



Ratinger gegen Fluglärm e.V.

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

Ulrich Neck
02102 - 35848
uneck@gmx.de
www.ratinger-gegen-fluglaerm.de

25.06.2020

Bezirksregierung Düsseldorf
Dezernat 26
Postfach 300865
40408 Düsseldorf

**Betreff: Antrag der Flughafen Düsseldorf GmbH vom 16.02.2015 i.d.F. vom 29.02.2016 auf
Erteilung eines Planfeststellungsbeschlusses**
hier: Einwendungen im Rahmen der Offenlage ergänzender und geänderter Unterlagen
Az: 26.01.01. - PFV DUS

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen den Plan auf Kapazitätserweiterung der Flughafen Düsseldorf GmbH (FDG) vom 16.02.2015 in der Form vom 29.02.2016 erhebt die Bürgerinitiative „Ratinger gegen Fluglärm e. V.“ (RgF) auf Grund der Offenlage ergänzender und geänderter Unterlagen vom 04.05.2020 hiermit erneut

Einwendungen und beantragt, den Antrag auf Kapazitätserweiterungen abzulehnen.

Es wird davon ausgegangen, dass die im Ablehnungsantrag vom 06.07.2016 der RgF dargelegten Sachverhalte mit den genannten Argumenten und Gründen Bestand haben. Teilweise wird auf diese Sachverhalte in diesem Ablehnungsantrag zurückgegriffen, weil die derzeitige Offenlage nur einen bestimmten Teil der für die betroffenen Bürger relevanten Aspekte erfasst.

1. Einspruchsgegenstand

Im seit 2016 laufenden Planfeststellungsverfahren zum Antrag der FDG auf Kapazitätserweiterung – erster Verfahrensschritt – erfolgte in einem zweiten Verfahrensschritt ab 04.05.2020 eine Auslegung von ergänzenden und geänderten Unterlagen. Diese Dokumente gehen auf insgesamt vier Aufklärungsschreiben der Planfeststellungsbehörde zurück, mit denen Fragen an den Antragsteller FDG gerichtet und um Erklärungen nachgesucht wurde. Diese vier Schreiben zeigen, dass sich das Landesverkehrsministerium intensiv mit den Ergebnissen des ersten Verfahrensschritts intensiv befasst hat. Leider muss nach Sichtung der Antworten, die jetzt offen gelegt sind, festgestellt werden, dass weitestgehend zielorientiert, d. h. auf die angestrebte Erweiterung der Kapazität hin, begutachtet und argumentiert wurde.

Grundsätzlich zeigt sich für die Ratinger Bürger, die in ihrem Wohnumfeld vom Fluglärm und Luftschadstoffen durch den Flugverkehr am Düsseldorfer Flughafen stark betroffen sind, dass das

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
BIC WELADED1VEL
Girokonto: DE23 3345 0000 0042 3417 35
Spendenkonto: DE 57 3345 0000 0042 3160 00



Ratinger gegen Fluglärm e.V.

Ziel, mehr Flugbewegungen abwickeln zu können, unverändert besteht. Sämtliche jetzt vorgelegten Unterlagen sind darauf ausgerichtet, argumentativ die Notwendigkeit bzw. den Bedarf von mehr Flügen zu begründen und die betrieblich Machbarkeit zu belegen.

Das wesentliche Ziel des FDG-Antrags besagt nach wie vor: Der Flugbetrieb soll über Tage auf bis zu 45 Flugbewegungen/h bei Einbahnbetrieb und auf bis zu 60 Flugbewegungen/h bei Zweibahnbetrieb bei der Slotgenehmigung ausgeweitet werden. Es soll die Obergrenze von 131.000 Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten aufgehoben werden und es soll eine Flexibilisierung der Bedingungen für die Ein- und Zweibahn Nutzung (Zeitscheiben-Modell) eingeführt werden, wodurch die für die Ratinger Bürger wichtige Schutzfunktion des Angerland-Vergleichs missachtet wird. Die diesbezüglichen „neuen“ Gutachten und Erklärungen sind kompliziert auf Expertenniveau abgefasst, so dass die Zusammenhänge und Aussagen in den z.T. sehr umfangreichen Dokumenten für normale Bürger kaum zu verstehen sind.

Gesundheitsrelevante Auswirkungen durch die Ausweitung nicht genannt

Erstaunlich ist, dass in den jetzt vorgelegten Unterlagen die Auswirkungen von mehr Flugbewegungen hinsichtlich gesundheitsrelevanter Einflüsse auf die vom Fluglärm betroffenen Bürger so gut wie in keiner neuen Unterlage behandelt werden. Offenbar wurden dazu seitens des Ministeriums keine Fragen gestellt. Gegenüber 2016 hat sich in dem Bereich aber erheblich viel verändert und entwickelt, das heutzutage „Stand des Wissens“ ist. Das betrifft zum einen lärmmedizinische bzw. lärmpsychologische Aspekte und zum anderen schadstoffinduzierte Immissionsproblematiken. Zudem werden aktuell Klimaschutzthemen ernsthaft diskutiert. Alle diese Themen sind nicht aufgegriffen. Dazu sind in Ziffer 4. gesonderte Ausführungen gemacht.

Es drängt sich der Eindruck auf, dass Gesichtspunkte, die gegen eine Ausweitung der Flugbewegungen sprechen, von der Planfeststellungsbehörde nicht hinreichend vertieft behandelt, beachtet oder hinterfragt wurden. Sicherlich sind solche Themen nicht opportun für eine auf Wachstum ausgerichtete Flugverkehrskonzeption eines Flughafens. Aber man sollte versichert sein, dass solche Gesichtspunkte bei den vom Fluglärm und Luftschadstoffen stark betroffenen Bürgern großes, ja zunehmendes Gewicht haben bzw. bekommen. Das Thema Flugverkehr der Zukunft hat bekanntermaßen ein relativ großes politisches Gewicht.

Aus der Prüfung der offen gelegten Unterlagen und auf Grund der noch anstehenden Diskussion der nicht in die derzeitige Offenlage einbezogenen Sachzusammenhänge ergeben sich für die betroffenen Bürger massive Probleme in ihrem Wohn- und Lebensbereich. In Verantwortung vor diesen Bürgern wird daher entschieden gegen den Antrag auf Kapazitätserweiterung eingesprochen und beantragt, dass der Antrag abgelehnt wird.

2. Behinderung durch Corona-Krise, aber dennoch engagierte Einflussnahme

In einem gemeinsamen Brief von acht Bürgerinitiativen im Bereich des Düsseldorfer Flughafens vom 07.04.2020 wurde der Landesverkehrsminister H. Wüst gebeten, in Anbetracht der Corona-Krise von der Offenlage ab 04.05.2020 der ergänzenden und geänderten Gutachten und Unterlagen abzusehen. Diesem Begehr wurde nicht entsprochen. Der Brief blieb unbeantwortet. Für die betroffenen Bürger führte dies dazu, dass keine öffentlichen Informationsveranstaltungen oder Informationsstände möglich waren. Die Kommunikation beschränkte sich weitgehend auf den Einsatz von Internet und Telefon sowie Zeitungsberichte. Aus Sicht der Bürgerinitiative wurde – wie abzusehen – eine Bürgerbeteiligung stark behindert, die aber gesetzlich in einem Planfeststellungsverfahren gefordert ist.



Ratinger gegen Fluglärm e.V.

Diese Einschränkungen sind bei der Sichtung der Einwendungen von Ratinger Bürgern zu bedenken. Hinter jedem Einspruch, der auf einem individuell auszufüllenden Formblatt der Bürgerinitiative „Ratinger gegen Fluglärm e.V. (siehe Anlage) abgegeben wurde, steht ein Bürger, der von den Auswirkungen des Flugverkehrs am Düsseldorfer Flughafen stark belastet ist und sich gegen eine Ausweitung schützen, ja wehren will. Die in vielen Einsprüchen genannten individuellen Betroffenheitsgründe sind gesondert zu registrieren und zu berücksichtigen.

3. Höhere Betroffenheit durch mehr Flüge

Die Betroffenheit der Bürger hängt von mehreren Einflüssen ab. Diese sind vor allem die Anzahl an Flugbewegungen und deren zeitliche Abfolge sowie die Flugverläufe bezüglich Höhe und Abstand zu den Wohnstätten. Wichtig sind die Größe der jeweiligen Schallpegel und die zeitlichen Abstände der Einzelschallereignisse (z. B. kurze Folge im Minutentakt) sowie der Eintrag von Emissionen von Luftsabstoffen, wie zum Beispiel Ultrafeinstäube, in die Wohngebiete.

Die aus dieser Gesamtsituation resultierenden Belastungen der Menschen sind die direkte Folge der stattfindenden Flugbewegungen. Deshalb wehren sich die Bürger zu Recht gegen eine Steigerung der Flugbewegungszahlen, die mit einem erhöhten Bedarf im Antragsverfahren von der FDG begründet wird. Die Ablehnung kommt in den Einsprüchen der Bürger klar zum Ausdruck. Die Planfeststellungsbehörde muss diesem Sachverhalt in hohem Maße Rechnung tragen.

3.1 Mehrbedarf an Flugbewegungen nicht gegeben – das Maß ist voll.

Die Grundlage des Antrags der FDG ist der zukünftige **Bedarf** an mehr Flugbewegungen. Es bestehen berechtigte Zweifel, dass dieser Bedarf in der Größe noch gegeben sein wird, wie er bei der ersten Antragsvorlage in 2015 und dem ersten Verfahrensschritt 2016/2017 sowie in den Jahren 2018 und 2019 von der FDG auf Grund der realen Flugbewegungszahlen als prognostiziertes Wachstum bis 2030 angenommen wurde.

Wenn schon Zweifel an der prognostizierten Entwicklung im ersten Verfahrensschritt bestanden, so sind in der aktuellen Situation die Anzeichen für ein Wachstum im kommenden Jahrzehnt, das eine Kapazitätserweiterung im beantragten Ausmaß rechtfertigen würde, nicht gegeben. Sollte die Corona-Krise abgeklungen sein, werden als langfristige Einschränkung des Luftverkehrs die notwendigen Klimaschutzziele wirksam sein bzw. werden. In diesem Zusammenhang ist an die Übereinkünfte im Pariser Klimaschutzabkommen zu erinnern, die für Deutschland und andere europäische Staaten deutliche Vorgaben für z. B. eine CO₂-Einschränkung durch Reduzierungen beim Flugverkehr enthält. Diese Einflüsse auf die zukünftigen Flugbewegungszahlen werden im Gutachten von INTRAPLAN Consult GmbH nicht berücksichtigt. Es ist dem Ministerium vorzuwerfen, dass keine entsprechenden Fragen gestellt wurden.

In den seit 04.05.2020 ausgelegten Unterlagen hat das Gutachten der Firma Intraplan von Januar 2020 „Flugbewegungsprognose 2030 (Referenz- und Prognoseszenario) unter besonderer Berücksichtigung realistischer Slot-Ausnutzungsquoten“ eine grundlegende Bedeutung, weil damit die zukünftige Situation für den Flugbetrieb am Flughafen Düsseldorf beschrieben ist. Mit dem Gutachten sollte auf die Fragen der Planfeststellungsbehörde in dem ersten Aufklärungsschreiben vom 07.05.2018 eingegangen werden.

Soweit das aus Bürgersicht beurteilt werden kann, wurden die Slot-Ausnutzungsquoten nicht auf einer realistischen Basis ermittelt. Das gewählte „Basisjahr 2016/2017 ist ein Kunstgriff, der wegen der Air Berlin-Pleite gewählt wurde. Eine Überprüfung mit Zahlen von 2019 wäre sinnvoll und



Ratinger gegen Fluglärm e.V.

aufschlussreich gewesen. Zeitgründe, die das verhinderten, können bei dieser Bedeutung des Themas für vom Flugverkehr betroffene Bürger nicht gelten, wenn es um eine Prognose für 2030, d.h. in immerhin einem Jahrzehnt, geht.

Nicht akzeptabel ist, dass die überarbeiteten Zahlen auf Grund einer Potenzialanalyse bzw. einer Flugbuchhochrechnung und nicht mittels einer belastbaren Luftverkehrsprognose ermittelt wurden. Das ist ein schwerer Mangel für die Aussagen des Gutachtens, der im Prinzip das Gutachten disqualifiziert. Die Planfeststellungsbehörde darf daher das Gutachten von Intraplan bezüglich der Bedarfsabschätzung für die Prognose 2030 nur bedingt werten bzw. muss die Folgerungen nur unter Vorbehalt übernehmen. Zu beachten ist dazu der Einspruch der Fa. RegioConsult, Verkehrs- und Umweltmanagement, Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR.

Da für die Flughafenwohner die Anzahl der Flugbewegungen ausschlaggebend für die Belastung ist, sind die im Gutachten von Intraplan in Kapitel 7, Tabellen 7-1, 7-2 und 7-3 enthaltenen Zahlen von grundlegender Bedeutung. Die Relationen in Tabelle 7-1 von Passagierzahlen, Flugbewegungen/Slotnachfrage und Passagierzahl je Flug in Zuordnung zu bestimmten Regionen erscheinen relativ spekulativ. Dass es sich dabei um eine realistische Betrachtung des Flugverkehrsbedarfs bis 2030 handelt, ist zu bezweifeln; zumal es sich um engpassfreie Abläufe handelt.

Die Vorgabe „engpassfrei“ schränkt die Allgemeingültigkeit der Zahlenwerte für den Bedarf und damit für die damit verbundenen Konsequenzen erheblich ein. Da im laufenden Verfahren für diesen Begriff nach aktuellem Kenntnisstand im Gutachten keine klare Definition enthalten ist, wird die Planfeststellungsbehörde aufgefordert, eine solche Definition für die Einspruchsprüfung als Maßstab vorzuhalten, z. B. wenn es um sicherheitsrelevante Aspekte geht und dazu entsprechende Abwägungen zwischen Akzeptanz und Ablehnung zu treffen sind.

Zahlen sprechen gegen eine erforderliche Kapazitätserweiterung

Die Angaben in Tabelle 7-1 sind umso kritischer von Bürgerseite aus zu bewerten, weil die Flughafen GmbH genau diese Zahlen der Slotnachfrage benutzt, um damit den bestehenden Bedarf zu beziffern, der wiederum die Notwendigkeit der Kapazitätserweiterung begründen soll. Ein Anstieg der Slotnachfrage im Basisjahr auf das Prognosejahr 2030 um jährlich rund 92.000 Flugbewegungen erscheint unrealistisch hoch zu sein und dürfte darin begründet liegen, dass bei der Steigerung der Passagierzahlen vom Basisjahr zum Prognosejahr 2030 die Beförderungszahl je Flugbewegung relativ gleich gehalten sind (siehe Tab.7-1). Normalerweise werden in der Praxis in solchen Fällen aus wirtschaftlichen Gründen größere Flugzeuge eingesetzt. Bei einem dementsprechenden Ansatz wären weniger Flüge erforderlich. Das allerdings würde gegen eine erforderliche Kapazitätserweiterung sprechen und damit elementar den Interessen des Flughafens entgegenstehen. Die Planfeststellungsbehörde wird aufgefordert, den Hintergrund für diese Haltung des Gutachters zu klären. Die Tabelle muss wegen der Realitätsferne überarbeitet werden.

In den Tabellen 7-2 und 7-3 sind für die Slotnachfrage für das gewählte Basisjahr (engpassfrei) für die sechs verkehrsreichsten Monate keine Angaben enthalten. Bei gleicher Relation der Zahlen wie in Tab. 7-1 für das Basisjahr zum Jahr 2030 würden in Tabellen 7-2 und 7-3 als Slotnachfrage im Basisjahr rd. 120.000 Flugbewegungen anzugeben sein. Das wären aber deutlich weniger als die angegebenen 135.600 verfügbaren Slots. Was spricht bei diesen Zahlen noch gegen eine Beibehaltung der vorhandenen Betriebsgenehmigung? Denn schon in jüngster Vergangenheit wurde die verfügbare Kapazität des Bahnsystems fast in der Größenordnung ausgenutzt, wie sie mit den prognostizierten Szenarien erst in 2030 erreicht werden soll. Schon dieses Detail spricht klar gegen eine Kapazitätserweiterung.



Ratinger gegen Fluglärm e.V.

Die im Intraplan-Gutachten in Kapitel 7 im Gesamtzusammenhang vorgelegten Aussagen sind unbedingt dahingehend zu überprüfen, ob nicht von Intraplan eine Begutachtung zu Gunsten des Antragstellers wahrscheinlich sein könnte. In Verantwortung vor den betroffenen Bürgern ist eine vorbehaltlose Prüfung der Angaben und Feststellungen bzw. Schlussfolgerungen erforderlich. Das Intraplan-Gutachten korrigiert die Kapazitätsbegutachtung vom ersten Verfahrensschritt in 2016 nach unten. Dennoch ist eine erhebliche Skepsis gegenüber den Feststellungen des Intraplan-Gutachters angezeigt, weil keine klare Absage an die Kapazitätserweiterung mit der Ausweitung auf 60 Flugbewegungen/h erfolgt. Denn aus Sicht der Bürger wird mit diesem FDG-Antrag in dem sie betreffenden fundamental wichtigen Verfahren gegen ihre Interessen und Lebensbedingungen eingewirkt.

Auf Grund der insgesamt hier aufgeführten kritischen Anmerkungen und Stellungnahmen wird Einspruch erhoben und beantragt, den Antrag der FDG abzulehnen.

3.2 Zeitscheiben-Modell verstößt gegen Angerland-Vergleich und erhöht Betroffenheit

Zu dem Konzept für das sogenannte Zeitscheiben-Modell wurde im ersten Verfahrensschritt 2016 bereits Einspruch eingelegt (siehe Ziffer 3.4 und 3.5 im Einspruchsschreiben der RgF vom 06.07.2016). Außerdem wurde mehrfach kritisch in der Fluglärmkommission Düsseldorf diskutiert. In der Sondersitzung der Fluglärmkommission am 15.06.2020 zum laufenden Auslegungsverfahren wurde der bestehende Ablehnungsbeschluss der Kommission zum Antrag der FDG auf Kapazitätserweiterung und damit auch gegen das Zeitscheiben-Modell in seinem Bestand bestätigt. In der Fluglärmkommission ist die Stadt Ratingen vertreten und steht hinter dem Beschluss auf Ablehnung.

Mit dem „Gutachten zu den Auswirkungen einer möglichen Flexibilisierung der Bahnnutzung am Flughafen Düsseldorf“ (DFS) werden im zweiten Verfahrensschritt Einzelheiten zur Verfahrensweise des Zeitscheiben-Modells vorgelegt. Bemerkenswert ist, dass im DFS-Gutachten die rechtliche Grundlage für den Betrieb der Parallelbahn, der Angerland-Vergleich, an keiner Stelle erwähnt wird. Die Bedingungen für die Mitbenutzung der Parallelbahn müssen sich strikt nach dem Angerland-Vergleich richten (siehe im Vergleich-Text Absatz A.II). Das Ausblenden des Angerland-Vergleichs erklärt offensichtlich, dass im Gutachten ein Konzept beschrieben wird, das aus Sicht der Ratinger Bürger inakzeptabel ist. Denn die Vorgabe besagt, dass die Mitbenutzung der Parallelbahn außer von Zeiten des Ausfalls der Hauptbahn nur zu Zeiten von Spitzenverkehr erlaubt ist. Diese Einschränkung wird offenbar im Gutachten bewusst negiert. Die in der geltenden Betriebsgenehmigung gegebene grundsätzliche Möglichkeit, die Parallelbahn in 50% der wöchentlichen 112 Stunden während des Tagesbetriebs in Zeiten des Spitzenverkehrs mitbenutzen zu können, bedeutet nicht, dass die damit erfassten 56 Stunden jederzeit mitbenutzt werden können. Der Antragsteller FDG unterschlägt damit die Vorgabe für eine Mitbenutzung – außer Notfall – auf Zeiten des Spitzenverkehrs. Dieses Kriterium ist aber zu beachten, wenn es um die Definition der „Zeitscheiben“ geht.

Definition ist nicht konform mit dem Angerland-Vergleich

Die Definition der „Zeitscheiben“, die innerhalb einer Flugplanperiode angespart und zu beliebigen Zeiten im Tagesverkehr eingesetzt werden sollen, sieht vor, dass in 15min-Zeitabschnitten Zweibahnverkehr ermöglicht wird, wenn in der Vorabfestlegung nur Einbahnverkehr vorgesehen ist. Solche ansparbaren 15min.-Zeiten sollten nach bisheriger Diktion Zeiten sein, in denen zwar Zweibahnverkehr vorgesehen, aber keine Flugbewegungen auf der Parallelbahn stattgefunden haben. Nunmehr werden jedoch 15min.-Intervalle als ansparbar definiert, in denen bis zu 10



Ratinger gegen Fluglärm e.V.

Flugbewegungen auf der Parallelbahn stattgefunden haben, die aber genau so gut auf der Hauptbahn hätten abgewickelt werden können.

Wenn eine Nutzung der Parallelbahn auch dann erfolgt, wenn gleichzeitig auf der Hauptbahn freie Kapazitäten bestehen, so widerspricht diese Praxis dem Gebot der Mitbenutzungsmöglichkeit der Parallelbahn zu „Zeiten von Spaltenverkehr“. Die Unterscheidbarkeit von Spaltenverkehr und Normalverkehr, die gemäß Angerland-Vergleich erforderlich ist, wäre bei Abkehr von Stundenabschnitten nicht mehr gegeben.

Flexibilisierung nur für Ausweitung auf 60 Flugbewegungen/h erforderlich

Die Bedenken gegenüber dem Zeitscheiben-Modell gründen sich auch auf die nunmehr erkennbare Möglichkeit, dass bei entsprechend hohem angesparten Zeitscheiben-Volumen, in nachfragestarken Perioden, z.B. in den Sommermonaten, eine verdichtete Flugfolge über Stunden entstehen kann. Im Gutachten der DFS wird in Ziffer 11.2 im Szenario 2030 von tageweisem Dauerbetrieb mit Parallelbahnnutzung über 16 Tagesstunden gesprochen – und das vor dem Hintergrund eines Zweibahnbetriebs mit einer Flugbewegungszahl von 60 pro Stunde. Für die Menschen in den bodennah überflogenen Wohnbereichen sind solche Situationen als Folge der beantragten Kapazitätserweiterung inakzeptabel. Aber solche Auswirkungen wären möglich durch den vorliegenden Antrag der FDG. Darin wird die Flexibilisierung der Bahnnutzung als Voraussetzung für die Machbarkeit der 60 Flugbewegungen/h dargelegt. Zudem wird von der FDG durch die Flexibilisierung eine Reduktion der Verspätungen in Aussicht gestellt.

Im DFS-Gutachten sieht dieser Punkt aber anders aus! Die Verringerung der Verspätungen wird quasi in Abrede gestellt. Es wird lediglich bestätigt, dass durch die flexiblere Ein-/Zweibahnnutzung im realen Betrieb der geplante Stundeneckwert von 60 Flugbewegungen/h umgesetzt werden kann. Der Verspätungsabbau wird nicht bestätigt.

Vor einer Entwicklung – mehr Flugbewegungen mit einer Verdichtung der Lärmereignisse – sollten die Menschen durch den Angerland-Vergleich geschützt werden. Da diese Schutzwirkung offensichtlich aufgehoben werden soll, und offenbar eine Verspätungshäufung nicht eingedämmt, sondern eher bei Mehrverkehr noch ansteigen dürfte, ist die Berechtigung des Zeitscheiben-Modells sachlich nicht mehr gegeben. Dieser Tatbestand spricht im Ergebnis gegen eine Ausweitung des Flugverkehrs am stadtnahen Flugplatz Düsseldorf.

Auf Grund dieser Aspekte und Zusammenhänge wird Einspruch gegen den Antrag der FDG erhoben und beantragt, dass der Antrag wegen Unzumutbarkeit gegenüber den Menschen in der Region Ratingen abzulehnen ist.

3.3 Gesamtlärm-Betrachtung zu eng gesehen

Die Aussage des Gutachtens der ACCON GmbH „Gesamtlärm-Betrachtung“ von Dezember 2019 über das Volumen des Gesamtlärms im Bereich des Flughafens Düsseldorf ist in seiner sachtechnischen Aufmachung und Aussage sehr stark lärmtechnisch ausgerichtet, so dass eine Beurteilung der gesamten Auswirkungen der geplanten Flugbetriebserweiterung auf die Menschen, deren Wohnbereiche bodennah überflogen werden, kaum sachgerecht möglich ist. Zudem wird die Lärmmeute im Gutachten ohne eine Entwicklung bei den Verkehrsarten „Schiene“ und „Straße“ begutachtet. Eine Verkehrsentwicklung in diesen Bereichen wurde aber in einem Gutachten der TU Kaiserslautern vom März 2015 zum zukünftigen Gesamtlärm aufkommen richtigerweise angesetzt. Dass diese Basis außer Acht gelassen wurde, ist ein grundsätzlicher Mangel des Gutachtens, der behoben werden muss.



Ratinger gegen Fluglärm e.V.

Die Belastung der Menschen resultiert nach Erkenntnissen der modernen Lärmwirkungsforschung nicht nur aus der Intensität des Lärmvolumens, das bei einer Flugbewegung freigesetzt wird. Die zeitliche Folge der Einzelschallereignisse ist ein weiteres wichtiges Kriterium für die entstehende Belästigung der Menschen. Das heißt, es kommt auch auf die Lärmpausen an. Je kürzer sie sind, um so stärker ist die Empfindung der akustischen Störwirkung. Eine Fall-Analyse, die die geplante Luftverkehrssituation in dieser Hinsicht erfasst, wird nicht hinreichend durch die Verwendung von äquivalenten Dauerschallpegeln geregelt. Es bedarf einer zusätzlichen Betrachtung bei der Erfassung des Gesamtlärms aus mehreren Verkehrsarten. Diesem Anspruch wird das vorgelegte Gutachten nicht gerecht und kann daher nicht als ausreichende Unterlage für die Beurteilung der Folgen einer geänderten Gesamt-Verkehrslärm-Lage nach der Kapazitätserweiterung bei voller Ausnutzung gewertet werden.

Zugegebenermaßen ist eine solche Lärmbegutachtung komplex. Aber im Sinne des Schutzes vor gesundheitlichen Risiken ist eine umfassende Beurteilung nach bestem derzeitigen Wissensstand unerlässlich. Im ersten Verfahrensschritt wurde bereits darauf aufmerksam gemacht, dass in Teilen von Ratingen (Tiefenbroich, Lintorf) nach der Systematik der Weltgesundheitsorganisation (WHO) die für die Menschen maßgeblichen Schutzziele übertroffen sind.

Überholte Grenzwerte für Lärm-Zumutbarkeit verringern Schutz der betroffenen Menschen.

Im ACCON-Gutachten von 2019 wird die Schwelle für den Gesamtlärm von $L_{DEN} = 70$ dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) bei Nacht genannt. Diese Werte sind veraltet und daher zurückzuweisen. Für Europa wird von der WHO sogar ein Fluglärm-Dauerschallpegel von L_{DEN} unter 45 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts empfohlen. ACCON operiert offensichtlich mit zu hohen zulässigen Lärmgrenzwerten, was hinsichtlich des Aussagewertes des Gutachtens zu beachten ist. Unabhängig von der Pegelhöhe ist bei einer Lärmbeurteilung als energetische Summation verschiedener Lärmarten – Straße, Schiene, Flugzeug – die Wahrnehmbarkeit zu betrachten, weil diese die empfundene Beeinträchtigung weitgehend bestimmt. Wenn auch dieses Kriterium schwierig zu beziffern ist, so ist es trotzdem zu berücksichtigen. Allein aus gesundheitlichen Gründen ist es bei einer angestrebten Steigerung einer Verkehrsart – hier Flugverkehr – bei der Bewertung des entsprechenden Antrags ins Kalkül zu ziehen. Da dieser Aspekt beim ACCON-Gutachten nicht beachtet wurde, wird aus Sicht der betroffenen Bürger gefordert, alle Aspekte und Kriterien für die Wahrnehmbarkeit in die Betrachtung der Gesamtlärmauswirkungen unbedingt einzubeziehen.

Der Gutachter beschreibt die Schwelle für eine Wahrnehmbarkeit einer lärmerhöhenden Maßnahme, hier die Ausweitung der Flugbewegungen, mit kleiner 1 dB(A). Werte darunter werden als griffigig und für Menschen nicht wahrnehmbar bezeichnet. Inwieweit äquivalente Dauerschallpegel oder die absoluten akustischen Belastungen zu betrachten sind, muss in Bezug auf das Vorhaben der Kapazitätserweiterung von Fachleuten geprüft werden. Es hat den Anschein, dass die Begutachtung von ACCON nicht hinreichend die Auswirkungen einer Erhöhung der Flugbewegungszahlen auf den Gesamtlärm erfasst. Denn bei einer Gesamtbetrachtung sind die durch Lärmwirkung verursachten gesundheitlichen Belastungen zu hinterfragen und in Abhängigkeit von entsprechenden aktuellen Grenzwerten zu beurteilen. Die NORAH-Studie enthält dazu geeignete Hinweise.

Mehr Lärmereignisse und immer weniger Lärmpausen – das macht krank.

Es wird beantragt, dass Prof. Rainer Guski und Dr. Martin Rumberg, die im Oktober 2016 ergänzende Gutachten im Planfeststellungsverfahren vorgelegt haben und sich bei der Einspruchsverhandlung im Februar 2017 mündlich geäußert haben, Gelegenheit bekommen, zum Thema der Höhe der gemäß Antrag zunehmenden Lärmbelastung und zu den damit verbundenen Gesundheitsrisiken eine Stellungnahme abzugeben.



Ratinger gegen Fluglärm e.V.

Erfolgt dies nicht, wird beantragt, den Kapazitätserweiterungsantrag der FDG abzulehnen. Denn gesundheitsrelevante Wirkungen, die durch die hier in Rede stehenden Flugverkehrserweiterungen am Düsseldorfer Flughafen mit gravierenden Folgen für die Bürger müssen ausgeschlossen werden.

4. Nicht erfasste Gesichtspunkte bei Offenlage vom 04.05.2020

Die hier aufgeführten Themen wurden bei ersten Verfahrensschritt in 2016/2017 schon behandelt. Im jetzt laufenden zweiten Verfahrensschritt sind die nachfolgend angesprochenen Themen nicht durch ergänzende und geänderte Gutachten aufgegriffen. Die vom Fluglärm und Luftsabstoffen Bürger halten die Behandlung bestimmter Themen für notwendig, zumal in der Einspruchsverhandlung im Februar 2017 diese Aspekte – zum Teil mit ergänzenden Stellungnahmen – diskutiert wurden. Soweit diese Themen im Einspruchsschreiben von RgF vom 06.07.2017 enthalten sind, ist dies bei dementsprechenden Abschnitten vermerkt.

4.1 Gesundheitsgefährdende Luftsabstoffe, wie Fein- und Ultrafeinstäuben

Seit dem Einspruchsverfahren und dem Erörterungstermin 2016/17 im ersten Verfahrensschritt ist über die Existenz von Fein- und Ultrafeinstaub außerhalb des Flughafenareals in den Zonen unterhalb der bodennahen Flugspuren diskutiert und aus medizinischen Gründen gewarnt worden. Die Bürger sind in Teilen von Ratingen von dem Problem stark betroffen. Im Einspruch von RgF in 2016 wurde unter Ziffer 3.10 diese Problematik angesprochen und mit der Forderung verbunden, bei Nichtbeachtung den Planfeststellungsantrag von FDG abzulehnen.

Im jetzigen zweiten Verfahrensschritt hätte nach Auswertung der Unterlagen in der Einspruchsverhandlung 2017 und bei dem in den letzten Jahren erheblich gesteigerten Wissensstand auf diesem Gebiet eine Aufklärung über den aktuellen Stand vom Flughafen gefordert werden müssen. Die Probleme der Ultrafeinstaub-Immission in die Wohngebiete von Ratingen sind gravierend. Das haben Orientierungsmessungen ergeben. Das NRW-Umweltministerium zusammen mit dem LANUV arbeiten an diesem Thema.

Hoher Ultrafeinstaub-Eintrag bei den Landungen – Belastung für Ratingen

Es wird beantragt, dass sich die Planfeststellungsbehörde bei diesen Institutionen den Sachstand erfragt und in das Verfahren einbringt bzw. vor einer Entscheidung über den Antrag die bestehenden Kenntnisse berücksichtigt.

Die Wohnbereiche in Ratingen sind von Ultrafeinstaub-Immissionen aus dem Flugverkehr stark betroffen, weil über 70% der Landungen am Düsseldorfer Flughafen von Osten erfolgen. Durch Wirbelschleppen-Einflüsse wird der von landenden Flugzeugen emittierte Ultrafeinstaub auf Grund der geringen Überflughöhe von 300 bis 400 m auf den Boden, d.h. in die Wohngebiete gedrückt. Das Ausmaß hängt vielen Faktoren ab. Bei den inzwischen bekannten gesundheitlichen Risiken durch dieser Art Partikel ist die Anzahl von Flugbewegungen ein risikogebender Faktor, der nicht akzeptiert werden kann. Einer Ausweitung der Flugbewegungszahlen in Düsseldorf kann aus diesen Gründen keine Genehmigung erteilt werden. Das Fehlen von gesetzlich Regelungen zu diesem Problem kann nicht als Grund genommen werden, dieses Thema offensichtlich auszuklammern. Ein vorhabenbedingter Anstieg bei den Luftsabstoffen insgesamt und besonders von Ultrafeinstäuben ist nicht vertretbar.



Ratinger gegen Fluglärm e.V.

Da für die Ratinger Bürger derzeit nicht erkenntlich ist, wie die Planfeststellungsbehörde diese Angelegenheit zu behandeln gewillt ist, muss aus Gesundheitsschutz-Gründen Einspruch gegen den Antrag der FDG auf Kapazitätserweiterung eingelegt werden. Es wird beantragt, den Antrag der FDG abzulehnen.

4.2 Kein verbessertes medizinisches Gutachtens

Ratinger gegen Fluglärm e.V. hat im ersten Verfahrensschritt einen umfassenden Einspruch gegen die medizinische Stellungnahme von Prof. Th. Penzel mit Schreiben vom 06.07.2016 der Planfeststellungsbehörde vorgelegt. In der Einspruchsverhandlung hat Prof. Rainer Guski, TU Bochum, eine Stellungnahme vorgestellt, die die zunehmende Lärmbelästigung der Menschen mit Zunahme der Flugbewegungen darlegt. Dr. Martin Rumberg, TU Kaiserslautern, hat vor der Erhöhung von Gesamtlärm durch mehr Fluglärm gewarnt. Es wurde daraufhin gefordert, diesen Gesichtspunkten bei der Prüfung der Einwendungsunterlagen den medizinischen Aspekten eingehender nachzugehen.

Bei den Aufklärungsschreiben wurde dem Gesamtlärmthema Rechnung getragen. Die direkten medizinischen Aspekte sind jedoch in dem ACCON-Gutachten nicht angemessen intensiv behandelt. Eine lärmpsychologische Begutachtung, die die Auswirkungen einer Erhöhung der Flugbewegungszahlen im gesamten Tagesverlauf erfasst, ist nicht erfolgt. So beispielsweise wurde die Erkenntnis über die gesundheitlichen Folgen des Impulslärms aus der NORAH-Studie bislang noch nicht sachgerecht in das Verfahren einbezogen. Dies ist aus Sicht der Bürger ein schwerwiegender Mangel des bisherigen Verfahrens. Deshalb ist Einspruch zu erheben und der Antrag der FDG abzulehnen.

4.3 Keine Risikoanalyse für Mehrverkehr-Situationen, wenn nicht engpassfrei

In der Einspruchsverhandlung Februar 2017 wurde gutachterlich in Zweifel gezogen, dass die Kapazität des Zweibahnsystems, wie sie nach den Regeln der geltenden Betriebsgenehmigung erlaubt ist, ausreicht, den von der FDG beantragten Mehrverkehr sicher jederzeit abwickeln zu können. Alle jetzt ausgelegten Unterlagen gehen von einem „engpassfreien“ Verkehr aus. Dies ist ein Idealfall. Landungen auf der Parallelbahn bedingen eine Querung der Hauptbahn, was zu deren Blockierung führen kann. Es fehlt ein Gutachten mit Simulationen von nicht-engpassfreien Situationen, die Behinderungen in der Verkehrsabwicklung verursachen. Deren Folgen für den Gesamtverkehrsablauf sind zu beschreiben. Zum Beispiel sind daraus die resultierende Zahl und die Zeitpunkte von Verspätungen zu erfassen sowie deren Kompensation anzugeben.

Da in der Vergangenheit mit dem bestehenden Betriebssystem + Bahnsystem sowie der bisherigen Flugbewegungszahl erhebliche Verspätungen entstanden sind, ist zu erwarten, dass die Anfälligkeit für Verspätungen bei dem Bahnsystem und bei einer Kapazitätserweiterung erheblich ansteigen kann. Die zu erwartenden Situationen sind in einem Gutachten noch zu veröffentlichen.

Für die vom Fluglärm betroffenen Bürger ist eine Klärung von größtem Interesse, weil vor allem durch Verspätungen unzumutbare Belastungen entstehen. Aber auch eine unfallfreie Flugverkehrsabwicklung muss gewährleistet sein und öffentlich dokumentiert werden. Da mit den offengelegten Unterlagen keine solche Auskünfte gegeben sind, spricht das gegen den Antrag auf Kapazitätserweiterung. Es wird beantragt den Antrag abzulehnen.



Ratinger gegen Fluglärm e.V.

4.4 Umweltauswirkungen durch Flugrouten

Bei einem Anstieg der Flugbewegungen gemäß dem Antrag der FDG auf Kapazitätserweiterung soll nach einer knappen Aussage der Deutschen Flugsicherung keine Änderung der Flugrouten erforderlich sein. Es sind daher keine möglichen Veränderungen hinsichtlich der Umweltauswirkungen betrachtet worden, die sich aber beim späteren realen Verkehr doch als notwendig erweisen könnten. Das ist ein wesentliches Versäumnis.

Die lapidare Aussage der DFS ist eine "Momentaussage" ohne rechtliche Bindung für die zukünftige Entwicklung. Deshalb sind alle Bereiche, in denen in absehbarer Zeit (10 bis 15 Jahre) der Flugverkehr bei An- und Abflügen in geänderten Flugkorridoren stattfinden kann, bezüglich möglicher Umweltbeeinflussungen zu untersuchen.

In den letzten beiden Jahren wurden in der Fluglärmkommission Düsseldorf Fragen der frühen Auffächerung zum Beispiel bei Starts oder Transition-Flights bei Landungen angesprochen. Dabei wurden Entwicklungen, wie sie im Falle der kompletten Nutzung des Bahnsystems gemäß Antrag auf Kapazitätserweiterung möglich sind, nicht eingehender besprochen. Die DFS hielt das nicht für nötig. Eine rechtlich verbindliche Behandlung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist allerdings notwendig.

Solange dieser Anforderung nicht nachgekommen ist, ist gegen den Antrag der FDG Einspruch einzulegen. Und es wird eine Ablehnung des Antrags beantragt.

4.5 Verstoß gegen das Klimaschutzabkommen von Paris

Mit dem Klimaschutzabkommen von Paris 2015 wird als notwendiges Ziel unter anderem eine Begrenzung der Flugbewegungen vor allem zur Einschränkung der CO₂-Emissionen genannt. Wenngleich der deutsche Flugverkehrsbeitrag für CO₂ relativ zum globalen Beitrag des Flugverkehrs klein ist, wird das Ziel, hier einen Beitrag zu leisten, von der deutschen Luftverkehrswirtschaft immer wieder betont.

Dieses Bekenntnis zu mehr Klimaschutz steht im Gegensatz zur seit 2015 von der FDG betriebenen Kapazitätserweiterung. Es reicht nicht, die Auswirkungen nur auf das Kleinklima zu betrachten, wie dies im FDG-Antrag erfolgte. Auch die Auswirkungen auf das weltweite Klima müssen geprüft werden. Dies wird im Rahmen des vorgeschriebenen UVP-Berichts gefordert. Bislang ist eine Ermittlung der Auswirkungen der geplanten Ausweitung des Flugverkehrs auf das Klima nicht erfolgt - muss aber erfolgen. Dabei sind die klimarelevanten Festlegungen in Deutschland und weltweit zu beachten. In diesem Punkte ist die Begutachtung des beantragten Zunahmeverolumens nachzuholen.

Aus diesem Grund wird gegen den Antrag Einspruch erhoben und beantragt, den Antrag der FDG abzulehnen.

— · — · —

Die Bürgerinitiative „Ratinger gegen Fluglärm e.V.“ ersucht die Bezirksregierung Düsseldorf, die Einwendungen, die auf Grund der Offenlage vom 04.05.2020 mit diesem Schreiben vorgebracht sind und sich gegen den Antrag der Flughafen Düsseldorf GmbH auf Kapazitätserweiterung richten, in das Planfeststellungsverfahren einzubeziehen und im Einzelnen bei der Entscheidung zu berücksichtigen. Dieses Schreiben ist dem NRW-Landesverkehrsministerium zu übermitteln.



Ratinger gegen Fluglärm e.V.

Die einzelnen Einsprüche sind auf Grund der Betroffenheitsbekundungen und in Verantwortung gegenüber den Mitgliedern und den vom Fluglärm betroffenen Ratinger Bürgern zusammengestellt und begründet. Das Fazit daraus ist, dass der Antrag abzulehnen ist.

Ratinger gegen Fluglärm e.V.

Dipl.- Ing. Ulrich Neck, 1. Vorsitzender

Edeltraud Bell, 2. Vorsitzende

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
BIC WELADED1VEL
Girokonto: DE23 3345 0000 0042 3417 35
Spendenkonto: DE 57 3345 0000 0042 3160 00