

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jörg Cezanne, Ingrid Remmers, Sabine Leidig, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/3260 –**

Lärmsituation am Flughafen Düsseldorf

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Flughafen Düsseldorf hat am 27. Februar 2015 einen Antrag auf Ausweitung des Flugbetriebes gestellt. Neben der Errichtung neuer Abstellpositionen zielt der Antrag darauf, dass in Zeiten der Zweibahnnutzung über Tage statt der aktuell 47 möglichen Flugbewegungen pro Stunde zukünftig bis zu 60 koordiniert werden können (vgl. www.dus.com/~media/fdg/dus_com/konzern/unternehmen/kapazitaetserweiterung/pdfs/dusfolderdlkapazittserw11.pdf).

Dieser Antrag stößt bei Lärmbetroffenen und Bürgerinitiativen wie „Bürger gegen Fluglärm“ auf Unmut, weil angesichts zahlreicher Verspätungen bereits jetzt viele Flugbewegungen im Zeitraum zwischen 22.00 und 6.00 Uhr zu verzeichnen sind, welche die Nachtruhe beeinträchtigen (vgl. https://rp-online.de/nrw/staedte/meerbusch/im-juli-zehn-landungen-nach-mitternacht_aid-17878529) und durch eine Ausweitung des Luftverkehrs am Flughafen Düsseldorf eine Verschärfung der Lärmsituation droht.

1. Wie hat sich die Zahl der jährlichen Flugbewegungen am Flughafen Düsseldorf seit dem Jahr 2008 nach Kenntnis der Bundesregierung entwickelt (bitte getrennt nach Starts und Landungen aufführen)?

Es wird auf die im Internet frei verfügbaren Veröffentlichungen des Statistischen Bundesamtes zum Luftverkehr auf den Hauptverkehrsflughäfen (Fachserie 8 Reihe 6.1) verwiesen. Die Zahlen sind unter folgendem Link abrufbar: www.destatis.de/GPStatistik/receive/DESerie_serie_00000094.

2. Wie verteilen sich die Starts und Landungen dabei nach Kenntnis der Bundesregierung jährlich auf die beiden Start- und Landebahnen (bitte für Starts und Landungen getrennt angeben)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

3. Wie viele Starts und wie viele Landungen waren nach Kenntnis der Bundesregierung jährlich am Flughafen Düsseldorf seit 2008 im Zeitraum von 22 Uhr bis 6 Uhr zu verzeichnen (bitte nach Starts und Landungen getrennt auführen)?
4. Wie viele der in Frage 3 erfragten Starts entfielen dabei nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2008 pro Jahr auf den Zeitraum
 - a) 22.00 bis 23.00 Uhr,
 - b) 23.00 bis 24.00 Uhr,
 - c) 24.00 bis 5.00 Uhr und
 - d) 5.00 bis 6.00 Uhr?
5. Wie viele der in Frage 3 erfragten Landungen entfielen dabei nach Kenntnis der Bundesregierung pro Jahr auf den Zeitraum
 - a) 22.00 bis 23.00 Uhr,
 - b) 23.00 bis 24.00 Uhr,
 - c) 24.00 bis 5.00 Uhr und
 - d) 5.00 bis 6.00 Uhr?

Die Fragen 3 bis 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 6 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/3158 verwiesen.

6. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung zutreffend, dass der sogenannte Angerlandvergleich (www.welt.de/print/welt_kompakt/duesseldorf/article139354489/Der-Angerlandvergleich.html) Starts vom Flughafen Düsseldorf nach 22 Uhr verbietet (bitte begründen)?

Welche genauen Betriebsbeschränkungen zur Tag- sowie zur Nachtzeit (Vorgaben zur Landebahnnutzung, Nachtflugverbot etc.) sind derzeit am Flughafen Düsseldorf nach Kenntnis der Bundesregierung gültig?

Hinsichtlich der Auslegung des „Angerlandvergleichs“ wird auf die zuständige Landesluftfahrtbehörde, das Ministerium für Verkehr des Landes NRW, verwiesen. Die einzelnen aktuellen Betriebsbeschränkungen für den Flughafen Düsseldorf ergeben sich aus dem Luftfahrthandbuch Deutschland (Aeronautical Information Publication – AIP Germany) und sind unter folgendem Link (nach Registrierung) öffentlich zugänglich: <https://eadbasic.ead-it.com/cms-eadbasic/opencms/en/login/ead-basic/>.

7. Wie viele Sondergenehmigungen für Flugbewegungen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung während der Nachtflugbeschränkung jährlich seit 2008 erteilt (bitte für Starts und Landungen getrennt auführen)?
8. Wie hat sich die jährliche Quote pünktlicher Starts und Landungen nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2008 entwickelt (bitte falls vorliegend nach Starts und Landungen getrennt ausführen)?

9. Wie viele Starts und Landungen waren seit 2008 jährlich in den sechs verkehrsreichsten Monaten am Flughafen Düsseldorf nach Kenntnis der Bundesregierung maximal zulässig (genehmigt), und wie viele wurden jeweils durchgeführt?

Die Fragen 7 bis 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Informationen vor.

10. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung bzw. der Bundespolizei in den letzten zehn Jahren die Anzahl der beliebigen Luftsicherheitsassistentinnen und Luftsicherheitsassistenten am Standort Düsseldorf entwickelt (bitte Gesamtzahl der Beliebigen zum jeweils 1. Januar des Jahres und wenn möglich nach den einzelnen beauftragten Unternehmen getrennt aufführen)?

Wie hat sich im gleichen Zeitraum die Anzahl der von der Bundespolizei am Flughafen Düsseldorf im Bereich Luftsicherheit eingesetzten Beamtinnen und Beamten entwickelt?

Wie hat sich im gleichen Zeitraum die Anzahl der jährlich am Flughafen Düsseldorf abgefertigten Passagiere entwickelt?

Seit dem Jahr 2004 führt ein privates Unternehmen Luftsicherheitskontrolldienstleistungen nach § 5 LuftSiG am Flughafen Düsseldorf durch. Die Anzahl der beliebigen Luftsicherheitsassistentinnen und -assistenten am Standort Düsseldorf hat sich wie folgt entwickelt:

Stand	Anzahl LuftAss
26.03.2008	484
31.08.2009	525
06.09.2010	532
01.02.2011	531
02.02.2012	574
01.01.2013	612
22.01.2014	652
03.07.2015	739
07.01.2016	826
02.01.2017	848
31.01.2018	881
30.05.2018	949

Die Anzahl der Polizeivollzugsbeamten der Bundespolizei am Flughafen Düsseldorf hat sich von 552 Dienstposten (Stand 1. November 2011) auf 581 Dienstposten (Stand 1. Juli 2018) erhöht. Diese Beamten nehmen Aufgaben nach § 5 Absatz 1 Satz 3 des Luftsicherheitsgesetzes wahr.

Im Bereich der Aufgaben nach § 5 Absatz 1 Satz 1 und 2 des Luftsicherheitsgesetzes waren auf dem Flughafen Düsseldorf mit Stand 1. Januar 2011 229 Fluggastkontrollkräfte des Bundes (Beschäftigte der Bundespolizei im Angestelltenverhältnis) beschäftigt. Mit Stand 1. Juli 2018 sind noch 159 Fluggastkontrollkräfte des Bundes am Flughafen beschäftigt.

Basierend auf der Verkehrsstatistik der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e. V. hat sich die Anzahl der jährlich am Flughafen Düsseldorf abgefertigten Passagiere wie folgt entwickelt:

Jahr	Fluggäste
2008	18.151.252
2009	17.793.493
2010	18.988.493
2011	20.339.466
2012	20.833.246
2013	21.228.226
2014	21.850.489
2015	22.476.685
2016	23.521.919
2017	24.640.564
2018 (Jan. bis Mai)	8.631.174

11. Wie viele Kontrollstunden hat die Bundespolizei seit dem 1. Januar 2015 bei den am Flughafen Düsseldorf tätigen privaten Luftsicherheitsdienstleistern monatlich bestellt, und wie viele wurden geleistet (bitte für die einzelnen tätigen Dienstleister getrennt auflühren und gemäß der Antwort der Bundesregierung zu Frage 17 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/5445 darstellen)?

Monat/Jahr	Prognose der Bundespolizei auf Grundlage der zur Verfügung gestellten Daten von Flughafen und Fluggesellschaften	Gesamtanforderung nach Vorliegen der konkreten Daten	Geleistete Kontrollstunden
Januar 2015	81.303 Std.	83.017 Std.	74.997 Std.
Februar 2015	78.586 Std.	76.064 Std.	68.338 Std.
März 2015	91.670 Std.	92.674 Std.	74.117 Std.
April 2015	84.309 Std.	88.433 Std.	79.546 Std.
Mai 2015	86.156 Std.	89.739 Std.	83.712 Std.
Juni 2015	91.905 Std.	93.862 Std.	80.727 Std.
Juli 2015	97.058 Std.	97.976 Std.	83.177 Std.
August 2015	100.762 Std.	98.884 Std.	85.403 Std.
September 2015	97.884 Std.	100.331 Std.	81.934 Std.
Oktober 2015	89.855 Std.	93.453 Std.	85.025 Std.
November 2015	85.796 Std.	89.977 Std.	78.920 Std.
Dezember 2015	83.494 Std.	85.879 Std.	80.375 Std.

Monat/Jahr	Prognose der Bundespolizei auf Grundlage der zur Verfügung gestellten Daten von Flughäfen und Fluggesellschaften	Gesamtanforderung nach Vorliegen der konkreten Daten	Geleistete Kontrollstunden
Januar 2016	81.303 Std.	79.707 Std.	78.443 Std.
Februar 2016	78.586 Std.	77.000 Std.	75.638 Std.
März 2016	91.670 Std.	91.453 Std.	89.979 Std.
April 2016	84.309 Std.	84.855 Std.	84.118 Std.
Mai 2016	86.156 Std.	85.623 Std.	84.113 Std.
Juni 2016	91.905 Std.	90.637 Std.	88.227 Std.
Juli 2016	97.058 Std.	95.448 Std.	91.698 Std.
August 2016	100.762 Std.	94.010 Std.	90.469 Std.
September 2016	97.884 Std.	94.651 Std.	88.692 Std.
Oktober 2016	89.855 Std.	95.691 Std.	89.594 Std.
November 2016	85.796 Std.	87.616 Std.	80.931 Std.
Dezember 2016	83.494 Std.	83.683 Std.	77.949 Std.
Januar 2017	85.314 Std.	82.194 Std.	79.945 Std.
Februar 2017	78.467 Std.	77.993 Std.	74.410 Std.
März 2017	95.806 Std.	94.026 Std.	90.743 Std.
April 2017	89.598 Std.	89.350 Std.	87.086 Std.
Mai 2017	87.293 Std.	92.461 Std.	88.317 Std.
Juni 2017	88.492 Std.	93.065 Std.	85.619 Std.
Juli 2017	97.938 Std.	103.132 Std.	88.288 Std.
August 2017	93.987 Std.	94.284 Std.	82.944 Std.
September 2017	90.461 Std.	95.901 Std.	80.253 Std.
Oktober 2017	96.384 Std.	101.296 Std.	93.490 Std.
November 2017	87.440 Std.	87.146 Std.	83.838 Std.
Dezember 2017	88.408 Std.	77.708 Std.	75.353 Std.
Januar 2018	84.858 Std.	75.615 Std.	74.359 Std.
Februar 2018	83.633 Std.	72.753 Std.	68.324 Std.
März 2018	102.379 Std.	93.086 Std.	91.004 Std.
April 2018	96.563 Std.	89.521 Std.	87.982 Std.

12. Ist das Instrumentenlandesystem nach Kenntnis der Bundesregierung inzwischen auf beiden Start- und Landebahnen des Flughafens Düsseldorf vollumfänglich einsatzbereit (vgl. www.derwesten.de/staedte/essen/essenerin-beschwert-sich-ueber-fluglaerm-die-antwort-vom-duesseldorf-airport-wird-dich-ueberraschen-id211823715.html; bitte begründen)?

Das ILS RWY 05R/23L ist am Flughafen Düsseldorf seit Ende Oktober 2017 wieder wie vorgesehen nutzbar.

13. Welche Gesamtkosten sind für die Umsetzung der dritten Verordnung zur Durchführung des Fluglärmschutzgesetzes am Flughafen Düsseldorf nach Kenntnis der Bundesregierung bisher angefallen, und wie ist jeweils der aktuelle Stand der Umsetzung dieser Verordnung am Standort Düsseldorf hinsichtlich
- a) der Anzahl der Anspruchsberechtigten,
 - b) der Anzahl der bisher gestellten sowie der erwarteten Anträge auf Zahlung einer Außenwohnschädigung,
 - c) der Anzahl der bewilligten, abgelehnten und zurückgezogenen Anträge,
 - d) der Höhe der bereits insgesamt geleisteten Entschädigungszahlungen sowie der aktuell geschätzten Gesamtaufwendungen?

Die Fragen 13a bis 13d werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Anwendungsbereich der Fluglärm-Außenwohnbereichsentschädigungs-Verordnung (3. FlugLSV) ist auf die Tag-Schutzzone 1 des Lärmschutzbereichs nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) für einen neuen oder wesentlich baulich erweiterten Flugplatz beschränkt.

Nach § 2 Absatz 2 Satz 3 FluLärmG sind neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze im Sinne dieser Vorschrift Flugplätze, für die ab dem 7. Juni 2007 eine Genehmigung, eine Planfeststellung oder eine Plangenehmigung nach § 6 oder § 8 des Luftverkehrsgesetzes für ihre Anlegung, den Bau einer neuen Start- oder Landebahn oder eine sonstige wesentliche bauliche Erweiterung erteilt wurde.

Zwar läuft derzeit ein vom Flughafen Düsseldorf beantragtes Planfeststellungsverfahren zur Kapazitätserweiterung,¹ rechtlich maßgeblich ist zum jetzigen Zeitpunkt aber noch die Betriebsgenehmigung vom 9. November 2005.²

Somit ist der Flughafen Düsseldorf als Bestandsflughafen einzuordnen, weshalb auch in der Erhebung im Rahmen der Studie „Weiterentwicklung der rechtlichen Regelungen zum Schutz vor Fluglärm“³ des Umweltbundesamtes für den Flughafen Düsseldorf keine Kosten bzw. Anspruchsberechtigte bezüglich der 3. FlugLSV gemeldet wurden.

14. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung hinsichtlich der Ultrafeinstaubbelastung im Umfeld des Flughafens Düsseldorf vor, und worauf basieren diese?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

¹ www.dus.com/de-de/konzern/unternehmen/kapazitaeterweiterung

² www.dus.com/~media/fdg/dus_com/konzern/nachbarn/umweltauswirkungen/pdfs/betriebsgenehmigung%20des%20dusseldorfer%20flughafens.pdf

³ www.umweltbundesamt.de/publikationen/weiterentwicklung-der-rechtlichen-regelungen-schutz

15. Welche Messstellen existieren nach Kenntnis der Bundesregierung im Umfeld des Flughafens Düsseldorf, und wie hat sich die dort gemessene Belastung mit den einzelnen erfassten Luftschadstoffen nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2008 entwickelt?

Im Umfeld des Flughafens liegen nach Kenntnis der Bundesregierung Messstationen in Düsseldorf Burgunderstraße, Düsseldorf Corneliusstraße, Düsseldorf Ludenberger Straße, Düsseldorf Norfer Straße, Düsseldorf Südring, Düsseldorf Volmerswerther Deich, Düsseldorf-Bilk, Düsseldorf-Lohausen und Düsseldorf-Lörick. Die Belastung der nach der Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) erfassten Luftschadstoffe Stickstoffdioxid, Benzol, Feinstaub PM₁₀, Feinstaub PM_{2,5} und Schwefeldioxid weist keine Besonderheiten auf und ist im Einklang mit der bundesweiten Entwicklung seit 2008 rückläufig.

