



**Ratinger gegen Fluglärm e.V.**

Ratinger gegen Fluglärm e.V.  
Am Eichförstchen 45, 40885 Ratingen

Bezirksregierung Düsseldorf  
Dezernat 26  
Am Bonneshof 35  
  
40474 Düsseldorf

Ulrich Neck  
02102 - 35848  
uneck@gmx.de  
[www.ratinger-gegen-fluglaerm.de](http://www.ratinger-gegen-fluglaerm.de)

06.07.2016

**Antrag der Flughafen Düsseldorf GmbH vom 16.02. 2015 i.d.F. vom 29.02.2016 auf Erteilung eines Planfeststellungsbeschlusses**

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen den Plan auf Kapazitätserweiterung gemäß dem Planfeststellungsantrag der Flughafen Düsseldorf GmbH (FDG) vom 16.02.2015 in der Form vom 29.02.2016 erhebt die Bürgerinitiative „Ratinger gegen Fluglärm e. V.“ (BI Ratingen) hiermit

**Einwendungen und beantragt, das eingeleitete Planfeststellungsverfahren einzustellen.**

Die Gründe und sachlichen Zusammenhänge für die Einwendungen und für den Ablehnungsantrag sind im Folgenden dargelegt.

**1. Sachverhalt und Einspruchsgegenstand**

Es ist das Begehr der Flughafen Düsseldorf GmbH, durch eine geänderte Betriebsgenehmigung mehr Slots nutzen zu können, um einer erhöhten Slotnachfrage zukünftig entsprechen zu können und damit Wachstum zu erreichen. Hierfür sollen 45 Flugbewegungen (Fb) pro Stunde bei Einbahnnutzung und 60 Flugbewegungen pro Stunde bei Zweibahnnutzung im Voraus koordiniert werden können. Zudem sollen eine flexiblere Nutzung der Parallelbahn ermöglicht werden. Auch soll die Obergrenze von 131.000 Fb in den sechs verkehrsreichsten Monaten aufgehoben werden. Dies kann insgesamt dazu führen, dass real mehr als 60 Fb/Stunde über längere Zeitabschnitte, als bisher erlaubt, stattfinden können.

Außerdem sind bauliche Maßnahmen geplant, die die Betriebsabläufe betreffen. Mit 8 oder 9 Abstellpositionen für Flugzeuge sowie mit Anpassungen zur Optimierung des Rollverkehrs im östlichen Bereich des Flughafens sind Änderungen geplant, die ebenfalls eine Kapazitätserweiterung begünstigen.

Auf Grund der völlig unzureichenden Information in den Auslegungsunterlagen über die zukünftig vorgesehenen Betriebsabläufe ist zu mutmaßen, dass im realen Betrieb auch die Grenze von 60 Fb/Stunde nicht die Höchstzahl der stündlichen Flugbewegungen sein wird. Und durch mehr Abstellpositionen werden bei Ausnutzung frühmorgens die Starts und abends die Landungen zahlenmäßig anwachsen.

Ratinger gegen Fluglärm e.V.  
Am Eichförstchen 45  
40885 Ratingen-Lintorf

Vereinsführung  
Dipl.-Ing. Ulrich Neck  
1.Vorsitzender

Kontakt  
02102/35848  
uneck@gmx.de

Kontoverbindungen  
Sparkasse HRV  
Girokonto: DE23 3345 0000 0042 3417 35  
Spendenkonto: DE 57 3345 0000 0042 3160 00



**Ratinger gegen Fluglärm e.V.**

Für die vom Fluglärm und den Schadstoffemissionen der Flugzeuge betroffenen Ratinger Bürger bedeutet dieser Plan eine unzumutbare, ansteigende Belästigung in ihrem Wohnumfeld, so dass hiermit in Verantwortung gegenüber den Bürgern entschieden Einspruch gegen den Planfeststellungsantrag erhoben wird.

## **2. Einspruchsaktion für die Bürger im Raum Ratingen**

Ratinger gegen Fluglärm e.V. hat mit dem als **Anlage 1** beiliegenden Vordruck eine Postkartenaktion in Ratingen durchgeführt. Damit wurde den Bürgern Gelegenheit gegeben, gegen den Planfeststellungsantrag Einwendungen zu erheben. Bis zum 05.07.2016 sind insgesamt 1.939 Einwendungskarten, davon 831 mit zusätzlichen individuellen Argumenten, eingegangen. In einer Informationsveranstaltung am 09.06.2016 wurde vor den Mitgliedern der Bürgerinitiative und vielen Ratinger Bürgern über den Sachverhalt der Postkartenaktion und – soweit Informationen vorlagen – über die wesentlichen Aspekte zu dem Planfeststellungsantrag und über die absehbaren Folgerungen vorgetragen.

In dem klaren Votum aus Mitglieder- und Bürgerkreisen gegen den Antrag sieht die Bürgerinitiative einen Auftrag, detailliert Einwendungen gegen den Plan der FDG auf Kapazitätserhöhung zu erheben und den Ablehnungsantrag zu begründen.

Es wird erwartet, dass von der Planfeststellungsbehörde die auf einem Teil der Postkarten handschriftlich vorgebrachten individuellen Einspruchsgründe bzw. -argumente inhaltlich erfasst und vollgültig als persönliche Einwendungen in das Entscheidungsverfahren eingebracht werden.

## **3. Argumente gegen den Planfeststellungsantrags**

Zu dem unter Ziffer 1. dargelegten Einspruchsgegenstand und in Ergänzung zu der unter Ziffer 2. angeprochenen Aktion für das Sammeln von Einsprüchen der Bürger werden im Folgenden die Einspruchsgründe dargelegt bzw. wesentliche Ablehnungsargumente angeführt.

### **3.1 Fehlende Information der Bürger über geplante Betriebsabläufe**

In den Auslegungsunterlagen fehlen konkrete Angaben zu den beabsichtigten Betriebsabläufen, die notwendig sind, um das beabsichtigte erhöhte Flugverkehrsvolumen gemäß dem Antrag von FDG abwickeln zu können. Ohne die Kenntnis, wie die Flugbewegungen mengen- und zeitmäßig erfolgen werden, können sich die Bürger über die sie betreffenden Auswirkungen eines zu erwartenden gesteigerten Flugverkehrs kein sachgerechtes Urteil bilden. Die umfassende Information über die Betriebsabläufe ist besonders dann notwendig, wenn das angedachte „Zeitscheiben-Modell“ realisiert werden soll (siehe auch 3.4 und 3.5).

Auf den Tatbestand fehlender entsprechender Informationen wurde in zwei Briefen vom 14.12.2013 und 23.05.2015 Landesverkehrsminister Groschek aufmerksam gemacht und um Abhilfe ersucht. Diese Briefe wurden von Dipl.-Ing. Ulrich Neck in seiner Eigenschaft als Delegierter der Stadt Ratingen in der



**Ratinger gegen Fluglärm e.V.**

Fluglärmkommission nach §32b LuftVG und als Vorsitzender der BI Ratingen geschrieben. Aus dem Ministerium ergingen Antwortschreiben am 16.01.2014 und 13.07.2015. Die vier Briefe liegen als **Anlage 2** bei.

In den ministeriellen Antwortschreiben ist dargelegt, wie die Auslegungsunterlagen beschaffen sein müssen, damit die Bürger ihre Betroffenheit nach Art und Umfang erkennen können. Das Schreiben des Ministeriums vom 16.01.2014 enthält das folgende Zitat:

*Die Planfeststellungs- wie auch die Anhörungsbehörde müssen und werden darauf achten, dass hierin (Anm.: in den Unterlagen) alle notwendigen Informationen enthalten sind, welche die Auswirkungen der beabsichtigten „Kapazitätserweiterung“ auf Anwohner, Anliegerkommunen und Umwelt erkennen lassen. Dies ist erforderlich, um allen Betroffenen die Wahrung ihrer Rechte, Belange und Interessen im Anhörungsverfahren zu gewährleisten.*

Auf diese klare Beschreibung wurde im Anschreiben vom 23.05.2015 Bezug genommen. In der Antwort des Ministeriums vom 13.07.2015 auf diesen Brief ist sinngemäß der Maßstab für die Qualität der Auslegungsunterlagen für die Bürgerinformation wiederholt worden.

Leider ist festzustellen, dass in den ausgelegten Unterlagen oder in anderer geeigneter Form bis jetzt keine detaillierten und konkreten Informationen über die real zu erwartenden Betriebsabläufe enthalten sind.

Aus Sicht der Bürger ist ihnen damit jegliche Möglichkeit vorenthalten worden, sich über ihre Betroffenheit ein sachgerechtes Urteil bilden zu können. Die seinerzeitigen Zweifel an der Auslegungsreife der Antragsunterlagen, wie sie vor allem im Anschreiben vom 23.05.2015 geäußert sind, haben sich vollends bewahrheitet. Es wäre im Verlauf von 2015 ausreichend Zeit für eine solche Nacharbeit der Antragsunterlagen geblieben. Eine entsprechende Aufforderung seitens des Ministeriums an die Antragstellerin ist den Bürgern nicht bekannt. Damit ist das Landesverkehrsministerium mitverantwortlich für die fehlende Information.

Es wird der Antrag gestellt, wegen fehlender Information der Bürger in einem fundamentalen Punkte das Verfahren auszusetzen, hilfsweise wäre eine umfassende Nachbesserung in dem hier angesprochenen Punkte der zukünftigen Betriebsabläufe inklusive der damit verbundenen Festlegungen vorzunehmen.

### **3.2 Wachstum als Ziel - Bedarf nicht gegeben**

Der vorliegende Antrag auf Kapazitätserweiterung wird durchgehend vom Flughafen mit dem Ziel begründet, wirtschaftliches Wachstum zu erreichen. Das bedeutet mehr Flugverkehr im Raum um den Flughafen. Die Konsequenzen von mehr Flugbewegungen sind mehr Fluglärm und Luftsabdstoffe. Dieser Aspekt wird nicht oder nur verharmlosend erwähnt. Die nachteiligen Konsequenzen für das Wohnumfeld der Bürger im Ratinger Raum durch mehr Flüge müssen unbedingt im Verfahren exakt beziffert werden.



**Ratinger gegen Fluglärm e.V.**

Ein Bedarf an mehr Flugbewegungen, der das angestrebte Wachstum begründet, lässt sich anhand der Zahlen in den Gutachten nicht ableiten. Ein Maximum an Flugbewegungen ergab sich 2008. Seit 2011 nehmen die Bewegungszahlen ab – bei sogar steigenden Passagierzahlen. Der von der FDG angemeldete Bedarf an Flugbewegungen beruht auf einer behaupteten Nachfrage, die nicht glaubhaft in den ausgelegten Unterlagen belegt ist.

Die Auslegungsunterlagen sind daher unausgewogen und fehlerhaft und waren somit nicht auslegungsreif. In der vorliegenden Form müssen die Unterlagen abgelehnt werden. Hilfsweise muss in geeigneter Form eine Nachbesserung erfolgen.

### **3.3 Anzahl der zukünftigen Flugbewegungen**

Nach derzeitiger Betriebsgenehmigung sind pro Jahr 262.000 Flugbewegungen (2x131.000) zugelassen. Mit den jetzt beantragten Zahlen ergibt sich ein jährliches Volumen von rund 318.000 Flugbewegungen. Das bedeutet ein Plus von über 20%. Die Anzahl von 318.000 Flugbewegungen bedeuten somit 100% des beantragten Slotvolumens. Im Genehmigungsfall wäre diese Zahl die genehmigte Slotobergrenze, die bei Bedarf auch ausgenutzt werden könnte.

Um diese Zahl in die Nähe des derzeitigen Niveaus der genehmigten Slots zu rücken, wird von einer Ausschöpfungsrate von 84,4% im Prognosejahr 2030 ausgegangen. Dies ist eine bewusste Verharmlosung des mit dem Antrag geplanten und zur Genehmigung anstehenden Luftverkehrs in Düsseldorf. Die Bürger werden damit über das real mögliche Volumen der Steigerung im Unklaren gelassen.

In Verantwortung vor den Bürgern wird gefordert, dass alle Zahlen und Daten, die von der Zahl der zur Genehmigung anstehenden Flugbewegungen in Höhe von 318.000 abhängen, auch auf dieser Basis von 100% ermittelt werden.

Dementsprechend müssen in den Gutachten die Angaben, wie beispielsweise für die betriebliche Kapazität, die Lärm- und Schadstoffemission, das Datenerfassungssystem oder die betriebliche Sicherheit neu berechnet werden. In der vorliegenden Form wird das diesbezügliche Datenmaterial als fehlerhaft angesehen. Daher wird der Planfeststellungsantrag abgelehnt.

### **3.4 Verstoß gegen den Angerlandvergleich**

Der Bestand des Angerlandvergleichs ist für die Bürger im Raum Ratingen – aber auch für Bürger in den anderen Anrainergemeinden - ein Element, sich vor einem grenzenlosen Anwachsen des durch den Flughafen Düsseldorf verursachten Fluglärms zu schützen. Mit dem jetzt vorliegenden Antrag zur Erhöhung des Flugverkehrs werden Zweck und Ziel des Angerlandvergleichs negiert. Die Behauptung im Antrag der FDG, der Vergleich werde eingehalten, ist unzutreffend. Grundsätzlich soll die Parallelbahn eine Ausweichbahn bei Ausfall der Hauptbahn sein, deren Mitbenutzung in Spitzenzeiten über Tage im Angerlandvergleich geregelt ist. Wenngleich im Laufe der Zeit dahingehend Interpretationen vorgenommen worden sind, möglichst umfänglich eine Zweibahnnutzung zu erreichen, so sprengt die jetzt beabsichtigte Konzeption für die Mitbenutzung den gegebenen rechtlichen Rahmen.



**Ratinger gegen Fluglärm e.V.**

Mit dem sogenannten Zeitscheiben-Modell und dessen Einsatz zur Flexibilisierung des Flugverkehrs in Düsseldorf wird – soweit darüber überhaupt informiert wurde – eine beliebige Mitbenutzung der Parallelbahn je nach Verkehrslage eröffnet. Dieses Vorhaben ist für die Ratinger Bürger inakzeptabel, weil dadurch die sie schützende Funktion des Vertrages verletzt wird. Gegen ein solches Vorgehen wird Einspruch erhoben.

### **3.5 Zeitscheiben-Modell ist abzulehnen**

Das neue System des „Zeitscheiben-Modells“, bei dem nicht genutzte Zeitabschnitte von 15 Minuten der im Voraus koordinierten Stunden für die Zweibahnnutzung in einem Sparkontingent pro Flugplanperiode gesammelt werden und bei Bedarf praktisch nach Belieben der FDG als Zweibahnnutzungszeiten eingesetzt werden dürfen, ist inakzeptabel. Der damit verbundene Vorteil soll sein, dass z.B. Verspätungen abgebaut oder flexibler gehandhabt werden können. Bislang sind keine Informationen über die genaue betriebliche Handhabung des Modells bekannt gegeben worden. Ohne eine detaillierte Darstellung und die Vorlage von Kriterien, wann und wie das System funktionieren soll, ist dieses Modell entschieden abzulehnen. Eine solche Konzeption, die von der Definition der Spitzentunden auf Zeitstundenbasis abrückt, widerspricht eindeutig dem Angerlandvergleich.

Die Aussage von Flughafenseite Anfang Mai 2016 bei einer Informationsveranstaltung lässt Zweifel dazu aufkommen, ob bei den zuständigen Stellen, die diese Verfahrensweise konzipiert haben, Klarheit darüber bestand, wie zuverlässig die gewünschten Effekte zu erreichen sind. Vermutlich wurde das Konzept mit der Begründung des nach außen hin grundsätzlich positiv wirkenden Effekts des Verspätungsabbaus in das Verfahren eingebbracht. Allerdings scheint man von einer öffentlich vertretbaren Erfolgsgarantie nicht überzeugt gewesen zu sein. Denn von Flughafenseite wurde gesagt, dass „man hofft, dass damit Verspätungen abgebaut werden können“. Eine solche Aussage kennzeichnet, dass die Basis, auf der das Modell aufgebaut ist, auch flughafenintern als vage eingestuft wird. Vor diesem Hintergrund ist das Zeitscheiben-Modell abzulehnen, weil die Konsequenzen seiner Anwendung zu mehr Flügen und damit zu einer erheblich gesteigerten Lärmbelastung der vom Fluglärm betroffenen Menschen führt. Das erhöhte Flugaufkommen wird in den Tagesrandzeiten, d. h. vor allem frühmorgens von 6:00 bis 8:00 Uhr und spätnachmittags und abends von etwa 17:00 bis 21:00/22:00 Uhr stattfinden. Das aber sind Ruhe- und Erholungszeiten für die Menschen, in denen Fluglärm besonders stört. Dann wird die jetzt schon zu beobachtende Situation vermehrt auftreten, in der erfahrungsgemäß zwei startende Flugzeuge wegen der dann engen Flugfolge gleichzeitig zu hören sind. Aufgrund der dadurch nicht mehr gegebenen Lärmpausen ist die Lärmbelastung überproportional hoch. Es wird bezweifelt, dass der Antrag unter diesen Bedingungen auslegungsreif war bzw. ist.

Da die diesbezügliche Regelung im Planfeststellungsantrag enthalten ist, ist der Antrag wegen der absehbaren gesteigerten Lärmbelastung abzulehnen.

### **3.6 Lärmschutzzonen zu klein berechnet**

Die dem Nachweis der Lärmemission / -immission zugrunde gelegte Anzahl an Flugbewegungen auf der Basis einer nur rund 85%igen Ausschöpfungsrate der beantragten erhöhten Eckwerte von 45 bzw. 60



**Ratinger gegen Fluglärm e.V.**

Fb/Stunde führt dazu, dass nur eine sehr geringe Veränderung der Lärmschutzzonen gutachterlich attestiert wird. Bei Ausnutzung der beantragten Kapazitätssteigerung zu 100% würden die Lärmdaten zu höheren Immissionen und damit auch zu größeren Lärmschutzzonen führen.

Durch dieses Vorgehen werden Bürgern, die in Grenzbereichen der Schutzzonen wohnen, Lärmschutzmaßnahmen ohne besonderen Betroffenheitsnachweis vorenthalten. Es ist daher nicht akzeptabel, dass die Schutzzonen-Ermittlung auf der Basis der reduzierten Ausschöpfungsrate der beantragten Flugbewegungen unverändert bleibt.

In Fachkreisen bestehen erhebliche Zweifel, ob die Ermittlung der Lärmbelastung auf der Basis eines Mittelungspegels - des Äquivalenten Dauaerschallpegels (Leq) - noch sachgerecht erfolgt. Denn dabei werden temporär hohe Flughäufigkeiten, wie sie in Folge der geplanten Kapazitätserweiterung einschließlich der Anwendung des Zeitscheiben-Modells zwangsläufig entstehen werden, nur unzureichend in ihrer Belästigungswirkung für die Menschen berücksichtigt. Dieser Aspekt muss gutachterlich geklärt werden. Dabei sind lang andauernde Phasen der Zweibahnnutzung – z.B. über ganze Tage von 6:00 bis 23:00 Uhr – mit hohen stündlichen Bewegungszahlen als Berechnungsgrundlage zu nehmen. Durch die bestehende Betriebsgenehmigung sind die Zweibahnnutzungen auf 8 Tagestunden begrenzt. Mit dem Zeitscheiben-Modell wird diese für die Bürger als Schutzmaßnahme gedachte bisherige Regelung eliminiert.

Aus diesen Gründen ist der Planfeststellungsantrag in der Vorliegenden Form abzulehnen.

### **3.7 Gesteigerte Überflughäufigkeit verstärkt Belästigung**

Für die Lärmbelästigung der Menschen bedeutet eine gesteigerte Überflughäufigkeit eine Zunahme der Belästigung. Selbst bei leiseren Flugzeugen steigt die Belästigung an, wenn die Einzelschallereignisse in kurzer Folge (kaum Lärmpausen) stattfinden. Die BI Ratingen hat in einem Gutachten diesen Zusammenhang untersuchen lassen. Dazu wurde in einer Informationsveranstaltung im August 2014 in Ratingen vorgetragen. Das Gutachten wird anhand der ausgelegten Antragsunterlagen ergänzt und in das Einspruchsverfahren eingebbracht.

Es ist wichtig, auf diesen Zusammenhang hinzuweisen, weil mit einer Verdichtung der Überflughäufigkeit in den Tagesrandzeiten frühmorgens sowie spätnachmittags und abends zu rechnen ist. Zum Schutz der Menschen vor möglichen gesundheitlichen Risiken muss dieser Punkt der Häufigkeitsabhängigkeit der Belästigungen in das Verfahren einfließen. Denn erst damit erfolgt eine realistische Bewertung der lärmpsychologischen Auswirkungen der geplanten Kapazitätserweiterung. Dieser Aspekt wird in den ausgelegten Gutachten nicht berücksichtigt. Das ist ein Fehler und begründet die Ablehnung des FDG-Antrags.

### **3.8 Verkehrslärm in Summation bewerten**

Bei einem stadtnahen Flughafen wie in Düsseldorf ist es unausweichlich, dass der Fluglärm zusammen mit anderen Verkehrslärmemittlungen auf Wohnbereiche einwirkt. Das ist beispielsweise der Fall in Ra-



**Ratinger gegen Fluglärm e.V.**

tingen-Lintorf, wo die A 52 Essen-Düsseldorf, die Güterzugstrecke Duisburg-Düsseldorf und der Flughafen DUS sehr großen Verkehrslärm auf engem Raum generieren. Verständlicherweise liegt es nahe, zur sachgerechten Bewertung der dadurch gegebenen Lärmbelastung der Menschen eine Summation der einwirkenden Lärmquantitäten im Ist-Zustand und in den angedachten Plan-Zuständen vorzunehmen.

Die BI Ratingen hat eine solche Summationsbetrachtung gutachterlich in Zusammenarbeit mit der Stadt Ratingen vornehmen lassen. Das Ergebnis zeigt, dass bei den angezeigten Verkehrszuwächsen eine Verschärfung der Belästigung der Menschen eintreten wird. Die Überlagerungen treten nahe den Wohnbereichen zu Tage und betreffen die Pegelschwellen, wie sie von der Weltgesundheitsorganisation als Schutzziele für maßgeblich gehalten werden. Gemessen am Ist-Zustand ist eine Ausweitung der Lärmmissionen nicht zu vertreten. Da eine summarische Betrachtung der Lärmsituation gemäß dem Antrag der FDG nicht in den Auslegungsunterlagen enthalten ist, wird das vorliegende Gutachten anhand der vorgelegten Unterlagen ergänzt und aktualisiert. Das Gutachten wird nach Abschluss der Arbeiten in das Verfahren eingebbracht.

Als Vertreter der Bürger und in Verantwortung gegenüber den Bürgern wird eine summarische gutachterliche Quantifizierung des zu erwartenden Lärms für zwingend erforderlich gehalten. Deshalb wird eine Nachbesserung der ausgelegten Unterlagen gefordert. Dabei muss das zu erwartende Lärmvolumen auf der Basis der 100%-Zahl an Flugbewegungen zugrunde gelegt werden (siehe Ziffern 3.3 und 3.6). In der jetzigen Form fehlt dieser Aspekt in den Antragsunterlagen. Der Antrag ist somit abzulehnen.

### **3.9 Beeinträchtigung des Lernverhaltens von Kindern**

Fluglärm beeinträchtigt die schulische Leistungsfähigkeit wesentlich stärker als bislang angenommen wurde. Untersuchungen aus vier europäischen Ländern belegen den negativen Einfluss von Fluglärm auf die Lesefähigkeit und die Gedächtnisfunktionen. Die kognitiven Fähigkeiten werden in ihrer Entwicklung beeinträchtigt. Dazu vermittelt die NORAH-Studie aus dem Jahr 2015 Ergebnisse zum Ausmaß der Wirkungen von Fluglärm auf eben die kognitiven Leistungen und Lebensqualitäten bei Kindern. Da die geistige Entwicklung eines Kindes aber nicht nur durch die schulische Bildung geprägt wird, müssen auch die übrigen Tagesphasen in die Betrachtung einbezogen werden.

Kinder, die im Bereich bodennaher Überflüge, wie z.B. in Teilen von Ratingen, aufwachsen, werden somit durch den Fluglärm im Schulbereich im Unterricht und in den Pausen, zu Hause bei den Hausaufgaben, beim Spielen im Freien sowie während des Schlafs gestört. Dabei spielt die Häufigkeit der Lärmergebnisse eine gravierende Rolle. Es fragt sich, warum dieser überaus wichtige Tatbestand in den Antragsunterlagen nicht explizit erfasst und quantifiziert ist. Den Bürgern wurden damit sehr wichtige Lärmwirkungs-Konsequenzen durch das zu erwartende Mehr an Fluglärm verschwiegen, die sie aus Gründen ihrer Fürsorgepflicht gegenüber den Kindern hätten wissen müssen.

Da eine Erhöhung der Flugbewegungen besonders für die kindliche Entwicklung zweifelsfrei zu einer gesteigerten Beeinträchtigung führen kann, wird der Antrag auf Kapazitätserhöhung in der vorliegenden Form abgelehnt.



**Ratinger gegen Fluglärm e.V.**

### **3.10 Neben Lärm auch Schadstoffausstoß berücksichtigen**

Jeder Flug verursacht neben Lärmemissionen auch einen Schadstoffausstoß von beispielsweise Stickoxiden oder Fein- und Ultrafeinstäuben. Die Schadstoffbelastung kann in Phasen von quasi pausenlosen Überflügen sehr stark ansteigen. Gesundheitsrisiken sind nicht auszuschließen.

Dieser Punkt ist in den Antragsunterlagen für den bodennah überflogenen Bereich nicht erfasst. Allerdings ist die Wissenschaft zu diesem Thema der Auffassung, dass der Zusammenhang von Flugbewegungszahlen und Schadstoffemissionen/-immissionen nicht mehr negiert werden darf. Es wird daher gefordert, dass dieser Aspekt in das Verfahren aufgenommen und sachgerecht berücksichtigt werden muss. Immerhin handelt es sich bei diesem Aspekt um ein gesundheitsrelevantes Thema, das zunehmend durch den wissenschaftlichen Erkenntniszuwachs an Bedeutung für die Risikovorsorge gegenüber den Menschen zunimmt. Ohne eine entsprechende Aussage sind die ausgelegten Unterlagen fehlerhaft und werden hiermit abgelehnt. Konsequenterweise ist daher der Planfeststellungsantrag abzulehnen.

## **4. Kritikpunkte an den vorgelegten Gutachten**

Die mit dem Antrag der FDG zur Kapazitätserweiterung vorgelegten Gutachten sind in ihren Aussagen nur sehr bedingt geeignet, den betroffenen Bürgern ein umfassendes und objektives Bild darüber zu vermitteln, warum eine Kapazitätserweiterung notwendig ist und mit welchen Auswirkungen sie zu rechnen haben. In den Gutachten fehlen an vielen Stellen spezifische und fachlich qualifizierte Begründungen für einzelne gewichtige Feststellungen und zu bestimmten Sachzusammenhängen sowie für prognostizierte Entwicklungen. Teilweise wird mit bloßen Behauptungen argumentiert. Es drängt sich der Eindruck auf, dass die Gutachten einseitig auf das gewünschte Ergebnis ausgerichtet wurden.

Außerdem fehlen zum Teil fundierte Gutachten und Stellungnahmen, die die Auswirkungen der geplanten Kapazitätserweiterung darlegen. Dies gilt für beispielsweise folgend Themen:

- Luftschadstoffbelastung infolge von Flugverkehrs-Emissionen,
- Lernbeeinflussung bei Kindern,
- Sicherheitsfragen, d.h. Risikoanalyse bezüglich Mehrverkehr,
- Aktualisierte Studie oder Stellungnahme der DFS zur Abwicklung des Mehrverkehrs gemäß Antragskonzept; Akzeptanz eines „engpassfreien Szenarios“,
- Gutachterliche Stellungnahme zur Frage eines 100 zu 100%-Ansatzes für die Verteilung der Betriebsrichtungen in der Zeitspanne bis 2030.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Verantwortung für die als fehlend bezeichneten Gutachten etc. nicht nur bei der FDG liegt, sondern dass die Genehmigungsbehörde bei der Prüfung auf Auslegungsreife und auf Plausibilität offensichtlich oberflächlich gearbeitet hat und nicht vorzeitig entsprechende Unterlagen eingefordert hat.



**Ratinger gegen Fluglärm e.V.**

In diesem Zusammenhang soll erwähnt werden, dass entsprechende Forderungen im Vorfeld der jetzt erfolgten Auslegung, z.B. in der Lärmschutzkommision, angesprochen wurden. Der wiederholt gegebene Hinweis, dass die Auslegungsunterlagen quasi ein Anstoss sein sollten, im Verfahren auf dem Wege der Einwendungen eine umfängliche Sachdiskussion/-erörterung des Antrags und der damit verbundenen Unterlagen auszulösen, ist kaum verständlich. Bei der hohen Komplexität und der Breite der eingebundenen Themen- und Fachbereiche erfordert ein für die Belange von Bürgern so stark einflussnehmender Plan wie die Kapazitätserweiterung des Flugbetriebs am Düsseldorfer Flughafen eine umfängliche Vorprüfung der auszulegenden Unterlagen. Ist die nicht erfolgt, kann der Verweis auf eine gewollte Anstosswirkung als nicht mehr als einen Alibi-Versuch für eine nicht erfolgte verantwortliche Tätigkeit der Genehmigungsbehörde gewertet werden.

Im Einzelnen werden nachfolgend zu vier Gutachten kritische Anmerkungen gemacht, weil dadurch nach Auffassung der BI Ratingen keine Aussagen zur Information der Bürger geliefert sind.

#### **4.1 Luftverkehrsprognose (Airport Research Center – ARC)**

Dieses Gutachten wird von den Verfassern als eine „Potentialanalyse“ bezeichnet. Es ist keine Prognose, weil die zukünftigen baulichen und betrieblichen Änderungen nicht berücksichtigt sind und von einem „engpassfreien Szenario“ ausgegangen wird. Das Gutachten ist daher eine Fiktion und als Information für die Bürger über die real zu erwartende Situation völlig ungeeignet. Seitens der Flugsicherung wurde im Gespräch bekundet, dass „Engpassfreiheit“ als eine irreale Voraussetzung anzusehen ist. Wegen der Fehlerhaftigkeit und dem mangelnden Realitätsbezug des ARC-Gutachtens ergibt sich, dass eine stichhaltige Prognose der flughafenunabhängigen Luftverkehrsnachfrage im Luftverkehrsmarkt Deutschland bis zum Jahr 2030 in der Auslegung fehlt.

Der Stellungnahme zu diesem Gutachten von der Fa. RegioConsult Verkehrs- und Umweltmanagement, Wulf Hahn und Dr. Ralf Hoppe GbR vom Mai 2016 schließt sich die BI Ratingen an.

Das von ARC vorgelegte und mit dem FDG-Antrag verbreitete Gutachten gilt aus der Sicht der Ratinger Bürger als nicht aussagefähig und wird daher abgelehnt.

#### **4.2 Datenerfassungssystem (DES) wird abgelehnt (airsight GmbH)**

Aus den beiden Gutachten zum Datenerfassungssystem – Erstellung und Erläuterung – geht hervor, dass die Aussagen nicht auf einer Prognose, sondern lediglich auf einer Abschätzung basieren. Die Abschätzung beruht auf der Analyse der Flugbewegungen im Zeitraum 2010 bis 2014, einer daraus abgeleiteten Ausschöpfungsrate von rund 85% und den bisherigen Koordinierungseckwerten. Dabei bestehen Differenzen zu dem ARC-Gutachten (Potenzialanalyse), die nicht erklärt werden.

Das Gutachten zum DES ist fehlerhaft, weil die gewählten Zeiträume für die Bezugsjahre unterschiedlich gewählt sind. Offensichtlich wurden jeweils zum Aussageziel passende Zeiträume gewählt. Zum Teil sind gleiche Zahlen im Referenzszenario und im Prognoseszenario gewählt, z.B. für die Flugbewegungszahl und für den Flottenmix. Zu diesem Punkt verweist die BI Ratingen auch auf die Stellungnahme der FA. RegioConsult Verkehrs- und Umweltmanagement, W.Hahn und Dr. R. Hoppe GbR, vom Mai 2016, zur



**Ratinger gegen Fluglärm e.V.**

Erstellung der Datenerfassungssysteme für das Referenz- und Prognoseszenario sowie der Erläuterung der Eingangsdaten im voliegenden Planfeststellungsverfahren und bittet um Berücksichtigung der darin enthaltenen Anmerkungen.

Da das Datenerfassungssystem Basis für das Fluglärmgutachten (luft- und bodenseitig) ist, sind das DES und alle darauf beruhenden Festlegungen für Ausmaß und Funktion bzw. Betrieb des Flugverkehrs am Düsseldorfer Flughafen gemäß der geplanten Kapazitätserweiterung abzulehnen. Auf Grund dieser Gutachten erhalten die Bürger keinen Aufschluss über die zu erwartenden Veränderungen. Dies aber ist der Zweck der Auslegung. Aus diesen Gründen wird Widerspruch gegen den Planfeststellungsantrag eingelegt.

#### **4.3 Lärmmedizinische Stellungnahme (Charité', Prof. Th. Penzel)**

Die vorgelegte medizinische Stellungnahme ist ein sehr aussageschwaches Papier, das der Bedeutung der gesundheitlichen Aspekte im Zusammenhang mit Fluglärmbelastungen nicht gerecht wird. Es ist unstreitig, dass die Häufigkeit von Lärmereignissen einen Einfluss auf das Ausmaß gesundheitlicher Risiken hat und dass die körperlichen Reaktionen personenbezogen zu betrachten sind. Deshalb ist jede Änderung der Anzahl von Lärmereignissen medizinisch hinsichtlich der Auswirkungen auf die betroffenen Menschen einerseits allgemein und grundsätzlich sowie andererseits besonders intensiv und kenntnisreich für den spezifischen Fall – hier der Umfang der geplanten Kapazitätserweiterung – zu untersuchen. Eine solche für den Fall DUS spezifische quantitative und qualitative Betrachtung ist in der Stellungnahme nicht zu finden. Das ist ein fundamentaler Fehler, der den Aussagewert der Zusammenstellung für die Bürger praktisch zu null werden lässt.

Fakt ist, dass eine Gewöhnung an Lärmereignisse nicht stattfindet. Diesem Grundsatz entspricht die Stellungnahme nicht. Diese geht insofern von der falschen Voraussetzung aus, dass die in Rede stehende Kapazitätsausweitung, wenn sie im Ausmaß des Referenzszenarios sattfindet, sozusagen risikolos ist. So mit wird nur der darüberhinaus gehende Anstieg der Lärmereignisse gemäß dem Prognoseszenario als Maß für den Umfang der Belastungszunahme für die Menschen betrachtet. Dieser Ansatz ist ein grob fahrlässiges Vorgehen, weil es zu einer Verharmlosung des gesundheitlichen Risikopotentials führt. Richtigerweise muss das Risikopotential betrachtet werden, das mit dem geplanten Gesamtanstieg der Flugbewegungen gegenüber dem derzeitigen Ist-Zustand zu erwarten ist. Fachgerecht hätte medizinisch der Ist-Zustand der Belastung nach heutigem Wissensstand untersucht und bewertet werden müssen. Im Vergleich dazu wäre der zukünftige Zustand zu beziffern und hinsichtlich seiner Effekte zu analysieren gewesen. Zudem ist zu kritisieren, dass das Ausmaß der Lärmelastung anhand von Zahlen bewertet wird, die mit dem Äquivalenten Dauerschallpegel (Leq) ermittelt wurden. Diese Betrachtungsweise entspricht absolut nicht mehr dem Wissensstand. Es sind demgegenüber Maßstäbe heranzuziehen, die die Höhe von Einzelpegeln und deren Häufigkeit in bestimmten Zeitabständen und Zeitphasen berücksichtigen.

In Verantwortung vor den Bürgern wird diese medizinische Stellungnahme als absolut unqualifiziert abgelehnt. Es ist zu fragen, wie bei der Vorprüfung des Antrags auf Planfeststellung im Landesverkehrsministerium dieses Papier für auslegungsreif beurteilt wurde. Immerhin handelt es sich in diesem Punkte um einen gesundheitsrelevanten Problemkreis, der mit besonderer Sorgfalt hätte behandelt werden müssen.



**Ratinger gegen Fluglärm e.V.**

Da der gesundheitsbezogene Teil der Konsequenzen in Folge der beabsichtigten Flugverkehrsausweitung so gut wie nicht untersucht und fachgerecht beurteilt ist, muss der Planfeststellungsantrag auch aus diesem Grunde abgelehnt werden.

#### **4.4 Umweltverträglichkeitsstudie (Froelich & Sporbeck GmbH & Co KG)**

Die Umweltverträglichkeitsstudie in den Auslegungsunterlagen ist nicht ausreichend. Es gehört zu den Grundsätzen einer solchen Studie, Alternativen zu dem Planungsgegenstand zu untersuchen. Dies ist hier nicht erfolgt. Der Plan auf Kapazitätserweiterung wird von der Genehmigungsbehörde nicht dahingehend untersucht, ob die für erforderlich gehaltene Ausweitung des Luftverkehrs im Rahmen einer landesweiten Bedarfsabwicklung durchführbar wäre. Anstatt einer Zentrallösung ist eine regionalplanerische Lösung durchaus vorstellbar. Es ist ein Fehler, dass diese Aspekte nicht in der Studie erfasst sind.

In den Informationsunterlagen zu dem Antrag ist davon gesprochen, dass die aktuellen Flugrouten nicht verändert werden sollen. Im Rahmen der UVP wäre zu untersuchen gewesen, ob mit dem vorliegenden Plan zu mehr Flugbewegungen nicht auch eine Änderung bestehender Routen zu für die Bürger günstigeren, sprich alternativen, Routen in Betracht gekommen wäre. Als Fazit einer solchen Studie müssten im Planfeststellungsverfahren Routenfestlegungen getroffen werden, damit diese in ihrem Bestand rechtlich gesichert sind.

Diese Aspekte erfordern eine Überarbeitung der vorliegenden UVP. In der vorliegenden Fassung ist die Studie als unzureichend abzulehnen.

Die Bürgerinitiative „Ratinger gegen Fluglärm e.V.“ ersucht die Bezirksregierung Düsseldorf, die Einwendungen gegen den Planfeststellungsantrag, die in den einzelnen Punkten dargelegt und begründet sind, im Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen und in die weiteren Entscheidungen im Zuge der Erörterungen einzubinden. In Verantwortung vor den Mitgliedern der Bürgerinitiative und den Ratinger Bürgern wird der Planfeststellungsantrag abgelehnt.

**Ratinger gegen Fluglärm e.V.**

Dipl.-Ing. Ulrich Neck, 1. Vorsitzender Edeltraud Bell, 2. Vorsitzende

Kopie: Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW

**Anlage**

Ratinger gegen Fluglärm e.V.  
Am Eichförstchen 45  
40885 Ratingen-Lintorf

Vereinsführung  
Dipl.-Ing. Ulrich Neck  
1.Vorsitzender

Kontakt  
02102/35848  
uneck@gmx.de

Kontoverbindungen  
Sparkasse HRV  
Girokonto: DE23 3345 0000 0042 3417 35  
Spendenkonto: DE 57 3345 0000 0042 3160 00