



Bürgerverein Krefeld - Linn e. V. Rheinbabenstr. 107 47809 Krefeld  
An die  
Bezirksregierung Düsseldorf  
Dezernat 26  
Postfach 300865  
40408 Düsseldorf

Krefeld, 22. Juni 2016

zur Weiterleitung an das  
Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr  
Jürgensplatz 1  
40219 Düsseldorf

## **Betr.: Antrag auf Erweiterung der Betriebsgenehmigung des Flughafens Düsseldorf**

Sehr geehrte Damen und Herren,

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 wende 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 **Fluglärmgesetz** 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 gantztägig die **lärmmindernden Anflugverfahren** praktiziert werden, die dem jeweiligen Stand der Technik entsprechen. Nach dem beim Anflug auf den internationalen Verkehrsflughafen London-Heathrow seit Jahren gantztags 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 Fluglärmenschutzgesetz 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 Lärmschutzzonen wesentlich zu klein berechnet. Dadurch wird mir vermutlich zustehender Lärmschutz verwehrt.

7. Allein bei einem Start eines mittelgroßen Düsenjets werden 20.000 kg CO<sub>2</sub> 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 enttrinnen. 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 benötigt. 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 Einzelschallereignissen 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 fluglärmbelasteten 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 Erwachsene, 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, anerkanntes- 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 einzustufen ist. Nach MASCHKE liegt zum Beispiel der Schwellenwert für die Störung der Erholung zwischen  $Leq3 = 53$  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 Pauschalflügen. 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 verlärmten 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 vorgebracht 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 Arbeitsplätze gefährdet seien. Wenn eine Kapazitätserweiterung kommt, dann werden ein paar wenige Arbeitsplätze im Billiglohnbereich 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 Gewerbebaus 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.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ph. J. Weimann', written over a horizontal line.

Der Vorstand des Bürgervereins Krefeld - Linn e. V.,  
vertreten durch dessen Geschäftsführer Herr Ph. J. Weimann