein) nicht genügend Abstellpositionen hatte (die man sich dann mit dem lt. Behörde natürlich nur der „Vereinfachung von Abfertigungsvorgängen dienendem“ PFB VF West beschafft hat), braucht man jetzt noch mehr Abstellpositionen.



Wetten dass eine Erhöhung der Eckwerte OHNE weitere Abstellpositionen gar nicht umsetzbar ist? Oder hat die Planfeststellungsbehörde all diese Zusammenhänge gar nicht „ahnen“ können, wie auch mit der Erhöhung 22-23 Uhr, die witzigerweise durch die Mitbenutzungspflicht 21-22 Uhr abgebildert werden sollte (vgl. Genehmigung 2005). Wie eine Mitbenutzungspflicht in der Stunde vorher die mehr zulässigen FB der folgenden Stunde abmildern soll, das verstehe wer will. Ah ja, es ging um die Verspätungen aus der Stunde vorher, DIE sollten abgebaut werden. Dann aber waren es DORT schon zu viele erlaubt planbaren Landungen, oder?

64

**Weitere rd. 150.000 QM sollen zubetoniert werden.  
Mit allen Maßnahmen rd. um VF West wurden schon  
250.000 QM zusätzlich versiegelt.**



**Dies ist allein (!) aus Gewässerschutzgründen nicht zulässig.  
Der Hohn: die Versiegelung hier soll die Belastung des  
Grundwassers angeblich sogar senken UND dafür sorgen,  
dass Altlasten im Boden nicht ausgespült werden !**

65

## Und die tollen „Simulationen“?

- Die erste, ursprüngliche, blendet alle Einschränkungen aus, die aus der mehr als beengten Lage des Flughafens resultieren.

66

**Kapazitäten der Vorfelder und Abstellpositionen** sind nicht Teil der Untersuchungen dieser Studie. Daher werden die Vorfeldbereiche zu sogenannten Supergates zusammengefasst, die jeweils eine Kapazität von 100 Flugzeugen aufweisen. Diese hohe Kapazität wurde gewählt, damit sichergestellt ist, dass die Verfügbarkeit der Gates während der Simulation jederzeit gewährleistet ist und die Gates somit nicht als Engpass wirken können.

### 500 Abstellpositionen??

Die Lage dieser Supergates ist in Abbildung 3-1 dargestellt.

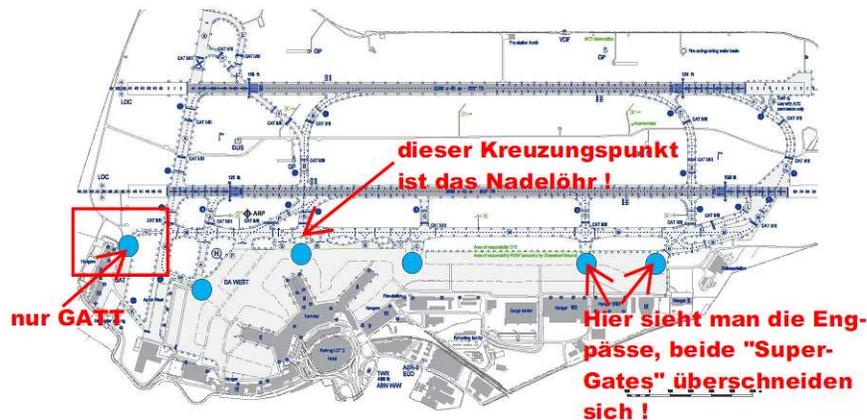


Abbildung 3-1: Flughafenlayout (gemäß AIP) und Positionen der Supergates  
**Es bleiben drei, max. 4 Supergates übrig. Die Gesamtzahl der Abstellpositionen liegt bei max. 100, wird hier also überschätzt!**

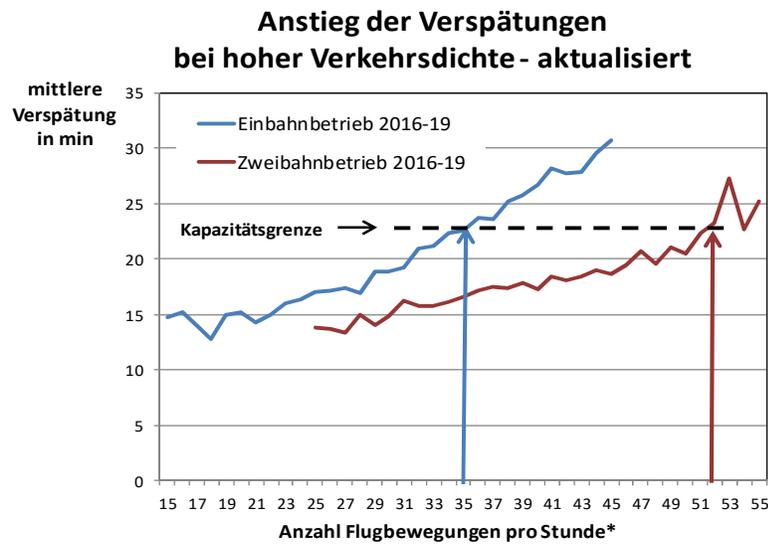
67

## Und die tollen Simulationen?

- Die erste, ursprüngliche, blendet alle Einschränkungen aus, die aus der mehr als beengten Lage des Flughafens resultieren.
- Die zweite, neue, blendet (vorsichtshalber) den LUFTRAUM aus. Aber das haben wir ja vorhin gesehen, wie das im trauten Wechselspiel von FDG und DFS (und VM???) gelöst wird. Man erhöhe, und behaupte dann, man brauche für eine „sichere Abwicklung“ .....

68

Bislang liegen keine praktischen Erfahrungen vor, ob diese 60 Flugbewegungen überhaupt regelmäßig und über einen längeren Zeitraum abgewickelt werden können. Die wenigen vorliegenden Zahlen lassen aber erhebliche Zweifel daran aufkommen.



\*) Wert größer 45 bzw. 55 wegen zu kleiner Mengen zu 45 bzw. 55 zusammengefasst  
Quelle: Eigene Erfassung anhand der Flughafenhomepage [www.dus.com](http://www.dus.com)

69

## Was also haben FGD und VM geplant?

- in einem „Kuhhandel“ werden die von der FDG realistisch gewünschten **54 FB/h** genehmigt
- Die Verspätungen und somit die Nachtflüge steigen weiter an, aber das hat natürlich keiner „ahnen“ können. Also schreien FDG (und DFS) nach noch mehr „Flexibilisierung“.
- „leider“ sind MSO, PAD und NRN pleite, so dass in der nächsten Runde noch mehr in DUS genehmigt werden „muss“ ....., aber alles natürlich nur zum Wohle des Landes NRW

70

## Um dieses Spiel zu verhindern:

1. Antrag gestellt, sofort NFB zu streichen UND Ldg. 22-23 Uhr auf NULL, hilfsweise auf 15/25

RA Karsten Sommer • Grolmanstr. 39 • 10623 Berlin  
 Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW  
 Luftverkehrsbehörde  
 Jürgensplatz 1  
 40219 Düsseldorf

Karsten Sommer  
 Rechtsanwalt und  
 Fachanwalt für Verwaltungsrecht  
 Grolmanstraße 39  
 10623 Berlin  
 Tel: 030/28 00 95 - 0  
 Fax: 030/28 00 95 15  
 Funk: 0173/20 31 865  
 mail@kanzleisommer.de  
 www.kanzleisommer.de  
 Dienstag, 28. Februar 2017  
 KS/...

**Flughafen Düsseldorf**  
**Antrag Nachtflugbeschränkungen**  
 Unser Zeichen: 16-021 Lange (Bitte immer angeben)

Sehr geehrte Damen und Herren,  
 namens und im Auftrag der

Bürger gegen Fluglärm e.V., dieser vertreten durch den Vorsitzenden, Herrn Christoph Lange,  
 Ingerweg 12, 40670 Meerbusch,

71

stelle ich nach Auswertung des Erörterungstermins zum laufenden Planfeststellungsverfahren für die Kapazitätserweiterung des Flughafens Düsseldorf den Antrag auf weitergehende effektive Schutzmaßnahmen im Wege vor allem aktiven Schallschutzes, dessen Vorrang vor passivem Schallschutz durch die Änderung von § 8 Abs. 1 LuftVG durch das 15. Gesetz zur Änderung des LuftVG nun auch im Luftverkehrsrecht klargestellt wurde. Der Antrag wird unabhängig vom laufenden Planfeststellungsverfahren gestellt und ist demgemäß gesondert zu bescheiden.

Es wird beantragt zum Ausgleich der in den letzten Jahren gestiegenen und weiter steigenden Belastungen,

**die Durchführung von Flugbewegungen auf die Tageszeit (6 bis 22 Uhr) zu beschränken.**

hilfsweise,

**die zuvor bestehende Beschränkung auf 15 bzw. 25 Landungen in der ersten Nachtstunde wieder einzuführen und weiteren Flugverkehr in der Nachtzeit zu untersagen.**

äußerst hilfsweise,

**geeignete Maßnahmen aktiven Lärmschutzes zum Ausgleich der Mehrbelastungen durch Fluglärm der letzten Jahre zu verfügen.**

72

Hinzu kommt, dass es bereits zwei in der Intention ähnliche Beschlüsse der Fluglärmkommission gab, deren Umsetzung von der Genehmigungsbehörde mit dem Hinweis verweigert wurde, da es sich um eine bestandskräftige Genehmigung incl. der NFB handele, könnten diese nur in einem Planfeststellungsverfahren geändert werden. Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens wurde nun die übermäßige Dimension der Belastungen erneut deutlich. Auf der anderen Seite machten eine Reihe Betroffener geltend, nicht oder nicht ausreichend über Schallschutz zu verfügen. Die FDG hat in einer Reihe von Fällen offenbar die Kosten passiven Schallschutzes nicht übernommen. Eine Reihe Betroffener sind daher gesundheitsgefährdenden Belastungen ohne angemessenen Schutz ausgesetzt.

Einen Ausgleich für die Mehrbelastung sieht der Planfeststellungsantrag ebenso wenig vor, wie die Genehmigungen und Planfeststellungen der letzten Jahre und Jahrzehnte, die zu ständigen Mehrbelastungen führten.

Einer unverzüglichen Bescheidung des Antrags wird entgegengesehen.

Mit freundlichen Grüßen

Karsten Sommer  
Rechtsanwalt

**Was sagt das VM? Wird alles mit dem PFB geregelt... Daher:**

73

### **Auch ein erneuter Antrag an den VM führt nicht zur Einsicht:**

Namens und im Auftrag von Herrn Lange und den von diesem vertretenen rund 27.000 Einwender\*innen beantrage ich,

den Planfeststellungsantrag der Flughafen Düsseldorf GmbH zur Kapazitätserweiterung des Flughafens Düsseldorf unter gleichzeitiger Verschärfung der Nachtflugbeschränkungen abzuweisen,

hilfsweise,

das Planfeststellungsverfahren zur Kapazitätserweiterung des Flughafens Düsseldorf bis zur Klärung zentraler Fragen auszusetzen,

äußerst hilfsweise,

die von der Bezirksregierung Düsseldorf ab dem 4.5.2020 angekündigte Öffentlichkeitsbeteiligung zu verhindern und die Öffentlichkeitsbeteiligung frühestens ab Ende September 2020 durchführen zu lassen.

74

Sehr geehrter Herr Rechtsanwalt Sommer,

auf Ihr o.g. Schreiben an Herrn Verkehrsminister Wüst entscheide ich wie folgt:

1. Die namens und im Auftrag Ihrer Mandanten Herrn Christoph Lange sowie der Stadt Meerbusch, vertreten durch Frau Bürgermeisterin Angelika Mielke-Westerlage, gestellten Anträge auf
    - unverzügliche Ablehnung des Antrags der Flughafen Düsseldorf GmbH auf Planfeststellung des als Kapazitätserweiterung bezeichneten Vorhabens vom 16.02.2015 „unter gleichzeitiger Verschärfung der Nachtflugbeschränkungen“;
    - (hilfsweise) Aussetzung des Planfeststellungsverfahrens „bis zur Klärung zentraler Fragen“;
    - (hilfsweise) „Verhinderung“ der ab dem 04.05.2020 beginnenden Auslegung ergänzender Unterlagen sowie auf Veranlassung der Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung „frühestens ab Ende September 2020“
- werden abgelehnt.

75

## Die FLK beschliesst:

### **1. Der PFA ist vollumfänglich abzulehnen**

#### **Begründung (stichwortartig):**

- kein Nachweis eines Bedarfs, Alternativen sind vorzugswürdig, ökon. Wirkungen zweifelhaft und für gesamt NRW eindeutig negativ
- keine belastbare Verkehrsprognose, kein Kapazitätsgutachten, keine Risiko-Analyse, obwohl diese 2005 schon erhebliche Bedenken ergab
- Flexibilisierung, weiterer Ausbau und DFS-Änderungen dienen nur der Erhöhung der Kapazitäten und der Aufweichung der 50:50-Abwägung
- schon heute Überlastung bei >37 FB/h in Einbahnstunden plus Umlaufplanung => erhöhte Verspätungen => geplante 33 Ldg./h werden >40
- Ausbaugrenzen längst erreicht (AV, PFB 1983, Gewässerschutz, NO-x...)

### **2. Unabhängig von PFA: sofortige Streichung der NFB+ Reduzierung 22-23 Uhr auf 20/25 Ldg, mittelfristig Ruhe von 22 bis 6, am WE 7 Uhr, nur Ausnahmen !**

76

## hilfsweise: Die FLK beschliesst:

1. Deckel 131.000 drauffassen (wird ja angeblich nicht überschritten), nichts von FDG beantragt, also sind 131.000 genug..
2. „gleitende Stunden“ nur als zusätzliche Restriktion
3. Flexibilisierung sprengt 50:50-Abwägung (2005) und ist daher abzulehnen... hilfsweise: Nutzung nur bis max. Folgetag, Nutzung nur 8-20 Uhr, Kontrolle nicht bei DFS o. FDG, sondern durch VM. Transparenz! Bei >60 dB(A) nachts und > 70 dB(A) tags muss es ein VerbesserungsgEBOT geben. Es muss endlich Verbesserungsvorschläge geben!
4. Es ist eine belastbare Verkehrsprognose zu erstellen, an der sich alle anderen Gutachten orientieren und vorher ein belastbares Kapazitäts-GUTACHTEN und eine neutrale RISIKO-Analyse zu erstellen.
5. Es ist zu prüfen, welche Antragsbestandteile nur (für die FDG leicht verzichtbare) „Streichpunkte“ sind und es ist zu prüfen, welche Antragsbestandteile einander bedingen, also z.B. der Ausbau von ?? nötig ist, um mehr FB abwickeln zu können.
6. Statt weiterer Ausbau von Abstellpositionen neue, größere und verschließbare Lärmschutzhalle und Absaugung von Enteisungsflüssigkeiten nebst Behandlung. KEINE Einleitung in Gewässer!
7. Unabhängig von PFA: sofortige Streichung der NFB, Reduzierung 22-23 Uhr auf 20/25 Ldg., keine Erhöhungen vor 8 und nach 20 Uhr !