



Stadt Krefeld • -36- • 47792 Krefeld

Bezirksregierung Düsseldorf
Postfach 300865
40408 Düsseldorf

DER OBERBÜRGERMEISTER

Fachbereich Umwelt

Juli 2016

Ihr Schreiben
26.01.01.01-1

Mein Zeichen
36/13 ra

Auskunft erteilt / E-Mail
Herr Dr. Rademacher
a.rademacher@krefeld.de

Anschrift / Zimmer
Elbestr. 7
Zimmer 113

Telefon / Fax
02151/36602451
02151/36602460

Luftverkehr; Antrag der Flughafen Düsseldorf GmbH vom 29.02.2016

Verfügung der Bezirksregierung Düsseldorf vom 13.04.2016 zur Beteiligung am Verwaltungsverfahren gem. § 8 ff. LuftVG;

hier: Stellungnahme der Stadt Krefeld zur beantragten Kapazitätserweiterung des Flughafens Düsseldorf vom 29.02.2016; Abgabefrist: 31.07.2016

Die Stadt Krefeld hat die Antragsunterlagen des Flughafens Düsseldorf zur geplanten Kapazitätserweiterung am 22.04.2016 mit Schreiben der Bezirksregierung Düsseldorf vom 13.04.2016 erhalten und geprüft. Zunächst halte ich fest, dass sowohl der Verkehrsflughafen Düsseldorf und die geplante Kapazitätserweiterung als auch das Beteiligungsverfahren von außerordentlicher verkehrsökonomischer Bedeutung und Umweltrelevanz für die Region, ihre Kommunen, Bürger und Unternehmen sind. Daher bedanke ich mich an dieser Stelle für die Möglichkeit, der Stadt Krefeld im Rahmen des Verwaltungsverfahrens die Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

Die Stadt Krefeld ist sich der ökonomischen Bedeutung des Verkehrsflughafens sowohl für die Rhein-Ruhr-Region als auch für Krefeld selbst bewusst. Aufgrund der räumlichen Nähe des Stadtgebietes und der guten Straßenverkehrsanbindung entfaltet der Flughafen Düsseldorf seine Wirkung in den Bereichen der Geschäfts-, Privat-, Urlaubs- und Touristikreisen sowie des Frachtverkehrs auch auf Krefeld. Die Stadt Krefeld war in der Vergangenheit deswegen immer wieder bestrebt, die Anbindung an den Flughafen Düsseldorf durch umweltfreundliche Angebote im öffentlichen Nahverkehr noch weiter zu verbessern.

Gleichzeitig ist Krefeld von einem erheblichen Flugverkehr resultierend aus Starts und Landungen am Flughafen Düsseldorf betroffen, deren Umfang aufgrund der bereits stattgefundenen Kapazitätserweiterungen in den vergangenen Jahren zugenommen hat und infolge der beantragten Kapazitätserweiterung voraussichtlich deutlich zunehmen werden. Daher werden erhebliche Bedenken aus der Bürgerschaft und der Politik gegen die hier beantragte Kapazitätserweiterung des Flughafens Düsseldorf von 45 auf 60 Slots/h tagsüber geäußert. Auch aus der Prüfung des Planfeststellungsantrages durch die Fachbehörden meiner Verwaltung ergeben sich Einwände gegen das Vorhaben, die

Konten der Stadt Krefeld
Sparkasse Krefeld
Volksbank Krefeld

IBAN
• DE83 3205 0000 0000 3012 91
• DE48 3206 0362 0000 0021 51

BIC
• SPKRDE33XXX
• GENODED1HTK

GID: DE50ZZZ00000162611
• Internet: www.krefeld.de
• E-Mail: stadtsservice@krefeld.de

mit dieser Stellungnahme erhoben werden. Die Stadt Krefeld unterstützt damit auch die diesbezüglichen Bedenken und Belange Ihrer Bürger.

1. Grundsätzliche Einwände gegen den Planfeststellungsantrag zur KapErw FH DUS

1.1 Flugstrecken, Flugbewegungen und Lärmbelastung über Krefeld

Zunächst soll an dieser Stelle auf den Umfang der Betroffenheit des Krefelder Stadtgebietes hingewiesen werden. Krefeld ist sowohl bei den Abflugverfahren als auch im Anflugverfahren des Düsseldorfer Flughafens betroffen. Zur Beschreibung dieser Situation wurden die Flugspuren aus dem Internetportal der Deutschen Flugsicherung, hier beispielhaft für den 11.09.2015 und 17.09.2015, herangezogen und um Ortsangaben ergänzt (vgl. Abb. 01 u. 02).

Deutlich wird, dass der Süden Krefelds, die Stadtteile Fischeln, Oppum und Linn von einer aus Osten kommenden Anflugstrecke betroffen sind, auf der Flugbewegungen im Wesentlichen in Höhenlagen von 6000 ft.(1.829 m) bis 9000 ft. (2.743 m) über diesen Stadtteilen stattfinden. Gleichzeitig wird Krefeld von den drei Abflugstrecken MEVEL (SONEB,etc.), NETEX (LMA) und MODRU gequert, die über den Stadtteilen Gellep-Stratum, Fischeln, Stahldorf, Lehmheide und Benrad liegen, deren Flugbewegungen ebenso in Höhenlagen von 3000 ft. (914 m) bis 9000 ft. (2.743 m) liegen.

Ausgehend vom Planfeststellungsantrag zur Kapazitätserweiterung des Düsseldorfer Flughafens kann angenommen werden, dass 37 % aller Abflugbewegungen des Düsseldorfer Flughafens in den sechs verkehrsreichsten Monaten über die Abflugstrecken MEVEL, NETEX und MODRU erfolgen und das Stadtgebiet von Krefeld queren (Abb. 04).

Ein vergleichbarer Anteil ergibt sich voraussichtlich auch in den übrigen sechs Monaten eines Kalenderjahres.

Vergleicht man die Flugbewegungen der Abflugstrecken der Betriebsrichtung 23R/L (Abb. 02) mit den Mittelungspegeln des Referenzszenarios und des Prognosehorizontes 2030 im Planfeststellungsantrag zur Kapazitätserweiterung des Flughafens Düsseldorf 2016 (Abb. 03), so kann auch visuell festgestellt werden, dass die Flugbewegungen mit dem Erreichen einer Flughöhe von gerade 6.000 ft. in etwa mit dem Mittelungspegel von tags 55 dB(A) zusammenfallen. Flugzeuge mit Flughöhen von 6.000 ft. – 9.000 ft. sind daher nicht mehr wirksam im Sinne des Fluglärmggesetzes, da sie mittlere Lärmimmissionen von 55 dB(A) nicht mehr erreichen. Jedoch geht die Stadt

Abb. 01: Flugspuren und Flugrouten über Krefeld im Anflug auf den Verkehrsflughafen Düsseldorf. Ausgewähltes Bsp. 11.09.2015, 06 – 22 Uhr, Betriebsrichtung Ost. Quelle: www.dfs.de, Stanley-Track, DFS 2015, ergänzt.

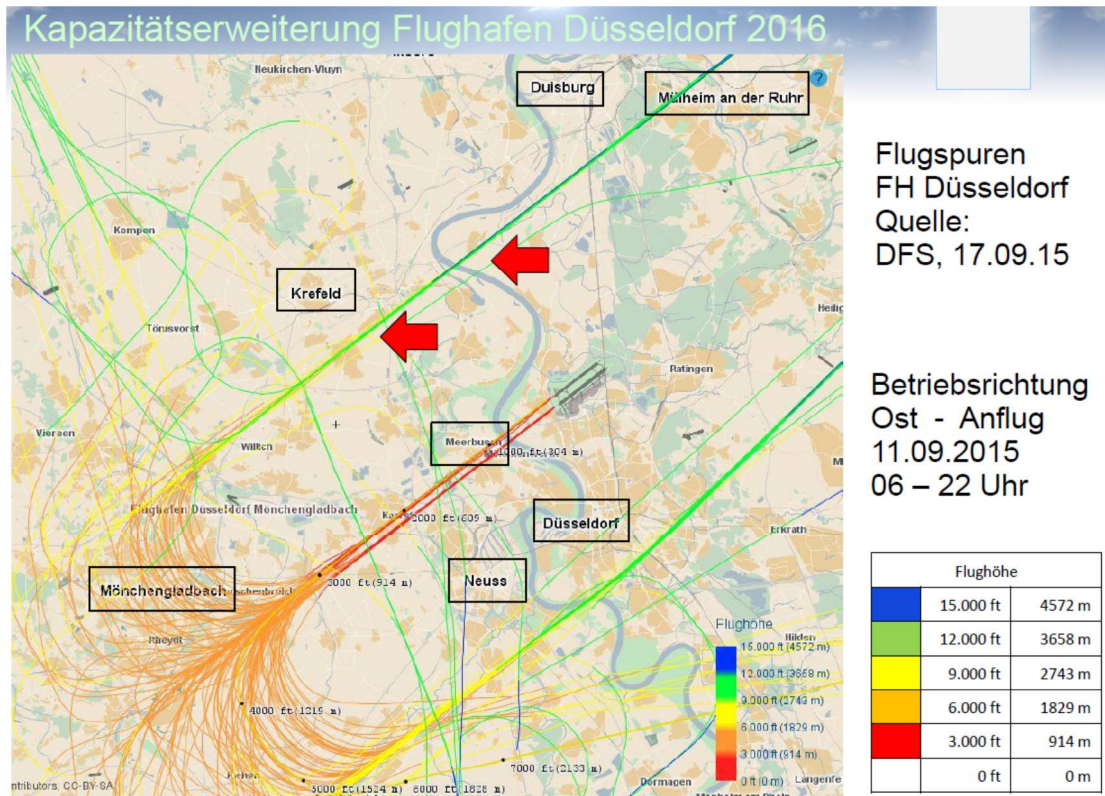


Abb. 02: Flugspuren und Flugrouten über Krefeld im Abflug vom Verkehrsflughafen Düsseldorf. Ausgewähltes Bsp. 17.09.2015, 06 – 22 Uhr, Betriebsrichtung West. Quelle: www.dfs.de, Standley-Track, DFS 2015, ergänzt.

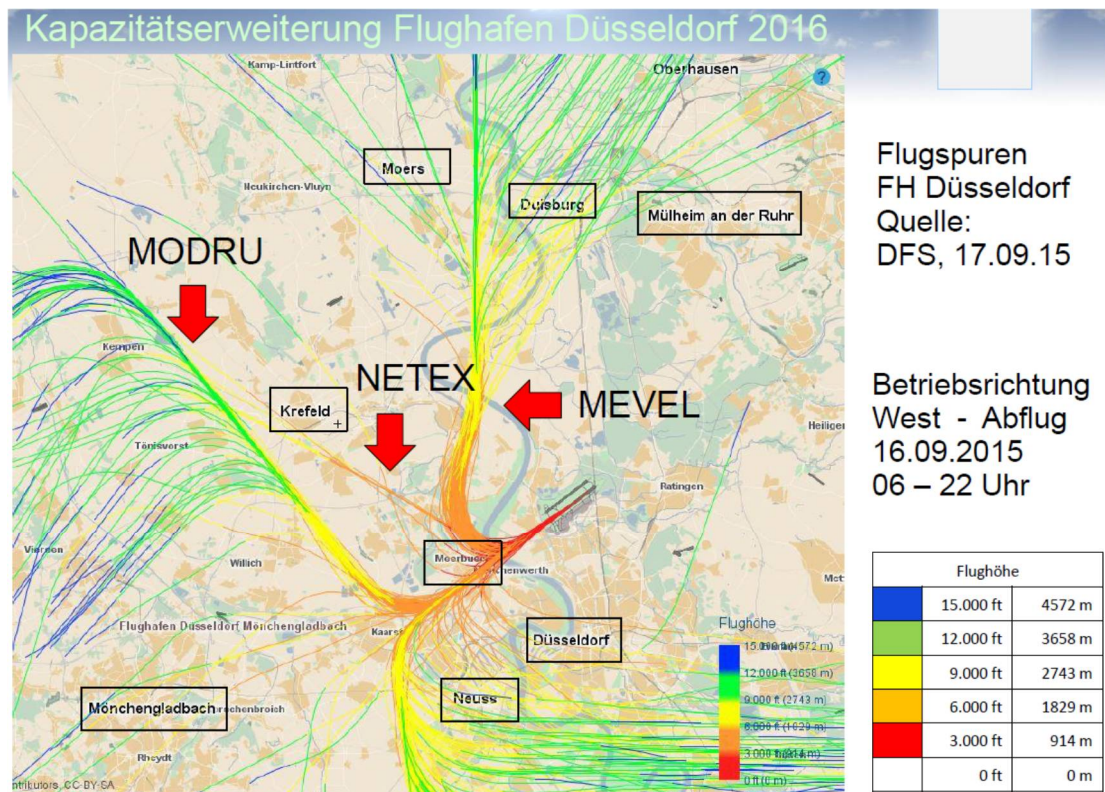


Abb. 03: Flug- und Bodenlärm Prognose 2030 für den Tageszeitraum des Flughafen Düsseldorf in den sechs verkehrsreichsten Monaten. Mittelungspegel. Quelle: ACCON-Bericht, =1/2016, Bericht-Nr.: ACB-0116/6050/17, Anlage 4.2.2.

Kapazitätserweiterung Flughafen Düsseldorf 2016

Auswirkungen auf Planungsbelange und Schutzgüter

Lärm-Immissionen - Tageszeitraum

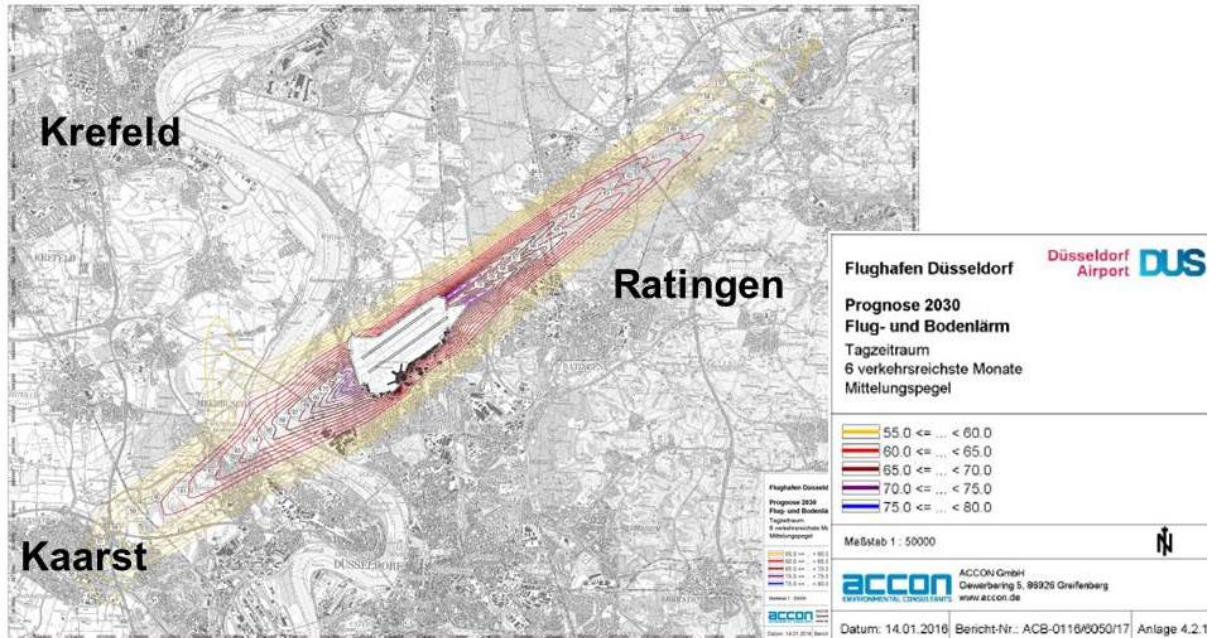


Abb. 04: Flugbewegungen in den Abflugverfahren über Krefeld mit Betriebsrichtung West am Flughafen Düsseldorf in den sechs verkehrsreichsten Monaten. Quelle: air-sight-DES-Bericht, S. 26 u. Plan-Nr. 38 – 55, PFV KapErw FH DUS 2016: Modellierung der IFR-Strecken.

		Krefeld (NORD/NORDWEST)				
Startrichtung SÜDWEST	Abflug 23R	MEVEL 8L	SONEB 3L	NETEX 2L	LMA 4L	MODRU 8L
		1.623	388	138	2	1.474
	Abflug 23L	MEVEL 9T	SONEB 3T	NETEX 2T	LMA 4T	MODRU 8T
6.551		2.396	795	5	8.474	
Summe:		8.174	2.784	933	7	9.948
Abflugstrecken 23R/L, NORD/NORDWEST-Richtungen: 21.486 Flugbew., Anteil: 37 %						
Abflugstrecken 23R/L, SÜD/SÜDWEST-Richtungen: 20.360 Flugbew., Anteil: 35 %						
Abflugstrecken 05R/L, alle Richtungen: 16.386 Flugbewegungen, Anteil: 28 %						

Krefeld davon aus, dass diese Flugbewegungen erst mit dem Erreichen einer Flughöhe von > 9.000 ft. Lärmimmissionen von weniger als 40 dB(A) erreichen, so dass auf den Abflugstrecken über Krefeld erhebliche Fluglärmbelastigungen verbleiben.

Der Vergleich von Flugspuren und Flughöhen der Abflugstrecken 23R/L in einem Tageszeitraum (Abb. 02) mit den Mittelungspegeln des Prognosehorizonts 2030 im PFA KapErw. FH DUS (Abb. 03) zeigt weiterhin, dass eine Reihe von Flugbewegungen auf

den Abflugstrecken MEVEL (SONEB) und NETEX (LMA) eine Flughöhe von > 6.000 ft. erst über dem Krefelder Stadtgebiet erreichen. Über den südlichen Stadtteilen werden dagegen geringere Flughöhen zwischen 3000 ft. (914 m) und 6.000 ft. (1.829 m) erreicht. Dies lässt den vereinfachten Schluss zu, dass je nach Abflugstrecke und Flugzeugtyp bis zum Erreichen einer Flughöhe von 6.000 ft. Lärmimmissionen tagsüber von > 55 dB(A) auftreten können. Treten diese Flüge mit geringeren Flughöhen hintereinander auf einer Abflugstrecke auf, führt dies zu einer entsprechenden Häufung der Lärmimmissionen mit mehr als 55 dB(A) und zu einer zeitweiligen Anhebung des Mittelungspegels bzw. dadurch zu einer Erhöhung der Lärmbelastung unterhalb der Abflugstrecken.

Eine Beeinflussung der Lärmimmissionen durch Flugbewegungen findet auch durch die entsprechende Windrichtung (SÜD, SÜDWEST, WEST, NORDWEST) bei einer Betriebsrichtung SÜDWEST des Flughafens Düsseldorf auf den Abflugstrecken 23R/L über dem Stadtgebiet von Krefeld statt. So ist davon auszugehen, dass aufgrund der vorherrschenden Windrichtung WEST unterhalb der Abflugstrecken und östlich davon die Lärmimmissionen im Stadtgebiet relativ höher sind als westlich der Abflugstrecken.

Gerade in den Stadtteilen Fischeln, Stahldorf, Lehmheide, Benrad und Gellep-Stratum sind eine ganze Reihe von Wohngebieten von diesen Lärmbelastungen der genannten Abflugstrecken 23L/R betroffen. Nimmt man die Anflugstrecken über Krefeld bei einer Betriebsrichtung Ost (05R/L) hinzu, so kann angenommen werden, dass räumlich gesehen ca. 1/7 der Krefelder Bevölkerung (ca. 32.000 von 230.000 Einwohner) von den Flugbewegungen des Flughafens Düsseldorf und den daraus resultierenden Lärmimmissionen im Stadtgebiet unmittelbar betroffen ist.

Vor dem Hintergrund der beschriebenen Ist-Situation der Flugstrecken und Flugbewegungen über Krefeld macht die Stadt Krefeld bereits an dieser Stelle deutlich, dass die Lärmbelastung aus dem Flugverkehr für die Krefelder Bevölkerung, insbesondere in den Wohngebieten bereits hoch ist und weitere Immissionsbelastungen aus zusätzlichen Flugbewegungen aufgrund der Zunahme der Lärmhäufigkeit (Lärmdichte) nicht mehr zumutbar erscheinen.

1.2 Beantragte Kapazitätserweiterung des Flughafens Düsseldorf

Die geplante und beantragte Kapazitätserweiterung des Flughafens Düsseldorf sieht nunmehr vor, die Anzahl der Slots für An- und Abflüge von derzeit genehmigten 47 auf insgesamt 60 Slots pro Stunde in insgesamt acht verkehrsreichen Stunden des Tages zu erhöhen. In den acht weniger verkehrsreichen Stunden soll die Anzahl von bisher genehmigten 45 Slots beibehalten werden. Für den Nachtzeitraum werden 33 Landungen/Slots beantragt. Antragsgemäß (S. 14) ergeben sich aus dem Tages- und dem Nachtzeitraum beantragte $8 \times 45 + 8 \times 60 + 33 = 873$ Slots pro Tag. Im Zeitraum eines Kalenderjahrs (365 Tage) ergeben sich daraus insgesamt 318.645 Flugbewegungen (Abb. 05). Die Antragstellerin geht gemäß Antrag von einem „Erfahrungswert“ bei der Ausschöpfungsquote von 78 % aus und errechnet hieraus 249.500 slotpflichtige Flugbewegungen im Jahr und 137.500 Bewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten. Die Antragstellerin beantragt dabei die Streichung von Ziffer III.6, Nr. 6.1 (S. 3 des Antragsschreibens), so dass die Begrenzung der Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten (Betriebsgenehmigung 2005, S. 7,

Änderung der Ziffer III.6, 6.1 und Festsetzung von 131.000 Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten) ersatzlos gestrichen wird.

Abb. 05: Genehmigte und geplante Slots des Flughafens Düsseldorf, pro Stunde und rechnerische Ermittlung pro Jahr, mit einer mittleren Ausschöpfungsquote von 78 % „Erfahrungswert“ des FH DUS, Antrag S. 14). Quelle: Angaben über die geplanten Slots aus dem Antrag des Flughafens Düsseldorf vom 16.02.2016, S. 14 und auf der Grundlage der Genehmigung zur Änderung der Betriebsregelung für das Parallelbahnsystem des Verkehrsflughafens Düsseldorf, MBV NRW, IIA2-31-213/IIIDL, Ziffer III.6, 6.1 u. 6.2, 2005.

a) Tabelle der genehmigten (Ziffer 6, 6.2 der Genehmigung 2005) und der beantragten Slots (PFA 2016) pro Stunde und Tag und rechnerisch pro Jahr

	Slots pro Stunde	Stunden pro Tag	Slotanzahl	Tage im Jahr	Anzahl der Slots pro Jahr	Anteil %	6verkehrs. Monate 184 Tage	mittlere Ausschöpfung %	ausgeschöpfte Slots/Tag	Tage im Jahr	ausgeschöpfte Slots/Jahr	6verkehrs. Monate Ausschöpfung
Genehmigte Slots	45	8	360	365	131400	46,6	66240	78	281	365	102492	50544
	47	8	376	365	137240	48,7	69184	78	293	365	107047	52790
	36	1	36	365	13140	4,7	6624	78	28	365	10249	5054
Summe	----	----	772	365	281780	100,0	142048	78	602	365	219788	108389
Beantragte Slots	45	8	360	365	131400	41,2	66240	78	281	365	102492	50544
	60	8	480	365	175200	55,0	88320	78	374	365	136656	67392
	33	1	33	365	12045	3,8	6072	78	26	365	9395	4633
Summe	----	----	873	365	318645	100,0	160632	78	681	365	248543	122569

- b) Steigerung der Flugbewegungen rechnerisch um **13 %** gegenüber der geltenden Slot-Genehmigung.
- c) Steigerung der Flugbewegungen, in den acht verkehrsreichsten Stunden des Tages und sechs verkehrsreichsten Monaten, rechnerisch um **27 %** gegenüber der geltenden Slot-Genehmigung
- d) Steigerung der Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten des Kalenderjahres von genehmigten 131.000 Flüge (Ziffer 6, 6.1 der Genehmigung 2005) auf beantragte 137.500 Flüge (2016), rechnerisch bis zu **5 %** gegenüber der geltenden Genehmigung (2005).
- e) Obwohl im Antrag des Flughafens Düsseldorf die Zahl der Landung im Nachtzeitraum als unverändert beschrieben wird (Antragschreiben, S. 13), handelt es sich mit 33 beantragten gegenüber 36 genehmigten Landungen (Ziffer III.6, 6.4 der Genehmigung von 2005) um eine Änderung bzw. Verringerung der Slot-Anzahl im Nachtzeitraum.

Zur Kapazitätserweiterung gemäß des Antrags des Flughafens Düsseldorf stellt die Stadt Krefeld fest, dass die beantragten 33 Slots/Landungen im Nachtzeitraum von der Betriebsgenehmigung 2005, in der unter Ziffer III.6, 6.4 insgesamt 36 Landungen genehmigt wurden, abweicht. Der Flughafen Düsseldorf weist in der Begründung seines Antrags (S. 13) zwar darauf hin, dass sich an der im Zeitraum von 22 – 23 Uhr genehmigten Zahl von 33 Landungen nichts ändern würde. Die Anzahl von 33 Landungen ist aber nicht nachvollziehbar und daher unbegründet, da in der Begründung kein Hinweis auf eine zwischenzeitlich erfolgte Änderung der Betriebsregelung gegeben wird bzw. hier nicht vorliegt. Wird das Ziel von 33 Landungen im Nachtzeitraum weiterverfolgt, wäre dies im Zuge des laufenden Planfeststellungsantrags als Änderung der Betriebsgenehmigung 2005 zu beantragen.

Weiterhin ist festzustellen, dass die Zahl der täglich beantragten 873 Slots und der daraus berechenbaren Flugbewegungen auch unter Berücksichtigung des Erfahrungswertes der Ausschöpfungsquote von 78 % nicht zu den vom Flughafen dargestellten, o. g. Flugbewegungen (Ausschöpfung der Slots mit einem Verkehrsvolumen von 249.500 Flugbewegungen und 137.500 Flugbewegungen in den 6 verkehrs-

reichsten Monaten) führen. Stattdessen werden rechnerisch bei einer Ausschöpfungsquote von 78 % jährlich 248.543 Flugbewegungen und in den sechs verkehrsreichsten Monaten nur 122.569 Flugbewegungen und ohne Ausschöpfungsquote jährlich 318.645 bzw. in den sechs verkehrsreichsten Monaten 160.632 Flugbewegungen beantragt (vgl. Abb. 05).

Der im Antragsschreiben des Flughafens Düsseldorf so genannte „Erfahrungswert“ der Ausschöpfungsrate (78 %) weicht von den Berechnungen der Ausschöpfungsrate aus den Flugbewegungen Jahren 2010 – 2014 (airsight, DES-Bericht, S. 5-9), die mit 84,365 % ermittelt und sowohl für das Referenz- als auch für das Prognoseszenario angesetzt wurden, deutlich ab. Es ist, da keine eigenen Berechnungen des Flughafens im Antragsschreiben vorgelegt werden, nicht erkennbar, warum der Flughafen Düsseldorf vorzugsweise auf die eigenen Erfahrungswerte setzt. Daher bleibt der Erfahrungswert einer Ausschöpfungsrate von 78 % unbegründet. Er lässt sich weder in Bezug setzen zu den täglich beantragten 873 Slots und der hieraus resultierenden Zahl der Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten (Abb. 05), noch zu den im Antragsschreiben genannten 134.900 Flugbewegungen des Prognoseszenarios (Antragsschreiben S. 21) oder der im airsight-DES-Bericht genannten Ausschöpfungsrate (84,365 %) und den dort ermittelten 138.200 Flugbewegungen (6vrM, S. 14 des airsight-DES-Berichtes).

Die im Antrag dargelegte und beantragte Zahl von 137.500 Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten lässt sich anhand der beantragten täglich 873 Slots und der Nachberechnung (Abb. 05) der jährlichen und der Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten nicht nachvollziehen. Die vom Flughafen Düsseldorf dargelegten Flugbewegungen für die sechs verkehrsreichsten Monate sind daher unbegründet. Sie lässt sich auch nicht anhand des Referenz- und des Prognoseszenarios (Antragsschreiben, S. 21) belegen, da die Anzahl um 2.600 Flugbewegungen von der Summe der Flugbewegungen (134.900) des Prognoseszenarios (Antragsschreiben S. 21) für die sechs verkehrsreichsten Monate abweicht. Die vom Flughafen Düsseldorf dargelegten Flugbewegungen für die sechs verkehrsreichsten Monate sind nicht schlüssig abgeleitet und daher unbegründet.

Weder die vom Flughafen Düsseldorf zugrunde gelegte Ausschöpfungsrate (78 %) noch das ermittelte Flugbewegungsvolumen (137.500 FBW) in den sechs verkehrsreichsten Monaten sind für die Stadt Krefeld aus den genannten Gründen nachvollziehbar und daher unbegründet.

Die Antragstellerin begründet die Änderung des Flugbetriebes (Antragsschreiben S. 12-15) mit der Übernachfrage nach Slots in Spitzenzeiten. Demnach habe sich gezeigt, dass der Rahmen der Genehmigungslage von 131.000 Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten trotz höchster Nachfrage mit über 155.000 nachgefragten Flugbewegungen nicht ausgeschöpft werden konnte. Im Gegenteil seien Fluganmeldungen wegen fehlender Slots in erheblichem Umfang gänzlich abzulehnen oder zeitlich zu verschieben gewesen, mit der Folge, dass konkret geplante Flüge nicht hätten stattfinden können. Die beantragten täglichen Slots (873) spiegeln aber nicht die Begründung fehlender Kapazitäten in den sechs verkehrsreichsten Monaten wider, da für das gesamte Jahr für jeweils acht Stunden am Tag 60 Slots beantragt werden. Die in diesem Zusammenhang von der Antragstellerin aus dem ARC-Gutachten abgeleiteten 178.000 Flugbewegungen (Antragsschreiben, S. 13), würden die von der Antragstellerin in den sechs verkehrsreichsten Monaten des Jahres angegebene höchste Nachfrage von 155.000 Flugbewegungen (Antragsschrei-

ben, S. 13) am Flughafen Düsseldorf bei weitem übersteigen. In den sechs verkehrschwächeren Monaten dürfte die Differenz zwischen den beantragten Kapazitäten und der Nachfrage entsprechend noch größer sein.

Die Beantragung von 60 Slots an 8 verkehrsreichen Stunden pro Tag für 365 Tage eines Kalenderjahres geht stattdessen über die Begründung der notwendigen Abwicklung höherer Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten hinaus. Eine Notwendigkeit, auch in den sechs verkehrärmeren Monaten eines Jahres täglich 873 Slots bereitzustellen, ist nach den Antragsunterlagen nicht gegeben. Der Flughafen Düsseldorf als Antragstellerin begründet dies auch nicht. Weder der ARC-Bericht noch der air-sight-DES-Bericht empfehlen diese Vorgehensweise des Flughafens Düsseldorf.

Ziel der ganzjährigen Beantragung von 873 Slots am Tag und 60 Slots pro Stunde an 8 Stunden eines Tages ist offenbar das Erreichen einer Genehmigung einer derzeit größtmöglichen Kapazität des Verkehrsflughafens Düsseldorf und nicht allein die Kapazitätserweiterung in den sechs verkehrsreichsten Monaten des Kalenderjahres. Dies würde den Verkehrsflughafen Düsseldorf zwar in die Lage versetzen, eine größtmögliche Flexibilität gegenüber einer steigenden Nachfrage an Flugbewegungen zu bekommen. Gleichzeitig wäre aufgrund der hohen Zahl der ganzjährigen Flugbewegungen (318.645/Jahr, 178.000/6vMo) lange Zeit kein neuer Planfeststellungsantrag für eine weitere Kapazitätserweiterung des Flughafens mehr erforderlich. Das beantragte ersatzlose Streichen der Ziffer III.6, 6.1 der Änderungsgenehmigung von 2005, die eine Beschränkung der Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten des Jahres vorsieht (131.000 FBW), soll dieses Ziel einer unbeschränkten Nutzung unterstützen.

Um der vom Flughafen Düsseldorf begründeten Notwendigkeit der Kapazitätserweiterung in den sechs verkehrsreichsten Monaten gerecht zu werden, wäre eine Erweiterung der Slots auf 60/Stunde an 8 Stunden eines Tages nur in den sechs verkehrsreichsten Monaten eines Kalenderjahres voraussichtlich ausreichend. Die daraus resultierenden Flugbewegungen für das Kalenderjahr und für die sechs verkehrsreichsten Monate lassen sich entsprechend berechnen (vgl. Abb. 06).

Abb. 06: Slots und Flugbewegungen am Flughafen Düsseldorf in den sechs verkehrsreichsten und sechs verkehrärmeren Monaten eines Jahres, bei einer Kapazitätserweiterung auf 60 Slots/Stunde in den verkehrsreichsten Monaten des Kalenderjahrs (Quelle: eigene Berechnungen auf Grundlage beantragter Daten)

	Slots/Stunde	Stunden/Tag	Slots/Tag verkehrsrei. Monate	Slots/Tag verkehrsar. Monate	Tage im Jahr	6 verkehrsrei. Monate 184 Tage	6 verkehrsar. Monate 181 Tage
Beantragte Slots	45	8		360	184		66240
	45	8	360	360	181	65160	65160
	60	8	480		184	88320	
	33	1	33	33	365	12045	12045
Summe	----	----	873	753	365	165525	143445
Summe jährliche Flugbewegungen						308970	
Ausschöpfungsquote 78 % verkehrsreichste Monate						129110	
Ausschöpfungsquote 78 % verkehrsarme Monate							111887
Ausschöpfungsquote 78 % jährlich						240997	
Ausschöpfungsquote 84 % verkehrsreichste Monate (airsight-DES-Bericht), ergibt:						139645	

Während sich das Volumen der Flugbewegungen der sechs verkehrsärmeren Monate des Jahres nur wenig verändert, verringert sich die Gesamtzahl der beantragten jährlichen Bewegungen um ca. 10.000 Flugbewegungen, während sich in den sechs verkehrsreichsten Monaten die beantragten Bewegungen um weitere 5.000 beantragte Flugbewegungen erhöhen würde. Setzt man gegenüber dem „Erfahrungswert“ des Flughafens Düsseldorf die realistischere, von airsight prognostizierte Ausschöpfungsquote von ca. 84 % an (airsight-DES-Bericht, S. 5), so ergibt sich für die sechs verkehrsreichsten Monate ein Volumen von 139.645 Flugbewegungen. Damit könnten die Annahmen des Flughafens Düsseldorf über die slotpflichtigen Flugbewegungen und die höchste Nachfrage in den sechs verkehrsreichsten Monaten derzeit voraussichtlich ausreichend abgedeckt werden.

Der Flughafen Düsseldorf verweist in seinem Antrag mehrfach auf die von der Antragstellerin ermittelten Referenz- und Prognoseszenarien für das Jahr 2027. Das von airsight erstellte Referenz- und Prognoseszenario bezieht sich aber jeweils auf das Jahr 2030. Die Angaben der Antragstellerin und des airsight-DES-Berichtes zum Prognosehorizont sind nicht konform.

Der airsight-DES-Bericht ermittelt zwar eine Verteilung der Flugbewegungen auf die Abflug- und Anflugstrecken des Flughafens Düsseldorf, die insgesamt durch die Kapazitätserweiterung in den sechs verkehrsreichsten Monaten eines Kalenderjahres zustande kommen (Referenz- und Prognoseszenario 2030). Die zusätzlich für die einzelnen Flugstrecken zustande kommenden Flugbewegungen werden jedoch nicht dargestellt, so dass für die Stadt Krefeld nicht eingeschätzt werden kann, wieviele Flugbewegungen über dem Stadtgebiet zusätzlich entstehen.

1.3 Fluglärm

Das Flug- und Bodenlärmgutachten (ACCON) im Planfeststellungsantrag geht von dem von airsight (s. o.) erstellten Referenz- und Prognoseszenario 2030 aus. Wie oben ausgeführt, deckt sich die Antragstellung von täglich 873 Slots mit 60 Slots/Stunde an 8 Stunden eines Tages ganzjährig nicht mit dem Prognoseszenario 2030 für die sechs verkehrsreichsten Monate. Die Auswirkungen der ganzjährig beantragten Kapazitätserweiterung lassen sich lärmseitig nicht beurteilen, da Aus-

gen zu den Lärmimmissionen für die verkehrsärmeren Monate sowohl im Gutachten als auch im Antrag des Flughafens Düsseldorf fehlen.

Sowohl im ACCON-Gutachten als auch im Planfeststellungsantrag selbst fehlen Aussagen und Darstellungen für die Lärmimmissionen außerhalb der beantragten Fluglärm-Schutzzonen des Flughafens Düsseldorf. Eine Beurteilung der lärmseitigen Auswirkungen zusätzlicher Flugbewegungen über dem Krefelder Stadtgebiet ist nicht möglich.

Aus der Flugspurenanalyse (s. o., 1.01) zeigt sich, dass auf den Abflugrouten MEVEL (SONEB, etc.), NETEX (LMA) und MODRU über dem südlichen Stadtgebiet von Krefeld Flugbewegungen stattfinden, die deutlich unterhalb von 6.000 ft. (1.829 m) liegen und damit Lärmimmissionen von > 55 dB(A) im Stadtgebiet erzeugen können. Davon betroffen sind Wohngebiete in den Krefelder Stadtteilen von Fischeln, Stahldorf, Benrad und Gellep-Stratum. Die lärmseitigen Auswirkungen dieser Flugbewegungen zwischen 3.000 ft. und 6.000 ft. werden im Planfeststellungsantrag nicht betrachtet. Ähnliches gilt für das Landeverfahren (Betriebsrichtung 05R/L) und die Platzrunde, die über Krefeld in Flughöhen < 9.000 ft. bis < 6.000 ft. geflogen wird.

Hier sollte in Abhängigkeit der Flugbewegungszahlen und Flughöhen untersucht werden, welche Lärmimmissionen nach Flughöhenklassen über dem Stadtgebiet erzeugt werden und tatsächlich lärmheblich sind. Allein die Berechnung eines Mittelungspegels aus allen Flugbewegungen lässt keine Beurteilung der zu erwartenden lärmseitigen Auswirkungen aus den tatsächlichen Flugbewegungen zu.

Da anhand der Flugspurenanalyse erkennbar wird, dass Flughöhen mit einer Lärmrelevanz von voraussichtlich > 55 dB(A) auftreten und dadurch Wohngebiete im Krefelder Stadtgebiet voraussichtlich erheblich belastet werden können, sollten in den Stadtteilen Fischeln und Gellep-Stratum zusätzlich zwei bis drei Lärmmessstationen zur Verifizierung der Erheblichkeit des Fluglärms in Krefeld errichtet werden.

1.4 Fluglärmmedizin

Die Planfeststellungsunterlagen zur Kapazitätserweiterung des Flughafens Düsseldorf wurden von der Stadt Krefeld im Rahmen des vorbeugenden Gesundheitsschutzes geprüft.

Gemäß den Antragsunterlagen soll die Anzahl der Flugbewegungen in den verkehrsreichsten Monaten von aktuell 122.186 auf 138.200 (Prognoseszenario 2030) erhöht werden. Angaben, zu welchen Tageszeiten die vermehrten Starts und Landungen stattfinden sollen, werden nicht gemacht. Ein entsprechendes Szenario, welches ein verdichtetes Flugbewegungsaufkommen zu den kritischen Zeiten (morgens und abends!?) umfasst, wird im Lärmgutachten nicht berücksichtigt. Dies wird auch von dem Autor der lärmmedizinischen Studie der Charité vom 23.02.2016 kritisiert:

„Womöglich ist der Dauerschallpegel nicht das beste Maß, um Lärmbelastungen in eine Beziehung zu Herz-Kreislaufkrankungen zu setzen.“

Obwohl gemäß dem Lärmgutachten mit einem geringen Lärmzuwachs für das Krefelder Stadtgebiet gerechnet werden muss, sollten folgende Aspekte bei den weiteren Planungen berücksichtigt werden:

Gemäß der lärmmedizinischen Stellungnahme der Charité am 23.02.2016 steht die intensive Fluglärmbelastung (militärischer Tieffluglärm) in einem deutlichen Zusammenhang mit der Ausschüttung von Stresshormonen. Eine vermehrte Stresshormonausscheidung begünstigt die Kriterien wie Arteriosklerose und erhöht, wie die Caerphilly-Speedwell-Kohortenstudie belegt, das Risiko von Herz-Kreis-Erkrankung. Erhöhte Cortisolwerte (Stresshormon), wie sie z. B. C. Maske et al. bei einer nächtlichen Verkehrslärmbelastung von 52,8 – 68,5 dB(A) nachwies, haben u. a. diabetogene Wirkung, Immunsuppression, Magengeschwüre, sowie die Förderung des Knochenmark- und Muskulaturabbaus zur Folge. Die gesundheitlichen Auswirkungen haben eine Latenzzeit von etwa 5-10 Jahren.

Im Weiteren berichtet der Autor o.g. Stellungnahme von Schlafstörungen, Belästigungsgefühlen und psychischer Erkrankungen bei fluglärmexponierten Anwohnern.

Unter Gesundheit wird nicht nur die Abwesenheit von medizinisch definierten Krankheiten verstanden – vielmehr umfasst diese auch die Belastungsfreiheit, also die Abwesenheit von subjektiven Belastungen, Symptomen und negativen Gefühlen (WHO). Lärmbelastungen gehören heute zu den häufigsten negativen Belastungen in stadtnahen Wohngebieten. Aus Public Health Sicht sollten daher weitere Belastungen aus Lärmpegelerhöhungen abgelehnt werden.

Es wird daher angeregt, die neuen Lärmemissionen gemeinsam mit dem Verkehrsprojekt „Ausbau der A57“, dem Anstieg des Güterverkehrs („Eiserner Rhein“) sowie ggf. weiteren Großprojekten zu betrachten und zu bewerten.

Das lärmmedizinische Gutachten berücksichtigt außerdem nicht die ganzjährig beantragte Slotzahl (s.o.) des Flughafens Düsseldorf. Das Gutachten sollte ebenso angepasst werden.

1.5 Umweltverträglichkeitsprüfung

Der Umweltverträglichkeitsuntersuchung fehlt eine Beurteilung des Eintrags von Luftschadstoffen in die Biotoptypen und Böden in Naturschutz- und FFH-Gebieten durch die Critical Loads.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung nimmt keine Abwägung vor bzw. es wird keine Aussage getroffen über die Auswirkungen der Immissionen außerhalb des Untersuchungsgebietes.

Die Umweltverträglichkeitsuntersuchung bearbeitet die Auswirkungen der Kapazitätserweiterung auf der Grundlage des Prognoseszenarios 2030 und den sechs verkehrsreichsten Monaten des Jahres. Die tatsächlich beantragte, ganzjährige Kapazitätserweiterung wird nicht berücksichtigt. Der Antrag und die Umweltverträglichkeitsuntersuchung sind entsprechend zu überarbeiten.

2. Einwände gegen den Planfeststellungsantrag zur KapErw FH DUS, zur Wahrung des Planungs- und Selbstverwaltungsrechtes der Stadt Krefeld

Die Stadt Krefeld plant im Stadtteil von Fischeln, aber auch in den Stadtteilen Forstwald, Lindenthal und Schicksbaum weitere Wohnbauflächen. Sie sind im Flächennutzungsplan der Stadt Krefeld ausgewiesen, der in 10/2015 wirksam geworden ist.

Die Stadt Krefeld befürchtet, dass mit der zu erwartende Zunahme der Flugbewegungen durch die beantragte Kapazitätserweiterung des Flughafens Düsseldorf eine Lärmverdichtung (Zunahme der Fluglärm-Häufigkeit) und eine Zunahme der Lärmbelastung der Wohnbauflächen einhergehen wird, die die Planung und Entwicklung der Wohngebiet erschweren wird. Im Einzelfall sind hiervon auch Flächen im Eigentum der Stadt Krefeld betroffen.

Die Planungs- und Entwicklungerschwernis ist, wie in anderen Fällen auch, auf die Fluglärmbelastung zurückzuführen, die objektiv vorhanden ist und subjektiv als dauerhafte Lärmbelastung von der Wohnbevölkerung empfunden wird. Erst recht dann, wenn eine Kapazitätserweiterung des Flughafens Düsseldorf geplant ist. Dies kann letztlich dazu führen, dass trotz einer teilweisen Bewältigung der Lärmkonflikte Flächen oder Gebäude mit Zweckbestimmung „Wohnen“ nur verzögert entwickelt oder veräußert werden können. Für die Planung und Entwicklung der genannten Wohnbauflächen kann es für die Stadt Krefeld hilfreich werden, wenn für diese Flächen die Fluglärmimmissionen ermittelt und der Stadt zur Verfügung gestellt werden.

3. Stellungnahme des Rats Herrn Jürgen Heitzer vom 08.06.2016

„Den Vorschlag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im NRW-Landtag, die Flughafenentwicklung betreffend, halte ich für eine geeignete und vernünftige Grundlage.

Bereits als Mitglied der Fluglärm-Kommission der Stadt Krefeld, Ende der 90er und Anfang 2000 ff. habe ich in dem Gremium, welches fast ausnahmslos von hauptamtlichen BM und Dezernenten und Verwaltungsbeamten besetzt ist, als gewöhnlicher Rats Herr, als der ich anstelle des damaligen OB verpflichtet wurde, darauf hingewiesen, dass Lärm im Allgemeinen und Fluglärm im Besonderen zu einer der größten gesundheitlichen Belastungen entwickeln wird. Der Flughafen Düsseldorf, einst der zweitgrößte in Deutschland, setzte nach dem Brand alles daran, seine führende Position wieder zu erlangen.

Der FH Frankfurt, im dichtbesiedelten, zentral gelegenen Südhessen, war an seine Grenzen gestoßen. München, FJS im dünner besiedelten Freisinger Raum, bot Kapazitätserweiterungen.

Der Düsseldorfer Flughafen ist ein Stadtflughafen, etwa 2 – 2,5 Millionen Einwohner in unmittelbarer Nachbarschaft. Er ist ein Business-Flughafen, das Eingangstor des wichtigsten europäischen Wirtschaftsraums. Der Flughafen eignet sich aber nur bedingt für die seit 20 Jahren etablierten „Billigfluglinien“.

80 – 100 € quer durch Europa, Drehkreuz für eine seit Jahren wirtschaftlich angeschlagene, vermutlich nicht überlebensfähige Fluglinie, die von Ölmilliarden subventioniert, außerhalb der Wettbewerbsfähigkeit läuft und Arbeitsplätze von Fluglinien gefährdet, die bisher wirtschaftlich erfolgreich, keine Zuschüsse erhalten.

Fazit: Düsseldorf ist ein Geschäftsflughafen. Hier sollte die Infrastruktur modernisiert werden, Touristik- und Pendelverkehr muss bei weiterer Expansion auf vernünftige Alternativen und Alternativstandorte (Weeze, Mönchengladbach u. a.) geprüft werden.“

4. Einwände gegen den Planfeststellungsantrag zur KapErw FH DUS, geäußert von den Krefelder Bürgervereinen

4.1 Bürgerverein Fischeln, Hr. Adam, vom 25.05.2016:

„Im Jahr 2014, für den 5. Februar, organisierte der seinerzeitige Vorstand der Arbeitsgemeinschaft Krefelder Bürgervereine (AKB) eine Informationsveranstaltung des Flughafens Düsseldorf zur geplanten Kapazitätserweiterung in der Hochschule Niederrhein. Die Veranstaltung wurde unabhängig protokolliert. Das Protokoll ist einsehbar unter:

https://www.dus.com/~media/fdg/dus_com/konzern/unternehmen/kapazitätserweiterung/pdfs/protokolle/protokoll_krefeld_2014-02-05.pdf .

Für die AKB und den Bürgerverein Fischeln hatte ich dem Geschäftsführer des Flughafens, Hr. Thomas Schnalke, folgende Frage gestellt:

Erfolgt die Ausweitung der Flugkapazitäten nur in den Spitzenzeiten oder auch in den anderen Zeiten? Herr Lange sagte gerade, dass die Flugbewegungen morgens um 6 Uhr extrem sind. Die belasten uns gerade in Fischeln. Das ist allerdings nicht MODRU, das ist LMA/NETEX. Ich ... muss aber jetzt keine Sorgen haben – ich hoffe, das bestätigen Sie mir –, das ich zwischen 6 und 7 Uhr, weil das nicht zu den Spitzenzeiten gehört, mehr Flugbewegungen erfahre. Ich danke für Ihre Antwort (Seite 17 des o. g. Protokolls).

Darauf antwortete, auf Nachfrage des Moderators, der Leiter der Marketingabteilung, Lutz Honerla, wie im Protokoll auf Seite 21 wiedergegeben:

Moderator Sven Preger:

Ich habe es eben noch nachgeschaut. Tatsächlich gilt die Stunde zwischen 6 und 7 Uhr momentan nicht als Spitzenzeit. Daher die Frage von vorhin von Ihnen: Wird es eine Ausweitung auch in den Stunden geben, die nicht Spitzenzeiten sind? Konkret: Wie ist es in dieser frühen Stunde zwischen 6 und 7 Uhr, in der man vielleicht noch schläft?

Lutz Honerla:

Wir haben morgens in der ersten Stunde bis zu 36 Starts. Das ist das, was unser Flughafen technisch hergibt. Das wird auch nicht anders sein: 36 Starts maximal, wenn wir den Koordinierungseckwert von 60 haben. Das heißt, wir hätten dann keine 60 Starts. Das gibt der Luftraum nicht her, das geben auch ein paar andere Sachen nicht her. Das heißt, selbst wenn wir die erste Stunde von 6 bis 7 Uhr zu einer sogenannten 60er-Stunde machen würden, bleibt es bei maximal 36 Starts. Der Rest kann dann nur mit Landungen aufgefüllt werden. Das heißt, derjenige, der

die Starts bzw. den Lärm zu erleiden hat, hat dann nicht gleichzeitig auch noch die Differenz auf 60, als 24 Landungen zu erleiden. Das kann nicht funktionieren, weil die aus einer anderen Richtung anfliegen.

Im Artikel „Wenn der Flughafen lauter wird“ in der Ausgabe der Rheinischen Post vom 24. Mai 2016 auf Seite B3 wird die Aussage der Flughafen Düsseldorf GmbH vom 05.02.2016 negiert. Laut Pressebericht sollen samstags ab 6 Uhr sogar mehr als 60 Abflüge geplant sein, sonntags 58 und von Montag bis Freitag je 49.

Hier wurde, aus heutiger Sicht, auf der Informationsveranstaltung vom Februar 2014, die Krefelder Bevölkerung und Politik (bewusst?) falsch informiert. Dies m. E. in der Stellungnahme der Stadt Krefeld ausdrücklich genannt und eine rechtlich bindende Aussage des Flughafens zur Belastung durch Starts eingefordert werden.

Aus meiner Sicht stellen die in der Ausgabe der Rheinischen Post dargestellten Werte für die Bewohner des Krefelder Südens eine nicht hinnehmbare Lärmbelastung dar. Insbesondere unter dem Aspekt, dass in den kommenden Jahren mit Fischeln-Südwest ein großes Wohngebiet entstehen soll.“

4.2 Bürgerverein Krefeld-Linn e.V. vom 22.06.2016; Zentrale Stellungnahme der Bürgervereine der Arbeitsgemeinschaft Krefelder Bürgervereine

„Der Bürgerverein erlaubt sich, in der im Betreff genannten Angelegenheit wie folgt Stellung zu nehmen:

- 1. Die angeblich viel **höhere Nachfrage** als zurzeit an Flügen abgewickelt wird, kann nicht nachvollzogen werden, denn seit 2008 ging die Anzahl der Flugbewegungen regelmäßig zurück.*

Der Bürgerverein wendet sich ausdrücklich dagegen, dass ein stadtnaher Flughafen, wie es Düsseldorf ist, ungebremst wachsen soll. Er ist durch seine Lage und den Angerlandvergleich in seinem Wachstum begrenzt. Hilfsweise wird sich auf den Vertrauensschutz aus dem Planfeststellungsbeschluss für die Ersatzbahn, die als Ausweichbahn genehmigt wurde, berufen.

Der Mehrbedarf ist nur vorgeschoben: In der Tat geht es darum, die Vorherrschaft in NRW sicherzustellen. DUS hat heute schon 60%, die anderen fünf Flughäfen teilen sich den Rest. Was DUS an sich zieht, fehlt den anderen Flughäfen in NRW (die in der einen oder anderen Form in öffentlicher Hand sind).

- 2. Eine stündliche Frequenz von 60 Flugbewegungen wird zwangsläufig zu höheren Verspätungen führen, die zu wesentlich mehr Nachtflügen führen werden. Damit wird die Nachtruhe erheblich stärker eingeschränkt, als es ohnehin bereits jetzt geschieht.*

*Die **Kapazitätsberechnung** mittels einer Simulation ist nicht nachprüfbar. Es kann nur genehmigt werden, was dauerhaft und unter allen Bedingungen möglich ist.*

- 3. Wenn der Flugraum enger wird durch eine Zunahme des Flugverkehrs, dann müssen Flugzeuge ausweichen. Das werden sie in die Tiefe tun, also wird der*

Fluglärm weit mehr erhöht als nur durch das reine häufigere Überfliegen. Jeder einzelne Überflug wird lauter. Dazu wird der Überflug vermehrt in einer Schneise stattfinden, daher wird es zu einer unerträglich hohen Frequenz mit sehr kurzen Lärmpausen führen. Dazu ist der momentane Fluglärm reduzierbar durch Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes, wie z.B. CDA. Diese Beseitigung vermeidbaren Lärms wird bei einer Erhöhung des Flugaufkommens nicht mehr möglich sein. Es wird darauf hinweisen, dass das **Fluglärngesetz** vorschreibt, dass vermeidbarer Fluglärm auch vermieden werden muss. Es ist nicht einsichtig, dass die Umstände so verändert werden, dass die Situation so ist, dass der Lärm nun nicht mehr vermieden werden kann. Das verhöhnt die Sicherheit und den Schutz, die ein Gesetz dem Bürger bieten sollte. Laut DFS wird bei zunehmendem Verkehrsaufkommen die Anflughöhe abnehmen, was wiederum zu mehr Lärm führt.

4. Der **Angerlandvergleich** sieht nur eine Nutzung der Ersatzbahn vor, die auf einen „Spitzenverkehr“ sowie bei einer Sperrung der Hauptbahn beschränkt ist. Der jetzige Antrag geht weit über eine Nutzung des Spitzenverkehrs hinaus und widerspricht damit dem Angerlandvergleich.

Den Angerlandvergleich wird mit dem neuen Antrag ausgehebelt. Auch wenn sich angeblich Privatpersonen nicht auf den Angerlandvergleich berufen können, so wird der Vertrauensschutz aus dem Planfeststellungsbeschluss für die Ersatzbahn eingefordert. Dort steht klar: der „Deckel“ von 35 FB/h und 71.000 gewerblichen Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten sorgt dafür, dass „die durch die Anlage der Parallelbahn entstehende zusätzliche Kapazität hinsichtlich des Bezugszeitraumes „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 des Planfeststellungsbeschlusses sichergestellt.** Damit wurde den auf einer möglichen Kapazitätserhöhung basierenden Einwendungen weitgehend Rechnung getragen“. (PFB 1983, S.258)

5. Neben einem **strikten Nachtflugverbot** von 22.00 bis 06.00 Uhr wird gefordert, dass ganztägig die **lärmmindernden Anflugverfahren** praktiziert werden, die dem jeweiligen Stand der Technik entsprechen. Nach dem beim Anflug auf den internationalen Verkehrsflughafen London-Heathrow seit Jahren ganztags in 93 % der Fälle praktizierten Landeanflugverfahren werden die Maschinen bis kurz vor dem Aufsetzpunkt im Gleitsinkflug mit nur 25 % des Schubes (Leerlauf der Turbinen) von Lotsen geführt. Umgesetzt auf den Anflug auf DUS ermöglicht diese Technik eine Minderung des Fluglärms an den Außenwänden der betroffenen Wohnhäuser um ca. 5 dB(A). Bei höherem Lärmaufkommen würde dies nicht umzusetzen sein, da der Luftraum über NRW bereits jetzt schon sehr dicht ist.
6. Es ist nicht nachvollziehbar, dass die **Lärmschutzzonen** trotz der Ausweitung des Flugbetriebes und dem Trend zu größeren – und damit lautereren – Flugzeugen nicht größer werden. Dies gilt umso mehr, als die Lärmschutzzonen aus dem neuen Fluglärmschutzgesetz falsch berechnet worden sind und als zu klein angesehen werden müssen.

Bei der Berechnung der Lärmschutzzonen werden 138.000 Flugbewegungen in den 6 verkehrsreichsten Monaten zugrunde gelegt. Beantragt werden jedoch $(45 \times 8 + 60 \times 8 + 33) \times 184 = 160.632$ Flugbewegungen. Daher sind die Lärmschutz-

zonen wesentlich zu klein berechnet. Dadurch wird mir vermutlich zustehender Lärmschutz verwehrt.

7. Allein bei einem Start eines mittelgroßen Düsenjets werden 20.000 kg CO₂ freigesetzt und **weitere Schadstoffe** in erheblicher Menge ungefiltert in die Umgebungsluft geblasen. Insbesondere der Feinstaub belastet die Umgebung des Flughafens erheblich. Bei einer Zunahme der Flugbewegungen nehmen diese Schadstoffe entsprechend ebenfalls zu.

Luftverkehr ist eine der wenigen Verkehrsarten und Energieverbraucher, die ihre Schadstoffe ungefiltert in die Luft abgeben dürfen. Dies führt insbesondere in einem dicht besiedelten Raum zu erheblichen Umweltbelastungen. Die Genehmigung dieses Antrages würde diese Belastungen erheblich verschärfen und z.B. die Bemühungen um Feinstaubbelastungen in den Städten ad absurdum führen.

Im Winter werden die Flugzeuge gegen Eisbildung mit Frostschutzmitteln behandelt. Die damit kontaminierte Flüssigkeit wird durch spezielle Systeme entsorgt. Bei dem Vorgang kommt es jedoch zur Verdunstung des Enteisungsmittels. Dieses enthält Stickoxide und andere für den Menschen hochgradig toxisch wirkende Stoffe. Da diese Stoffe eine enorme kanzerogene Wirkung besitzen, steigt durch die Verwendung dieser Enteisungsmittel das Krebsrisiko erheblich.

Die Verbrennung tausender Liter Kerosins bei den geplanten täglichen Landungen führt bei den bekannten Abgasinhaltsstoffen (so vor allem Stickstoff, Chlorwasserstoff, Schwefeldioxyd, Kohlenmonoxyd, Ozon) zu einer zumindest zeitweiligen Überschreitung der zulässigen Grenzwerte und zu einer deutlichen Erhöhung der Ruß- und Staubanteile der Luft. Gleichzeitig kommt es dabei zur Bildung von mehreren Hundert verschiedenen organischen Verbindungen, deren gesundheitsschädigende Wirkungen auf den menschlichen Organismus insbesondere im niederschweligen Dosisbereich und bei langzeitiger Kumulierung mit unterschiedlich sich beeinflussenden Mischwirkungen bei weitem nicht aufgeklärt sind. In der einschlägigen Literatur wird akzeptiert, dass bei Menschen, die unter einem exogen allergischen Asthma bronchiale leiden, das Risiko einer erheblichen Verschlechterung ihres Leidens im Sinne einer deutlichen Beeinträchtigung ihrer Lebensqualität richtungsbestimmend erhöht wird, wenn sie unter den oben beschriebenen Bedingungen leben müssen. Eine Verschlimmerung der Erkrankung wird auch in Folge der ansteigenden Lärmbelastung erwartet. Insbesondere durch die Folgen, dass nicht bei geöffnetem Fenster geschlafen werden kann (Frischluftmangel) andauernder Fluglärm die nervliche / psychische Konstitution zusätzlich beeinträchtigt und hierdurch häufiger Anfälle von Asthma / akuter Luftnot auftreten.

Die sehr erhebliche Steigung der Emissionen aus den Abgasen lagert sich in der Luft ab mit der Folge, dass bereits jetzt Augen- und Atembeschwerden zu verzeichnen sind, die in Zukunft häufiger vorkommen und stärker werden. Ferner legen sich diese Partikel auf dem Grundstück ab, auf den Gartenaußenanlagen ist ein noch höherer Pilzbewuchs zu verzeichnen, der sich nur durch noch umfangreichere Reinigungsarbeiten beseitigen lässt, Reinigungsarbeiten, die Geld kosten und zudem das Material schwächen.

Auch bei den Schadstoffen gehen die Gutachten nur von 138.000 FB aus. Zudem werden nur die Zuwächse der Schadstoffbelastungen, nicht aber deren absolute Werte betrachtet.

8. *Durch die zu erwartenden Auswirkungen der Kapazitätserweiterung des Düsseldorfer Flughafens wird das **Recht auf körperliche Unversehrtheit** (gesundheitsgefährdende Lärm- und Schadstoffbelastungen) verletzt.*

Vom verwirklichten Erweiterungsvorhaben werden Emissionen ausgehen, die dazu geeignet sind, Gesundheit der Betroffenen Bürger zu gefährden und zu beeinträchtigen. Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG verpflichtet den Staat, diese vor derartigen Einwirkungen auf die Gesundheit bzw. vor der Gefahr deren Beeinträchtigung zu schützen. Eine Planfeststellung kann daher rechtsfehlerfrei nicht erfolgen.

Insbesondere wird eine Gesundheitsbeeinträchtigung durch die Lärmbelastung in den frühen Nacht- bzw. Morgenstunden befürchtet, die zu häufigen Unterbrechungen des Schlafes der Betroffenen führen wird.

Eine wesentliche Beeinträchtigung der Lebensqualität und eine erhebliche Gesundheitsgefährdung bestehen in der viel zu kurzen Nachtruhe, die z.T. weniger 6 Stunden beträgt. Bereits jetzt kommt es zu so zahlreichen Verspätungen, dass Flugzeuge regelmäßig bis etwa Mitternacht landen. Mit einer Verdichtung des Flugverkehrs ist mit einer Verschärfung dieser Situation zu rechnen.

Fluglärm ausgesetzt zu sein führt erwiesenermaßen zu gesundheitlichen Langzeitschäden, der Betroffene kann dem Fluglärm nicht entrinnen. Nächtlicher Fluglärm führt bei den Betroffenen zu einer deutlich verkürzten Schlafzeit, stellt eine potentielle Gefährdung der Gesundheit, wodurch Lebensqualität und Gesundheit reduziert werden. Die Situation wird sich mit der beantragten Erweiterung verschärfen.

Seit langem warnen Mediziner, dass Lärm und insbesondere Fluglärm gesundheitliche Langzeitschäden verursacht. Fluglärm wird vom Menschen als bedrohlich empfunden, weil er von oben kommt, und als besonderer Stress, weil es kein Entrinnen gibt. Fluglärm verstärkt damit die Stress-Situation, die zu erheblichen gesundheitlichen Schwierigkeiten der Betroffenen führt.

Die durch einen höheren Lärmpegel bedingten Krankheitsbilder sind u.a. durch Beeinträchtigungen des Wohlbefindens und der Leistungsfähigkeit des Betroffenen, eine hormonelle Disregulation, die zu einer verstärkten Ausschüttung von Kortisol und Adrenalin führt. Dies wiederum steigert das Herzinfarktrisiko und wirkt sich auf die Energieversorgung des Körpers negativ aus (Muskelschwund etc.).

Gesundheitsschäden sind langfristig insbesondere auf Grund der nächtlichen Ruhestörungen durch Fluglärm zu erwarten. Die sich aufgrund der Kapazitätserweiterung zwangsläufig ergebende Erhöhung des Betriebes auf die Nachtstunde von 22:00 bis 23:00 Uhr und die dadurch bewirkte zusätzliche Stressbelastung durch die Fluglärmimmissionen bewirkt, dass der Fluglärm Betroffene nicht im direkten Anschluss ab 23.00 Uhr in den Schlaf fallen kann, sondern einen zeitlichen Übergang benötigen. Die zusätzliche Betriebskonzentration und die dadurch bedingten Fluglärmimmissionen zwischen morgens 06:00 bis 07:00 Uhr werden

den Betroffenen in seiner sensiblen Tiefschlafphase aufwecken. An einen ungestörten Schlaf ab 06.00 morgens ist ohnehin nicht zu denken. Bei diesem Betriebsprogramm bleiben im günstigsten Fall fünf Stunden fluglärmfreie Nachtzeit, die jedoch nicht ausreicht, um den notwendigen Schlafbedarf abzudecken. Der verkürzte Schlaf reicht zu einer Regeneration nicht aus und bewirkt auf Dauer Gesundheitsschäden. Diese Schlafstörungen verstärken die Stress-Situation, die dadurch bedingte erhöhte Ausschüttung von Stresshormonen kann auf Dauer zu Diabetes, verminderter Immunabwehr sowie Bluthochdruck führen. Es ist medizinisch nachgewiesen, dass auch Rhythmusstörungen des Herzens beim Menschen durch Einflüsse des Nervensystems ausgelöst oder verstärkt werden können. Lärm und ganz besonders nächtlicher Fluglärm führt zu Schlafstörungen und damit zu nervlichen Störungen sowie zu Störungen des vegetativen Nervensystems. Durch den ausbaubedingten gesteigerten nächtlichen Fluglärm wird der Herzrhythmus der Wohnanlieger ungünstig beeinflusst und gefährliche oder tödliche Herzrhythmusstörungen können langfristig ausgelöst werden.

Nächtlicher Fluglärm führt zu unerwünschter Aktivierung und belastet den Schlaf. Die lärmbedingte Aktivierung kann den Schlafablauf stören und zum Erwachen führen. Ein ungestörter Schlaf bewirkt Gesundheit, Wohlbefinden, Leistungsfähigkeit und Optimismus. Sofern eine längerfristige Störung des Schlafablaufs auftritt, können gesundheitliche Beeinträchtigungen auftreten. Erkenntnisse der Schlafmedizin bestätigen zudem, dass eine Störung des natürlichen Schlafverlaufs nicht nur im Sinne einer subjektiven Lästigkeit durch bewusstes Erwachen, sondern auch unterhalb dieser bewusst wahrnehmbaren Schwelle alles andere als gesundheitlich unbedenklich ist. In diesem Zusammenhang sind besonders die Fragmentierung der gesamten Schlafstruktur, die Reduzierung des zur Erholung der geistig-emotionalen Vorgänge erforderlichen REM-Schlafes und die damit verbundenen längeren Abschnitte bloß oberflächlichen Schlafes zu nennen. Dies führt unter anderem zu einer Verminderung der Erholungsfunktion des Nachtschlafes und dadurch zu einer Herabsetzung der Leistungsfähigkeit.

Über die Folgen nicht erinnerbarer Aufwachreaktionen hinaus konnte die Lärmwirkungsforschung auch vegetative Reaktionen (Arousals) als Ursache für Gesundheitsgefahren identifizieren. Solche Arousals haben die natürliche Aufgabe, vitalbedrohliche Reize oder Ereignisse durch Aktivierung von Kompensationsmechanismen zu verhindern. Häufiges Auftreten solcher Arousals im Schlaf führt jedoch zu einer Deformation biologischer Rhythmen. Diese Deformation zeigt sich in einem fragmentierten Schlafverlauf ebenso, wie in einer erhöhten Ausschüttung der Stresshormone Kortisol und Adrenalin, einer Erhöhung der Magnesiumausscheidung und einer Verringerung der Thrombozyten. Infolgedessen leidet die Schlafqualität und führt zu Leistungsminderung, Schläfrigkeit und Müdigkeit am Tag. Damit muss Nachtfluglärm als Distress angesehen werden. Distress ist eine Beanspruchung des Menschen, die zur Gesundheitsgefährdung führt.

Das entscheidende Kriterium zur Klärung der Frage der Kapazitätserweiterung des Düsseldorfer Flughafens ist der Schutz der Gesundheit des Menschen gegen Fluglärm. Die neuere Untersuchung von Prof. Hecht (Bundesgesundheitsblatt 2001, 1001 ff.) ermittelt, dass die Menschen beginnend bei Einzelschaller eignissen des Luftverkehrs von 48 dB(A) am Ohr des Schläfers aufwachen und - in Übereinstimmung mit den Aussagen der Lärmwirkungsforscher Bullinger,

Greifahn, Kastka und Spreng - dass vegetative Gesundheitsbeeinträchtigungen bei Einzelpegeln von 53 dB(A) beginnen. Eine Überschreitung dieser Werte ist zu vermeiden. Daher ist die Kapazitätserweiterung für den Düsseldorfer Flughafen ungeeignet.

Auch die WHO hat festgestellt, dass Schlafstörungen die häufigste Folge von Lärm sind.

Fluglärm fördere Depressionen, Bluthochdruck, Herzinfarkte und Schlaganfälle, teilte die Uniklinik Anfang März 2012 in Mainz mit. Besonders für Patienten an der Mainzer Schmerzklinik habe Fluglärm gravierende Folgen. Äußere Faktoren wie Fluglärm verstärken Schmerzen. Forscher am Uniklinikum untersuchen derzeit den Einfluss von Fluglärm auf das Entstehen von Gefäßerkrankungen. Diese und weitere Studien sollen helfen, zu beweisen, dass es sich bei Fluglärm um Körperverletzung handelt.

- 9. Studien haben nachgewiesen, dass Fluglärm die Lernfähigkeit und Lerngeschwindigkeit von **Kindern** negativ beeinflusst. Skandalöserweise hat sich ein Mitarbeiter des NRW-Verkehrsministeriums auf Nachfrage dazu geäußert, dass Lerndefizite kein Gesundheitsschaden ist. Es wird ein Schutz unserer Kinder vonseiten der Landespolitik gefordert.*

Fluglärm beeinträchtigt die schulische Leistungsfähigkeit von Kindern deutlich stärker als bislang angenommen. Das belegen neue Untersuchungen aus vier Ländern der Europäischen Union. Die Lesefähigkeit und die Gedächtnisfunktionen sind signifikant verschlechtert, wenn die Schulen in einem fluglärm-belasteten Gebiet liegen.

An dem ungünstigen Einfluss von Fluglärm auf die intellektuelle Leistungsfähigkeit von Kindern kann man aufgrund dieser in vier europäischen Ländern erhobenen Ergebnisse jetzt nicht mehr zweifeln. Andere Lärmarten hatten interessanterweise nicht den gleichen Einfluss. Es ist anzunehmen, dass auch weitere geistige Funktionen beeinträchtigt werden, da in dieser Großstudie nur wenige, leicht messbare und quantifizierbare Parameter untersucht werden konnten. In einer Münchner Studie, bei der nicht der Fluglärm in der Schule, sondern der am Wohnort der Schüler berücksichtigt wurde, war unter anderem eine Motivationsverminderung zum Lösen schwieriger Aufgaben gefunden worden. Eine solche „Nullbock-Haltung“ gibt in einer Zeit, in der die individuelle Leistungsbereitschaft nicht selten von vitaler Bedeutung ist, besonderen Anlass zur Besorgnis.

Permanente, auch niedrigere Geräuschbelastungen am Tag oder nachts kann auch zu Lernstörungen bei Kindern führen. So hat eine schwedische Untersuchung in München gezeigt, dass sich das Langzeitgedächtnis bei Kindern in der Umgebung des Flughafens Riem nach Schließung des Flughafens um 25 Prozent gebessert hat. Im gleichen Umfang hatte sich die Gedächtnisleistung von Kindern in der Umgebung des neuen Münchner Flughafens seit dem Betriebsbeginn dort verschlechtert.

Forscher beobachten immer häufiger, dass bei nächtlichem Stress die Kinder mit dem Atmungssystem reagieren (z.B. Lärmwirkungsforscher Dr. Christian Maschke). Es tritt dann ein erhöhtes Risiko für Asthma oder andere Erkrankungen der oberen Atemwege auf. Kinder wachen nicht so schnell bei Lärm auf wie Erwach-

sene, aber andererseits reagieren sie offenbar unterhalb des Aufwachens stärker als Erwachsene auf Geräusche. Der kindliche Schlafrhythmus wird durch Fluglärm kräftig durcheinander geschüttelt. Auch am Tag beeinträchtigt der Fluglärm Kinder. Untersuchungen zeigen, dass es ihnen schwerer fällt zu lernen. Die Lerninhalte müssen verarbeitet werden. Diese Verarbeitung, die vor allem im Kurzzeit- oder auch ein wenig im Langzeitgedächtnis stattfindet, kann durch den Lärm ganz erheblich gestört werden.

10. Mehr Fluglärm mindert meine persönliche **Lebensqualität**.

Durch die Kapazitätserweiterung und dessen Auswirkungen wird die allgemeine Handlungsfreiheit beeinträchtigt (Kommunikationsstörung durch Lärm, Einschränkung der Nutzungsmöglichkeit von Wohnung und Garten, Einschränkung der Nutzungsmöglichkeiten der bisherigen Infrastruktur, Einschränkungen der Freizeitbetätigungen (Wandern, Radfahren, Joggen, etc.).

Das Schlafen bei geöffnetem Fenster ist nur schlecht möglich und diese Situation würde durch eine weitere Erhöhung des Flugverkehrs und der damit einhergehenden weiteren Zunahme der Verspätungen in die nächtliche Ruhephase zwischen 22-6 Uhr hinein deutlich verschlechtert.

Nicht nur bei geöffnetem Fenster stellt der Fluglärm eine beträchtliche Beeinträchtigung meines Schlafes dar. Diese Situation würde sich durch eine weitere Erhöhung des Flugverkehrs erhöhen und die Länge des ungestörten und nicht unterbrochenen Nachtschlafs würde sich auf ein gesundheitsgefährdendes Niveau verkürzen.

Mit der Erhöhung der Flugbewegungen würden die Betroffenen auch tagsüber vom Fluglärm stark belästigt. Dies gilt insbesondere beim Aufenthalt auf dem zum Grundstück gehörenden Balkon / Terrasse.

Die Belästigung durch Fluglärm würde auch tagsüber zunehmen. Insbesondere beim Aufenthalt auf Grundstücksaußenflächen und in nahegelegenen Naherholungsgebieten.

Darüber hinaus wird die fehlende Betrachtung der zusätzlichen Verlärmung des in der Nähe meines Wohnortes liegenden Erholungsraums gerügt, z. B. des Baldeneysees oder des Schellenberger Walds, Burg Linn.

In den umliegenden Erholungsgebiet täglich zwischen 6 und über 22 Uhr hinaus einem als nahezu kontinuierlich erfahrbaren erheblichen Fluglärm ausgesetzt sein werde, falls den Erweiterungsplänen zugestimmt wird. Es besteht ein berechtigtes, anerkennens- und schützenswertes Interesse, sich in seiner Umgebung erholen zu können. Dieses Interesse wäre unzumutbar beeinträchtigt, zumal die Anzahl der geplanten stündlichen Überflüge so hoch ist, dass die Pausen zwischen den Überflügen nicht mehr als Erholungspausen wahrgenommen werden.

Für die Abwägung sind nach Auffassung des Bundesverwaltungsgerichtes auch Lärmwerte von Bedeutung, die unterhalb der gesundheitlichen Beeinträchtigungs- und Belästigungsschwelle liegen. Als abwägungserheblicher Belang wird vielmehr jede Lärmbelastung angesehen, die nicht nur als geringfügig einzustu-

fen ist. Nach MASCHKE liegt zum Beispiel der Schwellenwert für die Störung der Erholung zwischen $L_{eq3} = 53$ und 67 dB(A). Wenn die Anzahl der stündlichen Überflüge über etwa 20 liegt, ist die Pause zwischen den einzelnen Überflügen nicht mehr wahrnehmbar und daher auch keine Erholung möglich (MASCHKE).

Das Gebiet, das vom Ausbau des Flughafens betroffen ist, wird regelmäßig zur Naherholung. Dabei sind die Ruhe und die intakte Natur schützenswert. Mit dem Ausbau des Flughafens kommt es zu einer unerträglichen Verlärmung dieses Naherholungsgebietes. Die Erholungsfunktion geht verloren. Durch den Schadstoffausstoß der Flugzeuge kommt es darüber hinaus zu einer Vergiftung der Umwelt.

11. Durch den geplanten Ausbau des Flughafens werden **Eigentumsrechte** der Betroffenen eines mit einem Wohngebäude bebauten Grundstücks gemäß Art. 14 des Grundgesetzes verletzt.

Im Fall der Kapazitätserweiterung wird ein Wertverlust der bebauten Grundstücke befürchtet. Diese Wertminderung bedeutet eine Verletzung des Grundrechts auf Eigentum nach Art. 14 GG. Somit sind mit der Kapazitätserweiterung konkrete wirtschaftliche Nachteile für den Betroffenen verbunden, es handelt sich folglich nicht lediglich um eine auf der Sozialpflichtigkeit des Eigentums (Art. 14 Abs. 2 GG) beruhende Inhalts- und Schrankenbestimmung des Eigentums, sondern um einen enteignungsgleichen Eingriff.

12. Durch die zusätzliche Lärmbelästigung und die Schadstoffbelastung wird der Erholungscharakter der umliegenden **Naherholungsgebiete** vernichtet.

Eine weitere Verdichtung bei den Flugbewegungen schadet umliegenden Städten und behindert damit eine gesunde wirtschaftliche Entwicklung, da qualifizierte Arbeitskräfte und Steuerzahler abgeschreckt werden und damit weniger Kaufkraft und Steueraufkommen entsteht.

13. Die **Umweltschäden** werden in den Gutachten zum Antrag des Flughafens immer nur als „Differenz“ zwischen dem Referenz-Szenario und dem Prognose-Szenario betrachtet. Damit werden sie kleingerechnet, denn auch das Referenz-Szenario enthält mehr Flugbewegungen als die aktuelle Situation und erst Recht die, des letzten Planfeststellungsbeschlusses. Das Prognose-Szenario schöpft dagegen die beantragten Flugbewegungen nicht aus, es kann daher nicht die vollen Auswirkungen des Antrages berücksichtigen.

14. Das Risiko der Gefährdung des Lebens der Betroffenen durch direkte bzw. indirekte Folgen eines Flugzeugabsturzes steigt beträchtlich mit einem Anstieg und einer Verdichtung des Flugverkehrs.

Das erhöhte Risiko durch den dichter werdenden Flugverkehr wird in den Antragsunterlagen nicht einmal erwähnt. Daher kann bei einer Genehmigung das erhöhte Risiko nicht berücksichtigt werden.

15. Es wird die Arbeitsplatzpropaganda gerügt, die neue **Arbeitsplätze** vorgaukelt, die vernichteten Arbeitsplätze auf anderen Flughäfen (u. a. Weeze), bei der Bahn und in anderen Einkaufsgebieten verschweigt und fordere die Erstellung eines unabhängigen Gutachtens.

*Nicht die **NRW-Wirtschaft** benötigt die Kapazitätserweiterung des Düsseldorfer Flughafens, sondern lediglich die Flughafen Düsseldorf GmbH selbst, ggf. noch die Tourismusindustrie mit ihren Pauschalflugreisen. Damit sind überwiegend auch nur die Billigfluggesellschaften gemeint. (s. Abwanderung der Lufthansa). Geschäftsreisende können schon jetzt alle ihre benötigten Reisen vom Flughafen Düsseldorf aus starten.*

Die Flüge, die zum Düsseldorfer Flughafen wandern, entfallen bei anderen Standorten in NRW. Somit entstehen keine neuen Arbeitsplätze. Wenn Arbeitsplätze entstehen, dann überwiegend nur im Billiglohnbereich.

Die Idee, dass es für NRW ökonomisch sinnvoll sein könnte, auf mehr Personentransport am Flughafen Düsseldorf in Form von Passagieren, die dort nur umsteigen (Idee eines "Hub") oder die mit einem Billigflieger in den Süden wollen oder auf Logistik zu setzen, ist mehr als kontraproduktiv. Während sich also in erfolgreichen Bundesländern im Süden Hochtechnologie angesiedelt und sie sich gegen die Verschandelung ihrer Heimat und für die Bewahrung ihrer Lebensqualität und Attraktivität vehement einsetzen, indem sie beispielsweise gegen die Stromtrasse vorgehen, schaffen wir in NRW ein paar Arbeitsplätze im Niedriglohnbereich und sortieren Päckchen. Dabei verlärmeln Flugzeuge unsere Städte und Regionen, damit die Stadt Düsseldorf und zwei ausländische Investmentfonds ein paar Euro mehr verdienen. Das hört sich nach einem Szenario an, das definitiv nicht dazu dient, Fachkräfte nach NRW zu locken. Schon jetzt klagen Firmen darüber, dass Kandidaten v.a. mit Kindern in vielen Regionen NRWs schwer zu bekommen sind. Fakt ist, dass die letzte Kapazitätserweiterung 2006 NRW wirtschaftlich nicht im Geringsten vorangebracht hat und auch eine weitere es nicht tun wird, denn die derzeitige Infrastruktur ist für die Wirtschaft ausreichend. Der Flughafen Düsseldorf zieht nur weitere Billigurlaubsflieger an (Ryanair bspl. hat Interesse) und weder die Sonnenflieger noch Umsteiger werden die Region in irgendeiner Form weiter bringen.

Cui bono? Der Flughafen gehört zu 50% der Stadt Düsseldorf und zu 50% ausländischen Fonds. Dazu erwirtschaftet er 60% seines Gewinns über Non-Aviation, also z.B. über die Geschäfte und Gastronomie vor Ort. Die Stadt Düsseldorf hat so gut wie kein Fluglärmproblem, das verteilt sich auf die Nachbarkommunen. Natürlich hat Düsseldorf unter diesen Umständen größtes Interesse an einer Erweiterung, aber das geschieht auf Kosten des Umlandes, z.B. Essen, Ratingen, Kaarst, Meerbusch etc. Wertverlust von Immobilien, gesundheitliche Schäden, Beeinträchtigung von Kindern, Verminderung von Lebensqualität und der Attraktivität von Städten und Kommunen sowie immense Umweltschäden sind sehr hohe gesamtwirtschaftliche Kosten, die deutlich die sehr lokalen Gewinne übertreffen, die der Flughafen erwirtschaften kann. Das ist eine Rechnung, die einen großen Minusbetrag am Ende hat!

Die wirtschaftlichen Argumente für den Ausbau des Flughafens Düsseldorf tendieren scheinbar Richtung Allgemeinwohl, sind aber in Wahrheit von Streben nach Gewinnmaximierung auf Kosten anderer gesteuert.

- a) *Zum Argument von wegfallenden Arbeitsplätzen: Wenn es keine Kapazitätserweiterung in DUS gibt, dann bleibt alles wie gehabt, auch die Zahl der Arbeitsplätze, denn der Bedarf ist ja gleich. Es wird suggeriert, dass Arbeits-*

plätze gefährdet seien. Wenn eine Kapazitätserweiterung kommt, dann werden ein paar wenige Arbeitsplätze im Billiglohnsegment geschaffen, denn wen braucht man zusätzlich, um paar mehr Flieger nach Mallorca & Co abzufertigen?

- b) Zur dringend benötigten Mobilität von angeblich 18 Mio. Menschen: Angesichts dieser Zahl muss man davon ausgehen, dass es um die Gesamtbevölkerung NRWs geht. Nun gibt es in NRW ganze 6 (!) Flughäfen, von denen die meisten nicht ansatzweise ausgelastet sind, da der Bedarf nicht besteht. Hinzu kommt, dass das Land NRW schon bereit sein müsste, sich ins eigene Fleisch zu schneiden, bzw. in das von Bund und Kommunen, wenn es DUS die Expansion auf Kosten der anderen NRW-Flughäfen erlaubt. Diese sind nämlich größtenteils direkt oder indirekt in öffentlicher Hand, während DUS zu 50% privaten ausländischen Investoren gehört. Von den anderen 50% profitiert ausschließlich die Stadt Düsseldorf.*
- c) Mobilität in unserer Region Teil 2: Auch mit der vorhandenen Kapazität ist noch keiner, der fliegen wollte, auf der Erde geblieben und man hat noch keine Vorstandschefs großer Unternehmen für die Beförderung ihrer Mitarbeiter öffentlich lamentieren hören.*

Der Umstand, dass die Flugbewegungen seit 2008 nicht signifikant zugenommen haben, zeigt, dass es kein nachhaltiges Interesse an der Kapazitätserweiterung gibt.

Der Anteil der Geschäftsreisenden an den Passagieren ist deutlich unter 50%; das zeigt, dass für wirtschaftlich bedeutsame Flüge bzw. Passagiergruppen kein Engpass besteht.

Der Flughafen selber bestätigt, dass er im Billigflugbereich wachsen will, dieser Sektor hat für NRW keine nachhaltige wirtschaftliche Bedeutung und Billigflüge könnten genauso gut von anderen Flughäfen, wie Weeze, die nicht ausgelastet sind, abgewickelt werden.

Eine Steigerung des subventionierten Billigtourismus – und das ist das erklärte Ziel des Flughafens DUS – schadet dem Hotel- und Gaststättengewerbe in NRW.

Das Land NRW schadet sich durch eine Kapazitätssteigerung in DUS selbst, denn DUS steht z.B. mit dem Flughafen Köln/Bonn in Wettbewerb, und nur an letzterem Flughafen ist NRW beteiligt, während DUS zur Hälfte privaten Investoren gehört und zur anderen der Stadt Düsseldorf.

Mit einer Genehmigung der Kapazitätserweiterung fördert das Land den aggressiven Verdrängungswettbewerb, den der Flughafen Düsseldorf betreibt, und der andere Flughäfen, in die aus öffentlichen Mitteln investiert wurde und deren potentielle Gewinne auch den öffentlichen Kassen zugutekämen, weiter schädigt.

Der Flughafen wickelt seinen eigenen Angaben nach nur etwa 30% geschäftlichen Verkehr ab. Wenn nur 10% des Urlaubsverkehrs von anderen Flughäfen NRWs übernommen würde (und diese brauchen es dringend), wäre sogar in Spitzenzeiten genug Kapazität für (gesamt)wirtschaftlich notwendige Flüge vorhanden.

Die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens DUS wird überbewertet, vor allem was den Job-Faktor angeht. Der Flughafen beschäftigt heute direkt eher weniger Mitarbeiter als vor der letzten Erweiterung. Die angegebene Steigerung erfolgte in der Flughafen-City und dies ist keineswegs an den Flugbetrieb gebunden. Zudem bedeutet die Anziehungskraft des Gewerberaums Flughafencity keinesfalls ein Plus an wirtschaftlicher Aktivität in NRW, sondern größtenteils eine Verlagerung von anderen Standorten. So wurden/werden die Arbeitskräfte in der Flughafen-City von andern Regionen NRWs abgezogen, was Strukturprobleme in NRW verschlechtert und weitere Arbeitsplätze im ohnehin wohlhabenden Düsseldorf konzentriert.

Das Land NRW profitiert nicht von einer etwaigen Kapazitätserweiterung, sondern nur der Flughafen als privates Unternehmen sowie seine Eigentümer, die Stadt Düsseldorf und ausländische Investoren. In NRW gibt es Flughäfen, die noch z.T. beträchtliche Kapazität haben und die z.T. in Landesbesitz sind bzw. in denen Kommunen finanziell engagiert sind. Jeder Euro, der dort abgezogen wird, geht den Steuerzahlern in NRW verloren. Das Land NRW ist m.E. verpflichtet, der ungleichen Konkurrent- und Verdrängungssituation durch Stattgabe einer Kapazitätserweiterung für DUS keineswegs stattzugeben.

Das Ministerium möge bei der Frage einer Kapazitätserweiterung des Flughafens DUS die Vor- und Nachteile für Gesamt-NRW abwägen. Die Erweiterung würde den Inhabern des Flughafens nutzen, also der Stadt Düsseldorf und zwei privaten Investoren. Auch für die Stadt Düsseldorf und das neue Gewerbegebiet um den Flughafen könnten einige positive Effekte entstehen, aber lokal eben stark begrenzt. Eine NRW-weite Perspektive gebietet hingegen zu berücksichtigen, dass es in NRW weitere Flughäfen gibt, die Kapazität haben und wichtig für die Infrastruktur des Landes sind. Zudem sind viele Flughäfen z.T. in Landesbesitz bzw. (indirekt) in kommunalem Besitz. Diese Investition der öffentlichen Mittel gilt es zu schützen.

Das Argument, dass eine Kapazitätserweiterung das Land NRW wirtschaftlich relevant besser an Ziele in der Welt anbindet, ist nicht stichhaltig. Die Fluggesellschaften stellen den Mix ihrer Flugziele nach wirtschaftlichen Aspekten zusammen und entscheiden sich im Moment zu einem großen Teil (weit mehr als 50%) für Ferienzele. Jedes dieser touristischen Ziele könnte zugunsten eines überwiegend von Geschäftsleuten genutzten Fluges genutzt werden, wenn es sich ökonomisch lohnen würde. Das tut es offenbar nicht. Somit kann man nicht annehmen, dass sich dies mit einer Kapazitätserweiterung ändern würde.

Dies alles ist für die Betroffenen bereits heute unzumutbar.

Im Übrigen sind die Einwendungen von Herrn Christoph Lange und von Herrn Georg Regniet sowie die Aussagen der von den Bürgerinitiativen beauftragten Gutachten vollinhaltlicher Bestandteil dieser Stellungnahme.“

5. Fazit

Die Stadt Krefeld lehnt die hier ganzjährig und unbegrenzt beantragte Kapazitätserweiterung des Flughafens Düsseldorf ab. Wie in dieser Stellungnahme dargelegt,

ist es anhand der Planfeststellungsunterlagen nicht nachvollziehbar, aus welchen Gründen eine ganzjährige Ausdehnung der Kapazitätserweiterung des Flughafens Düsseldorf erfolgen soll. Die Beurteilung der aus den ganzjährig beantragten Flugbewegungen resultierenden Lärmbelastung, insbesondere über dem Krefelder Stadtgebiet ist nicht möglich, da das hier beantragte Slot-Volumen in den Untersuchungen des Planfeststellungsantrags nicht berücksichtigt wird.

Die Stadt Krefeld regt daher an, die beantragte Zahl der Slots an die Untersuchungsergebnisse anzupassen oder die Untersuchungen (DES, Fluglärm, Luftschadstoffe) auf der Grundlage der hier beantragten Slots neu vorzunehmen.

Deswegen lehnt die Stadt Krefeld auch die Streichung der Ziffer III.6, 6.1 der Änderungsgenehmigung vom 09.11.2005 ab. Da die Kapazitätserweiterung vor allem in den sechs verkehrsreichsten Monaten stattfinden soll und das hier beantragte Slot-Volumen ohne Abschätzung der Umweltauswirkungen über dieses Maß hinausgeht, ist aus Sicht der Stadt Krefeld die Einschränkung der Flugbewegungen gemäß Ziffer III.6, 6.1 der Betriebsgenehmigung 2005 in der verkehrsreichsten Zeit nach wie vor erforderlich. Die Einschränkung des Flugverkehrs in den sechs verkehrsreichsten Monaten sollte auf eine plausible Prognose der Ausschöpfungsquote der beantragten Flugbewegungen festgeschrieben werden.

Da der Planfeststellungsantrag aus Sicht der Stadt Krefeld nicht plausibel und unvollständig ist und dadurch die inhaltlichen und formalen Voraussetzungen zur Beurteilung der Umweltauswirkungen, insbesondere der Lärmbelastung fehlen, wird die hier beantragte Kapazitätserweiterung des Flughafens Düsseldorf von der Stadt Krefeld insgesamt abgelehnt. Die Lärmbelastungen, die durch die zusätzlich beantragten Flugbewegungen erwartet werden müssen, werden daher aus Gesundheitsgründen als nicht zumutbar eingestuft.

Für eine begründete Antragstellung erwartet die Stadt Krefeld stattdessen:

- eine antragsgemäße Beurteilung der prognostizierten Flugbewegungen unter Berücksichtigung der o. g. Vorgaben
- eine antragsgemäße Beurteilung der Auswirkungen auf die Lärmimmissionen und die anderen Umweltbelange unter Berücksichtigung der o. g. Vorgaben
- eine Beurteilung zur Fluglärmmedizin unter Berücksichtigung der o. g. lärmmedizinischen Aspekte
- eine Darstellung der zu erwartenden zusätzlichen Flugbewegungen und der lärmseitigen Auswirkungen auf den Abflugstrecken über Krefeld
- die Einrichtung von Lärm-Messstationen auf dem Krefelder Stadtgebiet

Ich bitte Sie, die Stellungnahme der Stadt Krefeld und der Bürgervereine in Krefeld zu berücksichtigen und zu prüfen. Für weitere Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung

Thomas Visser

2. Wvl.