

27.8.2010

Durchsicht des DES-2010 für das Prognosejahr 2017 für den Flughafen Düsseldorf

Bei Rückkehr aus dem Urlaub am 10.8. fand ich das Schreiben und die neue DES-CD vom Juli 2010 vor. Aufgrund der großen Datenmengen und der begrenzten Zeit können nicht alle Gesichtspunkte geprüft werden. Ich werde die einzelnen Punkte meiner schriftlichen Einwendungen vom 6.10.2009 der Reihe nach durchgehen. Generell ist festzustellen, dass fast keine Änderungen gegenüber der Version von 2009 gemacht wurden. Das deutet auf einen Skandal hin. Das Ministerium erscheint als total beratungsresistent und verfehlt seine Aufgaben.

Die zur Verfügung gestellten Informationen sind einerseits sehr umfangreich, andererseits völlig unzureichend um konkrete Beurteilungen machen zu können. So fehlen z.B. konkrete Vorhersagen bzw. Planwerte für den künftigen Passagierverkehr, eine Voraussetzung um den Flottenmix im Prognosejahr beurteilen zu können. Den Unterlagen war auch nur der alte Kurzbericht vom 3.7.2009 unverändert beigelegt.

Zu einigen Punkten können ohne nähere Informationen nach wie vor keine konkreten Angaben gemacht sondern nur das Problem grundsätzlich beleuchtet werden.

1. Zum Prognosejahr

In der

Erste Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Verordnung über die Datenerfassung und das Berechnungsverfahren für die Festsetzung von Lärmschutzbereichen – 1. FlugLSV)

Vom 27. Dezember 2008

ist in § 2 geregelt:

(2) Die Daten über den Flugbetrieb beschreiben die Flugbewegungen in einem Prognosejahr, das in der Regel zehn Jahre nach der in Absatz 1 genannten Anforderung liegt. Das Prognosejahr wird von der zuständigen Behörde bestimmt. Die Prognose bezieht sich auf die sechs verkehrsreichsten Monate (180 Tage) des Prognosejahres. Die Monate müssen keinen zusammenhängenden Zeitraum des Prognosejahres bilden. Im Hinblick auf die Beurteilungszeiten Tag und Nacht ist bei Abflügen der Zeitpunkt des Starts und bei Anflügen der Zeitpunkt der Landung maßgeblich. Platzrundflüge werden der Nachtzeit zugerechnet, sofern Start oder Landung in dieser Beurteilungszeit stattfinden.

Nach den mir vorliegenden Informationen wurden vom Flughafen mit Schreiben vom

14.11.2008 die Daten angefordert, von der DFS aber erst am 30.1.2009. Demnach hätte das Prognosejahr mindestens das Jahr 2019 sein müssen, zumal die Daten für 2008 schon 2009 vorlagen, das Jahr 2008 also nicht mehr im Prognosezeitraum liegen konnte.

Eine Umfrage der BVF hat ergeben, dass z.B. die Bundesländer Baden-Württemberg, Bremen, Rheinland-Pfalz und Sachsen als Prognosejahr das Jahr 2020 festgesetzt haben; weitere Ergebnisse stehen noch aus.

Das zu frühe Prognosejahr hat Konsequenzen: Generell wird mit steigendem Verkehr gerechnet. In DUS muss Mehrverkehr durch größere Flugzeuge abgewickelt werden, also muss sich das Flugzeugmix verändern. Bei gleicher technischer Generation können die Startpegel laut ICAO Annex 16 um 4,5 dB (statt energetisch 3 dB) pro Verdoppelung des MTOW ansteigen. Das falsche Prognosejahr wird also wegen der überproportionalen Zunahme mit der Flugzeuggröße zu wesentlich zu kleinen Schutzzonen führen und ist daher nicht tragbar.

2. Luftfahrzeuggruppenmix

Ähnliche Überlegungen treffen auch hier zu. Der Mehrverkehr in DUS muss im Wesentlichen über die Flugzeuggröße erreicht werden. Leider wurde keine Passagierprognose des Flughafens angeführt. Ich gehe aber davon aus, dass die jetzige Kapazität des Flughafens bei über 30 Millionen Passagieren liegt (kleinere Abfertigungsinvestitionen eingeschlossen).und dass diese in ca. 15 Jahren ausgeschöpft sein kann. Wenn dieses angestrebt wird, dann muss die der 10-Jahresprognose auf ca. 50 % Zuwachs zielen und dazu der Anteil größerer Flugzeuggruppen wesentlich größer sein, als im DES angeführt.

Das neue DES enthält nur unwesentlich mehr Flugbewegungen als der Verkehr in 2008 und auch keine wesentlichen Gruppenverschiebungen, also kaum mehr Personenzuwachs. Wo soll da ein Zuwachs von ca. 50% herkommen?

Es ist auch nicht erkennbar, ob auf die Ankündigung der Lufthansa, die Regionalflotte vorzeitig auszumustern, reagiert wurde.

In dieser Hinsicht ist auch die wesentliche Steigerung der Gruppe P 2.1 nicht zu verstehen, die ja den mittleren Sitzladefaktor deutlich vermindern würde, obwohl gerade der wegen der Bewegungsbeschränkungen stark gesteigert werden muß.

Generell muss ein DES für ein Prognosejahr in 10 Jahren eine Prognose enthalten, die begründet werden muss. Bestimmte Entwicklungen sind absehbar, andere nicht, aber vermutbar. Man kann nicht einfach aufgrund der Vergangenheit hochrechnen; schon gar nicht in DUS, wo die maximale Bewegungszahl begrenzt ist und der Mehrverkehr nur durch grössere Flugzeugklassen ermöglicht werden kann

Das DES ist detailliert zu überprüfen und neu aufzustellen. Die FDG-Verkehrsplanungen sind offenzulegen. Trotz dieser Forderung wurden die Flugbewegungen jetzt unverändert vorgelegt. Die Zonenberechnung entspricht also nicht den absehbaren Entwicklungen und kann nur abgelehnt werden. **Der Fehler ist gravierend und liegt zwischen 20 und 40 % zu kleiner Schutzbereichsfläche (- 1 bis - 1,5 dB).**

3. Flugstrecken

Die AzB-Flugzeugklassendaten müssen bezüglich der Standardhöhenprofile und der Zwischenanflughöhen überprüft werden im Vergleich mit den in DUS praktizierten Start- und Landeverfahren. In FRA hat es sehr große Abweichungen bei den Flughöhen gegeben.

Die Zahl der Flüge im Transition-Verfahren ist anteilig sehr gewachsen und wird bei größerer Flugdichte noch zunehmen. Ich habe Zweifel, dass die vorhergesagte Anzahl zutreffend sein wird. Herr Ludwig hat in einer Kommissionssitzung den Anteil der Transition-Anflüge auf deutlich über 50 % geschätzt. Entsprechend ist das DES anzupassen.

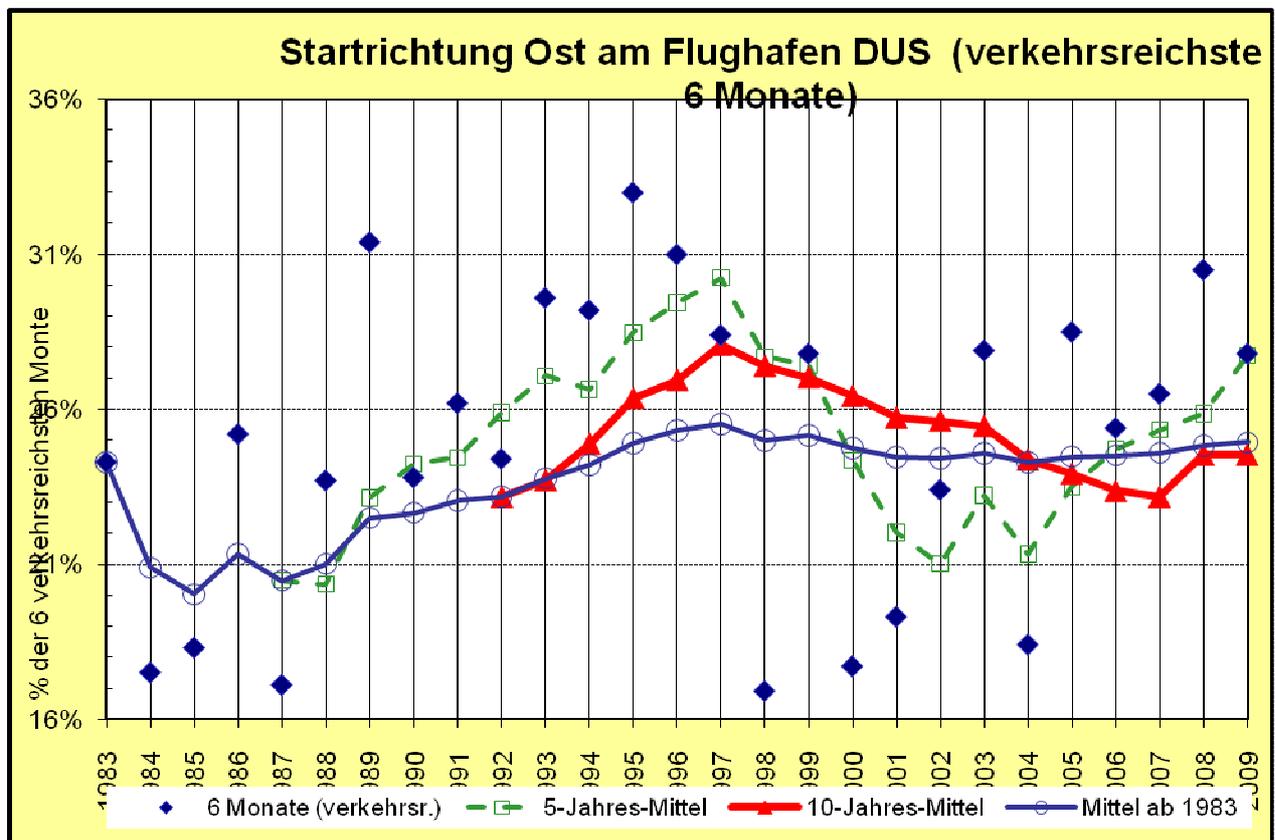
4. Nachtflugbewegungen

Ob die Nachtflüge 7860 erreichen können, ist zweifelhaft. Die Erkenntnisse über das dramatische Ansteigen des Schutzdefizits¹ werden zu wesentlich gesteigerten Schutzmaßnahmen führen. Also ist mit empfindlichen Nachtflugbeschränkungen zu rechnen. Auch hierzu müssen die konkreten Planungen offengelegt werden.

Die Prognose ist entsprechend zu ändern.

5. Betriebsrichtungen

Hier die Betriebsrichtungsstatistik seit 1983:



Es müssten mindestens 24 % Ostlagen angesetzt werden.

Die Matrix zur Auswertung der bahnbezogenen Betriebsrichtungen ist nicht in Übereinstimmung mit den Angaben der FDG in den Jahresberichten (siehe Anlage). Abgesehen davon, dass hier eine Aufteilung in Tag und Nacht erfolgt, sind die großen Abweichungen nicht ohne Erläuterungen erklärbar. Dem muss nachgegangen werden

¹ Beckers, J.H.: Verbesserungspotential für die Fluglärmbekämpfung in Europa. Ratingen, Mai 2009, www.fluglaerm.de

Beckers, J.H.: Potential for Improvement in Air Traffic Noise Abatement in Europe. Ratingen, May 2009. www.fluglaerm.de

6. Flugverfahren

Wegen der starken Zunahme des Schutzdefizits müssen alle der denkbaren Lärminderungsmöglichkeiten einschließlich der Betriebsbeschränkungen genutzt werden.

Auch in DUS ist die Einführung des CDA-Verfahrens in Vorbereitung. Bundesweit ist die Einführung bis 2012 angekündigt. Es ist nicht erkennbar, wie das Vorhaben im DES berücksichtigt wurde. (Siehe auch den Hinweis auf die von der AzB abweichenden Flugprofile).

7. Lärmrelevante Höhe

Von der DFS wurden nur Daten bis 10.000 ft Höhe übernommen. Das ist unzureichend. Bei Starts treten hier noch Pegel über 80 dB_(A) auf. Die Flugstrecken sind beim Start mindestens bis 7.000 m Höhe zu erfassen und in die Rechnung einzubeziehen.

8. Mehrere Betriebsversionen

Aufgrund der Genehmigungslage gibt es für das Prognosejahr zwei unterschiedliche Betriebsversionen: 45/h oder der Betriebsversuch. Sollte tatsächlich die Kapazität mit 45/h angesetzt werden, dann werden sich die Bahnbelegungen gegenüber der Vergangenheit verändern und somit die Berechnungsgrundlagen für die Schutzzonen. Deshalb müssten beide Varianten berechnet werden und bei der Zonenfestsetzung auf die Hüllkurve abgestellt werden.

9. 2008 untypisch

In 2008 wurde durch die Bauarbeiten mehr Verkehr auf der Nordbahn abgewickelt. Es ist zu überprüfen, welchen Einfluß das auf die Prognosewerte der Flugstrecken und Bahnbelegungen hat.

10. Die sechs verkehrsreichsten Monate

Die sechs verkehrsreichsten Monate sind nicht genau definiert. Der Gesetzgeber hat sicher die sechs für die Betroffenen lautesten (am meisten lärmbelastenden) Monate gemeint, aber nicht berücksichtigt, dass diese nicht für alle Betroffenen mit den verkehrsreichsten des gesamten Flugbetriebes zusammenfallen.

Ein Beispiel ist die Meßstelle 14. Dort tragen überwiegend nur Landungen zum Dauerschallpegel bei. Diese sind im Sommer aber meist auf der Nordbahn. Also steigen die Dauerschallpegel im Winter an. Das muss berücksichtigt werden.

Fazit

Die vorstehenden Punkte sind alle von Einfluß auf die Ergebnisse und sind entsprechend zu berücksichtigen. Die Daten müssen auf die tatsächlichen Verhältnisse angepasst werden. Der Einfluß kann teilweise sehr groß werden. Die in Frankfurt im letzten Klageverfahren von den Klägern vorgetragenen Abweichungen (s. Vortrag Dr. Lieber auf der ADF-Tagung am 1.10.09) lagen in einem Fall bei 50 % mehr Betroffenen. **Das jetzt vorgelegte DES darf einer Schutzbereichsfestlegung nicht zugrundegelegt werden. Das ist notfalls durch eine Feststellungsklage klären zu lassen.**

Nutzung der Hauptbahn und der Parallelbahn in Düsseldorf

(aus den Fluglärm-Jahresberichten der FDG)

	98-05	1998 Mai-Okt.	1999 Mai-Okt	2000 Mai-Okt	2001 Mai-Okt	2002 Mai-Okt	2003 Mai-Okt	2004 Mai-Okt	2005 Mai-Okt	06-09	2006 Mai-Okt	2007 Mai-Okt	2008 Mai-Okt	2009 Mai-Okt	2010 Mai-Okt
Richtung 23 gesamt	77,5 %	83,1 %	72,0 %	82,3 %	80,6 %	76,5 %	72,2 %	81,6 %	71,4 %	72,4 %	74,5 %	73,4 %	69,5 %	72,2 %	
Richtung 05 gesamt	22,5 %	16,9 %	28,0 %	17,7 %	19,4 %	23,5 %	27,8 %	18,4 %	28,6 %	27,6 %	25,5 %	26,6 %	30,5 %	27,8 %	
Abflüge D23 (Westwind)	38,9 %	41,8 %	36,2 %	41,3 %	40,5 %	38,5 %	36,1 %	41,0 %	35,8 %	36,3 %	37,3 %	36,9 %	34,7 %	36,2 %	
%Anflüge A05 (Ostwind)	11,4 %	8,6 %	14,2 %	9,0 %	9,9 %	11,9 %	13,9 %	9,4 %	14,4 %	13,9 %	12,9 %	13,5 %	15,2 %	14,1 %	
Abflüge D05 (Ostwind)	11,1 %	8,3 %	13,8 %	8,7 %	9,5 %	11,5 %	13,9 %	9,0 %	14,2 %	13,7 %	12,6 %	13,1 %	15,3 %	13,7 %	
Anflüge A23 (Westwind)	38,6 %	41,3 %	35,8 %	41,0 %	40,1 %	38,1 %	36,1 %	40,6 %	35,6 %	36,1 %	37,2 %	36,5 %	35,9 %	35,9 %	
HAUPTBAHN															
% insgesamt	65,5 %	67,8 %	65,6 %	60,9 %	62,8 %	66,5 %	67,2 %	67,4 %	65,9 %	71,5 %	75,2 %	64,8 %	70,2 %	75,6 %	
% A05R (Anflüge A05 bei Ostwind)	3,8%	3,4 %	4,9 %	2,0 %	2,8 %	3,4 %	4,8 %	3,6 %	5,1 %	6,2 %	6,8 %	4,5 %	6,7 %	6,9 %	
% D23L (Abflüge D23 bei Westwind)	38,3 %	39,1 %	35,9 %	40,9 %	40,3 %	38,2 %	35,9 %	40,7 %	35,5 %	35,8 %	37,1 %	35,2 %	34,6 %	36,1 %	
% D05R (Abflüge D05 bei Ostwind)	11,0%	8,2 %	13,7 %	8,6 %	9,5 %	11,5 %	13,9 %	9,0 %	14,1 %	13,6 %	12,5 %	13,0 %	15,3 %	13,7 %	
% A23L (Anflüge A23 bei Westwind)	12,4 %	17,1 %	11,1 %	9,4 %	10,2 %	13,4 %	12,6 %	14,1 %	11,2 %	15,9 %	18,8 %	12,1 %	13,6 %	18,9 %	
PARALLELBahn															
% insgesamt	34,5 %	32,2 %	34,4 %	39,1 %	37,2 %	33,5 %	32,8 %	32,6 %	34,1 %	28,6 %	24,8 %	35,2 %	29,8 %	24,4 %	
% A05L (Anflüge A05 bei Ostwind)	7,6 %	5,2 %	9,3 %	7,0 %	7,1 %	8,5 %	9,1 %	5,8 %	9,3 %	7,7 %	6,1 %	9,0 %	8,5 %	7,2 %	
% D23R (Abflüge D23 bei Westwind)	0,6 %	2,7 %	0,3 %	0,4 %	0,2 %	0,2 %	0,2 %	0,3 %	0,3 %	0,6 %	0,2 %	1,7 %	0,1 %	0,2 %	
% D05L (Abflüge D05 bei Ostwind)	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,01 %	0,03 %	0,04 %	0,06 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,03 %	0,05 %	
% A23R (Anflüge A23 bei Westwind)	26,2%	24,2 %	24,7 %	31,6 %	29,9 %	24,8 %	23,5 %	26,5 %	24,4 %	20,0 %	18,4 %	24,4 %	21,2 %	17,0 %	

Im Mittel erfolgten in **1998-2005** also 67,6 % aller Landungen auf der Parallelbahn, in **2006-2009**: 55,4 %!

Das ist sicher nicht gerechtfertigt, denn die Mitbenutzung darf nach dem Angerlandvergleich nur in Spitzenstunden erfolgen. Dabei ist zu berücksichtigen dass die **Einbahn**kapazität des Flughafens auf etwas über 120.000 Bewegungen in den 6 verkehrsreichsten Monaten mit einem akzeptablen Verspätungsanteil berechnet wurde und davon längst nicht alle erreicht sind. Der gesamte Verkehr müsste also nach der Definition problemlos auf der Hauptbahn allein stattfinden können.

Der geringe Umfang der zulässigen Mitbenutzung ergibt sich auch daraus, dass im Angerlandvergleich deshalb die Nichtberücksichtigung bei der Lärmschutzzonenberechnung vereinbart worden ist. Im Widerspruch dazu wurde bei der Zonenberechnung für den jetzt genehmigten Betrieb von einer nach dem Angerlandvergleich unzulässigen Belegungsverteilung von 65% zu 35 % ausgegangen, die aber in der Praxis gemäß den in der Tabelle aufgeführten Istzahlen sogar noch überschritten wird. Die z.Z. gültigen Schutzzonen entsprechen also nicht dem tatsächlichen Verkehr und die Genehmigungsbehörde hat es versäumt, hier die zum Schutz der Betroffenen erforderlichen Maßnahmen einzuleiten.

Nach der neuen Urteilslage wurde das teilweise korrigiert. Ab 2006 änderten sich die Belegungsanteile.