

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

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Ministerium für Verkehr NRW (VM)

C) Sonstige Anwesende

Bezirksregierung Düsseldorf

Industrie- und Handelskammer Düsseldorf

Tagesordnung

TOP 1: Formalien

1.1 Feststellung der Beschlussfähigkeit

1.2 Genehmigung der Niederschrift der 103. Sitzung

1.3 Genehmigung der Tagesordnung

TOP 2: Sachstandsberichte der Genehmigungsbehörde und der für die Flugsicherung zuständigen Stelle über die Erledigung der Kommissionsbeschlüsse

TOP 3: Informationen über für die Kommission wissenswerte Flugsicherungsangelegenheiten

Information: DFS

TOP 4: a) Informationen über die Arbeit des SPMC

b) Statistik der Nachtflugbewegungen

Information: VM

TOP 5: Antrag der BVF „Veröffentlichung der Niederschriften im Internet“

Information: BVF

TOP 6: Antrag der Stadt Meerbusch betreffend die Eintragung des Startverfahrens „NADP 1“ ins Luftfahrthandbuch (Verzicht auf einen Cutback in Höhe von 1.000 Fuß)

Information: Stadt Meerbusch / FDG

TOP 7: Antrag der BVF „neue Entgeltordnung am Flughafen Düsseldorf“

Information: BVF / FDG

TOP 8: Antrag der Stadt Ratingen „Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel im Mai 2018; Höhenprofile für Abflüge im Mai 2018“
Information: Stadt Ratingen / FDG / DFS

TOP 9: Lärmmessungen durch die FDG
Information: FDG

TOP 10: 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 Niederschrift über die 103. Sitzung am 05.02.2018

Einwendungen gegen die Niederschrift bestehen nicht; sie ist damit genehmigt.

1.3 Genehmigung der Tagesordnung

Vorsitzender: weist auf die mit E-Mail des VM vom 08.06.2018 übersandte Ergänzung zur Sitzungseinladung hin. Der insoweit seitens der BVF gestellte Antrag betreffend einen Sachstandsbericht zum Thema CDO – Continuous Descent Operations solle unter TOP 3 behandelt werden. Im Übrigen werde die Tagesordnung in der mit der Sitzungseinladung übermittelten Fassung gebilligt.

TOP 2: Sachstandsberichte der Genehmigungsbehörde und der für die Flugsicherung zuständigen Stelle über die Erledigung der Kommissionsbeschlüsse

VM: erklärt, dass es seitens des VM keine unerledigten Kommissionsbeschlüsse gebe.

TOP 3: Informationen über für die Kommission wissenswerte Flugsicherungsangelegenheiten

DFS: informiert die Kommission anhand einer Präsentation (vgl. Anlage 1) über die Abfluggenauigkeit der Fluggesellschaft KLM auf den Abflugrouten MEVEL/SONEB.

Die auf diesen Routen angestrebte Bündelung im Bereich des Kurvenflugs bereite der KLM–Embraer Schwierigkeiten, die auf die technische Kartenprogrammierung zurückzuführen seien. Die DFS habe die KLM daher nunmehr erneut schriftlich ermahnt und zur Beseitigung des Missstandes aufgefordert. Sollte hierzu keine zufriedenstellende Antwort der KLM erfolgen, müsse der Sachverhalt dem BAF übergeben werden, da weitere Sanktionsmöglichkeiten nicht in der Kompetenz der DFS lägen.

Sodann wird seitens der DFS anhand einer weiteren Präsentation (vgl. Anlage 2) der seitens der BVF beantragte Sachstandsbericht zur Thematik CDO – Continuous Descent Operations vorgestellt. Eine Untersuchung der aktuellen Situation im Vergleich zum Vorjahr habe ergeben, dass keine Veränderungen im Sinne einer Konzentration von Überflügen über bestimmten Gebieten (wie bspw. Bochum-Stiepel) zu verzeichnen sei. Vielmehr sei eine gleich breite Streuung der Überflüge wie im Vorjahr zu beobachten. Beschwerden insbes. aus dem Bochumer Raum seien daher anhand der tatsächlichen Sachlage nicht nachvollziehbar.

BVF: weist darauf hin, dass im Rahmen vorliegender Beschwerden ebenfalls gesunkene bzw. zu niedrigere Überflughöhen sowie zu hohe Überfluggeschwindigkeiten im Raum Bochum beanstandet worden seien.

DFS: erwidert, dass keine Erkenntnisse vorlägen, die solche Beobachtungen stützten. Zwar flögen nicht alle Fluggesellschaften das CDO-Verfahren zu 100% identisch. Abweichungen im vorstehend beanstandeten Sinne stellten jedoch „Ausreißer“ im Einzelfall dar.

BVF: widerspricht, es bestünden sehr wohl neue bzw. gesteigerte Betroffenheiten im Bochumer Raum. Eine Änderung habe sich bspw. bereits aufgrund der Einführung des Gegenanflugverfahrens im Jahr 2005 ergeben. Zudem stelle sich die Frage, ob zu konkretisieren sei, zu welchen Zeiten oder unter welchen Rahmenbedingungen jeweils das CDO- oder das Gegenanflugverfahren Verwendung finde.

DFS: erklärt, eine Änderung bzw. Verschlechterung der tatsächlichen Situation habe sich mit der formellen Einführung des Gegenanflugverfahrens im Jahr 2005 nicht ergeben. Zudem stünden das CDO- und das Gegenanflugverfahren in keinem sich gegenseitig ausschließenden Alternativverhältnis. Vielmehr könne auch bei Nutzung des Gegenanflugverfahrens das CDO-Verfahren Anwendung finden.

**TOP 4: a) Information über die Arbeit des SPMC
b) Statistik der Nachtflugbewegungen**

VM: informiert die Kommission über die Entwicklung der Nachtflugbewegungen im Zeitraum von Januar bis Mai 2018 (die entsprechende Statistik der Nachtstarts und Nachtlandungen war der Einladung zur Sitzung beigelegt bzw. wurde als Tischvorlage verteilt). Insoweit sei es erneut zu einem Anstieg der verspäteten nächtlichen Landungen zwischen 23:00 Uhr und 24:00 Uhr gekommen. Bei den Props sei eine Zunahme von 89 Flugbewegungen zu verzeichnen, bei den Strahlflugzeugen eine Zunahme von 132. Die Gründe hierfür seien – wie bereits in den vorhergehenden Sitzungen erläutert – in der hohen Komplexität des Luftverkehrs zu sehen. Insbesondere zu nennen seien hier ausgedehnte Streiks der Fluglotsen in Frankreich, Italien und Griechenland sowie eine Vielzahl von Extremwetterlagen mit Gewittern, Hagel, Starkregen und Orkanböen. Nach Angaben von Meteorologen hätte die Häufigkeit dieser Ereignisse seit dem Jahr 2016 stark zugenommen. Ausweislich einer Studie des Portals „EU-claim“, welches Schadensersatzansprüche von Fluggästen durchsetze, sei zudem deutschlandweit eine erhebliche Zunahme starker Verspätungen zu verzeichnen. Demnach habe es bis zum 28. Mai 2018 deutschlandweit bereits 1466 Flüge mit einer Verspätung von mehr als 3 Stunden gegeben. Es handle sich folglich nicht um ein für NRW oder den Flughafen Düsseldorf spezifisches Problem. Bestätigt werde dies auch durch eine Aussage des hessischen Verkehrsministeriums bezogen auf den Flughafen Frankfurt, nach welcher „die Nachtflugbeschränkungen am Frankfurter Flughafen noch nie in dieser Form auf die Probe gestellt worden seien, 185 Flugzeuge hätten im Mai 2018 nach 23:00 Uhr aufgesetzt, so viele wie noch in keinem Monat seit Einführung des Nachtflugverbots am Flughafen Frankfurt“. Neben den vorhergehend erläuterten Umständen seien aber auch betriebliche Abläufe der Fluggesellschaften ursächlich für die am Flughafen Düsseldorf auftretenden Verspätungen. Diesbezüglich habe deshalb Herr Minister einzelne Fluggesellschaften aufgefordert, die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um hierauf zurückzuführende Verspätungen abzubauen. Weitere Gespräche diesbezüglich seien beabsichtigt.

Vorsitzender: erwidert, dass er vor dem Hintergrund der stetigen Zunahme der nächtlichen Verspätungen die Herbeiführung eines Kommissionsbeschlusses erwäge. Eventuell solle der Verkehrsminister zur Aufhebung der Ausnahmetatbestände der Nachtflugbeschränkungen, mindestens jedoch zur Veranlassung aller notwendigen Maßnahmen zum Abbau vermeidbarer Verspätungen aufgefordert werden.

BVF: unterstützt den Vorschlag des Vorsitzenden nachdrücklich. Ein Vergleich der monatlichen Anzahl der Landungen zwischen 23:00 Uhr und 06:00 Uhr mit den entsprechenden monatlichen Zahlen des Jahres 2017 (die Zahlen für Januar bis Mai 2017 werden zur Verlesung gebracht) zeige eine erhebliche Steigerung auf, die sich

insgesamt auf mehr als 33 % belaufe. Es werde um eine Ergänzung der Nachtflugstatistik um die monatlichen Zahlen des Vorjahres gebeten. Bezeichnend sei ebenfalls, dass der Flughafen Düsseldorf im Vergleich zum erheblichen größeren Flughafen Frankfurt eine deutlich größere Anzahl verspäteter nächtlicher Landungen aufweise.

(Hinweis VM: Die Nachtflugstatistik enthält in der gegenwärtigen Fassung – in der vorletzten Zeile – bereits einen Vergleich mit den aggregierten Bewegungszahlen des Vorjahres. Ein darüber hinausgehender Vergleich mit den jeweiligen Monatszahlen des Vorjahres innerhalb jeder „Zelle“ dieser Tabelle sollte aus verwaltungsökonomischen Gründen sowie insbesondere aus Gründen der Übersichtlichkeit unterbleiben. Bei Bedarf ist ein solcher Vergleich für die Kommissionsmitglieder problemlos mittels eines Rückgriffs auf die bereits vorliegenden Statistiken der Vorjahre möglich.)

Stadt Ratingen: ergänzt, dass nach eigener Auswertung der Flugbewegungszahlen bis einschließlich April 2018 in der Zeit zwischen 23:00 Uhr und 23:30 Uhr ein Anstieg der Flugbewegungen um 19,3 % sowie in der Zeit zwischen 23:30 Uhr und 24:00 Uhr ein Anstieg von 28 % gegenüber dem Vorjahr zu beobachten sei. Vor diesem Hintergrund sowie der erheblichen Zunahme der betrieblich veranlassten Verspätungen werde die Zielrichtung der bestehenden Nachtflugbeschränkungen offensichtlich umgangen.

Eurowings: führt aus, dass bei den Fluggesellschaften bereits vor dem Hintergrund der im Falle von Verspätungen zu leistenden Entschädigungszahlungen und des hieraus resultierenden wirtschaftlichen Schadens die „Alarmglocken“ läuten würden. Eine Ursache für betriebliche veranlasste Verspätungen bei Eurowings habe in der Übernahme von Slots der ehemaligen Air Berlin, für deren Abwicklung übergangsweise nur „falsches“ Fluggerät (in Form von Props) bereitgestanden habe, gelegen. Insoweit sei gegenüber dem Winterflugplan bereits eine deutliche Verbesserung zu verzeichnen. Zu berücksichtigen sei darüber hinaus, dass Eurowings bereits keine geplanten Landungen nach 22:30 Uhr mehr vorsehe und Reserveflugzeuge als „Puffer“ bereithalte. Vor dem Hintergrund externer Faktoren, wie bspw. über den gesamten Sommerzeitraum ausgedehnter Streiks im Luftraum von Marseille sowie Unzulänglichkeiten der ATC-Infrastruktur in Deutschland im Allgemeinen, seien die Möglichkeiten der Einflussnahme jedoch teilweise begrenzt.

BVF: verweist auf den Anteil der Eurowings an den geplanten Landungen am Flughafen Düsseldorf von lediglich rund 50 % sowie den Anteil an den Verspätungen von rund 80 %. Angesichts dieser Zahlen sowie des Umstandes, dass wetter- und streikbedingte Probleme sämtliche Fluggesellschaften gleichermaßen betreffen, bestünden bei Eurowings offenkundig darüber hinausgehende, strukturelle Probleme. Da offen-

sichtlich die seitens der Fluggesellschaft vorgesehen „Puffer“ nicht ausreichend seien, um Verspätungen vorzubeugen, müsse die Kommission mittels des durch den Vorsitzenden angeregten Beschlusses aktiv werden und Herrn Minister zum Tätigwerden auffordern.

Eurowings: verweist nochmals auf die Komplexität und nennt als Beispiel die Dauer des beim LBA durchzuführenden Verfahrens zur Übernahme und zur Zulassung von Luftfahrzeugen der ehemaligen Air Berlin.

Flughafen: erklärt, dass sich die gesamte Branche und insbesondere der Flughafen Düsseldorf nicht „zurücklehne“, sondern intensiv an der Analyse und Behebung der Verspätungsursachen arbeite. Alle Faktoren, die anders als bspw. das Wetter durch die Akteure zu beeinflussen seien, habe der Flughafen beim BDL zum „Top Thema“ gemacht. Mit gemeinsamen Unterschriften habe man gegenüber der Öffentlichkeit zugesichert, dass eine Änderung der Situation herbeigeführt werden solle. Es werde jedoch um Verständnis dafür gebeten, dass dies eine gewisse Dauer in Anspruch nehme. Vor einer Verschärfung der Nachtflugbeschränkungen am Flughafen Düsseldorf werde eindringlich gewarnt, da dies zu einer Abwanderung von Flugbewegungen an andere Flughäfen außerhalb Nordrhein-Westfalens oder gar Deutschlands führen werde. Diese Gefahr betreffe insbesondere den Interkontinentalverkehr.

BVF: erwidert, dass diese Argumentation nicht verfange, da eine „Verabschiedung“ des Luftverkehrs zuvor bereits folgenlos im Zuge der Einführung des Nachtflugverbots am Flughafen Frankfurt beschworen worden sei. Es liege auch sehr wohl in der Hand des Flughafens eine maßgebliche Änderung der rechtlichen Situation herbeizuführen, indem dieser entweder selbst eine Verschärfung der Nachtflugbeschränkungen beim VM beantrage oder aber eine massive Verschärfung der Entgeltordnung betreffend die Nachtzeit vornehme.

Stadt Ratingen: ergänzt, für die Betroffenen zähle nur eine Veränderung der tatsächlichen Belastungssituation, nicht jedoch bloße Absichtserklärungen.

BVF: wirft die Frage auf, ob nicht die vermehrte Durchführung von Ordnungswidrigkeitenverfahren, d.h. die Erhebung von Bußgeldern für nächtliche Landungen ein Lösungsansatz sein könne. Die hierzu seitens der zuständigen Bezirksregierung bereitgestellte und mit der Sitzungseinladung versandte Statistik zu ebensolchen Verfahren lasse hier keine hinreichenden Aktivitäten erkennen. So seien in den Jahren 2016 und 2017 gar keine Bußgelder erhoben worden.

Bezirksregierung: erläutert, dass die angesprochene Statistik lediglich abgeschlossene Verfahren beinhalte. So gebe es für die Jahre 2016 und 2017 sehr wohl Verfahren, die sich jedoch noch in der Bearbeitung befänden. Insbesondere bezüglich

der Vielzahl der im Jahr 2017 durch die ehemalige Air Berlin verursachten Verspätungen sei jedoch zu berücksichtigen, dass vor dem Hintergrund der Insolvenz dieser Fluggesellschaft und damit mangels greifbarer Ansprechpartner die Durchführung entsprechender Verfahren praktisch ausgeschlossen sei.

VM: weist auf die erforderliche Differenzierung zwischen Verstößen gegen die Nachtflugbeschränkungen und die bloße Inanspruchnahme der Ausnahmetatbestände der Nachtflugbeschränkungen hin. Nahezu sämtliche verspätete nächtliche Landungen seien durch die Ausnahmetatbestände der Nachtflugbeschränkungen gedeckt und mithin rechtmäßig. Damit sei die Durchführung von Ordnungswidrigkeitenverfahren durch die Bezirksregierung ausgeschlossen. Soweit darüber hinaus ein vorsätzliches Fehlverhalten der Airlines im Rahmen der Umlaufplanung zu beobachten sei, obliege die Durchführung hierauf bezogener Ordnungswidrigkeitenverfahren nicht der Bezirksregierung, sondern vielmehr dem Flughafenkoordinator.

Vorsitzender: lässt sodann über den Antrag

„Die Fluglärmkommission begrüßt die seitens des Ministers für Verkehr bereits gegenüber den Fluggesellschaften ergriffene Initiative zum Verspätungsabbau und fordert ihn darüber hinaus auf, alles weitere Erforderliche zu veranlassen, um vermeidbare nächtliche Verspätungen am Flughafen Düsseldorf abzubauen.“

| | | |
|-----------------------------------|--------------|------|
| mit folgendem Ergebnis abstimmen: | Zustimmung | = 15 |
| | Enthaltung | = 5 |
| | Gegenstimmen | = 0 |

Der Beschluss ist mit der Mehrheit der Stimmen der anwesenden Mitglieder gefasst.

VM: berichtet aus der letzten Sitzung des SPMC im März 2018. Hier habe auch der Flughafenkoordinator eine Zunahme der Verspätungen von 24,4 % auf 29,5 % (bezogen auf die gesamte Betriebszeit des Flughafens; nicht nur betreffend die Nachtzeit) festgestellt. Der Flughafenkoordinator habe insgesamt 7 Fluggesellschaften aufgrund ihrer mangelnden Pünktlichkeit gemahnt. Bei 4 Fluggesellschaften habe sich diese Mahnung explizit auf die verspäteten Nachtlandungen bezogen.

BVF: bemängelt, unter Bezugnahme auf eine Kleine Anfrage der Landtagsfraktion Bündnis90/Die Grünen zur Thematik SPMC, die für Außenstehende unbefriedigende und nicht nachvollziehbare Tätigkeit dieses Gremiums. Es handele sich um eine „black box“, die keiner Inhalts- und Erfolgskontrolle zugänglich sei und ihrer nach der Betriebsgenehmigung vorgesehenen Funktion nicht gerecht werde.

„Ergänzung aufgrund TOP 1.2 der Sitzung vom 26.11.2018:

BVF: *Das Argument, die Airlines nähmen nicht mehr am SPMC teil, ist NICHT stichhaltig, weil eine Airline mit Verfehlung die Chance, sich zu erklären, nicht verstreichen lässt, nur weil der Vorsitzende der FLK das Protokoll zu lesen bekommt (und dann der FLK weit glaubhafter erklären kann, dass etwas getan wird). Es geht also nicht darum, dass man die Airline nicht verpflichten könne (sie wird ja freiwillig kommen, besser als Sanktionen ohne die Chance einer Exkulpation), sondern nur darum, dass sich das VM nicht in die Karten schauen lassen will.“*

VM: weist darauf hin, dass (wie bereits mehrfach in früheren Sitzungen der Fluglärmkommission ausgeführt) die Vertraulichkeit der Sitzungen des SPMC vor dem Hintergrund der Freiwilligkeit der Teilnahme der Fluggesellschaften an diesem Gremium zu sehen sei. Es bestehe keine Rechtsgrundlage, die es dem VM ermögliche, die Fluggesellschaften zur diesbezüglichen Teilnahme und Mitwirkung zu verpflichten.

TOP 5: Antrag der BVF „Veröffentlichung der Niederschriften im Internet“

BVF: erläutert den mit der Sitzungseinladung an die Kommissionsmitglieder übermittelten Antrag betreffend die Veröffentlichung der Sitzungsniederschriften im Internet und eine dahingehende Änderung der Geschäftsordnung der Kommission. Die angestrebte Vorgehensweise stelle den bundesweit einheitlichen Standard dar. Auch in der Fluglärmkommission für den Flughafen Köln/Bonn werde aktuell eine entsprechende Änderung der Geschäftsordnung angestrebt. Die insoweit vorgesehene Erstellung und Veröffentlichung lediglich einer Niederschrift in anonymisierter Fassung finde die Zustimmung der BVF.

VM: erinnert an die zu dieser Frage in früheren Kommissionssitzungen bereits mehrfach geführte Diskussion und die insoweit dargestellten, zu berücksichtigenden Bedenken. Auch im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen (ADF) werde hierzu eine kontroverse Diskussion geführt. Eine Änderung der Geschäftsordnung der Kommission setze jedenfalls die Zustimmung aller in der Kommission vertretenen Kommunen voraus, die Veröffentlichung im Einzelfall die vorhergehende Zustimmung der Kommission bezüglich der Schlussfassung der jeweiligen Niederschrift. Wie bekannt, werde letztere Freigabe erst zu Beginn der Folgesitzung ausgesprochen. Für die praktische Umsetzung ergehe die Anregung, eine anonymisierte Fassung des Protokolls zu erstellen, welche sowohl für die Kommissionsmitglieder, als auch die Veröffentlichung genutzt werden solle und darüber hinaus lediglich den Kommissionsmitgliedern eine hiervon getrennte, namentliche Anwesenheitsliste betreffend die einzelnen Sitzungen zu übermitteln. Ein Textvorschlag für die Anpassung der Geschäftsordnung werde mit der Niederschrift zur gegenwärtigen Sitzung bereitgestellt.

Die bestehende Geschäftsordnung der Kommission nach § 32b LuftVG für den Verkehrsflughafen Düsseldorf (vgl. Anlage 3) ist um den nachfolgenden § 6 Absatz 3 zu ergänzen:

„(3) Die Niederschrift wird nach Zustimmung durch die Kommission in anonymisierter Form im Internet veröffentlicht.“

Vorsitzender: führt aus, dass er das kommunale Mandat der anwesenden Kommissionsmitglieder für ausreichend erachte, um über eine entsprechende Änderung der Geschäftsordnung (ohne vorhergehenden Ratsbeschluss) unmittelbar zu entscheiden. Er lässt sodann über die dargestellte Änderung der Geschäftsordnung in Form der seitens des VM vorgeschlagenen Verfahrensweise mit folgendem Ergebnis abstimmen:

| | |
|--------------|------|
| Zustimmung | = 15 |
| Enthaltung | = 5 |
| Gegenstimmen | = 0 |

Der Beschluss ist mit der Mehrheit der Stimmen der anwesenden Mitglieder gefasst.

(Hinweis VM: Gemäß § 32b Abs. 5 Satz 3 LuftVG bedarf die Geschäftsordnung – und damit auch eine Änderung derselben – der Zustimmung der Genehmigungsbehörde.)

TOP 6: Antrag der Stadt Meerbusch betreffend die Eintragung des Startverfahrens „NADP 1“ ins Luftfahrthandbuch (Verzicht auf einen Cutback in Höhe von 1.000 Fuß)

Flughafen: stellt anhand einer Präsentation (vgl. Anlage 4) die Ergebnisse der im Rahmen der 102. Kommissionssitzung zugesagten Untersuchung betreffend die Startverfahren NADP1 und NADP2 vor.

Stadt Meerbusch: erklärt, dass die Untersuchungsergebnisse einer eingehenderen Prüfung zu unterziehen seien und eine „ad hoc Entscheidung“ zum weiteren Vorgehen nicht getroffen werden könne.

Eurowings: ergänzt, dass am Flughafen Frankfurt eine modellartige Untersuchung bezüglich der Startverfahren stattgefunden habe. Unter anderem in Abhängigkeit von Fluggerät, Wetter, Passagieranzahl und Beladung ergebe sich jedoch nahezu täglich eine Änderung der Ergebnisse, mithin ein anderes Verfahren, welches unter Lärmschutz Gesichtspunkten zu bevorzugen sei.

BVF: stellt fest, dass die Nutzung des Startverfahrens NADP1 vermutlich einen Vorteil für die Stadt Meerbusch, aber einen Nachteil für Andere mit sich bringe. Letztlich sei jedoch zu berücksichtigen, dass bezüglich der Nutzung eines bestimmten Startverfahrens ohnehin nur eine unverbindliche Empfehlung ausgesprochen werden könne, welche die Fluggesellschaften bzw. Luftfahrzeugführer rechtlich nicht binde. So würde bspw. das Startverfahren NADP2 auch bei entgegenstehender Empfehlung von Eurowings bevorzugt. Der tatsächliche Effekt einer solchen Empfehlung sei mithin fraglich. Es stelle sich daher die Frage, ob nicht ein anderer Ansatz zu verfolgen sei, bspw. die Implementierung eines Verfahrens, welches eine Beschleunigung der Luftfahrzeuge erst ab einer Höhe von 3000 Fuß vorsehe.

DFS: erklärt, dass dieser Vorschlag nicht in den Zuständigkeitsbereich der DFS falle.

BVF: erklärt, dass erst nach Prüfung der Untersuchungsergebnisse in der nächsten Kommissionssitzung über einen möglichen Beschluss der Kommission abschließend entschieden werden könne.

TOP 7: Antrag der BVF „neue Entgeltordnung am Flughafen Düsseldorf“

Flughafen: stellt, wie in der vorhergehenden Sitzung zugesagt, anhand einer Präsentation (vgl. Anlage 5) die neue Fassung der Entgeltordnung für den Flughafen Düsseldorf vor. Der Vergleich zu den Entgeltordnungen anderer Flughäfen zeige unter Berücksichtigung bestehender struktureller Unterschiede (wie bspw. Berechnung nach Start-/Landegewicht oder Passagieranzahl) auf, dass die Lärmzuschläge, d.h. die Spreizungswerte für die Nachtrand- und Nachtzeiten, keineswegs als zu niedrig zu bewerten seien.

BVF: widerspricht dieser Bewertung. Maßgeblich sei letztlich alleine die Spreizung zwischen der zweiten Nachtstunde von 23:00 Uhr bis 24:00 Uhr und der weiteren Kernzeit der Nacht. Hier fielen die Unterschiede nur marginal aus und seien nicht geeignet, wirtschaftliche Anreize für die Fluggesellschaften zu schaffen. Mit der Genehmigung dieser Entgeltordnung durch das VM für die Dauer von 3 Jahren, d.h. bis einschließlich des Jahres 2020, werde man zudem der im Koalitionsvertrag festgeschriebenen Zielsetzung nicht gerecht.

VM: verweist auf den bei Genehmigung der Entgeltordnung verbindlich zu berücksichtigenden Rechtsrahmen des § 19b LuftVG sowie die in früheren Sitzungen hierzu bereits erfolgten Ausführungen. Eine Entwicklung der Entgeltordnung außerhalb dieses Rechtsrahmens sei ausgeschlossen.

Vorsitzender: lässt auf Bitte der BVF über ihren bereits in der 102. Kommissionssitzung gestellten, nachfolgenden Antrag abstimmen:

„Die Fluglärmkommission am Flughafen Düsseldorf missbilligt die fehlende Einbindung bei der Festlegung der Entgeltordnung 2018 des Flughafens Düsseldorf.

Die Fluglärmkommission stellt fest, dass mit den Regelungen der neuen Entgeltordnung 2018 gegenüber der Entgeltordnung 2017 fast keine Fortschritte zur Bekämpfung des Fluglärms am Flughafen Düsseldorf verbunden sind. Besonders enttäuschend aus Sicht des Fluglärmschutzes ist, dass sich an der Höhe der Lärmzuschläge und der Spreizung der Entgelte zwischen Tag und Nacht nichts ändert. Noch nicht einmal die neue Einteilung einzelner Flugzeugtypen in die Lärmklassen bringt bedeutende Fortschritte beim Lärmschutz. Zwar werden die Flugzeugtypen A345, A346, A388, B744 und MD82 in eine höhere Lärmklasse heraufgestuft, was die Lärmzuschläge für die Fluggesellschaften erhöht. Für den Lärmschutz bringt dies jedoch nur sehr wenig, da diese Flugzeugtypen nur selten am Düsseldorfer Flughafen starten und landen. Umgekehrt wurde die sehr häufig am Düsseldorfer Flughafen verkehrende Boeing 737-800 (B738) in eine geringere Lärmklasse eingestuft. Die damit verbundene Absenkung der Lärmzuschläge ist kontraproduktiv für den Lärmschutz.

Aus Lärmschutzsicht positiv ist die erstmalige Einführung einer Differenzierung der Lärmzuschläge im Hinblick auf das Vorhandensein oder Fehlen von Wirbelgeneratoren (Vortex-Generatoren) bei Airbus-Flugzeugen der A320-Familie. Die Anreize zur Nachrüstung der Flugzeuge fallen mit Entgeltunterschieden am Tage von 3 Euro pro Landung am Tage und 12 Euro zwischen 22 und 23Uhr nur sehr schwach aus. Der Unterschied des Lärmzuschlages bei A319- und A320-Flugzeugen ohne Wirbelgeneratoren gegenüber Flugzeugen mit Wirbelgeneratoren beträgt nur 7 Prozent. Am Frankfurter Flughafen werden dagegen Entgeltunterschiede bei den Flugzeugen mit und ohne Wirbelgeneratoren von 62 Prozent gemacht.

Die Fluglärmkommission fordert den Flughafen auf, die Fluglärmkommission bei der Entwicklung der nächsten Entgeltordnung beratend miteinzubeziehen. Ziel muss es sein, durch eine adäquate Spreizung der Lärmzuschläge deutliche Anreize zu schaffen, um nächtliche Flüge finanziell unattraktiv zu machen. Dies würde auch dem Ziel der Landesregierung von CDU und FDP entsprechen, die sich dafür einsetzen möchte, dass der rechtliche Rahmen für die Spreizung lärmabhängiger Start- und Landentgelte ausgeschöpft wird.“

| | |
|--------------|------|
| Zustimmung | = 15 |
| Enthaltung | = 3 |
| Gegenstimmen | = 0 |

Der Beschluss ist mit der Mehrheit der Stimmen der anwesenden Mitglieder gefasst.

(Hinweis: Die 2 Kommissionsmitglieder der Stadt Düsseldorf waren zum Zeitpunkt der Abstimmung nicht mehr anwesend.)

TOP 8: Antrag der Stadt Ratingen „Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel im Mai 2018; Höhenprofile für Abflüge im Mai 2018“

Flughafen: stellt anhand einer Präsentation (vgl. Anlage 6) die erbetene Untersuchung bezüglich der Häufigkeitsverteilung der Maximalpegel für die Messpunkte 11 Tiefenbroich, 13 Hösel sowie 18 Lintorf-Süd im Mai 2018 dar.

BVF: richtet bezüglich der in diesem Zusammenhang zusätzlich durch die DFS bereitgestellten Höhenprofile für Abflüge (vgl. Anlage 7) die Bitte an die DFS, eine Auswertung vorzunehmen, welche Flugbewegungen sich bei einer Entfernung von 12 NM in einer Höhe von weniger als 5.000 Fuß befunden hätten bzw. welche Flugbewegungen die „10 Besten“ und „10 Schlechtesten“ gewesen seien.

DFS: erklärt, dass es ohnehin vorgesehen sei, die bereitgestellte Auswertung der Höhenprofile nach vorhergehender Absprache mit der Stadt Ratingen in der nächsten Sitzung nochmals fortzuführen. Zukünftig solle sich die Darstellung zwecks besserer Übersichtlichkeit bzw. Aussagekraft für die Betroffenheit Ratingens jedoch auf eine Entfernung von 10 NM beschränken. Sofern mit der Bitte der BVF kein zu großer Arbeitsaufwand verbunden sei, werde man versuchen, dieser zu entsprechen.

TOP 9: Lärmmessungen durch die FDG

Flughafen: erläutert anhand einer Präsentation (vgl. Anlage 8) die Ergebnisse der Lärmmessungen des Flughafens im Zeitraum Mai 2017 bis Oktober 2017. (Der umfassende Bericht hierzu war bereits der Sitzungseinladung als Anlage beigelegt.)

TOP 10: Sonstiges

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

Montag, der 26. November 2018, um 10:00 Uhr.

Mit Dank an die Anwesenden schließt **der Vorsitzende** die Sitzung um 12:50 Uhr.

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Goßen', written in a cursive style.

BM Goßen
(Vorsitzender)

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Beck', written in a cursive style.

Beck
(Geschäftsführer)